

**Regeringens proposition**

**1979/80: 71**

**om godkännande av IMCO-konventionen om säkra containrar;**

beslutad den 20 december 1979.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSOHN

**Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner 1972 års internationella konvention om säkra containrar. Vidare föreslås att riksdagen med anledning av konventionen antar ett förslag till containerlag.

## Förslag till

## Containerlag

Härigenom föreskrivs följande.

**1 §** Denna lag har till syfte att säkerställa efterlevnaden av 1972 års internationella konvention om säkra containrar.

Lagen gäller containrar som används i internationell trafik och som inte är särskilt konstruerade för lufttransporter.

Med internationell trafik avses, om inte annat anges i lagen, transporter som utförs till eller från Sverige eller i transittrafik genom Sverige.

**2 §** Med container avses en transportanordning som är

1. tillräckligt motståndskraftig för att medge upprepad användning,
2. konstruerad för att underlätta godstransporter med ett eller flera transportsätt utan att godset lastas om,
3. konstruerad för att lätt kunna förankras och hanteras och för de ändamålen försedd med en särskild anordning av öppningar och ytor, som är placerad på containerns över- eller undersida för att möjliggöra hantering, stapling eller förankring (hörnbleslag), samt
4. så stor att den yta som omfattas av de fyra yttre bottenhörnen är antingen minst 14 m<sup>2</sup> (150 kvadratfot) eller, om containern är försedd med övre hörnbleslag, minst 7 m<sup>2</sup> (75 kvadratfot).

**3 §** Containrar skall provas och godkännas i säkerhetskänseende enligt de föreskrifter som beslutas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

**4 §** Om en container har godkänts och försetts med säkerhetsskylt i ett annat land enligt säkerhetskonventionen, skall godkännandet gälla även här i landet.

**5 §** Ägaren av en container skall hålla containern i säkert skick. Han skall kontrollera den enligt föreskrifter som beslutas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser (egenkontroll).

Dessa skyldigheter gäller även när containern används vid transporter utanför Sverige mellan platser som är belägna i skilda länder, om ägaren har sitt hemvist eller huvudkontor i Sverige.

Ägaren får genom ett skriftligt avtal överlåta sina skyldigheter på den som i ägarens ställe har rätt att förfoga över containern.

**6 §** En container får användas endast om den är godkänd och försedd med giltig säkerhetsskylt samt har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid.

En container, som inte har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid, men som i övrigt är i säkert skick, får dock efter särskilt medgivande användas för att slutföra en pågående transport.

**7 §** En container, som är i sådant skick att det klart framgår att den utgör en uppenbar säkerhetsrisk, får inte användas förrän den har återställts i säkert skick.

**8 §** Tillsynen över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som beslutas med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen utser. Denna myndighet får begära de upplysningar, handlingar och prov samt påkalla de undersökningar som behövs för tillsynen. Ett uttaget prov berättigar inte till någon ersättning.

**9 §** Tullmyndigheterna skall kontrollera efterlevnaden av 6 och 7 §§ och får i samband därmed meddela de förbud som behövs för att trygga efterlevnaden av nämnda paragrafer samt besluta om medgivanden enligt 6 § andra stycket.

Även annan myndighet som regeringen utser får efter samråd med tullmyndighet meddela sådana förbud och besluta sådana medgivanden.

**10 §** Till böter eller fängelse i högst ett år döms den som uppsåtligen bryter mot förbud som har meddelats med stöd av 9 §.

**11 §** Om överklagande av beslut som avses i 9 § föreskrivs särskilt. En central förvaltningsmyndighets beslut enligt 9 § får inte överklagas.

---

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Ett förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av bestämmelserna. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

## Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1979-12-20

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Mundebo, Wikström, Friggebo, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri

**Föredragande:** statsrådet Adelson

**Proposition om godkännande av IMCO-konventionen om säkra containrar**

---

**1 Inledning**

Enhetslasttekniken har under den senaste tioårsperioden utvecklats påtagligt. Härvid har särskilt användningen av standardiserade godsbehållare rönt intresse. Containern är den godsbehållare som har blivit vanligast. Containerhanteringen har genom denna utveckling aktualiserat vissa säkerhetsfrågor. Det gäller dels skyddet för dem som arbetar med containrar i samband med lastning och lossning, dels säkerheten i samband med själva transportererna.

Frågor om säkerheten kring containertransporterna behandlades bl. a. vid en konferens som anordnades under hösten 1972 av Förenta nationerna och Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). Vid konferensen antogs en internationell konvention om säkra containrar, International Convention for Safe Containers (CSC). Konventionen trädde i kraft den 6 september 1977. För en stat som därefter ansluter sig till konventionen träder den i kraft ett år efter den dag, då anslutningsinstrumentet har deponerats hos IMCO:s generalsekreterare.

Konventionens främsta syfte är att vidmakthålla en hög säkerhetsnivå för människoliv vid hantering, stapling och befordran av containrar. För att åstadkomma detta har i konventionen bl. a. fastställts krav på containrars konstruktion.

Enligt konventionen skall varje ny container godkännas vid typprovning eller individuell provning. Befintliga containrar skall inom fem år från den dag konventionen träder i kraft godkännas enligt särskilda bestämmelser. En container som har godkänts skall förses med en skylt som visar att containern motsvarar konventionens krav (säkerhetsskylt).

Containrar som har godkänts skall underkastas myndighetskontroll på de fördragsslutande staternas territorier, vilket torde innebära s. k. gränskontroll.

Varje fördragsslutande stat skall upprätta ett effektivt förfarande för provning, godkännande och kontroll av containrar.

Ansvaret för containerns skick åvilar enligt konventionen ägaren. Denne skall regelbundet utföra s. k. egenkontroll för att undersöka om containern är behäftad med fel. Varje fördragsslutande stat skall meddela föreskrifter om sådan egenkontroll.

Med stöd av regeringens bemyndigande tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 9 juni 1977 en särskild utredare (K 1977: 04)<sup>1</sup> med uppgift att bl. a. utreda frågorna om en svensk anslutning till konventionen och förutsättningarna att införliva konventionen i den svenska lagstiftningen på ett sådant sätt att dess bestämmelser kan tillämpas effektivt.

Utredningen antog namnet containerutredningen.

Till utredningen överlämnade regeringen en framställning från Svenska transportarbetareförbundet med begäran bl. a. om översyn av de frågor som rör säkerheten vid stuvning, fördelning och förankring av gods i containrar samt av metoderna för lossning, lastning och transport av containrar.

Utredningen avlämnade våren 1979 betänkandet (Ds K 1979: 1) Containerfrågor.

Utredningens överväganden med anledning av Svenska transportarbetareförbundets framställning kommer inte att behandlas i denna proposition, eftersom de frågor som framställningen rör inte kräver riksdagens medverkan.

Utredningens betänkande – i de delar som rör konventionen och som kräver riksdagens medverkan – bör fogas som *bilaga 1* till protokollet i detta ärende. I de delar av utredningens betänkande som har bifogats protokollet saknas en svensk översättning av bilaga 2 till konventionen (Annex II). Denna innehåller föreskrifter om hur provningen skall gå till. Konventionsbilagan har betydelse för de verkställighetsföreskrifter som kommer att utfärdas i anslutning till lagen. En av utredningen gjord översättning kommer att ytterligare ses över.

Utredningens betänkande har remissbehandlats. Yttranden har avgivits av riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen, statens järnvägar, statens vägverk, trafiksäkerhetsverket, sjöfartsverket, luftfartsverket, statens livsmedelsverk, statens naturvårdsverk, produktkontrollnämnden, generaltullstyrelsen, arbetarskyddsstyrelsen, statens industriverk, statens provningsanstalt, fartygsmiljöutredningen (K 1973: 04), trafiksäkerhetsutred-

<sup>1</sup> Numera försäkringsrättsrådet och chefen för försäkringsrätten för Södra Sverige Börje Wilhelmsson. Experter: departementssekreteraren Knut Gunnar Bergman, sjökaptenen Ulrich Jahnke, byrådirektören Bo Kjellgård, byrådirektören Mats Linder, byråchefen Göran Lindh och förbundsombudsmannen Bo Rönngren.

ningen (K 1973: 07), utredningen (K 1979: 01) om transport av farligt gods, kommittén (Jo 1978: 05) för miljörisker vid sjötransporter, AB Statens anläggningsprovning, AB Svensk bilprovning, IVA:s transportforskningskommission, Landsorganisationen i Sverige (LO), Näringslivets trafikdelegation, Sjöassuradörernas förening, Svenska arbetsgivareföreningen, Svenska hamnarbetareförbundet, Svenska hamnförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges redareförening, Sveriges speditörförbund, Sveriges standardiseringskommission, Sveriges stuvareförbund, Transporttekniska föreningen och Det Norske Veritas.

Centralorganisationen SACO/SR, Svenska förpackningsforskningsinstitutet, Svenska maskinbefälsförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges industriförbund, Sveriges mekanförbund, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) och Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd har också beretts tillfälle att avge yttranden men har avstått häriifrån.

Vidare har Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening och Sveriges exportråd förklarat sig inte ha några synpunkter att framföra med anledning av betänkandet. LO – som har förklarat sig tillstyrka utredningens förslag i stort – har hänvisat till vad Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska transportarbetareförbundet har anfört i sina yttranden.

Vissa remissinstanser har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

## **2 Allmän motivering**

### **2.1 Frågan om svensk anslutning till konventionen**

Som jag framhöll inledningsvis har enhetslasttekniken under senare tid utvecklats påtagligt. Användningen av containrar har blivit mycket omfattande och har inneburit stora förändringar för flertalet av de komponenter som ingår i detta transportsystem. Utvecklingen på containersidan har sålunda också i hög grad påverkat utvecklingen när det gäller fartyg, fordon, hamnanläggningar och antalet arbetstillfällen för stuveriarbetare.

Det är självfallet viktigt att de som handskas med containrar kan göra detta i visshet om att materielen är i ett sådant skick att risken för skador är minimal. Säkerhetskonventionen har också kommit till för att säkerställa att containrar hanteras, staplas och transporteras på ett säkert sätt. Ett annat syfte med konventionen är att underlätta internationella transporter med containrar.

När det gäller ratifikationsfrågan kan nämnas att till konventionen har

anslutit sig bl. a. Danmark, Förenta staterna, Förbundsrepubliken Tyskland, Japan, Sovjetunionen och Storbritannien. Redan det förhållandet att sålunda ett antal stater med vilka vi har ett omfattande trafikutbyte har accepterat konventionen talar med styrka också för en svensk anslutning till säkerhetskonventionen. Om så inte sker föreligger risken att svenska containertransporter kommer att försvåras, vilket skulle stå i strid med konventionens syfte att underlätta internationella transporter med containrar. Jag delar därför utredningens uppfattning att en förutsättning för att säkerhetssyftet i konventionen inte skall bli illusoriskt inte endast är att samtliga containeranvändande stater tillträder konventionen, utan också att man kräver att containrar för att få föras in över dessa staters gränser skall bära en sådan giltig säkerhetsskyld som konventionen kräver. Konventionen har trätt i kraft och de fördragsslutande staterna har redan i dag formell möjlighet att företa den kontroll som konventionen föreskriver. Genom en överenskommelse, som IMCO:s underkommitté för containrar och laster har träffat, har emellertid de i kommittén företrädde staterna informellt enats om att inte börja utöva någon sådan kontroll förrän den 6 september 1982. Från och med den dagen skall enligt konventionen alla befintliga containrar vara godkända. Det innebär för Sveriges vidkommande att ju längre tid en svensk anslutning dröjer, desto kortare blir den tid som kommer att stå till buds för att här i landet godkänna befintliga containrar. Dessutom finns det alltså en stor risk att icke godkända containrar inte kan utnyttjas i internationell trafik fr. o. m. den 6 september 1982.

Mot bakgrund av vad jag nu har sagt förordar jag att Sverige ansluter sig till säkerhetskonventionen så snart som möjligt och att konventionens bestämmelser införlivas i svensk lagstiftning.

Mitt ställningstagande innebär, att jag inte kan ansluta mig till vad produktkontrollnämnden har anfört i sitt remissyttrande, nämligen att ett eventuellt beslut med anledning av utredningsförslagen bör anstå i avvaktan på resultatet av det arbete som bedrivs av utredningen (K 1979: 01) om transport av farligt gods (Dir 1979: 1). Denna utredning har f. ö. tillstyrkt de förslag som containerutredningen har lagt fram. Jag återkommer till frågorna om containrar för transporter av farligt gods längre fram (avsnitt 2.5.3).

Jag kommer i det följande att redovisa mina överväganden i de enskilda frågor som utredningen har tagit upp. Dispositionen av min framställning följer i stort sett utredningens betänkande.

## 2.2 Godkännande av containrar

Utredningen har haft att ta ställning till dels frågan vid vilken tidpunkt en befintlig container skall vara godkänd, dels frågan om vad som skall betraktas som en ny resp. befintlig container.

I likhet med utredningen anser jag att det finns goda skäl för ståndpunk-

ten att befintliga containrar senast skall godkännas inom fem år från det att konventionen har trätt i kraft för de tio stater som först tillträdde den. Detta innebär att kontrollen effektivt kan tillämpas fr. o. m. den 6 september 1982. Jag delar också utredningens uppfattning när det gäller frågan om vad som menas med en ny resp. en befintlig container. Med en ny container bör avses en container, vars tillverkning har påbörjats efter ikraftträdandet av den svenska lagstiftning som konventionen ger upphov till. Med en befintlig container, som alltså skall vara godkänd före den 6 september 1982, avses en container som inte är ny enligt den nyss nämnda definitionen. Jag kan nämna att remissinstanserna inte har haft några invändningar mot utredningens förslag i de delar jag nu har behandlat.

Utredningen har i detta sammanhang också tagit upp frågan om godkännande förfarandet, dvs. framför allt frågan om vilket organ som skall svara för den provning som är en förutsättning för att nya containrar skall godkännas.

Jag vill i detta sammanhang något beröra det system för officiell provning som gäller i Sverige.

Enligt lagen (1974: 896) om riksprovplatser m. m. skall som huvudregel officiell provning utföras vid en riksprovplats. Med officiell provning avses sådan teknisk provning, kontroll och besiktning som är föreskriven i en lag eller annan författning och som inte är egenkontroll.

Systemet med riksprovplatser innebär att *all* officiell provning av ett visst objekt i princip skall utföras av *ett* provningsorgan, en riksprovplats. Flera myndigheter kan således föreskriva om provning av ett objekt men endast en riksprovplats skall ansvara för provningen av objektet. Lagstiftningen om riksprovplatser gäller direkt endast officiell provning som har tillkommit efter ikraftträdandet den 1 januari 1975. Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer har emellertid möjlighet att förordna att även provningsverksamhet som grundar sig på tidigare meddelade föreskrifter skall inordnas i det nya systemet. Statens provningsanstalt inventerar fortlöpande provningsområden och föreslår nya riksprovplatser.

Efter förslag av statens provningsanstalt och i överensstämmelse även med utredningens uppfattning har regeringen den 6 december 1979 utsett AB Statens anläggningsprovning att fr. o. m. den 1 januari 1980 vara riksprovplats för provning av containrar, tankcontainrar och tillbehör till dessa. Detta innebär att den officiella provning som f. n. sker av containrar har fogats in i riksprovplatssystemet och att även den provning som aktualiseras genom konventionen och den av mig föreslagna lagstiftningen kommer att utföras vid AB Statens anläggningsprovning.

### 2.3 Underhåll och egenkontroll

I konventionen slås fast att det är ägaren av en container som är ansvarig för att containern hålls i säkert skick. Ägaren skall utföra eller låta utföra

översyn av containern enligt det förfarande som antingen har föreskrivits eller godkänts av vederbörande fördragsslutande part. Konventionen slår också fast när en sådan översyn skall företas.

Som utredningen har föreslagit bör den översyn som ägaren är skyldig att utföra lämpligen kallas egenkontroll.

När det gäller utformningen av egenkontrollen kan enligt konventionen, såsom nyss har antytts, staterna välja mellan två principiellt sett skilda förfaranden. De kan utfärda föreskrifter om hur egenkontrollen skall gå till eller också begära in beskrivning över det förfarande som containerägarna tillämpar och därefter pröva om förfarandet kan godkännas.

Utredningen har förordat en författningsmässig reglering av hur egenkontrollen skall gå till. Jag delar denna uppfattning. I likhet med utredningen anser jag att föreskrifterna inte kan eller bör göras alltför detaljerade men bör innehålla de obligatoriska moment som skall ingå i kontrollen.

Det är väsentligt att egenkontrollen i möjlig mån ges samma reella innehåll i samtliga fördragsslutande stater. Man har med hänsyn härtill inom IMCO enats om att låta IICL: s<sup>1</sup> Guide for Container Equipment Inspection tjäna som viss ledning för att uppnå att egenkontrollen får en likartad innebörd i de olika staterna. Jag anser – i likhet med transportforskningskommissionen och Sjöassuradörernas förening – att dessa anvisningar också för svenskt vidkommande bör kunna utgöra en god vägledning vid detaljutformningen av egenkontrollen. Anvisningarna är numera genom transportforskningskommissionens försorg översatta till svenska.

Utredningen har ansett att det varken är möjligt eller lämpligt att föreslå bestämmelser om vad som skall krävas för att en container skall anses ha genomgått en acceptabel egenkontroll. Som en bakgrund härtill anger utredningen att konventionen saknar bestämmelser om vilka krav som skall uppfyllas för "godkännande" vid egenkontroll samt att det heller inte går att fastställa sådana kriterier, exempelvis genom att ange acceptabla värden för deformation. Jag godtar för min del den bedömning som utredningen har gjort. Som en närmast självklar regel bör dock gälla att – om vid egenkontroll upptäcks fel som kan äventyra säkerheten – felet skall avhjälpas innan containern tas i bruk på nytt.

Jag delar utredningens uppfattning att containerägarna skall vara skyldiga att föra protokoll över egenkontrollerna liksom att protokollet skall förvaras under en tid av fem år från kontrollen hos den som bär ansvaret för containrarnas skick.

Sammanfattningsvis innebär mina ställningstaganden i fråga om underhåll och egenkontroll att jag helt godtar utredningens förslag, vilka också nästan genomgående har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna.

<sup>1</sup> International Institute for Container Lessors.

## 2.4 Myndighetskontrollen

Konventionen föreskriver att varje godkänd container skall underkastas kontroll på fördragsslutande parters territorier. Kontrollen skall inskränkas till att fastslå att containern är godkänd och försedd med en giltig säkerhetsskylt, om det inte klart framgår att containern är i ett sådant skick att den utgör en uppenbar risk för säkerheten.

Utredningen föreslår att den huvudsakliga kontrollen här i landet – på samma sätt som andra länder i allmänhet tycks ha uppfattat den föreskrivna kontrollen – skall utformas som gränskontroll vid tullgränsen.

Jag instämmer i utredningens förslag, som inte heller har mött någon erinran vid remissbehandlingen. Det är enligt min mening angeläget att, i den mån ett ingripande mot en container är motiverat, detta kan ske redan när containern skall föras in i landet. Vad jag nu har sagt utesluter självfallet inte att containrar kan bli föremål för kontroll också vid den fortsatta transporten inom landet. Jag återkommer längre fram till frågan om den närmare utformningen av kontrollen.

Utredningen har diskuterat frågan om kontrollmyndighetens åtgärder i tre olika huvudfall. Det första gäller behandlingen av en icke godkänd container.

Utredningen hänvisar här till den lagstiftning som har antagits i vissa andra länder med anledning av konventionen och som innebär att icke godkända containrar skall avvisas vid gränsen och inte tillåtas komma in i landet. Utredningen förklarar sig dela den principiella inställning i frågan om behandlingen av en icke godkänd container som den utländska lagstiftningen redovisar. Om konventionens säkerhetssyfte skall uppnås förefaller enligt utredningens mening det enda rimliga vara att kräva att en container skall vara godkänd för att få användas efter den tidpunkt kontrollen har satts igång.

Utredningen har också övervägt frågan om att tillåta återtransport av en container till dess avgångsort i sådana fall som nu diskuteras. Med hänsyn till att godkännande kan ske i varje fördragsslutande stat och till strävan att uppfylla konventionens primära syfte, anser utredningen att ett förbud att använda containern skall gälla till dess att det har visats att den är godkänd. Ett sådant beslut bör enligt utredningen avfattas skriftligen och omgående tillställas den som har den direkta kontrollen över containern, så att denne kan vidta de åtgärder som kan behövas, bl. a. för att säkra att ömtålig last inte går förlorad. Även ägaren, eller den som i dennes ställe har ansvaret för containerns skick, bör underrättas med det snaraste.

Det andra fallet som utredningen tar upp är behandlingen av en container som inte har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid. Utredningen framhåller att samtliga de stater, som har avslutat sitt lagstiftningsarbete med anledning av konventionen, föreskriver att kontrollen även skall ta sikte på frågan om containern har gått igenom

egenkontroll inom föreskriven tid och förbjuder i princip vidare användning av en container som inte har genomgått föreskriven egenkontroll.

Utredningen förklarar sig dela den grundinställning som den utländska lagstiftningen ger uttryck för; godkännandet kan inte för all framtid garantera att containern är säker utan regelbundet återkommande egenkontroll måste till för att uppnå denna säkerhet. Det föreligger därför enligt utredningen ett starkt intresse av att se till att egenkontroll verkligen har utförts. Denna inställning bör dock inte ta sig uttryck i lagstiftningen genom en lika sträng bestämmelse som den som gäller icke godkända containrar. Utredningen föreslår sålunda att kontrollen även skall avse förhållandet om egenkontroll har utförts inom föreskriven tid och att, om så inte är fallet, vidare användning skall förbjudas tills egenkontroll har ägt rum. Kontrollmyndigheten bör enligt utredningen dock ha möjlighet att medge att containern får slutföra en pågående transport, om containern i övrigt är i säkert skick.

Det tredje huvudfallet gäller behandlingen av en container som utgör en uppenbar säkerhetsrisk.

Utformningen av konventionens kontrollartikel visar enligt utredningen att man har velat undvika ingripanden mot godkända containrar utom när dessa utgör kvalificerade säkerhetsrisker. Containerns skick skall inte endast vara sådant att det utgör en uppenbar risk för säkerheten, utan detta förhållande skall dessutom klart framgå. Det kan enligt utredningen med fog ifrågasättas vad som ligger i "en uppenbar risk för säkerheten". Utredningen anser att det i detta sammanhang är naturligt att låta kontrollmyndigheten ingripa mot en icke säker container under samma förutsättningar som gäller för ingripanden enligt arbetarskyddsstyrelsens hamnarbetsanvisningar, dvs. när containerns skick är sådant att det kan äventyra säkerheten i arbetet.

Även beträffande frågan om hur ingående denna kontroll skall vara har utredningen ansett det lämpligt att knyta an till anvisningarna för hamnarbete. Utredningen menar att kontrollmyndigheten skall, utan någon mer ingående kontroll, bedöma om containerns skick kan anses utgöra en uppenbar risk för säkerheten. Vid tveksamhet bör den som utför den formella kontrollen samråda med den som svarar för den informella, dvs. den som inte utförs av en myndighet utan t. ex. av skyddsombud. Det är enligt utredningen dock viktigt att beslut i frågan fattas av en myndighetsperson, som därigenom bär ansvaret för ett sådant beslut.

Utredningens överväganden i de frågor som nu har behandlats har inte föranlett några erinringar från remissinstansernas sida.

Inte heller för egen del har jag något att invända mot de överväganden som utredningen har gjort när det gäller behandlingen av containrar som inte uppfyller de krav som ställs upp i konventionen.

Jag anser att det är väsentligt att kontrollen görs så effektiv som möjligt för att man skall kunna uppnå syftet med konventionen. Enligt min mening

bör kontrollen i avsevärd grad kunna underlättas genom den säkerhets skylt som containrarna skall vara försedda med. Denna skylt har betecknats som en "passhandling", som tillåter containrarna att passera gränserna.

När det gäller kontrollen vill jag ytterligare framhålla följande.

Enligt utredningen bör för svenskt vidkommande tullmyndigheterna utses till kontrollmyndighet. Kontrollen bör enligt utredningen kunna ingå som ett naturligt led i den gränskontroll i tullhänseende som tullmyndigheterna utför. Utredningens överväganden har lämnats utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser.

Generaltullstyrelsen har konstaterat att det från vissa synpunkter kan vara ändamålsenligt att lägga en eventuell obligatorisk gränskontroll av containrar på tullverket. Dock hävdar styrelsen att det från resurssynpunkt skulle vara orealistiskt med kontroll annat än stickprovsvis och ifrågasätter också om man inte lämpligen bör utforma kontrollen efter de principer som gäller enligt arbetsmiljölagen i fråga om maskiner, redskap etc. Också Sjöassuradörernas förening ställer sig tvekan till tullverkets möjligheter att utföra kontrollen.

För egen del vill jag anföra följande.

Det är enligt min mening otänkbart att för ändamålet bygga upp en särskild kontrollapparat. Containerkontrollen måste alltså utföras genom ett redan befintligt organ. I det sammanhanget bör märkas att kontrollen inte rimligen kan läggas på arbetarskyddsstyrelsen med nuvarande organisation av dess verksamhet. Dess stuveriinspektörer är t. ex. endast 17 till antalet. Med tanke på den befattning som tullmyndigheterna i andra avseenden i stor utsträckning tar med containrar som kommer in i landet bör, såsom jag redan har antytt, också kontrollen av dem ankomma på dessa myndigheter. Såsom Sjöassuradörernas förening har pekat på i sitt remissyttrande bör därvid bl. a. kunna övervägas att tullverket samarbetar med de kontrollstationer för containrar som finns vid de större godsterminalerna i landet. Även ett samarbete med SJ, som utför viss tullkontroll för tullverkets räkning, är naturligt i sammanhanget.

Antalet containrar som är i omlopp i internationell trafik är mycket stort. Enligt utredningen lossades 1977 i svenska hamnar 90 200 containrar medan 78 500 lastades. När det gäller järnvägs- och landsvägstransporter saknas statistik motsvarande den som finns beträffande sjötransporterna. Enligt en uppgift passerade 1977 sammanlagt ungefär 230 000 containrar landets gränser.

Den stora omfattning som containertrafiken har fått måste enligt min mening tas med i beräkningen när man talar om kontrollens omfattning och det sätt på vilket den skall utföras. Med hänsyn till det stora antal containrar, som det är fråga om, kan man inte begära att varje container skall underkastas gränskontroll. Detta skulle kräva en mycket stor personalinsats. Samtidigt skulle med all sannolikhet hanteringen av containrar i ham-

nar och vid terminaler försvåras och fördröjas. Enligt min mening kan dock gränskontroll ske stickprovsviis i samband med tullverkets normala kontroll- och klareringsverksamhet. I allmänhet bör det därvid vara tillräckligt med en översiktlig okulärbesiktning och i samband därmed kontroll av att containrarna är försedda med giltiga säkerhetsskyltar. Konventionen tar just sikte på en kontroll av att containern är försedd med en giltig skylt, såvida det inte *klart framgår* att containern utgör en uppenbar säkerhetsrisk.

I fråga om kontrollens omfattning bör också beaktas att intresset hos containerägarna att hålla sina containrar i godkänt skick är starkt med tanke på de ekonomiska och andra följder som kan inträda om det vid en kontroll visar sig att containern inte kan tillåtas att transporteras vidare till destinationsorten.

Vidare bör beaktas att det förhållandet att kontrollen utformas huvudsakligen som en gränskontroll inte utesluter att containrar kan bli föremål för kontroll också i andra sammanhang. En form som utredningen också har berört är den som föranleds av arbetsmiljölagstiftningen. Jag har i det föregående nämnt hamnarbetsanvisningarna som ger bl. a. stuveriarbetare och skyddsombud rätt att vägra ta befattning med icke säkra redskap. Av vikt är givetvis också att skyddsombud alltid har sådan rätt, oavsett var arbetsplatsen är belägen. Utöver denna form av kontroll har polisen genom vägtrafiklagstiftningen möjlighet att stoppa farliga transporter, såsom exempelvis av trafikfarliga containrar.

Jag anser sammanfattningsvis att den samlade kontroll som jag nu har redovisat borgar för att konventionens säkerhetssyfte skall kunna upprätthållas på ett tillfredsställande sätt inom ramen för tullverkets nuvarande resurser och verksamhetsformer.

## 2.5 Övriga frågor i konventionen

### 2.5.1 Lagstiftningens tillämpningsområde

Utredningen har övervägt om det kan finnas behov av att låta lagstiftningen med anledning av säkerhetskongventionen omfatta även containrar som används i nationell trafik.

Utredningens överväganden mynnar ut i att det saknas anledning att ge lagstiftningen en vidare tillämpning än konventionen. Med stöd av annan lagstiftning än den konventionen syftar till kan ingripanden nämligen ske mot icke säkra containrar som används uteslutande inom landet. Härtill kommer enligt utredningen att en utvidgning av konventionens tillämpning till att avse även containrar som används i nationell trafik skulle göra det nödvändigt att finna en annan form av kontroll än gränskontroll, vilken kan vara lika effektiv som denna.

Statens vägverk och transportforskningskommissionen har i sina remissyttranden uttalat att det skulle vara önskvärt att göra lagstiftningen tillämplig även på containrar som används uteslutande inom landet.

För egen del ansluter jag mig till vad utredningen har kommit fram till, nämligen att det saknas anledning att ge lagstiftningen en vidare tillämpning än konventionen. Möjligheterna att kontrollera och ingripa mot containrar som inte är säkra finns redan i dag genom olika slag av regleringar. Jag vill här hänvisa till de möjligheter till ingripanden som finns enligt arbetsmiljölagstiftningen och vägtrafiklagstiftningen.

Trafiksäkerhetsverket har i sitt remissyttrande framhållit att lagstiftningen även bör omfatta containrar som transporteras i s. k. transittrafik, dvs. passerar landet från en utrikes ort till en annan sådan ort. Verkets uppfattning delas av statens vägverk och Svenska åkeriförbundet.

Utredningen har inte särskilt behandlat transittrafiken och heller inte i definitionen av begreppet internationell trafik tagit med denna typ av trafik.

Konventionen innehåller inte någon definition av begreppet internationell trafik utan talar endast om "internationell befordran".

För egen del anser jag att även containrar som passerar in över landets gränser i transittrafik bör underkastas säkerhetskonventionens bestämmelser. Jag delar alltså den uppfattning som de nämnda remissinstanserna har givit uttryck för. En utvidgning av lagen i det här hänseendet skulle förbättra kontrollmöjligheterna. Man undviker också svårigheter vid gränsstationerna när det gäller att bedöma vilka containrar som skall kontrolleras resp. inte kontrolleras.

### 2.5.2 Ägarens ansvar för containerns skick

Enligt konventionen är ägaren ansvarig för containrarnas skick. Han kan emellertid genom ett skriftligt avtal överlåta detta ansvar på bl. a. den som hyr en container.

Utredningen har överfört konventionens bestämmelser härvidlag till den föreslagna lagen.

Samtliga remissinstanser, utom Sveriges speditörförbund, har lämnat utredningens förslag utan erinran. Förbundet ifrågasätter lämpligheten av att tillåta ägaren av en container att överlåta sina skyldigheter enligt konventionen.

För egen del finner jag – i enlighet med vad som anges i konventionen och vad utredningen har anfört i frågan – att en möjlighet för ägaren att överlåta ansvaret för containrarnas skick bör föras in i lagstiftningen. Detta bör ske inte minst med tanke på att innehavet av containrar i mycket stor utsträckning grundar sig på leasingavtal.

### 2.5.3 Transport av farligt gods

Konventionen omfattar även sådana containrar som särskilt har konstruerats för transporter av farligt gods. Konventionen förbjuder emeller-

tid inte ytterligare tekniska krav och föreskrifter angående provning av sådana containrar. Utredningen hänvisar till att regler om godsbehållare, däribland containrar, för transporter av farligt gods finns utarbetade inom ramen för produktkontrollagstiftningen. Mot bakgrund härav har utredningen funnit det vara mindre lämpligt att föreslå regler beträffande sådana transporter i containerlagen.

Remissinstanserna har inte framfört några erinringar mot utredningens överväganden i denna del. Inte heller jag har funnit någon anledning att ifrågasätta vad utredningen har kommit fram till.

Statens naturvårdsverk och produktkontrollnämnden har emellertid tagit upp en fråga av mera principiell natur. Man anför i sitt gemensamma remissyttrande att containrar som är avsedda för transporter av farligt gods inte bör tillåtas att förses med en säkerhetsskylt, bl. a. därför att man bör undvika missförstånd om vilka containrar som är godkända för transporter av farligt gods.

För egen del vill jag anföra följande.

Av det redovisade yttrandet framgår inte klart om naturvårdsverket och nämnden menar att containrar avsedda för transporter av farligt gods endast skall undantas från kravet på säkerhetsskylt eller om man menar att sådana containrar helt skall undantas från lagstiftningen.

Som jag nyss har redovisat skall konventionen tillämpas även på containrar som används för transporter av farligt gods. Något undantag kan därför inte göras i den svenska lagstiftningen för sådana containrar om Sverige väljer att ansluta sig till konventionen. Undantag från kravet på säkerhetsskylt kan då inte heller komma i fråga.

Man bör också hålla i minnet att en och samma container ofta används än för transporter av farligt gods, än för transporter av annat gods. Det är enligt min mening naturligt att en sådan container uppfyller de krav som gäller dels för transporter av farligt gods, dels enligt konventionen. Detta torde inte innebära någon olägenhet även om det medför utmärkning dels enligt konventionens bestämmelser, dels enligt de regler som gäller för transporter av farligt gods.

Mot bakgrund av vad jag nu har anfört anser jag mig inte kunna dela den uppfattning som naturvårdsverket och produktkontrollnämnden har gett uttryck för. Jag vill i sammanhanget erinra om det arbete som pågår inom utredningen om transport av farligt gods.

#### 2.5.4 Frågan om sanktioner

Utredningen har i frågan om sanktioner mot ägare eller tillverkare som underlåter att låta godkända containrar redovisat en principiell uppfattning angående införandet av straffbestämmelser i lagstiftning av det slag som det här är fråga om. Utredningen har kommit fram till att det inte finns något behov av att föreskriva straff för ägare eller tillverkare, som

inte följer vad den föreslagna lagen påbjuder. Genom gränskontrollen och därmed sammanhängande risk att en icke godkänd container kan komma att stoppas bör enligt utredningen samma resultat uppnås som ett straffstadgande skulle kunna förväntas medföra. Dessa synpunkter gäller enligt utredningen i lika hög grad då man skall ta ställning till att straffbelägga annat handlande som strider mot lagstiftningen om säkra containrar. Bl. a. anför utredningen att gränskontrollen torde komma att medföra den eftersträvide effekten, inte bara när det är fråga om icke godkända containrar utan även vad beträffar containrar som inte har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid. Risken att en container skall stoppas och transporten därigenom bli försenad får enligt utredningen anses vara av långt större betydelse när det gäller att styra ägarnas handlande än risken att få betala ett bötesbelopp. Härtill kommer att möjligheten att övervaka efterlevnaden av dylika straffbestämmelser synes vara minimal.

Den som bryter mot ett av kontrollmyndigheten utfärdat förbud torde enligt utredningen vara att straffa enligt bestämmelserna i 17 kap. 13 § första stycket brottsbalken om överträdelse av myndighets bud. Vidare bör man enligt utredningen lägga märke till bestämmelserna i brottsbalken om vållande till annans död (3 kap. 7 §) eller till kroppsskada eller sjukdom (3 kap. 8 §) eller framkallande av fara för annan (3 kap. 9 §). Dessa bestämmelser kan vara tillämpliga när den oaktsamhet, som är en förutsättning för att bestämmelserna skall komma i fråga, består i att en container har varit i osäkert skick.

Utredningens överväganden i sanktionsfrågan har lämnats utan erinran av remissinstanserna.

För egen del biträder jag utredningens principiella uppfattning när det gäller frågan om straffsanktionerna.

Såsom framgått av det anförda anser utredningen att den som bryter mot ett av kontrollmyndigheten utfärdat förbud kan komma att straffas enligt bestämmelserna i 17 kap. 13 § brottsbalken om överträdelse av myndighets bud. Enligt min mening kan det emellertid inte uteslutas att vissa tolkningssvårigheter kan uppstå för de rättstillämpande myndigheterna då det blir fråga om att bedöma ansvaret för överträdelser av förbud som en myndighet har meddelat. Detta talar för att man i den lagstiftning som jag nu föreslår tar in en straffbestämmelse som har en direkt anknytning till de fall av överträdelser som kan bli aktuella. Jag förordar att så sker.

Mitt förslag innebär att den som uppsåtligen bryter mot förbud som har meddelats med stöd av containerlagen döms till böter eller fängelse i högst ett år. Det bör i sammanhanget framhållas att mitt förslag inte innebär någon skillnad i sak i förhållande till utredningens förslag.

Vad jag nu har sagt innebär inte heller att jag tar avstånd från vad utredningen har anfört om att även vissa andra bestämmelser i brottsbalken kan bli tillämpliga.

### 2.5.5 Tillsynsmyndighet m.m.

Som har framgått av det föregående skall riksprovplats svara för provningen av containrarna medan den direkta kontrollen av containrarna i internationell trafik skall ligga på tullmyndigheterna.

Härutöver finns ett behov av en myndighet som meddelar föreskrifter för tillämpningen av lagstiftningen, dvs. främst om godkännande, provning och egenkontroll. Vidare bör denna myndighet följa upp hur lagstiftningen tillämpas. Det bör vidare ankomma på myndigheten att kontrollera hur egenkontrollen utförs och svara för samordningen mellan de myndigheter som är verksamma på området. Härtill kommer rollen som kontaktorgan på det internationella området.

Utredningen har övervägt vilken myndighet som bör ha dessa befogenheter. Valet har stått mellan arbetarskyddsstyrelsen och sjöfartsverket. Utredningens överväganden leder fram till att sjöfartsverket skulle vara den mest lämpade myndigheten.

Endast en remissinstans, Svenska hamnförbundet, har ansett att arbetarskyddsstyrelsen skulle vara bäst lämpad.

För egen del instämmer jag i utredningens uppfattning. De flesta containrar som passerar landets gränser gör det sjövägen och därför är sjötransportsidan den ojämförligt viktigaste. Konventionen har utarbetats inom IMCO och de konstruktionsmässiga krav som konventionen ställer upp är fastställda för att motstå sjökrafter. Till förmån för sjöfartsverket kan vidare anföras att verket redan har uppgiften som tillsynsmyndighet beträffande ett flertal konventioner på sjöfartens område. Det innebär att man har en etablerad representation i IMCO och ett internationellt sekretariat som är förtroget med arbetsuppgifterna. Man har vidare – liksom arbetarskyddsstyrelsen – tillräcklig kompetens att utfärda de föreskrifter som behövs. När det gäller kontrollen av containrar bör man observera att under sjöfartsverket sorterar ca 50 fartygsinspektörer medan stuveriinspektörerna – under arbetarskyddsstyrelsen – är 17 till antalet. Vad detta kan innebära för en väl utbyggd kontrollapparat säger sig självt.

En sammantagen bedömning av vad som nu har sagts leder fram till att sjöfartsverket är den myndighet som är mest lämpad att fullgöra de uppgifter som jag nyss har nämnt. När det gäller sådana frågor som rör gränskontrollen bör verket emellertid samråda med generaltullstyrelsen. Det bör ankomma på regeringen att besluta om tillsynsmyndighet i den följdlagstiftning som kommer att utfärdas.

### 2.6 Författningsmässig reglering, m.m.

Som jag tidigare har anfört förordar jag att Sverige ansluter sig till säkerhetskonventionen.

Som utredningen har föreslagit bör konventionens bestämmelser trans-

formeras så att de kommer till uttryck i den svenska lagstiftningen. De centrala bestämmelserna bör tas in i en lag medan bestämmelser av mera detaljartad natur bör beslutas av regeringen eller den myndighet som regeringen utser. När det gäller det detaljerade provningsförfarandet bör regeringen eller den myndighet som regeringen utser bemyndigas att besluta de föreskrifter som behövs.

De förslag som jag nu har presenterat innebär att en viss övergångstid behövs för såväl myndigheter som enskilda. Mot denna bakgrund förordar jag att regeringen bemyndigas att bestämma om ikraftträdandet av lagstiftningen. Regeringen bör vidare ges möjlighet att sätta lagstiftningen i kraft vid skilda tidpunkter. En riktpunkt för ikraftträdandet av bestämmelserna om provnings- och godkännandeförfarandet bör vara att lagstiftningen i dessa delar skall kunna tillämpas fr. o. m. den 1 juli 1980.

Vad gäller frågan om lagrådets hörande över lagförslaget vill jag framhålla att containerprovning inte är någon ny företeelse. Sådan förekommer redan i dag i betydande omfattning och utförs vanligen av de erkända klassificeringssällskapen eller av liknande organ. Inte heller är systemet med officiell provning och riksprövningsplatser någon nyhet.

Mot bakgrund härav kan lagen inte anses vara av den vikt för enskilda eller från allmän synpunkt att lagrådsgranskning är påkallad.

### 3 Upprättat lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till containerlag.

### 4 Specialmotivering

Det lagförslag som nu läggs fram överensstämmer i allt väsentligt med det som finns i utredningens betänkande. Vissa ändringar, främst av redaktionell och förtydligande natur, har dock gjorts. Vidare saknas i förslaget motsvarigheter till 6, 9, 10 och 17 §§ i utredningens förslag. Bestämmelser av detta slag kan tas in i de närmare föreskrifter om lagens tillämpning som senare kommer att beslutas.

#### 1 §

Av paragrafen framgår att den enda containertyp som är undantagen från lagstiftningen är den som är särskilt konstruerad för lufttransporter. Således omfattas containrar som är särskilt konstruerade för t. ex. farligt

gods av lagstiftningen. För bl. a. denna kategori gäller härjämte speciella krav enligt särskilda bestämmelser.

Paragrafen behandlar också lagstiftningens tillämpningsområde. Definitionen av begreppet internationell trafik är något vidare än den av utredningen föreslagna. Även transittrafiken, som är en form av internationell trafik, faller under definitionen, se avsnitt 2.5.1. När det gäller att i ett visst fall avgöra om en container är i internationell trafik får man givetvis bedöma detta med utgångspunkt i den aktuella transporten.

I sammanhanget bör påpekas att konventionen inte innehåller något undantag från bestämmelserna när det gäller trafik med olastade containrar. Det innebär alltså att lagstiftningen blir tillämplig även i fråga om containrar som passerar landets gränser tomma.

Det bör observeras att lagens bestämmelser om egenkontroll, enligt den särskilda föreskriften i 5 §, även gäller en svensk container som används för en transport mellan två länder, oavsett om ett av dessa är Sverige eller ej.

## 2 §

Den i paragrafen givna definitionen av begreppet container ansluter i huvudsak till konventionens definition. Konventionsbestämmelsen innehåller det förtydligandet att begreppet container inte omfattar vare sig fordon eller emballage men väl containrar som transporteras på ett chassi. Avsikten är inte att ge begreppet någon annan innebörd i lagen, men det har ansetts vara obehövt att låta konventionens förtydligande komma till uttryck i lagtexten.

Definitionen av begreppet hörnbeslag i punkten 3 har givits en något annan utformning än vad utredningen har föreslagit. Den nu föreslagna definitionen knyter närmare an till den definition som finns i konventionstexten.

## 3 §

Paragrafen innehåller bestämmelser om officiell provning. Provningsen kan vara antingen typprovning eller individuell provning. Bemyndigandet innefattar befogenhet att meddela de föreskrifter som behövs för att konventionens krav på provning och godkännande skall kunna säkerställas. Dvs. även exempelvis föreskrifter om skyldighet för tillverkaren att föra förteckning över containrar som har tillverkats i enlighet med godkänd konstruktionstyp, granskning under tillverkningen (typefterkontroll) och skyldighet för tillverkaren att ställa containrar till förfogande för provning.

## 4 §

Bakgrunden till bestämmelsen är konventionens artikel V (1) som föreskriver ömsesidigt erkännande av godkännanden som har meddelats av

länder som är anslutna till konventionen. Bestämmelsen får alltså, i förning med vad som föreskrivs i 3 §, den betydelsen att det står container-tillverkaren resp. containerägaren fritt att välja i vilket land han vill låta godkänna sina containrar.

#### 5 §

Såsom har framhållits i specialmotiveringen till 1 § gäller lagens regler om egenkontroll även för containrar som används för transporter mellan två främmande länder om containerägaren har hemvist eller huvudkontor i Sverige. Ang. tredje stycket, se avsnitt 2.5.2.

I sammanhanget kan erinras om att egenkontroll – oavsett var containern har godkänts – skall utföras enligt de föreskrifter som har meddelats i den stat där ägaren har sitt hemvist eller huvudkontor, se regel 2 punkterna 2 och 5 i bilaga 1 till konventionen.

#### 6 §

Paragrafen gäller – liksom 7 § – alla containrar som säkerhetskonventionen är tillämplig på, dvs. även om de har godkänts utomlands och ägaren är skyldig att utföra egenkontroll enligt utländska föreskrifter.

I paragrafens andra stycke har öppnats en möjlighet att medge undantag från det förbud som första stycket innehåller. Med uttrycket "slutföra en pågående transport" avses att containern får gå till destinationsorten och lastas ur. Därefter måste egenkontroll utföras innan omlastning äger rum. Vid sådant medgivande bör containern förses med någon form av märkning som visar att egenkontroll inte har utförts inom föreskriven tid och att containern inte får omlastas innan egenkontroll har utförts.

#### 7 §

Jfr vad som har anförts i avsnitt 2.4 om behandlingen av en container som utgör en uppenbar säkerhetsrisk. Det bör i sammanhanget nämnas att man i rekommendationer som har antagits inom IMCO lämnat anvisningar om hur kontrollmyndigheterna bör handla i sådana situationer som avses i 6 och 7 §§.

#### 8 §

Sjöfartsverkets roll som tillsynsmyndighet kan anges i regeringens följdförfattning.

De i paragrafen angivna befogenheterna har främst betydelse för kontroll av att egenkontroll har utförts på ett riktigt sätt. Förutom stickprovsvisa kontroller bör tillsynsmyndigheten kunna gripa in när gränskontrollen ger vid handen att en containerägare har slarvat med egenkontrollen. Det behöver inte vara fråga om upprepat slarv, utan upptäckten av en bristfällig container kan vara tillräcklig för att föranleda kontroll.

En bestämmelse som i princip motsvarar andra meningen i paragrafen

finns i 7 kap. 5 § arbetsmiljölagen (1977: 1160). Vad som sägs om ersättning innebär att en containerägare/containerstillverkare inte kan göra anspråk på ersättning för ett prov som tillsynsmyndigheten har begärt.

#### 9 §

I 6 och 7 §§ anges förutsättningarna för att en container skall få användas. Tullmyndigheten måste självfallet ha möjlighet att gripa in och genom ett användningsförbud hindra fortsatt transport av en container som exempelvis inte är godkänd. Även om tullmyndigheten primärt svarar för gränskontrollen och i samband därmed meddelar de beslut som krävs, bör också annan myndighet, dvs. främst tillsynsmyndigheten (sjöfartsverket), kunna ges rätt att besluta i dessa frågor. Sådana beslut skall dock fattas efter samråd med tullmyndighet.

#### 10 §

Se avsnitt 2.5.4.

#### 11 §

Det är inte påkallat med en besvärsordning genom vilken generaltullstyrelsens eller annan central förvaltningsmyndighets beslut enligt 9 § kan överklagas. Däremot torde behov finnas av en intern besvärsordning inom vederbörande verks organisation, varigenom man exempelvis hos generaltullstyrelsen kan överklaga ett beslut som har meddelats av annan tullmyndighet än generaltullstyrelsen. Dessa frågor kan regleras i följdförfattningar. Jfr 23 § instruktionen (1973: 884, ändrad 1976: 135) för tullverket och 33 § förordningen (1969: 320, omtryckt 1975: 1070, ändrad senast 1979: 1044) med instruktion för sjöfartsverket.

Det kan tilläggas att den myndighet som har meddelat ett stoppningsbeslut givetvis har möjlighet att ompröva detta.

#### *Bestämmelserna om ikraftträdande*

I den allmänna motiveringen (avsnitt 2.6) har förordats att regeringen får bestämma tidpunkten för ikraftträdandet av lagstiftningen. Regeringen bör också bemyndigas att sätta lagstiftningen i kraft vid skilda tidpunkter. En grund härför är att den del av lagstiftningen som rör kontrollen av befintliga containrar kan komma att behöva särbehandlas när det gäller ikraftträdandet. Jag tänker då bl. a. på den tid som är nödvändig för godkännande av det befintliga containerbeståndet.

Genom en överenskommelse vid sammanträde med IMCO:s underkommitté för containrar och laster har de i kommittén företrädde staterna informellt enats om att inte börja utöva den kontroll som konventionen föreskriver förrän den 6 september 1982. Fr. o. m. den dagen skall alla befintliga containrar vara godkända.

Det kan emellertid inte uteslutas att man inom IMCO i det här och andra avseenden träffar överenskommelser som har inverkan på ikraftträdandet av olika bestämmelser.

## **5 Hemställan**

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

*dels* att godkänna 1972 års internationella konvention om säkra containrar,

*dels* att antaga förslaget till containerlag.

## **6 Beslut**

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.



KOMMUNIKATIONS-  
DEPARTEMENTET

# CONTAINERFRÅGOR

Betänkande avgivet  
av Containerutredningen

Ds K 1979:1



Till statsrådet och chefen för kommunikations-  
departementet

Genom beslut den 9 juni 1977 bemyndigade regeringen che-  
fen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sär-  
skild utredare med uppdrag att utreda vissa containerfrå-  
gor.

Med stöd av detta bemyndigande tillkallade departements-  
chefen samma dag numera försäkringsrättsrådet och chefen  
för försäkringsrätten för Södra Sverige Börje Wilhelmsson  
att vara särskild utredare.

Utredningen har antagit namnet containerutredningen.

Att såsom experter biträda utredningen förordnades den  
20 september 1977 departementssekreteraren Knut Gunnar  
Bergman, sjökaptenen Ulrich Jahnke, byrådirektören Bo  
Kjellegård, byrådirektören Mats Linder, byråchefen Göran  
Lindh och förbundsombudsmannen Bo Rönngren.

Till sekreterare åt utredningen förordnades den 28 juni  
1977 hovrättsfiskalen Magnus Göransson.

Regeringen har till utredningen överlämnat framställning  
från Svenska Transportarbetareförbundet med begäran bl.a.  
om översyn av de frågor som rör säkerheten vid stuvning,  
fördelning och förankring av gods i container samt av me-  
toderna för lossning, lastning och transport av container.

Utredningen får härmed överlämna betänkandet "Container-  
frågor" med förslag till lagstiftning för att möjliggöra

svensk anslutning till 1972 års internationella konvention om säkra containrar (CSC) samt förslag till viss ändring i vägtrafikkungörelsen och andra åtgärder i syfte att även i övrigt åstadkomma en säkrare hantering av containrar.

Utredningens arbete är härmed avslutat.

Malmö i januari 1979

Börje Wilhelmsson

/ilagnus Göransson

Knut Gunnar Bergman

Ulrich Jahnke

Bo Kjellegård

Mats Linder

Göran Lindh

Bo Rönngren

## INNEHÅLL

## FÖRFATTNINGSFÖRSLAG

1. Förslag till lag om säkra containrar	30
2. Förslag till förordning om säkra containrar x)	
3. Förslag till förordning om ändring i vägtrafik- kungörelsen (1972:603) x)	

## SAMMANFATTNING

34

1	UTREDNINGSUPPDRAGET	41
1.1	Direktiven	41
1.2	Utredningens arbete	43
2	CONTAINER OCH CONTAINERISERING	45
2.1	Begreppet container	45
2.2	Containerisering	47
2.3	Hanteringsmetoder	49
3	1972 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKRA CONTAINRAR	51
3.1	Kort historik	51
3.2	Huvuddragen i säkerhetskonventionen	51
3.3	Behandlingen av konventionen i andra länder	55
	3.3.1 De nordiska länderna	55
	3.3.2 Viss utländsk lagstiftning	55
4	ANNAN REGLERING AVSEENDE CONTAINRAR OCH CON- TAINERHANTERING	58
4.1	Lagstiftningen om riksprovplatser	58
4.2	Arbetsmiljölagen	60
4.3	Arbetarskyddsstyrelsens anvisningar för hamn- arbete	63

x) Här utesluten.

4.4	Internationella överenskommelser	65
4.5	Svensk standard	66
5	UTREDNINGENS ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN	67
5.1	Författningsförslagen	67
5.2	Konventionens förhållande till annan reglering	69
5.3	Allmänna synpunkter	71
6	GODKÄNNANDE AV CONTAINRAR	74
6.1	Konventionen	74
6.2	Överväganden och förslag	80
6.2.1	Ny och befintlig container	80
6.2.2	Godkännandeförfarandet	83
7	UNDERHÅLL OCH EGENKONTROLL	86
7.1	Konventionen	86
7.2	Överväganden och förslag	87
7.2.1	Egenkontroll	87
7.2.2	Utformningen av egenkontrollen	88
8	KONTROLL	91
8.1	Konventionen	91
8.2	Överväganden och förslag	92
8.2.1	Kontrollens utförande	92
8.2.2	Behandlingen av icke godkänd container	93
8.2.3	Behandling av container som inte genomgått egenkontroll inom föreskriven tid	96
8.2.4	Behandling av container som utgör en uppenbar säkerhetsrisk	98
8.3	Kontrollmyndigheten	100
9	ÖVRIGA FRÅGOR I KONVENTIONEN	101
9.1	Lagstiftningens tillämpningsområde	101
9.2	Ägares ansvar för containerns skick	102
9.3	Transport av farligt gods	105
9.4	Sanktioner	106

10	ANSVARIGA MYNDIGHETER	108
10.1	Konventionen	108
10.2	Överväganden och förslag	109
11	SVENSKA TRANSPORTARBETAREFÖRBUNDETS FRAM- STÄLLNING <b>x)</b>	
11.1	Förbundets fyra yrkanden	
11.2	Hittills genomförda reformer	
11.3	Pågående reformarbete	
11.4	Överväganden och förslag	
	11.4.1 Yrkande 1	
	11.4.2 Yrkande 2 och 3	
	11.4.3 Yrkande 4	
11.5	Sammanfattning	
12	SPECIALMOTIVERING TILL FÖRFATTNINGSFÖRSLAGEN <b>x)</b>	
12.1	Lagen om säkra containrar	
12.2	Förordningen om säkra containrar	
	SUMMARY <b>x)</b>	
BILAGA 1	1972 ÅRS KONVENTION OM SÄKRA CONTAINRAR	113
BILAGA 2	FÖRSLAG TILL RIKSPROVPLATS FÖR CONTAINRAR (utarbetat vid statens provningsanstalt) <b>x)</b>	

**x)** Här utesluten.

1 Förslag till

Lag om säkra containrar

1 § Denna lag gäller container som används i internationell trafik och som inte är särskilt konstruerad för luftbefordran.

2 § Med c o n t a i n e r avses i denna lag en transportanordning som är

1. tillräckligt motståndskraftig för att medge upprepad användning,

2. konstruerad för att underlätta godsbefordran med ett eller flera transportsätt utan omlastning av godset,

3. konstruerad för att lätt kunna säkras och hanteras och för det ändamålet försedd med hörnbeslag samt

4. så stor att den yta som omfattas av de fyra yttre bottenhörnen är antingen minst  $14 \text{ m}^2$  (150 kvadratfot) eller, om den är försedd med övre hörnbeslag, minst  $7 \text{ m}^2$  (75 kvadratfot).

3 § Med h ö r n b e s l a g avses i denna lag en särskild anordning som är anbragt i containers övre eller nedre hörn för att möjliggöra hantering, stapling eller säkring.

4 § Med i n t e r n a t i o n e l l t r a f i k avses i denna lag befordran

1. från plats inom riket till plats utom riket eller

2. till plats inom riket från plats utom riket.

5 § Container skall provas vid riksprovplats och godkännas i säkerhetshänseende enligt de föreskrifter som regeringen

utfärdar.

6 § På godkänd container skall finnas säkerhetsgodkännandeskylt av det slag och med de uppgifter som regeringen föreskriver.

7 § Bestämmelsen i 5 § gäller inte container som har godkänts utom riket om beslutet medför rätt att anbringa säkerhetsgodkännandeskylt på containern.

8 § Ägare till container skall hålla containern i säkert skick samt utföra eller låta utföra egenkontroll av containern enligt de föreskrifter som regeringen utfärdar.

Bestämmelsen i första stycket gäller även när container används vid befordran mellan utom riket belägna platser i skilda länder om ägaren har hemvist eller huvudkontor i Sverige.

Ägaren får genom skriftligt avtal överlåta sina skyldigheter enligt första stycket på den som i ägarens ställe har rätt att förfoga över containern.

9 § Egenkontroll skall utföras första gången inom fem år från den dag containern tillverkats och därefter med högst två års mellanrum.

10 § Uppgift om tidpunkt (månad och år) före vilken container skall genomgå första egenkontroll skall anges på säkerhetsgodkännandeskylten.

Uppgift om tidpunkt (månad och år) före vilken containern skall genomgå återkommande egenkontroll skall anges på containern, antingen på säkerhetsgodkännandeskylten eller så nära denna som möjligt.

11 § Container får användas endast om den är godkänd och

har giltig säkerhetsgodkännandeskyllt samt har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid.

Container, som ej har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid, men som i övrigt är i säkert skick, får dock efter särskilt medgivande användas för att slutföra pågående transport.

12 § Container, som är i sådant skick att det klart framgår att den utgör en uppenbar säkerhetsrisk, får ej användas förrän den återställts i säkert skick.

13 § Tullmyndighet kontrollerar efterlevnaden av 11 och 12 §§ och får i samband därmed meddela förbud som behövs för att trygga efterlevnaden av nämnda paragrafer samt besluta om medgivande enligt 11 § andra stycket.

14 § Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen utövas av sjöfartsverket, som även efter samråd med tullmyndighet får besluta i frågor som avses i 13 §.

15 § Tillsynsmyndigheten har rätt att efter anfordran er hålla de upplysningar, handlingar och prov samt påkalla de undersökningar som behövs för tillsynen. För uttaget prov utgår ej ersättning.

16 § Om ansvar i vissa fall för den som överträder av myndighet meddelat förbud finns bestämmelser i brottsbalken.

17 § Om tekniska krav på containrar som särskilt har konstruerats för transport av farligt gods samt om underhåll och besiktning av sådana containrar är särskilt stadgat.

---

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 1980. 11 § träder dock i kraft den dag regeringen bestämmer.
  
2. För container vars tillverkning inletts före den 1 januari 1980 skall i stället för 5 § gälla vad som sägs under 2. i övergångsbestämmelserna till förordningen (1979:000) om säkra containrar.

## SAMMANFATTNING

I betänkandet lägger utredningen fram förslag till lagstiftning avsedd att möjliggöra svensk anslutning till 1972 års konvention om säkra containrar. Utredningen behandlar även en framställning från Svenska Transportarbetareförbundet till kommunikationsdepartementet. I anslutning till framställningen föreslås viss lagstiftning och andra åtgärder i syfte att åstadkomma säker hantering av containrar.

I direktiven för utredningen framhölls inledningsvis att enhetslasttekniken under den senaste tioårsperioden utvecklats påtagligt, varvid särskilt användningen av standardiserade godsbehållare rönt intresse. Det konstaterades att containern är det slag av godsbehållare som har blivit mest vanlig samt att containerhanteringen har aktualiserat vissa säkerhetsfrågor. Som exempel nämndes skyddet för dem som arbetar med containrar i samband med lastning och lossning samt säkerheten i samband med vägtransport av container. Vidare erinrades om de åtgärder som har vidtagits i avsikt att förbättra säkerheten. Hit hör arbetet inom arbetarskyddsstyrelsen med anvisningar för hantering av containrar i hamnarna och SJ:s svenska lastningsföreskrifter om hur containrar och containerflak skall lastas på järnvägsvagnar och hur de får hanteras i samband med lastning. Det hänvisades vidare till att frågor kring containertransporterna har behandlats vid en konferens som under hösten 1972 anordnades av Förenta nationerna och Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IINCO). Vid konferensen antogs en internationell konvention om säkra containrar, International Convention

for Safe Containers (CSC). Föredragande statsrådet erinrade om att konventionen remissbehandlats i Sverige under 1973 och att samtliga remissinstanser tillstyrkt en svensk anslutning till konventionen. Han framhöll att mycket talar för en sådan anslutning men att konventionen ger upphov till en rad frågor som måste lösas innan lagstiftningsåtgärder vidtas.

Konventionen har som främsta syfte att vidmakthålla en hög säkerhetsnivå för människoliv vid hantering, stapling och befordran av containrar. För att uppnå detta syfte och för att underlätta internationell befordran av containrar har i konventionen fastställts krav på containrars konstruktion. Konventionen gäller container som används i internationell trafik och som inte har särskilt konstruerats för luftbefordran. Containern skall ha en bottenyta om minst  $14 \text{ m}^2$  eller, om den är försedd med övre hörnbeslag, minst  $7 \text{ m}^2$ .

Varje ny container skall godkännas enligt konventionens bestämmelser om typprovning eller individuell provning. Befintlig container skall inom fem år från den dag konventionen träder ikraft godkännas enligt särskilda bestämmelser. Godkänd container skall bära en skylt - säkerhetsgodkännandeskylt - som visar att containern motsvarar konventionens krav. Varje stat som anslutit sig till konventionen skall upprätta ett effektivt förfarande för provning, kontroll och godkännande av containrar.

Container som har godkänts skall underkastas kontroll på fördragsslutande staters territorier. Kontrollen skall utföras av därtill utsedda tjänstemän. Den skall inskränkas till att fastslå att containern är godkänd och bär giltig säkerhetsgodkännandeskylt. Kontrollen skall dock utvidgas om det klart framgår att containerns skick utgör en uppenbar risk för säkerheten.

Ansvar för containerns skick åvilar ägaren. Denne har att regelbundet utföra egenkontroll för att undersöka om containern har sådana fel som kan framkalla fara för människan. Varje land som är anslutet till konventionen skall utfärda bestämmelser om egenkontroll. Dessa bestämmelser gäller för containerägare som har hemvist eller huvudkontor i landet i fråga. På ny container skall utföras egenkontroll inom fem år från tillverkningsdagen. Därefter skall egenkontroll utföras vartannat år. När det gäller befintlig container är egenkontroll ett led i godkännandeförfarandet. Fortsättningsvis skall egenkontroll ske med högst två års mellanrum. Tidpunkten för kommande egenkontroll skall anges på säkerhetsgodkännandeskylten eller i anslutning till denna.

Konventionen trädde i kraft den 6 september 1977. Vid denna tidpunkt hade tio stater anslutit sig. Den 1 november 1978 har ytterligare åtta stater anslutit sig till konventionen. Däribland finns inget av våra nordiska grannländer. Förberedelser för anslutning pågår dock i Norge, Danmark och Finland.

Utredningen har alltså haft i uppgift att föreslå de lagstiftningsåtgärder som erfordras för att möjliggöra svensk anslutning till konventionen. Företrädare för utredningen har deltagit i det internationella arbetet med att tolka konventionen och att finna gemensamma lösningar för utfärdandet av tillämpningsföreskrifter. Särskild vikt har lagts vid det nordiska samarbetet. Utredningens arbete i denna del har resulterat i förslag till lag om säkra containrar och förordning med tillämpningsföreskrifter till lagen. Lagstiftningen bygger till viss del på de informella överenskommelser som har träffats i skilda internationella sammanhang. Samtidigt har dock förhållanden som är speciella för Sverige beaktats och satt sina spår i lagstiftningen.

Utredningen föreslår att sjöfartsverket skall utöva tillsyn över lagens efterlevnad. Den provning, som är en förutsättning för godkännande, skall utföras vid riksprovplats. Det ankommer på statens provningsanstalt att föreslå sådan riksprovplats. Kontrollen bör enligt utredningen i första hand ävila tullmyndighet. Vid sidan om denna kontroll förekommer emellertid redan i dag en mer informell kontroll. För denna svarar bl.a. stuveriarbetare, skyddsombud, fartygsbefäl samt fartygs- och stuveriinspektörer.

Ny container, som används i internationell trafik, skall vara av typ som godkänts enligt bestämmelserna i lagen eller enligt motsvarande bestämmelser i annat land. Befintlig container skall godkännas före den 6 september 1982. För godkännande svarar sjöfartsverket eller, efter verkets bestämmande, riksprovplatsen.

Innan befintlig container får förses med säkerhetsgodkännandeskylt skall den genomgå egenkontroll. Ägaren ansvarar för egenkontroll och för att containern hålls i säkert skick. Föreskrifter om förfarandet för egenkontroll finns i förordningen.

Kontrollen skall avse att fastslå att container är godkänd, bär giltig säkerhetsgodkännandeskylt och har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid. Container som inte uppfyller dessa förutsättningar får ej användas. Om container inte undergått egenkontroll inom föreskriven tid men i övrigt är säker får den dock användas för att slutföra pågående transport. Container som utgör en uppenbar säkerhetsrisk får ej användas förrän den återställts i säkert skick.

Som nämnts trädde konventionen i kraft den 6 september 1977. Befintliga containrar skall godkännas inom fem år från den dagen, dvs. den 6 september 1982. Först vid den

tidpunkten kan man räkna med att samtliga existerande containrar har godkänts. Vid diskussioner inom IMCO:s underkommitté för containrar och laster har framhållits att det mot bakgrund härav är mindre lämpligt att fullt ut börja tillämpa kontrollen före den 6 september 1982. De närvarande medlemsländerna har därför informellt enats om ett sådant agerande. I bestämmelser om ikraftträdande för lagstiftningen föreslår utredningen att gränskontrollen avseende godkännande och egenkontroll skall börja först när regeringen beslutar därom. I övrigt föreslås lagstiftningen träda i kraft den 1 januari 1980.

Svenska Transportarbetareförbundet har i sin framställning till kommunikationsdepartementet berört olika problem som är förknippade med transporter av containrar på väg. Framställningen utmynnar i begäran om översyn av de frågor som rör säkerheten vid stuvning, fördelning och förankring av gods i container samt metoderna för lastning, lossning och transport av container. En översyn av vägtrafiklagstiftningens regler om förankring av last på fordon bör enligt förbundets åsikt komma till stånd. Vidare bör enligt förbundet reglerna om ansvar för förseelser mot förankringsbestämmelserna ses över.

Enligt utredningens mening har Transportarbetareförbundet fäst uppmärksamheten på viktiga frågor när det gäller att öka säkerheten vid containerhantering. Förbundet gav in sin framställning 1971. Sedan dess har flera åtgärder vidtagits i syfte att åstadkomma förbättringar på området. Emellertid är några av de problem förbundet tagit upp alltjämt aktuella.

De frågor som hänger samman med stuvning och förankring av gods i container är enligt utredningens mening särskilt svåra att komma till rätta med. Till stor del beror detta på att problemen har en internationell räckvidd. Containern som stuvats utomlands, är som regel plomberad

enligt TIR-konventionen och transportförare i Sverige får därför endast under speciella omständigheter öppna containern för att undersöka om lasten är ordentligt förankrad i containern. För att nå den eftersträvade säkerheten och få bort den osäkerhetskänsla som den som hanterar containrar naturligen känner gäller det att finna lösningar som kan accepteras även i andra länder. Ett försök i den riktningen är de anvisningar för övning av personer som skall stuva containrar vilka utgivits i samarbete mellan IMCO och ILO (International Labour Organization). Bakom dessa anvisningar ligger en tanke som utredningen delar. Ett viktigt led i strävan efter säkrare containerhantering är utbildningen. Arbetsgivarna har här ett stort ansvar. Det gäller att se till att den som arbetar med stuvning av containrar ges erforderlig utbildning för arbetsuppgiften. Utredningen framhåller också som sin åsikt att det vore önskvärt att de myndigheter som idag deltar i internationellt samarbete angående containerhantering med kraft driver de frågor transportarbetareförbundet berört. Som exempel på sådana frågor anger utredningen strävan att åstadkomma enhetlig utbildning och information till dem som arbetar med containerhantering. En annan fråga rör osäkerheten om viktfördelning av gods i containern. För att komma ifrån denna osäkerhet skulle varje container kunna förses med en lastningsplan som bl.a. utvisar var containerns tyngdpunkt är belägen.

Den översyn av vägtrafiklagstiftningens förankringsbestämmelser som efterlystes av förbundet har bl.a. resulterat i särskilda förankringsföreskrifter. Dessa har utfärdats av statens trafiksäkerhetsverk med stöd av vägtrafikkungörelsen. Föreskrifterna innebär att container skall säkras på fordon genom låsning i de fyra bottenhörnbeslagen. Vidare skall låsningsdon vara utformade och placerade på sätt anges i svensk standard, SIS 84 21 01 och SIS 84 21 06. Förbundet har i sin framställning yrkat att endast specialutrustade fordon skall få användas för

containertransport. Förankringsbestämmelserna innehåller inte något sådant krav. De är emellertid utformade på sådant sätt att effekten blir densamma som om ett dylikt krav hade uppställts.

Utredningen föreslår slutligen en överflyttning av det primära ansvaret vid förseelse mot förankringsbestämmelserna. Detta bör enligt utredningen åvila fordonets ägare om denne ej kan visa att förseelsen berott på omständighet som han ej kunnat råda över. Vidare föreslås en skärpning av straffet från penningböter till dagsböter och att straffansvar för medverkan till överträdelse av förankringsbestämmelserna införs.

## 1 UTREDNINGSUPPDRAGET

## 1.1 Direktiven

Direktiven för containerutredningen lämnades av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Turesson, vid regeringssammanträde den 9 juni 1977. Statsrådet konstaterade inledningsvis att enhetslasttekniken under den senaste tioårsperioden utvecklats påtagligt, varvid särskilt användningen av standardiserade godsbehållare rönt intresse. Han framhöll att containern är den godsbehållare som har blivit mest vanlig samt att containerhanteringen har aktualiserat vissa säkerhetsfrågor. Som exempel nämndes dels skyddet för dem som arbetar med containrar i samband med lastning och lossning, dels säkerheten i samband med vägtransporterna av containrar. Statsrådet erinrade om de åtgärder som vidtagits i avsikt att förbättra säkerheten, såsom exempelvis arbetet inom arbetarskyddsstyrelsen med anvisningar för hantering av containrar i hamnarna och SJ:s svenska föreskrifter om hur containrar och containerflak skall lastas på järnvägsvagnar och hur de får hanteras i samband med lastning. Han hänvisade vidare till att frågor kring containertransporterna har behandlats vid en konferens som under hösten 1972 anordnades av Förenta nationerna och Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). Vid konferensen antogs en internationell konvention om säkra containrar, International Convention for Safe Containers (CSC). Sedan statsrådet redogjort för det huvudsakliga innehållet i konventionen<sup>1</sup> erinrade han om att konventionen re-

---

1 Under avsnitt 3.2 kommer en sådan redogörelse att lämnas

missbehandlats i Sverige under 1973 och att samtliga remissinstanser tillstyrkt en svensk anslutning till konventionen. Han framhöll att mycket talar för en sådan anslutning men att en förutsättning härvid är att konventionen införlivas i den svenska lagstiftningen på ett sådant sätt att dess bestämmelser kan tillämpas effektivt. Därefter redogjordes för några frågeställningar som enligt statsrådets mening borde klargöras närmare innan lagstiftningsåtgärder vidtas. Vidare anfördes:

I en framställning till kommunikationsdepartementet har Svenska transportarbetareförbundet berört olika problem som är förknippade med transporter av containrar på väg. Förbundet tar främst upp de problem som hänger samman med felaktig viktfordelning och bristfällig förankring av godset i containern samt otillfredsställande emballering av farligt gods i container.

Förbundets framställning utmynnar i begäran om översyn av de frågor som rör säkerheten vid stuvning, fördelning och förankring av gods i container samt av metoderna för lossning, lastning och transport av container. En översyn av vägtrafiklagstiftningens regler om förankring av gods på fordon bör enligt förbundet komma till stånd, varvid bör föreskrivas att endast specialfordon får användas för containertransport. Slutligen hävdar förbundet att ansvar för förseelser mot förankringsbestämmelserna i första hand bör utkrävas av fordonsägaren och, i förekommande fall, av befraktaren eller dennes ombud. I anslutning härtill hävdar förbundet att regler om ansvar för medverkan bör införas.

De frågor som har tagits upp i framställningen har nära samband med dem som jag har berört i det föregående. Det bör därför ankomma på utredaren att överväga dem i sitt arbete. Det bör i sammanhanget erinras om att vissa av de berörda frågorna har varit föremål för överväganden och reformer efter det att förbundets framställning gavs in. Jag tänker då bl.a. på de föreskrifter rörande säkring av last som trafiksäkerhetsverket har meddelat. Vidare bör erinras om bestämmelserna i kungörelsen (1974:35) om internationell vägtransport av farligt gods, som har utfärdats i anledning av Sveriges tillträde till den europeiska överenskommelsen om internationell vägtransport av farligt gods på väg (ADR). I sammanhanget bör också nämnas det arbete med föreskrifter rörande transport av farligt gods som bl.a. utförs inom produktkontrollnämnden.

Utredaren bör vara oförhindrad att ta upp även andra frågor som har samband med dem som jag har angett i det föregående.

## 1.2 Utredningens arbete

Under utredningsarbetet har överläggningar hållits med olika myndigheter, organisationer och enskilda personer.

Utredningsarbetet har till stor del inriktats på att inhämta upplysningar om hur konventionen har behandlats nationellt i andra länder. Sålunda har fortlöpande kontakter tagits med representanter för Danmark, Norge och Finland för diskussioner om utformningen av lagstiftningen i respektive land. Vidare har företrädare för utredningen närvarit vid sammanträden 1977 och 1978 i London med IMCO:s underkommitté för containrar och laster samt vid möte i februari 1978 i Genève med ECE:s (Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa) rapportörgrupp för containertransport. Vid dessa internationella konferenser har bl.a. diskuterats frågor kring tolkningen av konventionen i syfte att åstadkomma en så långt möjligt enhetlig nationell lagstiftning hos de fördragsslutande staterna.

Utredningen har i december 1977 i Skandiahamnen, Göteborg, studerat containerhantering i terminal samt lastning och lossning av container från olika slags containerfartyg. I samband därmed besökte utredningen en reparationsverkstad för containerreparation.

Sekreteraren hos utredningen har såsom adjungerad deltagit i sammanträden med svenska standardiseringskommissionens tekniska kommitté för container, TK 15, och som representant för denna närvarit vid plenarmöte i juni 1978 i Genua med ISO:s (International Organization for Standardization) tekniska kommitté för containrar, ISO/TC 104. Vid ett sammanträde med TK 15 har containertillverkning och provning studerats i samband med besök hos landets största containertillverkare.

Sekreteraren har härutöver deltagit i en av arbetarskydds-

styrelsen anordnad stuverikonferens i Söderhamn och vid denna informerat om konventionen och dess förhållande till arbetsmiljölagen och andra författningar angående arbetarskydd.

Sekreteraren har slutligen närvarit vid en av Cargo Systems i december 1977 anordnad konferens i London, Container Industry Conference.

## 2 CONTAINER OCH CONTAINERISERING

## 2.1 Begreppet container

Ordet container kommer från engelska språket och betyder behållare. Det är där så allmänt till sin karaktär att det kan användas om behållare av det mest skiftande slag. För att ge ordet en särskiljande betydelse skapades i engelsk terminologi begreppet "freight container", vilket definieras som en behållare med viss volym speciellt gjord för snabb överföring mellan olika transportmedel utan omlastning av godset. Med container avses i det följande en sådan behållare.

Containern har betecknats som en låda med ett kraftigt ramverk. Den är vanligen tillverkad av stål, aluminium eller plywood och försedd med en öppningsbar gavel samt med fästen för lyftanordningar i topphörnen och fästen för förankringsanordningar i bottenhörnen. Båda dessa fästen benämns hörnbeslag eller hörnlådor. Containern tillkom framför allt för att förenkla transport av styckegods. Vidare hoppades man kunna nedbringa förekomsten av godsskador samt minska riskerna för stöld av gods. Förenklingen i styckegodshanteringen bestod i att containern kunde lastas direkt vid det löpande bandet och därefter transporteras på lastbil, järnväg eller till sjöss till destinationsorten utan omlastning av godset och med förenklade tullprocedurer. Det förekommer idag flera olika typer av containrar. Som exempel kan nämnas slutna container (som endast kan lastas genom en eller flera dörrar i gavlar eller sidor), ventilerad container (sluten container som har ventilationsanordningar), isolerad container (som genom isolering av väggar inklusive dörrar, tak och golv bibringats sådana värmeisolerande egenskaper att

värmeutbytet mellan containerns in- och utsida begränsas), uppvärmd container (isolerad container som har utrustats med värmeaggregat med kapacitet att höja och bibehålla en konstant temperatur inuti containern), kylcontainer (isolerad container med någon form av kylaggregat som gör det möjligt att sänka och bibehålla en konstant temperatur inuti containern) och tankcontainer (för transport av vätskor och gaser). Även det så kallade containerflaket är att betrakta som container. Containerflaket förses vanligen med en demonterbar påbyggnad.

Containern har alljämt sin största betydelse vid internationella transporter. Emellertid har man efterhand funnit nya användningsområden för containern. Sålunda förekommer att man inrett containrar och använder dem som manskapsbodar eller att man i "engångscontainrar" av trä fraktar förnödenheter till utvecklingsländer, där containrarna görs om till bostäder. Vidare förekommer att containrar, som tagits ur internationell trafik, används för exempelvis möbeltransport inom riket.

Genom arbetet inom ISO har nåtts en relativt omfattande internationell standardisering av containrar. Denna berör många områden såsom hållfasthet, yttermått, innermått, hörnlådor, provning, hantering m.m. De containrar som tillverkas idag torde med få undantag svara mot de krav som ISO uppställt. Den vanligast förekommande bredden är 8 fot (2,4 m). Containern tillverkas i ett flertal olika längder men vanligast är längder om 20 eller 40 fot (ca 6 respektive 12 m). Höjden uppgår numera som regel till 8,5 fot (2,6 m). På senare tid har emellertid höjden 9 eller 9,5 fot börjat bli mer frekvent.

Användningen av ordet container i Sverige har utsatts för viss kritik. Det har framhållits att ordet passar dåligt in i det svenska språket och att det är svårt att finna lämplig pluralform. Gentemot denna kritik har framhållits, att

de nackdelar som ur språketisk synpunkt kan finnas, får anses acceptabla med hänsyn till de stora fördelar som står att vinna. Till en början har ordet container i svenskan en alldeles speciell betydelse som skiljer det från andra slag av godsbehållare. Vidare går ej att bortse från de fördelar som ligger i ett gemensamt språkbruk. I exempelvis tyska och italienska språken använder man samma ord och i franska språket talar man om "conteneur". När det gäller pluralformen av ordet container anvisar Svenska Akademiens ordlista två möjligheter: containers eller containrar. Utredningen har valt den sistnämnda pluralformen på grund av att denna är den enda som möjliggör en rimlig konstruktion av bestämd form i pluralis.

## 2.2 Containerisering

Användningen av containrar för styckegodstransport inleddes i USA under 1950-talet. Till en början rönste detta transportsätt ringa intresse i Europa. Relativt snart förbyttes emellertid detta ointresse i en strävan att hålla sig väl framme i utvecklingen. Den s.k. containeriseringen har därefter gått oerhört snabbt och har medfört stora förändringar för flertalet av de komponenter som ingår i detta transportsystem. Utvecklingen på containersidan har sålunda i hög grad påverkat utvecklingen när det gäller fartyg, hamnanläggningar och antalet arbetstillfällen för stuveriarbetare. Det har hävdats att fartyg blivit omoderna över en natt, att hamnstäder förlorat sin skeppsfarl och att tusentals stuveriarbetare ställts utan arbete. Utvecklingen har med rätta betecknats som explosionsartad. Trots detta finns det anledning räkna med att den inte avstannat utan snarast befinner sig i ett inledningsskede. Från att ursprungligen ha haft sin upprinnelse i USA har användningen av containrar för godstransport inte endast spritt sig till industriländerna utan också kommit att bli ett allt mer förekommande transportsätt i de icke industrialiserade länderna. Utvecklingen i dessa senare länder har naturligen

inte gått lika snabbt som i Europa. Ett fullt utbyggt system för containertransport kräver nämligen omfattande investeringar i hamnanläggningar, vägar och järnvägar. Det föreligger dock en stark strävan från de icke industrialiserade ländernas sida att följa med i utvecklingen på containerområdet. Några exakta uppgifter om antalet containrar i omlopp i världen idag finns inte att tillgå. Man räknar dock med att antalet överstiger två miljoner (räknat i 20-fotsenheter<sup>1</sup>).

I Sverige finns inte någon samlad statistik över containertransporter. När det däremot gäller sjötransport av containrar ger Statistiska centralbyrån årligen ut statistik med uppgifter om lastning och lossning av containrar från fartyg i utrikes fart. Uppgifterna hämtas från svenska hamnar av betydelse för containertransport och har begränsats till att avse vad man kallar stora containrar. Härmed menas containrar som har en lastvolym överstigande tre kubikmeter och med en minsta längd av 20 fot. Ur denna statistik kan noteras att 1967 transporterades endast ett fåtal 20-fotscontainrar till och från Sverige. Utvecklingen skedde därefter i snabb takt fram till 1975. Tillväxten under dessa sju år innebar nära nog en fyrdubbling. Efter 1975 har utvecklingstakten minskat. Under 1975 lossades c:a 76 700 containrar med last medan c:a 63 400 lastades. Motsvarande siffror för åren 1976 och 1977 var 85 700 och 67 400 respektive 90 200 och 78 500. De containrar som avses med statistiken kan uppskattas ha en medellastvikt om c:a 12 ton. Av det sagda följer att c:a 1,1 miljoner ton gods kan beräknas ha införts och c:a 0,9 miljoner ton utförts sjövägen under 1977.

När det gäller järnvägs- och landsvägstransport saknas

---

1 Även benämnt TEU (Transport Equivalent Units)

statistik motsvarande den som finns beträffande sjötransport. Sistnämnda uppgifter torde dock ge en i det allra närmaste fullständig bild över transporter med containrar till och från Sverige. Uppgifterna i fråga omfattar nämligen samtliga containrar som transporterats sjövägen, oavsett om dessa varit förankrade på järnvägsvagn eller lastbil.

### 2.3 Hanteringsmetoder

Det har tidigare sagts att det som kännetecknar containern är dess kraftiga ramverk med lyft- och förankringsanordningar i topphörnen och bottenhörnen. Det är genom denna konstruktion och på grund av en långtgående standardisering av containerns yttermått som containern kan tjäna ändamålet att underlätta godsbefordran med ett eller flera transportsätt utan omlastning av godset. Hörnbeslagen underlättar säkring av containern på det transportmedel som transporterar containern. Därutöver möjliggör de att containrar kan staplas på varandra och säkras. Stapling sker inte bara för transport utan även vid förvaring av tomma containrar i hamnar och depåer.

När det gäller sjötransport talar man om två hanteringsmetoder, lift on/lift off (lo/lo) och roll on/roll off (ro/ro). Dessa beteckningar har också knutits an till containertransporterande fartyg. Man skiljer således mellan lo/lo-fartyg och ro/ro-fartyg. Som framgår av uttrycket lo/lo innebär det att containern med något slag av lyftanordning lyfts från ett transportmedel till ett annat. Genom denna metod kan man stapla upp till nio containrar på varandra och når på så sätt stor lastkapacitet. Metoden används främst vid den oceangående trafiken. Ro/ro-metoden innebär att containern sätts på chassi eller terminalvagn och fortsättningsvis behandlas som en släpvagn. Vidare förekommer fartyg som utgör kombinationer av de båda metoderna.

På samma sätt som en container med hjälp av hörnbeslagen

förankras på ett fartygs däck som är försett med särskilda säkringsanordningar, förankras containern på lastbil och järnvägsvagnar. Utredningen kommer under avsnitt 11.2 att närmare behandla frågan om förankring av container i samband med landsvägstransport.

En container lyftes vanligen i de fyra övre hörnbeslagen. Denna lyftmetod rekommenderas av ISO. Lyftning sker med så kallat lyftok, där oket med hjälp av låskoner låses fast i topphörnbeslagen. Lyftoket kan hänga i en kran, truck eller annan lämplig utrustning. Det kan i stället för låskoner vara försett med exempelvis krokar. Containern behöver emellertid inte nödvändigtvis lyftas i de fyra övre hörnbeslagen utan lyft kan även ske i de fyra bottenhörnbeslagen. Det förekommer också hantering av containern med hjälp av hörnbeslagen på en sida eller en gavel. Under sådana omständigheter utförs lyft som regel med en truck som är försedd med så kallad lyftram. Gavellyft används nästan uteslutande vid hantering av tomma containrar. Flertalet 20-fots containrar har gaffeltunnlar och kan lyftas med gaffeltruck. Slutligen förekommer hantering med griparmar som griper vid containerns bas. Sådan hantering förutsätter att containern har särskilt utformade griparmsfästen.

### 3 1972 ÅRS INTERNATIONELLA KONVENTION OM SÄKRA CONTAINRAR

#### 3.1 Kort historik

Förenta nationerna och IMCO anordnade i november-december 1972 en konferens i Genève om internationell containertrafik. Vid konferensen antogs, förutom åtta resolutioner, "International Convention for Safe Containers" (säkerhetskonventionen) och "Customs Convention on Containers" (tullkonventionen).

Bakgrunden till konferensen och tillkomsten av säkerhetskonventionen har sagts vara en önskan att undvika unilaterala lagstiftning som skulle kunna motverka en dittills väl fungerande containerhantering. Vissa länder hade nämligen låtit förstå att man avsåg att införa bestämmelser med krav på bl.a. containrars konstruktion. Från annat håll befarsades att sådana bestämmelser kunde utgöra ett handelshinder som skulle motverka internationell godsbefordran med containrar. Vidare påtalades behovet av att underlätta internationell befordran med containrar samt fördelarna med att i detta syfte fastställa gemensamma internationella säkerhetskrav. I säkerhetskonventionen har därför parterna beslutat fastställa krav på containrars konstruktion för att säkerställa att containrar hanteras, staplas och befordras på ett säkert sätt.

#### 3.2 Huvuddragen i säkerhetskonventionen

Under detta avsnitt kommer kortfattat att redogöras för huvuddragen i säkerhetskonventionen. I senare avsnitt kommer de bestämmelser i konventionen som har ett direkt intresse

för utredningsuppdraget att närmare presenteras.

Konventionen är i princip tillämplig för containrar som är försedda med hörnbeslag. Den tar dock sikte endast på containrar som används i internationell trafik. Undantagna är containrar som särskilt konstruerats för luftbefordran. Med internationell trafik förstås befordran mellan två stater och där konventionen gäller i åtminstone den ena.

I konventionen skiljs mellan ny och befintlig container. Med ny container avses container vars tillverkning påbörjats tidigast den dag konventionen träder i kraft. Befintlig container är en container som inte är ny enligt nyss nämnda definition.

Konventionen föreskriver att varje ny container skall godkännas i enlighet med de bestämmelser om typprovning eller individuell provning som anges närmare i bilaga till konventionen. Varje befintlig container skall godkännas inom fem år från dagen för konventionens ikraftträdande. För genomförande av dessa bestämmelser skall konventionsbunden stat upprätta ett effektivt förfarande för provning och kontroll av containrar. Dessa åtgärder kan utföras av en myndighet eller delegeras till en vederbörligen auktoriserad organisation, t.ex. klassificeringssällskap. Ansökan om godkännande kan göras i varje konventionsbunden stat. Container skall hållas i säkert skick. Om en godkänd container inte motsvarar de krav som anges i konventionen skall den berörda myndigheten vidta de åtgärder som behövs för att containern skall motsvara dessa krav eller återkalla godkännandet.

Godkännande som har meddelats i enlighet med konventionens bestämmelser i en konventionsbunden stat skall godtas av andra fördragsslutande stater och skall anses ha samma verkan som om godkännandet hade utfärdats av dessa. Konventionsbunden stat får inte ställa högre krav i säkerhets-

hänseende eller föreskriva annan provning än vad konventionen föreskriver. Nationella eller internationella bestämmelser med strängare säkerhetskrav än konventionens får dock tillämpas i fråga om containrar som är särskilt avsedda för transport av farligt gods eller vätskor i bulk.

Varje container som har godkänts enligt konventionens bestämmelser skall kontrolleras på fördragsslutande staters territorier. Kontrollen skall inskränkas till att fastslå att containern är försedd med giltig säkerhetsgodkännandeskylt enligt de föreskrifter som finns i bilaga till konventionen. Detta gäller dock ej när det klart framgår att containern är i sådant skick att den utgör en uppenbar säkerhetsrisk. Om så är fallet skall kontrollen inte drivas längre än som behövs för att säkerställa att containern återställs i säkert skick.

Föreskrifterna om godkännande av nya containrar innebär i huvudsak följande. Godkännande kan ske antingen i form av typgodkännande eller såsom individuellt godkännande. När tillverkare har ansökt om typgodkännande skall vederbörande myndighet granska ritningar och medverka vid provning av en containerprototyp. Individuella godkännanden får utfärdas av vederbörande myndighet om denna efter granskning och medverkan vid prov finner att containern motsvarar konventionens krav. Befintliga containrar kan godkännas efter ett ansökningsförfarande där den sökande skall lämna uppgift om bl.a. tid och plats för tillverkningen samt därutöver inge bevis om att en container av typen ifråga har använts på ett säkert sätt vid sjö- eller landtransporter under minst två år, eller att containern tillverkats i enlighet med en konstruktionstyp som provats och befunnits motsvara de tekniska bestämmelser som konventionen anger eller att containern tillverkats i enlighet med en standard som bedöms såsom likvärdig med konventionens tekniska bestämmelser. Vidare skall befintlig container innan den kan godkännas underkastas sådan översyn som antingen föreskrivits eller godkänts i containerägarens hemland. Befintlig container som ej kan god-

kännas enligt dessa bestämmelser får godkännas enligt bestämmelserna om godkännande av nya containrar.

Ägare är ansvarig för containerns skick. Han kan dock överlåta denna skyldighet på bl.a. den som hyr containern. Containerns ägare skall regelbundet utföra eller låta utföra översyn av containern. Tiden från den dag en ny container har tillverkats till dagen för första översyn får inte överstiga fem år. Därefter skall översyn, liksom återkommande översyn av befintliga containrar, utföras med högst två års intervaller.

Konventionen var öppen för undertecknande t.o.m. den 31 december 1973. Den trädde i kraft den 6 september 1977. För stat som därefter anslutit sig eller ansluter sig till konventionen träder den i kraft ett år efter den dag då anslutningsinstrumentet har deponerats. Hittills (den 1 november 1978) har 18 stater anslutit sig. Dessa är Ungern, Tjeckoslovakien, Spanien, Tyska demokratiska republiken, Frankrike, Nya Zeeland, Rumänien, Förbundsrepubliken Tyskland, Sovjetunionen, Ukrainska sovjetrepubliken, Vitryska sovjetrepubliken, Bulgarien, Förenta Staterna, Indien, Liberia, Storbritannien, Japan och Saudiarabien. Inte något av de nordiska länderna har alltså anslutit sig till konventionen. Den har emellertid undertecknats av Finland och i Danmark och Norge pågår förberedelser för anslutning.

Konventionen var 1973 föremål för remissbehandling i Sverige. Samtliga instanser tillstyrkte en svensk anslutning till konventionen. Emellertid rådde delade meningar om vilken myndighet som skulle handha tillsyns- och kontrollfunktionerna. Övervägande antalet remissinstanser förordade att dessa funktioner anförtroddes åt arbetarskyddsstyrelsen. Flera remissinstanser menade emellertid att sjöfartsverket vore mest lämpat att utöva tillsynen och kontrollen.

### 3.3 Behandlingen av konventionen i andra länder

#### 3.3.1 De nordiska länderna

Såsom nämnts i det närmast föregående har inte något av de nordiska länderna ännu anslutit sig till konventionen. Den har emellertid undertecknats av Finland. I dagarna har den danska regeringen godkänt att Danmark ratificerar konventionen. Även i Norge pågår arbete för anslutning.

De tillämpningsföreskrifter som erfordras för att Danmark skall kunna ansluta sig till konventionen kommer att utarbetas inom Arbejdstilsynet (motsvarigheten till arbetarskyddsstyrelsen). Föreskrifterna kommer därefter att remitteras till olika departement, myndigheter och organ som berörs därav. De fastställs slutligen av Arbejds miljørådet. Någon lagstiftning där folketing eller regering medverkar erfordras inte. Enligt den danska arbetsmiljölagen ankommer det nämligen på arbejdstilsynet att utfärda föreskrifter av det slag varom här är fråga.

I Norge leds arbetet med att utfärda tillämpningsföreskrifter till konventionen och att föreslå nödvändig lagstiftning från Sjøfartsdirektoratet. Någon uppgift om vid vilken tidpunkt Norge kommer att ansluta sig till konventionen föreligger ej.

I Finland bedrivs utredningsarbetet på ungefär samma sätt som i Sverige. En parlamentariskt sammansatt kommitté har där i uppdrag att föreslå den lagstiftning som behövs för att Finland skall kunna ansluta sig till konventionen.

#### 3.3.2 Viss utländsk lagstiftning

Vissa av de länder som redan har anslutit sig till konventionen har utfärdat inhemsk lagstiftning med anledning av anslutningen. Från något land har förklarats att särskild

lagstiftning ej erfordras (t.ex. Frankrike). I övrigt pågår lagstiftningsarbete på motsvarande sätt som det bedrivs här i landet.

Förbundsrepubliken Tyskland har utfärdat en lag av den 10 februari 1976 med tillämpningsföreskrifter till konventionen. I mångt och mycket avstår man i lagen från detaljregleringar. Huvudsakligen överlämnas åt förbundsministern för trafikfrågor att med samtycke av förbundsdagen utfärda närmare föreskrifter för tillämpning av lagen. I vissa frågor, t.ex. förfarandet för godkännande, äger varje förbundsstat fastställa tillämpningsföreskrifter.

Enligt den lagstiftning i Förenta staterna som föranletts av anslutning till konventionen (International Safe Container Act) ankommer det på transportministern att ha tillsyn över lagstiftningen och att utfärda de föreskrifter som erfordras för bl.a. godkännande av containrar. Sådana föreskrifter har utarbetats. Dessa ålägger kommandanten vid US Coast Guard att bl.a. svara för frågor som rör godkännande och för kontroll av containrar vid gränserna. US Coast Guard sorterar under transportdepartementet men ingår samtidigt i de väpnade styrkorna i Förenta staterna. Ursprungligen hade US Coast Guard till uppgift att handha tillsynen över efterlevnaden av federala lagar på sjöfartens område. Sedermera har myndigheten tillagts många andra uppgifter. En av huvuduppgifterna är numera att svara för säkerhetsfrågor vad gäller fartyg och utrustning som används ombord liksom säkerheten i amerikanska hamnar och farvatten.

I Sovjetunionen utarbetades 1975 regler om tillverkning av containrar i form av en ministeriell förordning, vilken sammanfattats i en regelsamling. Denna regelsamling har översatts till engelska och benämns "Rules for the Construction of Containers, Guide on the Supervision of Containers in Service". Bestämmelserna har tillkommit i samarbete mellan USSR Register of Shipping och bl.a. motsvaran-

de organ i Bulgarien, Jugoslavien, Nordkorea, Rumänien, Tjeckoslovakien, Tyska Demokratiska Republiken och Ungern. Reglerna är för närvarande under omarbetning. Den viktigaste förändringen är att USSR Register of Shipping, som tidigare varit huvudmyndighet för containersäkerhet vid sjöfart, kommer att ansvara för all containertransport. Detta gäller oavsett om transporten i sig sorterar under handelsflottan (Morflot) eller Ministerium för respektive järnvägstransporter, flodtransporter, vägtransporter eller luftfart. Enligt vad som uppgivits från det sovjetiska sjöfartsministeriet bygger reglerna helt på säkerhetskventionen.

#### 4 ANNAN REGLERING AVSEENDE CONTAINRAR OCH CONTAINERHANTERING

##### 4.1 Lagstiftningen om riksprovplatser

I utredningsdirektiven erinrade föredragande statsrådet om de bestämmelser rörande officiell provning som finns i lagen (1974:896) om riksprovplatser m.m. Med officiell provning avses sådan teknisk provning, kontroll eller besiktning som ej är egenkontroll. Enligt lagen och de tillämpningsföreskrifter som finns i kungörelsen (1974:898) om riksprovplatser m.m. skall officiell provning utföras vid riksprovplats om inte annat är särskilt föreskrivet. Myndighet som får utfärda föreskrifter om officiell provning och kontroll skall samråda med statens provningsanstalt innan sådan föreskrift meddelas. Vidare skall ärende om utseende av riksprovplats beredas av statens provningsanstalt. Anser provningsanstalten att statlig myndighet skall utses till riksprovplats skall ärendet överlämnas till regeringen, som har att fatta beslut i frågan. I annat fall får riksprovplats utses av provningsanstalten.

Bakgrunden till den omorganisation av den officiella provningen som skedde i och med den omtalade lagstiftningen var en strävan att få klara ansvarsförhållanden på området, att kunna utnyttja tillgängliga resurser effektivt och att få garantier för opartiskhet i verksamheten. Som provningsverksamheten var utformad tidigare kunde ett objekt ha att provas vid ett flertal statliga, halvstatliga, kommunala eller enskilda institutioner, där varje provande organ baserade sin verksamhet på föreskrifter från endast en myndighet. Denna ordning, menade man, innebar att det ibland var svårt

att överblicka de totala säkerhetskraven på en produkt och var till nackdel för såväl den som behöver få provning utförd som för de föreskrivande myndigheterna.

Provning vid riksprovplats innebär att varje riksprovplats ensam får ansvar för officiell provning av ett objekt eller objektområde varom flera myndigheter kan ha utfärdat föreskrifter. Lagstiftningen ger således inte någon möjlighet att utse flera riksprovplatser för ett och samma objekt. Till riksprovplats kan endast utses organ som kan antas utföra officiell provning på ett opartiskt och sakkunnigt sätt.

Såsom sades inledningsvis under detta avsnitt skall officiell provning utföras vid riksprovplats om inte annat är föreskrivet. I motiven<sup>1</sup> till lagstiftningen sägs, att genom undantagsbestämmelsen öppnas en möjlighet att vid införande av viss officiell provning skapa en speciell ordning för provningen. Detta fick i så fall ske genom föreskrifter i den författning som reglerar provningen. Möjligheten att undanta viss provning från riksprovplatssystemet borde utnyttjas endast när det var påkallat av särskilda skäl.

För riksprovplats som ej är statlig myndighet meddelar provningsanstalten föreskrifter för samt utövar tillsyn över verksamheten vid riksprovplatsen. Om riksprovplatsen är statlig myndighet äger provningsanstalten meddela anvisningar för verksamheten vid denna.

När en produkt eller anläggning provas får man reda på fakta om dess egenskaper i säkerhetshänseende. Efter att ha jämfört provningsresultaten med kraven från föreskrivande myndigheter kan beslutas om produkten eller anläggningen kan godkännas eller ej. Ansvaret för detta beslut ligger

---

1 Prop. 1974:162

på den eller de myndigheter som föreskrivit provningen. Föreskrivande myndigheter äger dock överlåta till riksprovplatsen att fatta sådana beslut. Förutsättningen härför är att riksprovplatsen är en statlig myndighet eller att riksprovplatsen genom särskilt beslut av riksdag eller regering fått en sådan ställning att den kan bedriva den myndighetsutövning godkännandebeslut innebär. Genom lagen (1975:444) om beslutanderätt för riksprovplats som ej är myndighet har öppnats en möjlighet för regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att överlämna till riksprovplats, som är bolag eller stiftelse vari staten har ett bestämmande inflytande, att pröva frågor om godkännande.

#### 4.2 Arbetsmiljölagen

Tidigare gällande arbetarskyddslag ersattes den 1 juli 1978 med arbetsmiljölagen. Lagen har betecknats som en ramlag med riktlinjer för utformningen av arbetsmiljön. När det däremot gäller att utforma denna i detalj och att utöva kontroll över arbetsmiljön ankommer den uppgiften på arbetarskyddsstyrelsen. Den direkta tillsynen över efterlevnaden av arbetsmiljölagstiftningen utövas av yrkesinspektionen med arbetarskyddsstyrelsen som chefsmyndighet. Tillsammans brukar dessa båda myndigheter benämnas arbetarskyddsverket. Såsom centralmyndighet för arbetsmiljöfrågor har arbetarskyddsstyrelsen ansvaret för arbetsmiljöns förbättring i bl.a. skyddstekniskt, yrkeshygieniskt, medicinskt, ergonomiskt och socialt hänseende. En annan viktig uppgift är att tillse att lagar och föreskrifter på området efterlevs. För detta ändamål har tidigare givits ut anvisningar om hur den då gällande arbetarskyddslagen skulle tillämpas. Numera ger arbetarskyddsstyrelsen ut föreskrifter som skall tjäna som utfyllnad av arbetsmiljölagen. Föreskrifterna publiceras såsom kungörelser i arbetarskyddsstyrelsens författningssamling.

Yrkesinspektionen har bl.a. att övervaka att arbetsmiljö- och arbetstidsreglerna efterlevs men även att ge råd i

frågor om arbetsmiljön. Landet är indelat i 19 yrkesinspektionsdistrikt. Indelningen följer länsgränserna. Som beslutande organ i varje distrikt finns en yrkesinspektionsnämnd, vari ingår representanter för parterna på arbetsmarknaden. Yrkesinspektionen biträds av den kommunala tillsynen vilken i huvudsak har tillsyn över arbetsställen med högst tio anställda. Man har vidare ett långtgående samarbete med skyddsombuden på de olika arbetsplatserna. Det finns idag c:a 350 yrkesinspektörer i landet, varav 17 stuvveriinspektörer.

I den proposition<sup>2</sup> som låg till grund för arbetsmiljölagen har lagen karaktäriserats som en helt ny reglering i jämförelse med arbetarskyddslagen. En utgångspunkt är, heter det i propositionen, att arbetsmiljön skall vara allmän giltig och omfatta så gott som allt arbete. Lagen får vidare en starkare inriktning på de kemiska hälsoriskerna i arbetslivet än vad arbetarskyddslagen har. Lagstiftningen och det bakomliggande utredningsarbetet är mycket omfattande. Att här lämna en fullständig redogörelse för innebörden därav skulle föra för långt. Istället skall några avsnitt av betydelse för utredningens ställningstaganden kortfattat presenteras.

Ett sådant avsnitt gäller frågan om olika slags förhandsbedömningar i arbetsmiljöfrågor. Lagen innebär på denna punkt att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, arbetarskyddsstyrelsen får vidsträckta befogenheter att utfärda föreskrifter om arbetsprocesser, arbetsmetoder eller anläggningar. Krav på godkännande skall kunna ställas innan maskin, redskap eller annan teknisk anordning tas i bruk. Även utan samband med föreskrift om godkännande kan föreskrivas om kontroll, provning eller fortlöpande tillsyn vid användning av nyss nämnd anordning. Som förutsättning för

---

2 Prop. 1976/77:149

godkännande kan vidare föreskrivas villkor och godkännande kan förenas med villkor för brukandet. Regeringen eller arbetarskyddsstyrelsen kan härjämte utfärda föreskrift om att sådant slag av anordning som räknats upp skall ha skylt eller annan märkning som upptar tillverkarens namn eller annan uppgift om anordningen.

Lagen innehåller medgivande för skyddsombud att bestämma att arbete skall avbrytas i avvaktan på ställningstagande av yrkesinspektionen om arbetet innebär omedelbar fara för arbetstagares liv eller hälsa och rättelse inte genast kan uppnås genom hänvändelse till arbetsgivaren.

Tillsynsmyndighet äger tillträde till arbetsställe för utövande av tillsyn och får där göra undersökningar och ta prov. För sådant prov utgår ej ersättning. Däremot kan föreskrivas om skyldighet att ersätta tillsynsmyndigheten sådana kostnader för provtagning och undersökning av prov som varit skäligen påkallade.

Yrkesinspektionens möjligheter att genom tvångsåtgärder komma till rätta med brister i arbetsmiljön har utökats i förhållande till vad arbetarskyddslagen medgav. Inspektionen kan meddela föreläggande eller förbud samt även förena detta med vite. Det huvudsakliga ansvaret för arbetsmiljön ligger hos arbetsgivaren, som sägs ha skyddsansvar. Förelägganden och förbud riktas därför vanligen mot denne. Om det på ett arbetsställe föreligger förhållande som innebär risk för ohälsa eller olycksfall för någon som arbetar där kan emellertid förbudet riktas mot den som råder över arbetsstället även när denne ej är arbetsgivare i förhållande till den som utsätts för risken. Arbetarskyddsstyrelsen har samma befogenheter som yrkesinspektionen i nu nämnda hänseenden.

Slutligen skall påföljdssystemet i arbetsmiljölagen be-

röras. I det betänkande<sup>3</sup> som låg till grund för förslaget till arbetsmiljölag hade utförligt diskuterats möjligheten att bygga sanktionssystemet på bestämmelser om direkt straffpåföljd för den som inte har fullgjort sina skyldigheter enligt lagen eller med stöd därav meddelade föreskrifter. Enligt vad arbetsmiljöutredningen kom fram till skulle ett sådant system dock förutsätta antingen en precisering av föreskrifter om arbetsmiljön som skulle stelt reglera vissa företeelser eller också allmänt utformade föreskrifter som fick kombineras med omfattande utredningar inför domstol i straffrättsligt förfarande. Arbetsmiljöutredningen stannade därför för ett förslag, vilket också lades till grund för lagstiftning, som i huvudsak innebär att straffhot för brister i arbetsmiljön inte inträder förrän tillsynsmyndighet i det enskilda fallet har meddelat förbud, föreläggande eller föreskrift och påbudet inte har efterkommit. Sålunda kan den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreläggande eller förbud som meddelats av tillsynsmyndighet dömas till dagsböter eller fängelse i högst ett år. Förbud eller föreläggande kan förenas med vite. Om vite har förelagts är straffansvar utslutet. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot föreskrift eller villkor angående bl.a. godkännande av maskin, redskap, skyddsutrustning eller annan teknisk anordning dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år. Vidare stadgas bötesstraff för vissa smärre förseelser. Som en nyhet i arbetsmiljölagen har tillkommit möjligheten att förverka anordning eller ämne som använts i strid mot förbud. Förverkande av egendom eller dess värde skall ske om det ej är uppenbart obilligt.

#### 4.3 Arbetarskyddsstyrelsens anvisningar för hamnarbete

Med stöd av den tidigare gällande arbetarskyddslagen har

---

<sup>3</sup> Arbetsmiljölag, SOU 1976:1

arbetarskyddsstyrelsen utfärdat anvisningar om skyddsåtgärder vid lastning och lossning av fartyg samt vid terminalarbete i hamn, Hamnarbete, Arbetarskyddsstyrelsens anvisningar nr 1, 1977. Anvisningarna, som med några få undantag trädde i kraft den 1 juli 1977, ersatte styrelsens stuverianvisningar och dess meddelande 1972:5. Anvisningarna gäller ej arbete som är att hänföra till skeppstjänst. Med skeppstjänst avses arbete som på fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord på fartyget eller annorstädes. För säkerheten vid sådant arbete utfärdas föreskrifter av sjöfartsverket.

I anvisningarna ges föreskrifter rörande besiktning, fortlöpande tillsyn m.m. ifråga om lyftinrättningar som inte tillhör fartygs utrustning eller eljest medförs på fartyg. Vidare föreskrivs om hamninnehavares skyldigheter, om kaj, ramp och hamnplan m.m., allmänbelysning utomhus, inomhusbelysning samt om livräddningsutrustning. Innehållet i övrigt utgörs av allmänna regler om hamnarbete. Bland dessa kan nämnas följande. .

D 30 a)

Arbetstagare skall om han blir tveksam om hur arbetet skall utföras på ett säkert sätt liksom om han på materiel eller anordning upptäcker förslitning eller annan skada, som enligt hans uppfattning äventyrar säkerheten, tillkalla arbetsledningen eller, om så inte kan ske, skyddsombud. Intill dess beslut fattas skall arbetet avbrytas och får materiel eller anordning inte användas.

E 148

Iakttas vid hantering eller eljest fel, förslitning eller annan bristfällighet på lastpall, container och liknande utrustning för lasthantering, som kan medföra att säkerheten i arbetet äventyras, skall den som gjort iakttagelsen omedelbart underrätta arbetsledningen.

E 149

Om sådan iakttagelse gjorts, som anges i punkt E 148, får lastpall, container och liknande utrustning för lasthantering inte hanteras innan erforderliga åtgärder för att trygga säkerheten vidtagits.

## 4.4 Internationella överenskommelser

Det förekommer ett flertal internationella överenskommelser som reglerar godsbefordran med containrar. Kännetecknande för dessa är att samtliga uppställer konstruktionstekniska krav på containrar. Härutöver föreskrivs i vissa att containrar skall genomgå olika former av provning och besiktning.

"Transport International par la Route", (TIR), är en internationell överenskommelse om transport under tullförsegling. Enligt förordningen (1978:707) om 1975 års TIR-konvention skall överenskommelsen gälla för svenskt vidkommande. Överenskommelsen innehåller bl.a. föreskrifter om godkännande av fordon och containrar ur tullsynpunkt. Godkännande av containrar kan meddelas i form av typgodkännande eller individuellt godkännande. Frågor om godkännande prövas av AB Svensk Bilprovning, som är riksprovplats för fordon.

"Accord relatif aux Transports internationaux de denrées Perishables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports" (ATP) är en inom ECE utarbetad internationell överenskommelse om transport av lättfördärliga livsmedel. Överenskommelsen avser landsvägs-, järnvägs- och vissa sjötransporter. För utrustning som används vid sådana transporter, varmed bl.a. avses containrar, föreskrivs att de skall motsvara vissa krav samt genomgå vissa provningar som finns närmare angivna i överenskommelsen. Sådan provning skall ske innan utrustningen tas i bruk och därefter periodiskt med högst sex års mellanrum. Regeringen har den 2 november 1978 beslutat att Sverige skall ansluta sig till överenskommelsen. Tidigare har regeringen, i avvaktan på en svensk anslutning, uppdragit åt statens livsmedelsverk att utfärda sådant godkännande som de fördragsslutande staterna kräver samt att även i övrigt handha och samordna de åtgärder som föranleds av överenskommelsen.

"Accord européen relatif au transport international des

marchandises Dangereuses par la Route", (ADR), är en europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg. Sverige är anslutet till överenskommelsen. Denna stadgar provning i form av typprovning eller individuell besiktning av bl.a. tankcontainrar. Vidare föreskrivs om återkommande besiktning som skall utföras med vissa tidsintervaller.

ADR motsvaras för sjötransporter av IMDG, "International Maritime Dangerous Goods' code", som gäller för alla slag av sjötransporter. Kodens föreskriver bl.a. typprovning av tankar och tankcontainrar samt regelbundet återkommande besiktning. Tankcontainrar som uppfyller fordringarna i IMDG anses motsvara kraven i ADR.

Vad härefter angår järnvägstransporter regleras frågor om transport av farligt gods i RID, "Réglement International concernant le transport des marchandises Dangereuses par chemins de fer", som när det gäller provning av containrar överensstämmer till sitt innehåll med föreskrifterna i ADR.

#### 4.5 Svensk standard

I avsnitt 2.1 sades att flertalet av de containrar som tillverkas idag uppfyller de krav som ISO-standarderna uppställer. Sverige har spelat en aktiv roll i det standardiseringsarbete beträffande containrar som har drivits inom ISO:s tekniska kommitté för containrar, ISO/TC 104. Detta har fått till följd att den internationella reglering som blivit frukten av detta arbete också överförs till svensk standard. Sålunda förekommer svensk standard beträffande container (mått, utförande, provning och kontroll), containerflak, hörnbeslag, don för lyftning och fastsättning, hantering av container samt märkning och märkningskoder.

## 5 UTREDNINGENS ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

## 5.1 Författningsförslagen

En del av utredningsuppdraget består i att föreslå de lagstiftningsåtgärder som erfordras för svensk anslutning till säkerhetskonventionen. En sådan anslutning innebär att Sverige åtar sig att uppfylla konventionsbestämmelserna i det de berör enskildas och myndigheters handlande. Man brukar skilja mellan tre huvudprinciper när det gäller att införliva internationella överenskommelser i den svenska rättsordningen. Om, för det första, konventionsbestämmelsernas innehåll överensstämmer med redan gällande lag, kan åtagandena uppfyllas med stöd av denna. Tillämpningen av inhemsk lag leder i praktiken till det resultat som åsyftas med överenskommelsen. Några särskilda föreskrifter i anledning av denna behövs inte. När överenskommelsen däremot saknar motsvarighet i den interna rättsordningen eller står i strid mot densamma måste överenskommelsen införlivas i inhemsk rätt genom lagstiftningsåtgärder. De två möjligheter som därvid står till buds har benämnts transformation och inkorporation. Med transformation menas en metod där de delar av en överenskommelse som behöver införlivas med svensk rättsordning urskiljs och omarbetas till svensk författningstext. Med inkorporation menas att det i lag eller annan författning föreskrivs att konventionsbestämmelserna direkt gäller i landet.

Det stora flertalet av bestämmelserna i konventionen saknar motsvarighet i gällande svensk rätt. Bestämmelserna överlämnar åt de fördragsslutande staterna att utarbeta de föreskrifter som behövs för att kunna genomföra en effektiv

tillämpning av vad konventionen stadgar. Konventionen reglerar således inte uttömmande det område den behandlar. Härtill kommer att konventionen saknar ursprunglig svensk text. Redan nämnda förhållanden är enligt utredningens mening tillräckliga för att slå fast att endast transformation kan komma i fråga.

Utredningen lägger i detta betänkande fram förslag till lag om säkra containrar och till förordning med tillämpningsföreskrifter till lagen. Anledningen till att utredningen valt denna tekniska utformning av förslaget till erforderlig författningsreglering är följande. Konventionen innehåller en rad bestämmelser som utgör föreskrifter om den enskildes skyldigheter mot det allmänna. Enligt stadgande i regeringsformen (RF) skall åligganden för enskilda eller ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden i princip meddelas genom lag. Till denna kategori hör konventionens föreskrifter om skyldigheten att låta godkänna containrar, innefattande viss provning, om översyn och om gränskontroll. Däremot torde den närmare utformningen av förfarandet vid godkännande, översyn och gränskontroll inte räknas dit. Det innebär att konventionens föreskrifter om godkännande, översyn och gränskontroll måste införlivas i svensk rättsordning genom lag. Närmare föreskrifter för tillämpningen av sådan lag samt ytterligare rent organisatoriska föreskrifter torde kunna meddelas av regeringen i förordning. Denna regeringens rätt att meddela föreskrifter om verkställighet av lag följer direkt av RF. Regeringen äger i sin tur delegera sin beslutanderätt till underordnad myndighet. Även riksdagen har möjlighet att delegera beslutanderätt till regeringen inom vissa i RF angivna områden, bl.a. rätten att utfärda förordningar om trafik eller om ordningen på allmän plats. Sådan delegation har skett genom lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer. Det i lagen givna bemyndigandet täcker emellertid ej de frågor som konventionen reglerar.

## 5.2 Konventionens förhållande till annan reglering

Vad först angår lagstiftningen om riksprovplatser har omtalats att den innebär att all officiell provning av ett objekt skall ske vid riksprovplats om inte annat särskilt föreskrivs. Utredningens arbete har därför inriktats på att undersöka om det föreligger sådana särskilda skäl som motiverar att den provning som säkerhetskonventionen föreskriver skall undantas från riksprovplatssystemet. Om så ej är fallet ankommer det på statens provningsanstalt att utse eller föreslå riksprovplats. Frågan kommer att behandlas i sak under avsnitt 6.2.2.

När det härefter gäller arbetsmiljölagstiftningen aktualiseras dels frågan om denna griper in på områden som konventionen avser att reglera varigenom transformation av vissa bestämmelser ej skulle vara nödvändig, dels frågan om arbetarskyddsstyrelsen genom arbetsmiljölagen givits befogenhet att utfärda de föreskrifter som behövs för att konventionen skall kunna tillämpas i Sverige. Utredningen har tagit fasta på den principiella skillnad som råder mellan arbetsmiljölagstiftningen och konventionen. Lagstiftningen om arbetsmiljö reglerar främst förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare. De åtgärder som arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen kan sätta in skall riktas mot bl.a. arbetsgivare, upplåtare och tillverkare men aldrig mot ägare. Inspektioner och undersökningar företas av yrkesinspektionen vid arbetsställen. Konventionen däremot vänder sig uteslutande till ägare och tillverkare. Det är ägaren som har ansvaret för containerns skick oavsett var containern befinner sig. Om således arbetsmiljölagen är ett redskap för att åstadkomma en god arbetsmiljö vid arbetsställen kan konventionens syfte, att åstadkomma säkra produkter, sägas skapa förutsättningarna för en god arbetsmiljö. Utredningen har därför sett konventionen som ett instrument som i sig handlar om något annat än vad arbetsmiljölagen reglerar men som ändå verkar i samma riktning.

I förstone kan det förefalla som om konventionens bestämmelser om kontroll skulle strida mot anvisningarna för hamnarbete. Konventionen stadgar att kontrollen skall inskränkas till att fastslå att containern är försedd med giltig säkerhetsgodkännandeskylt om det ej klart framgår att containerns skick utgör en uppenbar risk för säkerheten. Hamnarbetsanvisningarna däremot föreskriver att, om fel eller förslitning iaktas på bl.a. container och detta fel kan medföra att säkerheten i arbetet äventyras, containern inte får hanteras förrän erforderliga åtgärder för att trygga säkerheten vidtagits. Utredningen menar att det inte föreligger någon konflikt mellan de refererade bestämmelserna. Konventionen talar om en "formell" kontroll som närmast upp- tar förutsättningarna för att en container skall få föras in i landet. Anvisningarna för hamnarbete reglerar däremot vad som i jämförelse med denna formella kontroll kan betecknas som informell kontroll. Vad anvisningarna säger är att ingen i sitt dagliga arbete skall behöva handskas med produkter och materiel som kan äventyra säkerheten, något som framstår som en självklarhet i ett modernt samhälle. Syftet med konventionen har aldrig varit att inskränka dylika bestämmelser i de fördragsslutande staternas interna rättsordning. Bestämmelsen i konventionen anger snarare de grunder på vilka en container skall kunna stoppas och eventuellt vägras passera landets gränser. Denna formella kontroll, som visserligen skall omfatta frågan om en container kan anses utgöra en uppenbar säkerhetsrisk, torde emellertid inte kunna utesluta att en sådan container någon gång av misstag passerar kontrollen. Möjligheten att med stöd av hamnarbetsanvisningarna gripa in mot den containern utgör självfallet ett värdefullt komplement till konventionsbestämmelsen ifråga.

Den containerstandard som utarbetats inom ISO innehåller bestämmelser om provning av containrar. Det har framhållits att så gott som samtliga nytillverkade containrar svarar minst mot ISO-standard och alltså har haft att genomgå de provningar standarden föreskriver. Container som uppfyller

standardens krav uppfyller också säkerhetskonventionens föreskrifter i tekniskt hänseende. Dessa senare är ej lika stränga som de tekniska kraven i ISO-standarderna. De flesta containrar som tillverkas idag kommer alltså att kunna godkännas enligt konventionen.

Eventuell konflikt mellan säkerhetskonventionen och andra internationella överenskommelser skulle kunna uppkomma därigenom, att säkerhetskonventionen förbjuder de fördragslutande staterna att uppställa andra konstruktionstekniska säkerhetskrav eller att kräva andra prov av containrar som omfattas av konventionen samtidigt som vissa andra överenskommelser påbjuder bl.a. provning och besiktning. Emellertid fastslås i konventionen att det omtalade förbudet inte gäller konstruktionstekniska krav eller prov för containrar som är särskilt konstruerade för befordran av farligt gods eller för sådana delar som endast finns på containrar som transporterar vätskor i bulk.

### 5.3 Allmänna synpunkter

I remissen 1973 uppmanades remissinstanserna att särskilt yttra sig över frågan om Sverige skulle ansluta sig till säkerhetskonventionen. Samtliga remissinstanser förordade, såsom omtalats, en svensk anslutning till konventionen. Någon instans framhöll emellertid att frågan om anslutning borde anstå till dess de stora sjöfartsnationerna ratificerat konventionen. Läget är idag det att till konventionen har anslutit sig bl.a. Sovjetunionen, Förenta staterna, Japan, Storbritannien och Förbundsrepubliken Tyskland. Redan nämnda förhållande talar med styrka för en svensk anslutning till säkerhetskonventionen. Om så inte sker föreligger också risken att svenska containrar kommer att stoppas och att konventionens syfte att underlätta internationell befordran med container därigenom motverkas. Det bör erinras om den kanske främsta orsaken till konventionens tillkomst; genom multilaterala säkerhetsföreskrifter inne-

bärande bl.a. att containrar skall godkännas och förses med en skylt som visar att de uppfyller konventionens krav, avsåg man att motverka behovet av nationella föreskrifter av likartat innehåll, vilka skulle kunna få karaktären av handelshinder. Säkerhetsgodkännandeskylten har betecknats som en "passhandling" som tillåter containrar att fritt passera gränser. En förutsättning för att säkerhetssyftet i konventionen inte skall bli illusoriskt är inte endast att samtliga containeranvändande stater ansluter sig till konventionen, utan också att man kräver att containrar för att få föras in över dessa staters gränser skall bära giltig säkerhetsgodkännandeskylt. Konventionen har trätt i kraft och de fördragsslutande staterna har redan idag formell möjlighet att företa den kontroll konventionen föreskriver. Genom överenskommelse vid sammanträde med IMCO:s underkommitté för containrar och laster har de i kommittén företrädde länderna dock informellt enats om att inte börja utöva sådan kontroll förrän efter den 6 september 1982. Från och med den dagen skall enligt konventionen alla befintliga containrar vara godkända. Det innebär för Sveriges vidkommande att ju längre tid en svensk anslutning dröjer, desto kortare tid kommer att stå till buds för godkännande av befintliga containrar. Dessutom föreligger alltså en stor risk att icke godkända containrar inte kan utnyttjas i internationell trafik efter den 6 september 1982. Utredningen förordar på grund av det sagda en skyndsam svensk anslutning till säkerhetskonventionen.

Direktiven har ålagt utredningen att i sitt arbete beakta hur konventionen har behandlats nationellt i andra länder som berörs av den och att därvid särskilt uppmärksamma övriga nordiska länders ställningstaganden till konventionen och dess tillämpning där. Utredningen har också deltagit i det internationella samarbetet på området och närvarit vid sammanträden med IMCO:s underkommitté för containrar och laster och med ECE:s rapportörgrupp för containertransporter. Vid dessa sammanträden har diskuterats frågor kring

harmonisering av den nationella lagstiftning konventionen ger upphov till. Man har därvid framför allt dryftat tolkning av konventionsbestämmelser och försökt att enas om gemensamma ståndpunkter. Representanter för olika stater - fördragsslutande och sådana som står i begrepp att ansluta sig till konventionen - har presenterat förslag till inhemska lagstiftning och efterhört synpunkter från andra länders delegater. Genom ett dylikt förfarande har enighet uppnåtts om tolkningen i flera frågor, där konventionsbestämmelserna inte är entydiga. Även om dylika överenskommelser självfallet inte är bindande för de olika staterna har utredningen i sitt arbete beaktat intresset av att åstadkomma så likartad lagstiftning som möjligt genom att i görligaste mån ta hänsyn till överenskommelserna i fråga.

---

## 6 GODKÄNNANDE AV CONTAINRAR

## 6.1 Konventionen

Konventionen stadgar i artiklarna III:2 och III:3 att varje ny container skall godkännas enligt bestämmelserna om typprovning eller om individuell provning i bilaga I, medan varje befintlig container skall godkännas enligt bestämmelserna om godkännande av befintliga containrar i bilaga I inom fem år från den dag konventionen träder i kraft.

I bilaga I anges alltså förfaranden för godkännande av nya respektive befintliga containrar. De provningar som skall genomföras som ett led i dessa förfaranden återfinns däremot i bilaga II.

Nya containrar kan antingen typgodkännas eller genomgå granskning för individuellt godkännande. Vid ansökan om typgodkännande skall den myndighet som har att pröva frågor om godkännande dels granska ritningar, dels medverka vid provning för att förvissa sig om att containrarna motsvarar kraven i bilaga II. För att denna granskning skall kunna genomföras åligger det den som ansöker om typgodkännande att till sin ansökan foga ritningar, konstruktionsspecifikation och andra uppgifter som myndigheten kan begära. Han skall vidare ange de igenkänningstecken som tillverkaren kommer att tilldela den containertyp som ansökningen avser. Ansökningshandlingarna skall härutöver åtföljas av en försäkran att tillverkaren kommer att ställa containrar av konstruktionstypen i fråga till myndighetens förfogande i den utsträckning myndigheten önskar granska dem och att han skall meddela myndigheten varje konstruktions- eller speci-

fikationsändring. Säkerhetsgodkännandeskylten får ej anbringas förrän myndigheten meddelat beslut om godkännande och ej på andra containrar än sådana som ingår i den typserie godkännandet gäller.

Nya containrar kan också godkännas var för sig. Förutsättningarna för sådant godkännande anges i regel 8. Enligt den bestämmelsen får godkännande meddelas om myndigheten efter granskning och medverkan vid prov finner att containern motsvarar konventionens krav. Sökande skall skriftligen underrättas om godkännande, vilket ger honom rätt att anbringa säkerhetsgodkännandeskylten.

Huvudbestämmelsen för godkännande av befintliga containrar är regel 9. Där stadgas att den som ansöker om godkännande skall lämna uppgift om tid och plats för tillverkningen, tillverkarens igenkänningsnummer samt bevisning att en container av ifrågavarande typ använts på ett säkert sätt vid sjö- eller landtransporter under minst två år eller bevisning att containern tillverkats i enlighet med en konstruktionstyp som provats och befunnits motsvara de tekniska bestämmelser, utom såvitt avser hållfasthetsprov för gavlar och sidoväggar, som återfinns i bilaga II, eller bevisning att containern tillverkats i enlighet med en standard som enligt myndighetens uppfattning är likvärdig med nyssnämnda bestämmelser. Vidare skall i ansökningshandlingen uppges tillåten staplingsvikt för 1,8 g samt sådana andra uppgifter som erfordras på säkerhetsgodkännandeskylten. Beviljas godkännande skall myndigheten skriftligen underrätta den som ansökt om godkännande. Sedan containern genomgått sådan översyn som sägs i regel 2 får säkerhetsgodkännandeskylten anbringas.

Om en befintlig container inte kan godkännas enligt huvudregeln finns det möjlighet att få den godkänd genom det förfarande som rör godkännande av nya containrar. Bestämmelserna i bilaga II om hållfasthetsprov avseende gavlar och sido-

väggar gäller ej sådana containrar. Myndigheten har också möjlighet att medge undantag från skyldigheten att ställa ritningar till förfogande och från skyldigheten att låta containern genomgå andra prov än sådana som avser lyftförmåga och golvhållfasthet.

Som nämnts anger bilaga II de säkerhetsfordringar på konstruktion och provning som uppställs för godkännande av containrar. Där slås fast att en container får vara tillverkad av vilket lämpligt material som helst. Om den kan genomgå de provningar bilagan upptar utan att visa någon kvarstående deformation eller några skador som gör containern olämplig för sitt ändamål, skall den anses säker. Med hänsyn till förbudet för de fördragsslutande staterna att i sin nationella lagstiftning föreskriva om andra prov eller att ställa upp andra konstruktionstekniska krav synes ej nödvändigt att i detalj redogöra för innehållet i bilaga II. Här skall blott anmärkas följande. I bilagan är föreskrivet om lyftprov, staplingsprov, koncentrerade belastningar på golv och tak, tvärstyvhetsprov, förankringsprov samt prov avseende belastning på gavlar och sidoväggar. Konventionen föreskriver i detalj om metoder och laster för provningen. Det överlämnas dock i viss mån åt provande organ att avgöra om de föreskrivna provningarna skall utföras. Det sägs nämligen att provningslasterna och provningsmetoderna skall användas "där så är tillämpligt med hänsyn till containerns konstruktion". Avsikten med stadgandet är inte att lämna åt det provande organet att avgöra om de angivna proven skall utföras. Bestämmelsen reglerar det självklara förhållandet att exempelvis takbelastningsprovet endast avser sluten container, att lyftning i gaffelfickor endast gäller containrar försedda med dylika osv.

Det finns anledning att något beröra frågan vad slags container konventionen avser. I konventionen definieras container såsom en transportanordning av varaktigt slag och följaktligen tillräckligt motståndskraftig för att medge

upprepad användning, särskilt konstruerad för att underlätta godsbefordran med ett eller flera transportsätt utan omlastning, konstruerad för att kunna säkras och/eller lätt hanteras och för det ändamålet försedd med hörnbeslag och så stor att den yta som omfattas av de fyra yttre bottenhörnen är antingen minst  $14 \text{ m}^2$  (150 kvadratfot) eller minst  $7 \text{ m}^2$  (75 kvadratfot) om den är utrustad med övre hörnbeslag. Genom den givna definitionen har vissa mindre containrar uteslutits från att omfattas av konventionen. I övrigt kan sägas att frågan inte berörts i dokumenten från konferensen 1972. Emellertid torde man ha haft den "vanliga" styckegodscontainern i åtanke. Genom den något vaga formuleringen och genom den i bilaga II erbjudna möjligheten att undanta containern från vissa prov har säkerställts att konventionen fått en så vid omfattning som möjligt. Vad man eftersträvat är uppenbarligen att definitionen skall omfatta flertalet av idag förekommande containertyper och att dessa därigenom skall kunna genomgå förfarandet för godkännande, förses med säkerhetsgodkännandeskylt och därefter brukas för internationell godsbefordran.

Säkerhetsgodkännandeskylten är en skylt som efter godkännande skall anbringas på containern för att visa att containern i fråga svarar mot konventionens säkerhetskrav. Skylten skall vara varaktig, korrosionsbeständig och brandsäker och får ej vara mindre än  $200 \times 100 \text{ mm}$ . Orden "CSC SAFETY APPROVAL" alternativt "AGREEMENT CSC AUX FINS DE LA SÉCURITÉ" skall ha en minsta bokstavshöjd av 8 mm och alla siffror skall ha en minsta höjd av 5 mm. De skall stansas eller präglas eller på annat varaktigt och läsbart sätt anbringas på skyltens yta. Skylten skall ha det utseende och innehålla de uppgifter som framgår av exemplet nedan.

CSC SAFETY APPROVAL	
1 .....	[GB - L/749/2/7/75]
2 .....	DATE MANUFACTURED .....
3 .....	IDENTIFICATION No. ....
4 .....	MAXIMUM GROSS WEIGHT ..... kg - ..... lb
5 .....	ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1,8 g ..... kg - ..... lb
6 .....	RACKING TEST LOAD VALUE ..... kg - ..... lb

≥ 200 mm

100 mm

1. Beteckning för stat där godkännande meddelats och godkännandebeteckning.
2. Tidpunkt (månad och år) då containern har tillverkats.
3. Det igenkänningsnummer som tillverkaren har givit containern.
4. Högsta tillåtna bruttovikt.
5. Tillåten staplingsvikt (kg och lb) för 1,8 g.
6. Belastning (kg och lb) för provning av tvärsyvhet.

Såsom har sagts i den sammanfattande redogörelsen för innehållet i konventionen och såsom framgår av det nu sagda, skiljer konventionen mellan ny och befintlig container. Skillnaden ligger i om containern har tillverkats före eller efter det att konventionen har trätt i kraft. Artikel VIII i konventionen reglerar frågan om ikraftträdande. I mom. 1 stadgas att konventionen träder i kraft tolv månader från den dag det tionde anslutningsinstrumentet har deponerats. Detta villkor var uppfyllt den 6 september 1976, varför konventionen trädde i kraft ett år senare. Enligt artikel VIII:2 gäller, att för varje stat som ansluter sig till konventionen sedan det tionde anslutningsinstrumentet deponerats, konventionen träder i kraft tolv månader efter den statens anslutning. Bestämmelsen som sådan torde inte ge upphov till några tolkningsproblem. När det emellertid gäller frågan vilken betydelse den har för avgörandet om en container skall betecknas som ny eller befintlig råder viss oklarhet. Konventionen definierar en ny container som en container vars tillverkning påbörjats efter det att konventionen har trätt i kraft. Om därmed avses den tidpunkt konventionen trädde i kraft för de tio först anslutna staterna (den 6 september 1977) eller de tidpunkter konventionen träder i kraft för stater som ansluter sig efter den 6 september 1976 är ovisst. Frågan har utförligt diskuterats vid möte med IMCO:s underkommitté för containrar och laster. Någon fullständig enighet på denna punkt gick ej att nå. En majoritet av de närvarande förordade att bestämmelsen skulle tolkas såsom åsyftande konventionens ursprungliga ikraftträdande. Med en annan tolkning, framhölls det, skulle det vara omöjligt att i framtiden genomföra den kontroll konventionen föreskriver. För att klara denna skulle varje person satt att utföra kontroll behöva vara försedd med fullständiga uppgifter om när de kontraktsbundna staterna blivit parter i konventionen och på så sätt kunna räkna ut när femårsfristen för godkännande av befintliga containrar gått till ända för respektive stat. Andra åter hävdade att det inte kunde vara rimligt att fristen

för godkännande av befintliga containrar skulle gå ut den 6 september 1982 för samtliga stater, alldeles oavsett när de blivit parter i konventionen. I avsaknad av samstämmighet enades dock de närvarande medlemsländerna att arbeta med den 6 september 1982 som mål, som den dag då alla befintliga containrar skall vara godkända.

För genomförandet av bestämmelserna i bilaga I skall varje fördragsslutande part enligt konventionen upprätta ett effektivt förfarande för bl.a. provning och godkännande av containrar enligt de i konventionen fastställda grunderna. Frågor om provning och godkännande får dock uppdras åt därtill vederbörligen bemyndigade organ. Vidare föreskriver konventionen att ansökan om godkännande kan ställas till myndigheten hos varje fördragsslutande part och att godkännande, som lämnats enligt bemyndigande av fördragsslutande part enligt konventionens bestämmelser, skall godtas av andra fördragsslutande parter och skall anses ha samma giltighet som ett godkännande lämnat av dem. Containerägare och tillverkare skall alltså kunna vända sig till vilken fördragsslutande part som helst för att få sina containrar godkända. I realiteten har bestämmelsen dock en begränsning. För att en befintlig container skall kunna godkännas krävs att den underkastas översyn. Denna översyn skall i sin tur utföras i enlighet med vad ägarens hemland (där ägaren har hemvist eller huvudkontor) föreskrivit i fråga därom. Godkännande av befintlig container kan således äga rum endast när ägarens hemland är anslutet till konventionen.

## 6.2 Överväganden och förslag

### 6.2.1 Ny och befintlig container

I det närmast föregående avsnittet har omtalats att tolkningen av begreppen ny respektive befintlig container har vållat en hel del förvirring. Båda de ståndpunkter i frågan som har presenterats får dock anses ha visst fog. Utgångs-

punkten när konventionen slöts måste ha varit att fastställa säkerhetskrav för nytillverkade containrar. Dessa krav och föreskrifterna om provning skulle vara kända för den som efter konventionens ikraftträdande tillverkar containrar och denne skulle alltså vid tillverkningen kunna beakta vad konventionen stadgar. Samtidigt gick det självfallet inte att bortse från redan existerande containrar och att lämna dem utanför konventionens omfattning. Det finns idag över två miljoner containrar i omlopp. Containerns livslängd varierar vanligen mellan 10 och 20 år. Man var därför tvungen att finna en lösning på frågan om godkännande av dessa existerande containrar. Eftersom containrarna i fråga sedan länge lämnat tillverkaren, var det också orimligt att kräva att de i normalfallet skulle genomgå samma provning som krävs vid tillverkning. På grund härav infördes det något enklare förfarandet för godkännande av befintliga containrar. Det sagda talar för att man skall anse den ikraftträdandedag som nämns i definitionen av ny container såsom syftande på ikraftträdandet för respektive stat.

Bilden kompliceras emellertid av föreskriften om kontroll. Om denna skall kunna tillämpas på ett reellt sätt förutsätts att det finns en tidpunkt då alla existerande containrar skall vara godkända, antingen enligt föreskrifterna om godkännande av nya containrar eller också såsom befintliga. Detta, liksom konventionen i övrigt, bygger på förutsättningen att alla containeranvändande stater ansluter sig till konventionen, helst vid samma tidpunkt. Det torde visserligen vara realistiskt att räkna med en "total" anslutning till konventionen. Innan en sådan kommit till stånd kvarstår dock de problem som frågan om en container skall betecknas som ny eller befintlig kan ge upphov till.

Medlemsländerna i IMCO har, såsom framhållits tidigare, inte kunnat enas om en gemensam ståndpunkt i frågan. Man har emellertid strävat efter att finna praktiska lösningar som

kan - åtminstone tillfälligt - eliminera eventuella svårigheter. Bland IMCO:s medlemmar har man oroat sig för om det kommer att bli möjligt att hinna godkänna över två miljoner containrar före den 6 september 1982. I syfte att underlätta ett sådant godkännande har medlemsländerna enats om att det inte skall anses föreligga något hinder att tillämpa konventionen nationellt innan den trätt i kraft för respektive land. Det innebär att godkännande av containrar kan börja så snart staten i fråga deponerat sitt anslutningsinstrument. Såsom också nämnts i det föregående har man även varit överens om att inte börja utöva kontrollen före den 6 september 1982.

När utredningen haft att ta ställning i frågan har främst beaktats intresset av att den kontroll konventionen föreskriver inte skjuts för långt på framtiden, varigenom konventionens säkerhetssyfte skulle kunna sättas ur spel. Utredningen har därför intagit den ståndpunkten att befintliga containrar skall godkännas inom fem år från det att konventionen har trätt i kraft för de tio först anslutna staterna. En sådan inställning leder till att kontrollen effektivt kan tillämpas från och med den 6 september 1982. När det däremot gäller frågan om vad som menas med ny respektive befintlig container har utredningen kommit till den uppfattningen att det ikraftträdande som där avses bör vara ikraftträdandet för respektive konventionsbunden stat, låt vara att staterna genom överenskommelsen i IMCO kan inleda godkännandeförfarandet så snart anslutningsinstrument deponerats. En annan inställning på denna punkt skulle innebära att det vore nödvändigt att ta containrar ur trafik för att kunna genomföra samma provning som föreskrivs för nya containrar. Ett sådant förfarande förefaller orimligt. Utredningen förordar därför att med ny container skall avses container vars tillverkning påbörjats efter ikraftträdandet av den svenska lagstiftning som konventionen ger upphov till. Med befintlig container, som skall vara godkänd före den 6 september 1982, avses container som inte är ny enligt

den nyss nämnda definitionen.

#### 6.2.2 Godkännandeförfarandet

Frågan om utformningen av de prov konventionen föreskriver har inte varit föremål för diskussion i de internationella sammanhang där tolknings- och tillämpningsfrågor har penetrerats. Förhållandet torde ha sin förklaring i att konventionen är mycket utförlig på denna punkt och att den förbjuder nationella föreskrifter om ytterligare konstruktions-tekniska krav eller provningar. Utredningen anser på grund härav att det ej finns anledning att gå närmare in på dessa föreskrifter.

När det däremot gäller frågan om utseende av det organ som skall svara för den provning som är en förutsättning för godkännande av nya containrar, har diskussionerna varit desto livligare. Anledningen härtill är intresset av en gemensam tillämpning av konventionens föreskrifter bland de fördragsslutande staterna. Med andra ord föreligger ett starkt intresse av att godkännandeförfarandet utformas någorlunda likartat i de stater som är parter i konventionen, särskilt som konventionen förutsätter att containertillverkare skall kunna vända sig till varje medlemsstat för att få containrar godkända.

Containerprovning är inte någon ny företeelse. Sådan förekommer redan idag i betydande omfattning och utförs vanligen av de erkända klassificeringssällskapen eller av liknande organ. Provningsen utförs som regel hos tillverkaren för beställarens räkning. Strävan hos konventionens medlemsstater har varit att konventionen skall medföra så små förändringar som möjligt i denna provningsverksamhet. Denna strävan uppnås genom att klassificeringssällskapen bemyndigas att för medlemsstaternas räkning svara för den provning konventionen föreskriver. Flera av de stater där konventionen har trätt i kraft har också bemyndigat olika klassi-

ficeringssällskap att utföra provning för godkännande enligt säkerhetskonventionen. Diskussionerna inom IMCO har på senare tid framför allt gällt frågan om ett ömsesidigt erkännande av de nationella klassificeringssällskapen. Även om dessa har säte och registrering i ett land bedriver de redan idag provning världen över med representanter i det stora flertalet av världens länder. Det förefaller naturligt att man velat ta tillvara de fördelar utnyttjandet av denna redan fungerande provningsverksamhet innebär och att klassificeringssällskapen får fortsätta att verka i de länder där de redan har verksamhet igång.

För svenskt vidkommande är bilden något annorlunda. Lagstiftningen om riksprovplatser innebär att endast en riksprovplats utses för varje objektområde. Om provningen av containrar i det hänseende varom nu är fråga skall utföras vid riksprovplats, kan alltså endast ett klassificeringssällskap utses. Ett dylikt förfarande står ej i överensstämmelse med nämnda strävanden beträffande ömsesidigt erkännande av klassificeringssällskapen. Även av andra skäl torde möjligheten att utse ett klassificeringssällskap till riksprovplats vara utesluten. I Sverige finns inte något "nationellt" klassificeringssällskap. Det skulle därför bli frågan om att till riksprovplats förordna ett sällskap med säte och huvudregistrering i utlandet, något som står i direkt strid mot önskemålet om en effektiv statlig kontroll över den officiella provningsverksamheten. En riksprovplats skall också kunna täcka hela behovet av officiell provning inom ett objektområde. För containrar finns ytterligare föreskrifter om provning för tullförsegling, för transport av farligt gods och för transport av lättförärliga livsmedel. Enligt utredningens mening står velat därför mellan att låta provningen av containrar i anledning av säkerhetskonventionens föreskrifter utföras vid den riksprovplats som har att svara för annan containerprovning eller att undanta konventionens containerprovning från riksprovplatssystemet. Även om intresset av en enhetlig tillämp-

ning av konventionen är starkt, har utredningen mot bakgrund av de principer som låg till grund för införandet av riksprovplatslagstiftningen inte ansett detta intresse utgöra sådana särskilda skäl som är en förutsättning för undantag från provning vid riksprovplats. Ej heller i övrigt föreligger enligt utredningens mening skäl som talar för att låta provningen för godkännande enligt säkerhetskonventionen gå utanför riksprovplatssystemet. Den sålunda föreskrivna provningen bör alltså utföras vid riksprovplats.<sup>1</sup>

---

1 Statens provningsanstalt har utrett frågan om riksprovplats för containrar och har även presenterat ett förslag till sådan riksprovplats. Förslaget biläggs detta betänkande såsom Bilaga 2, s.193.

## 7 UNDERHÅLL OCH EGENKONTROLL

## 7.1 Konventionen

Det ursprungliga förslaget till konventionstext innehöll inte några regler angående underhåll. Förslagsställarna menade att det räckte att kräva att containrar skulle godkännas och att det därefter låg så starkt i ägarens intresse att tillse att containern hölls i säkert skick att föreskrifter därom ej erfordrades. Från bl.a. svenskt håll genmälades, att det förhållandet att containern en gång godkänts, inte utgjorde någon garanti för den framtida säkerheten. Konventionen borde därför kompletteras med föreskrifter om krav på regelbundet återkommande översyn. Den svenska ståndpunkten vann majoritet och härigenom infördes bestämmelserna i regel 2 om översyn.

I regel 2 (1) slås fast att containerns ägare är ansvarig för att containern hålls i säkert skick. Ägaren kan dock överlåta sina skyldigheter härvidlag på förhyrare eller depositarie. Ägare av godkänd container skall, enligt regel 2 (2), utföra eller låta utföra översyn av containern enligt det förfarande som antingen föreskrivits eller godkänts av vederbörande fördragsslutande part. Med vederbörande fördragsslutande part förstås den part inom vars territorium ägaren har hemvist eller huvudkontor. Översyn skall ske med lämpliga, efter driftsförhållandena anpassade mellanrum. Den tidpunkt före vilken ny container skall underkastas första översyn skall med månad och år anges på säkerhetsgodkännandeskylten. Tiden mellan containerns tillverkningsdatum och tidpunkten för första översyn får ej överskrida fem år. Följande översyn och återkommande över-

syn av befintlig container skall ske med högst två års mellanrum. Tidpunkten för en sådan översyn skall anges på containern, antingen på säkerhetsgodkännandeskylten eller så nära denna som möjligt. Vid översyn skall avgöras om containern har brister som kan äventyra säkerheten för människor.

## 7.2 Överväganden och förslag

### 7.2.1 Egenkontroll

Utredningen har hittills använt begreppet översyn för att återge vad regel 2 behandlar. I den autentiska engelska texten talas om "examination". Det ordet kan översättas med - förutom översyn - undersökning, kontroll, granskning m.m. För att finna lämpligaste översättning är det nödvändigt att studera vilken innebörd termen har fått i konventionen. Utgångspunkten i regel 2 är att ägaren har ansvaret för containerns skick. Som ett led i det löpande underhållet av containern åligger det ägaren att regelbundet utföra översyn. Regel 2 antyder alltså att denna översyn är något som ägaren själv har att svara för. Detta intryck förstärks vid ett studium av artikel IV. Där stadgas att varje myndighet skall upprätta ett effektivt förfarande för provning, kontroll och godkännande av containrar (testing, inspection and approval). Något förfarande för översyn av containrar nämns ej. På motsvarande sätt synes man ha tolkat dessa bestämmelser i andra länder som berörs av konventionen. Den nationella lagstiftningen i dessa länder, liksom diskussioner inom IMCO, visar att översynen inte kommer att ges någon "officiell" prägel. Man överlämnar helt åt ägaren att svara för översyn och ställer således inte något krav på o-partiskhet hos den som utför översyn. Något land har visserligen låtit förstå att man efter ansökningsförfarande kommer att utse personer som tillåts utföra översyn. Avsikten är emellertid endast att förvissa sig om att personerna ifråga har tillräcklig kompetens att upptäcka samt bedöma fel och

brister hos containrar. Flertalet andra länder har ej fört in någon dylik bestämmelse i sin lagstiftning. I stället har man valt att i lagen ange vissa kompetenskrav hos de personer som svarar för översyn.

Utredningen har ej funnit skäl att betrakta konventionens bestämmelser om översyn på annat sätt än man gjort i andra länder som berörs av konventionen, dvs. sådan översyn skall utföras på ägarens eget ansvar som ett naturligt led i dennes verksamhet. Med denna tolkning av innebörden av bestämmelserna om översyn torde vara riktigare att i den svenska lagstiftningen i anledning av konventionen tala om egenkontroll. Därmed brukar förstås kontroll som någon utan krav på opartiskhet låter utföra i egen verksamhet och på eget ansvar. Begreppet egenkontroll kommer att användas fortsättningsvis<sup>1</sup>.

#### 7.2.2 Utformningen av egenkontrollen

Om således konventionen är detaljerad vid utformningen av provningsbestämmelserna har den när det gäller förfarandet för egenkontroll överlämnat åt de fördragsslutande parterna att ansvara för dess närmare utformning. Staterna kan välja mellan två principiellt skilda förfaranden. De kan föreskriva hur egenkontroll skall gå till eller också infordra beskrivning över containerägares existerande förfarande för egenkontroll och pröva om detta kan godkännas. Den nationella lagstiftning konventionen hittills givit upphov till visar prov på vissa olikheter härvidlag. Medan någon stat

---

1 Mindre lämpligt torde vara att använda begreppet besiktning. Enligt svensk standard för terminologi vid kontroll och provning (SIS 020101) innebär nämligen besiktning "kontroll som utförs av särskilt utsedda opartiska, sakkunniga personer."

framhållit att frågan om godkännande av kontrollförfaranden är den viktigaste som konventionen ger upphov till, har andra åter menat att det är tillfyllest att i lag föreskriva hur egenkontroll skall tillgå och att överlämna utförandet helt åt ägaren. Eftersom egenkontrollen är en del i förfarandet för godkännande av befintliga containrar har diskussioner inom IMCO syftat till att överbrygga de olika uppfattningar som förelegat i frågan. Även bland de EG-länder som berörs av konventionen har frågan behandlats. Vad man i dessa sammanhang har strävat efter är att - oavsett vilken principiell lösning man väljer - egenkontrollen skall ges samma reella innehåll. I detta hänseende har de länder som deltagit vid diskussioner inom IMCO varit ense om att låta IICL:s<sup>2</sup> Guide for Container Equipment Inspection tjäna som viss ledning. Anvisningarna finns inte översatta till svenska. Översättningsarbete pågår dock inom ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission.

Frågan om egenkontrollen skall utföras enligt ett förfarande som har godkänts eller föreskrivits i lag har, såsom nämnts, varit föremål för olika uppfattningar. Utredningen förordar att det i lag anges hur egenkontrollen skall tillgå. Föreskrifterna kan naturligen inte göras alltför detaljerade. De bör dock innehålla de obligatoriska moment som skall ingå i egenkontrollen. Detta förefaller vara en enkel lösning utan att fördens skull säkerhetsaspekten åsidosätts. För att tillgodose denna synes det vara viktigare att skapa förutsättningar för kontroll av att egenkontrollen utförs på ett korrekt sätt<sup>3</sup>.

Konventionen saknar bestämmelser om vilka krav som skall uppfyllas för att en container skall "godkännas" vid egenkontroll. Diskussioner inom IMCO och ISO har givit vid han-

---

2 International Institute for Container Lessors

3 Frågan behandlas under avsnitt 10.2

den att det inte heller går att fastställa sådana kriterier, exempelvis genom att ange acceptabla värden för deformation. Med hänsyn till att deformation beror inte endast på material och konstruktion utan även på hur provning sker, skulle dylika kriterier kräva en synnerligen omfattande detaljreglering som troligen ändå inte skulle kunna göras fullständig. Utredningen har därför ansett det vara varken möjligt eller lämpligt att föreslå bestämmelser om vad som skall krävas för att en container skall anses ha genomgått egenkontroll med godkänt resultat. Som en närmast självklar regel bör dock gälla att, om vid egenkontroll upptäcks fel som kan äventyra säkerheten, felet skall avhjälpas innan containern på nytt tas i bruk.

Över utförd egenkontroll skall enligt vad utredningen föreslår föras protokoll, som anger tid och plats för egenkontrollen samt vem som har svarat för den. Vidare skall protokollet uppta åtminstone de punkter som utgör ett obligatorium för granskningen samt anmärkning om förekommande fel. Protokollet skall förvaras hos den som bär ansvaret för containerns skick och bevaras under fem år.

## 8 KONTROLL

## 8.1 Konventionen

I konventionens artikel VI stadgas att varje godkänd container skall underkastas kontroll på fördragsslutande parter territorier av tjänstemän som bemyndigats därtill. Kontrollen skall inskränkas till att fastslå att containern är godkänd och försedd med giltig säkerhetsgodkännandeskylt, om det ej klart framgår att containerns skick utgör en uppenbar risk för säkerheten. Om en container förefaller ej motsvara säkerhetsbestämmelserna på grund av en brist som kan ha förefunnits när containern godkändes, skall den för godkännandet ansvariga myndigheten underrättas därom av den fördragsslutande part som upptäckte bristen.

Konventionens bestämmelser om kontroll får sägas vara något vagt formulerade, och de ger upphov till flera frågor. Såsom föredragande statsrådet framhållit i utredningens direktiv ger konventionen inte någon vägledning för behandling av containrar som ankommer till eller lämnar konventionsbunden stat utan att vara godkända. Fråga uppstår, anförde statsrådet, hur man i den nationella lagstiftningen skall lösa detta problem och vilka sanktioner underlåtenhet att ha container godkänd skall medföra. Även frågan om sanktioner mot tillverkare som inte uppfyller de skyldigheter som anges i konventionen lämnas öppen och måste övervägas i det nationella lagstiftningsarbetet. En annan fråga statsrådet pekade på var omfattningen av kontrollen. Det kan diskuteras, förklarade han, om kontrollen av en container som saknar godkännandeskylt skall vara lika omfattande som den som krävs för att ett godkännande skall kunna ut-

färdas. Man kunde vidare ställa sig frågan om varje container som passerar landets gränser skall kontrolleras eller om kontrollen skall ske stickprovsvis. Även om kontrollen inte gjordes så ingående skulle den komma att medföra kostnader. Fråga uppstod då vem som skulle bära dessa kostnader och frågan måste övervägas liksom hur kostnadsuttaget skulle ske. Man kunde här tänka sig ett avgiftssystem med differentierade avgifter beroende på kontrollens omfattning.

Kontrollen, fortsatte statsrådet, skall enligt konventionen i allmänhet begränsas till att konstatera att containern är försedd med giltig säkerhetsgodkännandeskylt, såvida det inte klart framgår att en uppenbar säkerhetsrisk föreligger. I sådana fall får kontrollen utvidgas men inte drivas längre än vad som krävs för att återställa containern i säkert skick. Detta kunde innebära att en lastad container blir stoppad i avvaktan på att den åtgärdas. Konventionen ger ingen anvisning om hur den kontrollerande myndigheten skall förfara i sådana fall. Statsrådet tänkte då bl.a. på eventuell underrättelse till den som bär ansvaret för containerns skick och inhämtande av samtycke för att påbörja reparationer. Vidare kom här ansvaret för reparationskostnaderna in i bilden.

Utöver de frågeställningar föredragande statsrådet angivit måste diskuteras frågan om behandlingen av en godkänd container som inte genomgått egenkontroll inom föreskriven tid. Frågorna kommer att behandlas var och en för sig i det följande.

## 8.2 Överväganden och förslag

### 8.2.1 Kontrollens utförande

Konventionen anger att kontroll skall utföras på fördrags-

slutande parters territorier av därtill vederbörligen be- myndigade tjänstemän. Det sägs med andra ord inte om där- med avses gränskontroll eller om kontrollen skall utföras på annat sätt. Andra länder tycks dock ha uppfattat den i konventionen föreskrivna kontrollen som en gränskontroll.

Enligt utredningens mening bör den huvudsakliga kontrollen även här i landet utformas som gränskontroll vid tullgrän- sen. Det får anses angeläget att i den mån ingripande mot en container är påkallat, detta kan ske redan när con- tainern skall föras in i landet. Det sagda utesluter inte, enligt utredningens uppfattning, att containrar kan bli föremål för kontroll jämväl vid den fortsatta transporten i landet. Frågan om den närmare utformningen av kontrollen kommer att behandlas sedan omfattningen av kontrollen dis- kuterats<sup>1</sup>.

#### 8.2.2 Behandlingen av icke godkänd container

Det har tidigare framhållits att konventionen bygger på en total anslutning, innebärande att alla containrar som an- vänds för internationell godsbefordran skall vara godkända. Detta är måhända anledningen till att frågan om behandling av icke godkända containrar lämnats öppen i konventionstex- ten. Lagstiftningen i andra länder som redan anslutit sig till konventionen tycks vila på samma grund som konventionen. Det görs nämligen ej någon skillnad mellan behandlingen av containrar från fördragsslutande stater och från sådana sta- ter som ej anslutit sig till konventionen. Detta torde även bero på att konventionen ger containerägare rätt att vända sig till varje fördragsslutande part för att få containrar godkända. Det är dock att observera att befintlig container för godkännande skall genomgå egenkontroll enligt före- skrifterna i det land där ägaren har hemvist eller huvudkon-

---

1 Se avsnitt 8.3

tor. I syfte att underlätta förfarandet för godkännande av sådana containrar har vid diskussioner inom IMCO rekommenderats en extensiv tolkning av begreppen hemvist och huvudkontor.

Den lagstiftning i anledning av konventionen som hittills föreligger intar i stort samma hållning till icke godkända containrar: sådana containrar skall avvisas vid gränsen och ej tillåtas komma in i landet. Undantaget utgörs av USA, vars lagstiftning medger icke godkänd container gränspassage förutsatt att ägaren kan visa att containern med godkänt resultat genomgått provning som motsvarar vad konventionen påbjuder. Inte någon av hittills föreliggande nationell lagstiftning ålägger kontrollmyndigheten att vidta andra åtgärder beträffande sådan container varom nu är fråga. Man har uppenbarligen ansett att initiativ för att få containern godkänd måste tas av ägaren.

Utredningen delar den principiella inställning i frågan om behandlingen av icke godkänd container som den utländska lagstiftningen redovisar. Om konventionens säkerhetssyfte skall uppnås förefaller det enda rimliga vara att kräva att container skall vara godkänd för att få användas efter den tidpunkt kontrollen satts igång. Förutsättningen att konventionen skall bli totalomfattande framstår allt mer som en realitet. Detta förhållande ger också stöd för ett sådant krav.

Föredragande statsrådet nämnde i direktiven frågan om sanktioner mot den som underlåter att ha container godkänd och även frågan om sanktioner mot tillverkare som inte uppfyller de skyldigheter som anges i konventionen. Det kan här nämnas att viss utländsk lagstiftning straffbelägger användandet av icke godkänd container. I någon stat är sådant användande i och för sig inte tillåtet men ej heller straffbelagt. Straff inträder först när ägare, eller annan, i strid mot ett direkt utfärdat förbud att använda containern bryter

mot förbudet. Utredningen har övervägt behovet av en straffbestämmelse i aktuellt hänseende. En sådan straffbestämmelse förutsätter självfallet också att dess efterlevnad kan kontrolleras effektivt. Mot bakgrund av den svårighet som kommer att uppstå att i framtiden använda en icke godkänd container i internationell trafik måste man ställa sig tvivlande till om det föreligger något behov att rikta straffhot mot den som underlåter att låta godkänna containrar eller använder sådan container för godsbefordran. Om gränskontrollen utövas effektivt kommer en sådan container att stoppas vid första gräns och vidare användning av containern kommer att förbjudas. Man måste också fråga sig om någon överhuvudtaget är intresserad av att frakta gods med containern i fråga. Utredningen är av den bestämda uppfattningen att nämnda förhållanden kommer att leda till att ingen avsiktligt kommer att underlåta att ha sina containrar godkända. En straffbestämmelse, vilken - såvitt utredningen kan bedöma - skulle vara i det närmaste omöjlig att upprätthålla, torde inte vara ägnad att påverka containerägarens handlande. Utredningen anser därför att det inte föreligger något behov att straffbelägga vare sig underlåtenhet att ha container godkänd eller användandet av sådan container. Risken att en icke godkänd container kan komma att stoppas får anses vara tillfyllest för att uppnå konventionens syfte när det gäller godkännande.

Det kan givetvis ifrågasättas om containern trots användningsförbud skall tillåtas återtransport till dess avgångsort. Den utländska lagstiftningen ger inte någon ledning på den här punkten. Med hänsyn till att godkännande kan ske i varje fördragsslutande stat och till strävan att uppfylla konventionens primära syfte, anser utredningen att ett förbud att använda containern skall gälla till dess det visats att den är godkänd. Sådant beslut bör avfattas skriftligen och omgående tillställas den som har den direkta kontrollen över containern, så att denne kan vidta de dispositioner som kan erfordras, bl.a. för att säkra att ömtålig last

inte går förlorad. Även ägaren, eller den som i dennes ställe har ansvaret för containerns skick, bör underrättas med det snaraste. Den som i strid mot förbud att använda containern, forslar den vidare utan att den godkänts torde vara att straffa enligt bestämmelserna i brottsbalken om överträdelse av myndighets bud (BrB 17:13 st. 1).

### 8.2.3 Behandling av container som inte genomgått egenkontroll inom föreskriven tid

Kontrollbestämmelsen i konventionen måste givetvis sägas uttömmande reglera den kontroll som varit avsedd med konventionen. Emellertid förbjuder inte konventionen de fördragsslutande staterna att genom sin inhemska lagstiftning ge kontrollen större omfattning. Det har tidigare framhållits att inte endast godkännandet utan även egenkontrollen får anses som en av konventionens hörnpelare. Med ett dylikt betraktelsesätt måste det framstå som inkonsekvent att kräva kontroll av att godkännande ägt rum men att helt underlåta att kontrollera att egenkontroll skett inom föreskriven tid. Anledningen till att konventionen saknar bestämmelser om behandlingen av container som inte genomgått egenkontroll inom föreskriven tid kan stå att finna i att kravet på egenkontroll restes i ett relativt sent skede av diskussionerna som föregick tillkomsten av säkerhetskonventionen och att man därför bortsåg från frågan huruvida kontrollen jämväl skulle omfatta det nu nämnda förhållandet. Detta antagande förefaller inte alldeles orimligt. Samtliga länder som idag avslutat sitt lagstiftningsarbete i anledning av konventionen föreskriver att kontrollen även skall ta sikte på frågan om containern genomgått egenkontroll inom föreskriven tid och förbjuder i princip vidare användning av container som ej genomgått föreskriven egenkontroll. Kritiska röster har dock höjts mot ett sådant förfarande. Man har menat att det är onödigt att ha en bestämmelse som innebär att man stoppar en säker container enbart på grund av att egenkontroll inte utförts

inom föreskriven tid. Det har därvid erinrats om att konventionen medger att en icke säker container stoppas och att säkerhetsaspekten genom den bestämmelsen tillfredsställande har beaktats. Kanske är det denna kritik som har lett till att man, enligt vad som uppgivits vid diskussioner inom IMCO och ECE, avser att tillämpa bestämmelserna i fråga på ett liberalt sätt. Det vanligaste sättet att åstadkomma denna liberala tillämpning är att medge vidare transport av en säker container men att kräva att egenkontroll skall ske innan omlastning äger rum.

Utredningen delar den grundinställning som den utländska lagstiftningen ger uttryck för; godkännandet kan inte för all framtid garantera att containern är säker utan regelbundet återkommande egenkontroll måste till för att uppnå denna säkerhet. Det föreligger därför ett starkt intresse av att kontrollera att egenkontroll verkligen utförts. Lika klart är att denna inställning inte bör ta sig uttryck i lagstiftningen genom en lika sträng bestämmelse som den som gäller icke godkända containrar. Den lösning härvidlag som andra länder valt kan sägas utgöra en lämplig avvägning mellan konventionens säkerhetssyfte och dess syfte att underlätta internationell befordran med container. Utredningen föreslår därför att kontrollen även skall avse förhållandet om egenkontroll har utförts inom föreskriven tid och, om så inte är fallet, vidare användning skall förbjudas tills egenkontroll har ägt rum. Kontrollmyndigheten bör dock ha möjlighet att medge att containern får slutföra pågående transport om containern i övrigt är i säkert skick.

Det kan självfallet diskuteras huruvida redan användandet av container som inte genomgått egenkontroll bör vara straffbelagt. Förutom vad som anförts i föregående avsnitt om införande av straffbestämmelser måste beaktas att egenkontrollen är en fråga mellan containerägaren och dennes hemland. Det kan därför ifrågasättas om ett land kan straffa containerägare från annat land på grund av att denne inte

utfört eller låtit utföra egenkontroll. Utredningen anser att det nu sagda innefattar tillräckliga skäl för att avstå från att införa straffbestämmelse i detta avseende.

#### 8.2.4 Behandling av container som utgör en uppenbar säkerhetsrisk

En av de frågor föredragande statsrådet nämnde i direktiven var behandlingen av container som anses utgöra en uppenbar säkerhetsrisk. Han framhöll därvid att enligt konventionen kontrollen får utvidgas men inte drivas längre än vad som krävs för att återställa containern i säkert skick. Konventionen ger ingen anvisning hur den kontrollerande myndigheten skall förfara i sådana fall. Statsrådet nämnde vidare frågan om underrättelse till den som har ansvaret för containerns skick och inhämtande av dennes samtycke för att påbörja reparation samt ansvaret för reparationskostnaderna.

Utländsk lagstiftning och de åtgärder denna utredning föreslagit i det tidigare beträffande kontrollmyndighetens uppgifter har ålagt kontrollmyndigheten en mera passiv roll än vad som antyds i direktiven. Myndigheten skall visserligen kontrollera att containern är godkänd, bär en giltig säkerhetsgodkännandeskylt, har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid och att containern ej utgör en uppenbar säkerhetsrisk. När det däremot gäller att tillse att container godkänns eller att egenkontroll utförs har utredningen - liksom lagstiftningen i andra länder - menat att sådana åtgärder måste ske uteslutande på ägarens initiativ. Det framstår som lika klart att det måste ankomma på ägaren att besluta vilka åtgärder som skall vidtas för att återställa en container i säkert skick. Genom en sådan lösning undviks risken av tvister angående det berättigade i en av kontrollmyndigheten beslutad åtgärd eller angående reparationskostnadernas storlek.

Utformningen av konventionens kontrollartikel visar att man velat undvika ingripanden mot godkända containrar utom när dessa utgör kvalificerade säkerhetsrisker. Containerns skick skall inte endast vara sådant att det utgör en uppenbar risk för säkerheten utan detta förhållande skall dessutom klart framgå. Formuleringarna kan också sägas ge en anvisning om att det inte är fråga om någon särskilt ingående kontroll och att det ej heller ställs några större krav på den som utför kontrollen att bedöma skador hos containrar. Det kan med fog ifrågasättas vad som ligger i "en uppenbar risk för säkerheten". Flertalet av de utländska lagarna på området upprepar konventionens ord och ger därför inte någon ledning i frågan. I någon lagstiftning har det angivits att containerns skick skall vara sådant att det kan framkalla fara för människoliv. Utredningen anser att det i detta sammanhang är naturligt att låta kontrollmyndigheten ingripa mot en icke säker container under samma förutsättning som gäller för ingripande enligt hamnarbetsanvisningarna, dvs. när containerns skick är sådant att det kan äventyra säkerheten i arbetet.

Även beträffande frågan om hur ingående denna kontroll skall vara har utredningen ansett det lämpligt att knyta an till anvisningarna för hamnarbete. Det har i det föregående talats om att med stöd av dessa kan en informell kontroll företas, medan den kontroll konventionen ger upphov till snarast kan karaktäriseras som en formell sådan. Utredningen menar därför att kontrollmyndigheten skall, utan någon mer ingående kontroll, bedöma om containerns skick kan anses utgöra en uppenbar risk för säkerheten. Vid tveksamhet bör den som utför den formella kontrollen samråda med den som svarar för den informella. Det är dock viktigt att beslut i frågan fattas av myndighetsperson som därigenom bär ansvaret för sådant beslut.

## 8.3 Kontrollmyndigheten

Utredningen har i de föregående avsnitten i detta kapitel lämnat förslag om vad kontrollen skall omfatta. Frågan om vilken myndighet som skall ha ansvaret för densamma har dock lämnats öppen. Utredningen har funnit att kontrollmyndigheten ej bör spela en aktiv roll, såsom exempelvis att initiera reparation, utan att kontrollen enbart bör ge underlag för bedömning av frågan om en container skall få föras in i riket eller ej. Utredningen föreslår att uppgiften att svara för denna kontroll anförtros tullmyndighet. Kontrollen bör kunna ingå som ett naturligt led i den gränskontroll i tullhänseende som tullmyndighet utför.

Det förhållandet att kontrollen utformas som huvudsakligen gränskontroll utesluter inte att containrar kan bli föremål för kontroll jämväl i andra sammanhang. En form som redan berörts är den som arbetsmiljölagstiftningen ger upphov till. I det föregående har dock endast nämnts hamnarbetsanvisningarna som ger bl.a. stuveriarbetare och skyddsombud rätt att vägra ta befattning med icke säkra redskap. Av vikt är givetvis också att skyddsombud alltid har sådan rätt, oavsett var arbetsplatsen är belägen. Utöver denna form av kontroll har polisen genom vägtrafiklagstiftningen möjlighet att stoppa farliga transporter, såsom exempelvis av trafikfarliga containrar. Utredningen anser sammanfattningsvis, att denna samlade kontrollapparat borgar för att konventionens säkerhetssyfte skall kunna upprätthållas på ett tillfredsställande sätt.

## 9 ÖVRIGA FRÅGOR I KONVENTIONEN

## 9.1 Lagstiftningens tillämpningsområde

Under avsnitt 2.1 framhölls att containern alltså har sin stora betydelse vid internationella transporter men att man efterhand funnit nya användningsområden för containern. Som exempel nämndes att containrar, som tagits ur internationell trafik, används för möbeltransport inom riket. Mot bakgrund härav har utredningen övervägt om det kan finnas behov att låta lagstiftningen i anledning av säkerhetskonventionen omfatta även containrar som används i nationell trafik.

När det gäller nytillverkning av containrar föreligger, enligt utredningens uppfattning, ej något problem. Man kommer knappast att tillverka containrar som inte godkänns enligt säkerhetskonventionen. Frågan gäller istället om det kommer att inom Sverige skapas nya marknader för containrar som använts internationellt men som inte längre klarar den gränskontroll som konventionen givit upphov till. En dylik utveckling förefaller inte orimlig. Det är därför viktigt att säkerheten kring dessa containrar kan upprätthållas.

Utredningen har emellertid funnit att det redan idag är möjligt att gripa in mot en icke säker container. Tidigare har talats om arbetsmiljölagen och arbetarskyddsstyrelsens anvisningar för hamnarbete. Genom hamnarbetsanvisningarna och genom lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg regleras frågan om inrikes sjötransport av container. På grund av SJ:s säkerhetsföreskrifter torde järnvägstransport av container endast kunna ske med säkra containrar. Vad slutligen angår transport på väg finns bestämmelser i 102 § vägtrafik-

kungörelsen (VTK) och med stöd av kungörelsen utfärdade anvisningar om säkring av last. Enligt nämnda paragraf i VTK skall last vara anbringad så, att den ej kan utgöra fara för person, medföra skada på egendom, släpa eller falla på vägen, åstadkomma störande dammbildning eller liknande o-lägenhet, försvåra förandet av fordonet eller framkalla onödigt buller. Anvisningarna om säkring av last föreskriver att container skall låsas fast i sina bottenhörnsbeslag. Om sådan fastlåsning inte kan äga rum eller inte är säker på grund av att containern är skadad, kan lasten inte anses vara anbringad på sätt 102 § VTK stadgar. Paragrafen förbjuder alltså användandet av en icke säker container och överträdelse av stadgandet är belagt med straff i 164 § VTK.

Om således själva transporten av container regleras återstår övrig hantering i anslutning därtill. Något behov av föreskrifter därom torde emellertid knappast föreligga. Det kan rimligen inte finnas någon anledning att hantera en container som ej får användas för transport, vare sig till sjöss, på järnväg eller på väg.

Med stöd av annan lagstiftning än den konventionen syftar till kan alltså ingripande ske mot icke säkra containrar som används uteslutande inom riket. Utredningen anser det därför saknas anledning att ge den kommande lagstiftningen vidare tillämpning än konventionen. Härtill kommer att en utvidgning av konventionens tillämpning till att avse även containrar som används i nationell trafik skulle göra det nödvändigt att finna en annan form av kontroll än gränskontroll, vilken kan vara lika effektiv som denna.

## 9.2 Ägares ansvar för containerns skick

I konventionen betyder ägare vad som enligt fördragsslutande parts nationella lagstiftning förstås med ägare, eller förhyrare eller depositarie, om en överenskommelse mellan

parterna föreskriver att ägarens skyldighet att underhålla containern och därvid genomföra egenkontroll skall iakttas av sådan förhyrare eller depositarie.

Det är givetvis av vitalt intresse att det klarlagts vem som i varje given situation bär ansvaret för containerns skick. Det är denne person som skall underrättas om ingripanden mot en container och som har det yttersta ansvaret för att besluta vilka åtgärder som skall vidtas med en icke godkänd eller bristfällig container. Frågan har också betydelse för att kunna fastställa enligt vilket lands föreskrifter egenkontroll skall ske. Sådan skall såsom tidigare framhållits utföras i enlighet med föreskrifterna i det land där ägaren har hemvist eller huvudkontor.

Vad först beträffar ägarens möjligheter att överföra ansvaret för containerns skick, innehåller redan konventionen vissa krav som måste uppfyllas. Överenskommelse skall ske skriftligen och det skall klart framgå vilka åligganden förhyraren (el. liknande) påtar sig. Utredningen anser att konventionens bestämmelse bör överföras till svensk lag. Därvid torde stå alldeles klart att ägaren skall kunna överföra ansvaret till den som hyr containern. Så kallad leasing förekommer i mycket stor skala och vanligen ingår redan idag i leasingavtalen att förhyraren övertar ägarens ansvar för containerns skick. Mindre vanligt synes dock vara att motsvarande överlåtelse sker till depositarie (bailee i den autentiska engelska texten). Såvitt utredningen kunnat finna förekommer inte någon pantsättning av containrar. Bestämmelsen i konventionen förefaller därför inte särskilt nödvändig. Andra länder som anslutit sig till konventionen har emellertid i sin inhemska lagstiftning genomgående låtit föra in konventionens bestämmelse i fråga. Det kan inte hållas för uteslutet att någon form av pantsättning av containrar förekommer eller kommer att uppstå. Med hänsyn till detta förhållande anser utredningen att det är lämpligt att konventionsbestämmelsen i sin helhet överförs till svensk

lag. Utredningen har utformat förslaget till lagtext i denna del så att ägaren alltid skall kunna överföra ansvaret för containerns skick på den som i ägarens ställe har rätt att förfoga över containern.

När det härefter gäller att avgöra var ägaren till container har sitt hemvist eller huvudkontor uppstår flera komplikationer. Dessa har sin grund i att det inte förekommer sådan registrering av containrar att det går att säga hur många "svenska" containrar det finns idag. Detta innebär i sin tur att det ej går att förutsäga vilken container som skall underkastas egenkontroll enligt de regler som utredningen tidigare föreslagit. Inte heller godkännandeförfarandet ger fullständig ledning i frågan. Eftersom det står ägare och tillverkare fritt att vända sig till varje fördragslutande part för att få ny container godkänd innebär det att riksprovplatsen inte bara kan komma att godkänna "utländska" containrar utan även att "svenska" containrar kan komma att godkännas i annat land. Registrering i samband med godkännande av nya containrar kan därför inte ge en komplett bild över "svenskt" containerinnehav. Förhållandet är detsamma när det gäller godkännande av befintliga containrar. "Svenska" sådana skall visserligen, innan de förses med säkerhetsgodkännandeskylt, genomgå egenkontroll enligt de föreskrifter utredningen föreslagit. Något krav på att godkännande skall ske i Sverige föreligger dock ej. Det kan därför diskuteras om det föreligger något behov att införa krav på registrering av containerinnehav för att få information om vilka containrar som skall betraktas som svenska. Denna information får anses nödvändig för att utförandet av egenkontroll skall kunna kontrolleras. Utredningen har emellertid stannat för att inte föreslå registrering av sådant slag. Det får förutsättas att containerägare för register över sitt containerinnehav. Ägaren är vidare, enligt vad utredningen föreslagit, skyldig att föra protokoll över utförd egenkontroll. Redan dessa protokoll torde kunna ge den information tillsynsmyndigheten behöver,

inte bara för att kunna kontrollera att egenkontroll utförs på tillfredsställande sätt, utan även för att få en uppfattning om antalet "svenska" containrar. Frågan om tillsynsmyndighetens kontroll av egenkontroll kommer att behandlas under avsnitt 10.2.

### 9.3 Transport av farligt gods

Konventionen omfattar, med tidigare angivna undantag, varje slag av container, således även sådan som särskilt har konstruerats för transport av farligt gods. Det har framhållits att konventionen inte förbjuder ytterligare tekniska krav och föreskrifter angående provning av sådan container. Detta innebär att den lagstiftning utredningen föreslagit inte kommer i konflikt med gällande lagstiftning angående transport av farligt gods. Riktlinjerna för lagregleringen på det området angavs i den proposition som låg till grund för lagstiftningen i anledning av svensk anslutning till ADR<sup>1</sup>. Där angavs att frågan borde lösas inom ramen för gällande produktkontrolllagstiftning och primärt handhas av de myndigheter som enligt denna lagstiftning har ansvaret för olika varukategorier. I princip innebar den lösning som antogs att statens industriverk skulle handha regleringen i fråga om brandfarliga och explosiva varor, produktkontrollnämnden i fråga om hälso- och miljöfarliga varor och statens strålskyddsinstitut i fråga om radioaktiva varor. Till samordnande myndighet utsågs statens industriverk. Det framhölls att den beskrivna organisatoriska lösningen fick ses som temporär i avvaktan på ytterligare underlag för en bedömning. Ifrågavarande förhållanden har påpekats i motioner i riksdagen under 1977, vari bl.a. hemställts att riksdagen hos regeringen begär en utredning med uppgift att samordna bestämmelserna om transport av farligt gods. Motionerna bifölls under hösten 1977 och frågan över-

---

1 Prop. 1973:143

vägs för närvarande inom kommunikationsdepartementet.

Av det sagda torde framgå att frågan om transport av farligt gods regleras i ett flertal olika författningar och att dessa jämväl omfattar transport i container. Mot bakgrund härav har utredningen funnit det mindre lämpligt att föreslå regler beträffande sådan transport i det föreliggande lagstiftningsförslaget.

#### 9.4 Sanktioner

Utredningen har i frågan om sanktioner mot ägare eller tillverkare som underlåter att låta godkänna containrar redovisat en principiell uppfattning angående införandet av straffbestämmelser i lagstiftning av det slag varom här är fråga. Som främsta skäl mot att föreskriva straff för ägare eller tillverkare som inte följer vad den föreslagna lagen påbjuder anfördes att något behov inte kunde anses finnas. Genom gränskontrollen och därmed sammanhängande risk att icke godkänd container kan komma att stoppas bör uppnås samma resultat som ett straffstadgande skulle kunna förväntas medföra. Dessa synpunkter gäller enligt utredningens mening i lika hög grad då det gäller att ta ställning till att straffbelägga annat handlande som strider mot lagstiftningen om säkra containrar. Gränskontrollen torde komma att medföra den eftersträlvade effekten, inte bara när det gäller icke godkända containrar utan även vad beträffar containrar som inte genomgått egenkontroll inom föreskriven tid. Risken att en container skall stoppas och transporten därigenom bli försenad får anses vara av långt större betydelse när det gäller att styra ägarnas handlande än risken att få betala ett bötesbelopp. Härtill kommer att möjligheten att övervaka efterlevnaden av dylika straffbestämmelser synes vara minimal. Värdet av sådana bestämmelser kan alltid sättas ifråga. Det går inte heller att bortse från att det stora flertalet av de utländska lagarna på området saknar straffbestämmelser. Det innebär att om en företeelse

straffbelägges i Sverige, samma företeelse är fri från straff i andra länder. Vidare måste observeras att det inte torde vara möjligt att straffa den utländske containerägare som underlåtit att utföra egenkontroll, eftersom egenkontrollen är en fråga mellan ägaren och hans hemland. Detta skulle leda till en olikartad behandling av containrar även i Sverige. Det bör framhållas att vissa utländska lagar innehåller bestämmelser om straff i vissa hänseenden. Vid sammanträden i IMCO:s underkommitté för containrar och laster har emellertid uppgivits att straffbestämmelserna knappast kommer att tillämpas annat än i undantagsfall, såsom då någon gör sig skyldig till upprepade förseelser. Strafflagstiftning av sådant slag synes främmande för svenska förhållanden.

Mot bakgrund av det sagda har utredningen inte fört in någon straffbestämmelse i lagstiftningsförslaget. Utredningen har i det sammanhanget även beaktat vad som anfördes i anledning av påföljdssystemet i den nya arbetsmiljölagen och studerat hur detta är uppbyggt. Arbetsmiljölagens påföljdssystem kan i huvudsak sägas vila på den principiella grunden att straff inte skall inträda förrän någon bryter mot ett direkt förbud eller inte efterkommer ett meddelat föreläggande. Samma betraktelsesätt bör enligt utredningens mening anläggas när det gäller sanktioner i lagstiftningen om säkra containrar. Utredningen har dock ej ansett det nödvändigt att för att uppnå det syftet införa särskilda straffbestämmelser. Den som bryter mot ett av kontrollmyndigheten utfärdat förbud torde vara att straffa enligt bestämmelserna i brottsbalken om överträdelse av myndighets bud BrB 17:13 första stycket). Vidare är att lägga märke till bestämmelserna i brottsbalken om framkallande av fara för annan (3:9) och vållande till annans död (3:7) eller till kroppsskada eller sjukdom (3:8). Dessa bestämmelser kan vara tillämpliga när den oaktsamhet, som är en förutsättning för att bestämmelserna skall komma i fråga, består i att en container varit i osäkert skick.

## 10 ANSVARIGA MYNDIGHETER

## 10.1 Konventionen

Enligt artikel IV:1 skall "myndigheten" upprätta ett effektivt förfarande för bl.a. provning och godkännande av containrar. I definition 3 anges att med myndighet avses "fördragslutande stats regering enligt vars regler containrar godkänns". I den autentiska engelska texten talas om "the Administration", varmed menas "the Government of a Contracting Party under whose authority containers are approved". Formuleringen är något förbryllande. Avsikten torde dock inte vara annan än att skilja mellan "den fördragslutande parten" och den del av dess förvaltning varunder hör bl.a. frågan om godkännande av containrar. Om detta sedan sker med stöd av ett generellt bemyndigande, ett speciellt bemyndigande eller följer av statsförvaltningens uppbyggnad torde i detta sammanhang sakna intresse.

Den primära uppgiften för myndigheten är alltså att svara för frågor kring godkännande av containrar. Om myndigheten bemyndigar annat organ att utföra dess åligganden därutinnan skall underrättelse ske till IMCO:s generalsekreterare. Ansökan om godkännande skall enligt konventionen ställas till myndigheten och det är denna myndighet som skall underrättas angående ursprunglig brist hos containrar. Vidare innehåller bilaga 1 ett flertal regler angående godkännande där det talas om myndigheten.

I vissa andra frågor ålägger konventionen "den fördragslutande parten" att ge de föreskrifter som erfordras. Enligt artikel VI skall kontrollen verkställas av tjänstemän

som därtill bemyndigats av vederbörande fördragsslutande part. Egenkontroll skall äga rum enligt det förfarande som föreskrivits eller godkänts av vederbörande fördragsslutande part. Beträffande det senare stadgandet bör dock observeras att man med det valda uttryckssättet troligen endast velat markera att förfarandet för egenkontroll är en fråga mellan containerägaren och dennes hemland.

#### 10.2 Överväganden och förslag

I remissen 1973 angavs att i yttrandet borde beröras frågan om vilken myndighet eller vilka myndigheter som i Sverige bör ha tillsyn över efterlevnaden av säkerhetskonventionens föreskrifter. Det har tidigare framhållits att just på denna punkt gick meningarna isär bland remissorganen. Ett flertal av dem som uttalade sig i frågan förordade arbetarskyddsstyrelsen som tillsynsmyndighet medan ett något mindre antal föreslog att uppgiften borde anförtros sjöfartsverket. Andra åter menade att det huvudsakliga ansvaret skulle ligga hos arbetarskyddsstyrelsen men att styrelsen borde kunna överlåta sin befogenhet till de erkända klassificeringssällskapen. Någon instans menade att arbetarskyddsstyrelsen borde utöva tillsyn i intimt samarbete med i första hand trafiksäkerhetsverket, SJ och sjöfartsverket. Trafiksäkerhetsverket, som ombesörjer besiktning av containrar ur tullsynpunkt, förklarade sig berett att handha även frågor rörande godkännande av containrar i anledning av säkerhetskonventionen.

När det gäller att knyta an konventionens bestämmelser till svenska förhållanden bör till en början observeras lagstiftningen om riksprovplatser. Man skiljer däri mellan föreskrivande myndighet och tillsynsmyndighet. Såsom tidigare sagts är föreskrivande myndighet den myndighet som äger föreskriva att produkt skall ha eller sakna viss egenkap. Tillsynsmyndighet däremot är den myndighet som utövar tillsyn över verksamheten vid riksprovplats och ut-

färddar anvisningar för verksamheten vid denna. När under detta avsnitt talas om tillsynsmyndighet avses något annat, nämligen den myndighet som skall ha tillsyn över efterlevnaden av säkerhetskonventionens föreskrifter. I den mån denna myndighet äger utfärda föreskrifter angående containrars konstruktion är den också att beteckna som föreskrivande myndighet. Valet av denna myndighet är ej beroende av vilken riksprovplats som utses.

På grund av utredningens förslag blir tillsynsmyndighetens uppgifter till en början relativt begränsade. Utredningen har valt att avge ett fullständigt förslag till erforderlig lagstiftning, således även till de tillämpningsföreskrifter som myndigheten skulle ha kunnat utfärda med stöd av bemyndigande från regeringen. Utredningen har vidare föreslagit att gränskontrollen skall utövas av tullverket. Vad som återstår av de åligganden konventionen ger myndigheten är att svara för godkännande. Myndighetens främsta uppgift därutöver torde vara att övervaka att ägares egenkontroll utförs på ett riktigt sätt. Denna övervakning bör komma till stånd genom kontroll av hur egenkontrollen utförs och genom granskning av protokoll från egenkontroll. Tillsynsmyndighetens kontroll bör ske så snart en container stoppats vid gränskontroll, antingen på grund av att den bedömts såsom icke säker eller på grund av att egenkontroll inte utförts inom föreskriven tid. Utöver de uppgifter som nu nämnts har tillsynsmyndigheten att svara för samordningen mellan de myndigheter som omtalats i det föregående. I den mån ändringar i konventionen föranleder behov av kompletterande inhemska föreskrifter är det också viktigt att den föreskrivande myndigheten är kompetent att utfärda sådana föreskrifter. Härutöver tillkommer rollen som kontaktorgan på det internationella området. Myndigheten bör därför ha möjlighet att följa utvecklingen på det internationella fältet och att låta sig representeras i olika internationella sammanhang. Vidare bör beaktas intresset av att få klara ansvarsförhållanden på områ-

det och att genom en effektiv tillsyn skapa förutsättningar för att uppnå konventionens säkerhetssyfte. Det hade givetvis varit möjligt att splittra uppgiften på flera olika myndigheter. Utredningen har dock ansett det lämpligare att låta en myndighet ha det övergripande ansvaret. Valet av tillsynsmyndighet står, enligt utredningens mening, mellan arbetarskyddsstyrelsen och sjöfartsverket.

Konventionen handlar om säkra containrar och dess primära syfte är att vidmakthålla en hög säkerhetsnivå för människoliv vid hantering, stapling och befordran av containrar. Det förefaller därför naturligt att i första hand se till arbetarskyddsstyrelsens möjligheter att handha uppgiften som föreskrivande myndighet. I den mån konventionen skall betraktas som en reglering av arbetsmiljöfrågor vid containerhantering är det givet att styrelsen också är den myndighet som bör svara för tillsynen. Arbetarskyddsstyrelsen har i dessa sammanhang en central ställning och det måste ses som ett starkt intresse att inte splittra det myndighetsansvar för arbetsmiljön som ytterligare stärkts genom den nya arbetsmiljölagen. Gentemot det nu sagda kan dock resas flera invändningar. Visserligen har konventionen primärt ett säkerhetssyfte men det är att observera att detta syfte skall uppnås genom att man fastställt krav på containrars konstruktion. Överhuvudtaget torde det kunna påstås att bakom varje bestämmelse om officiell provning ligger intresset att stärka säkerheten utan att man för den skull anser bestämmelserna höra hemma bland den lagstiftning som reglerar arbetsmiljön. Förklaringen härtill, som ligger i den principiella inriktningen hos arbetsmiljölagen, vilken främst rör förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare, har berörts tidigare. Uppgiften som föreskrivande myndighet för säkerhetskongventionen kan betraktas som delvis främmande för den verksamhet arbetarskyddsstyrelsen hittills bedrivit. För arbetarskyddsstyrelsen talar det förhållandet, att styrelsen - i jämförelse med sjöfartsverket - inte har någon begränsning i sin verksam-

het till ett transportlag. Å andra sidan skall betydelsen därav inte överdrivas. Lika väl som sjöfartsverket skulle få samråda med SJ och trafiksäkerhetsverket beträffande järnvägs- respektive landsvägstransporter skulle arbetarskyddsstyrelsen i sin verksamhet få ha motsvarande samråd med de två nämnda myndigheterna jämte sjöfartsverket.

Mot sjöfartsverket skulle alltså kunna anföras att verket uteslutande handlägger frågor rörande sjöfart. Förutom vad som framhållits i föregående stycke kan dock tilläggas att de flesta containrar som passerar landets gränser gör det sjövägen och att därför sjötransportsidan är den ojämförligt viktigaste. Konventionen är ett verk av IMCO och de konstruktionsmässiga krav konventionen uppställer är fastställda för att motstå sjökrafter. Till förmån för sjöfartsverket kan vidare anföras att verket redan har uppgiften som tillsynsmyndighet beträffande ett flertal konventioner på sjöfartens område. Det innebär att man har etablerad representation i IMCO och ett internationellt sekretariat som är väl förtroget med arbetsuppgifterna. Man har vidare - liksom arbetarskyddsstyrelsen - tillräcklig kompetens att utfärda erforderliga föreskrifter. När det gäller kontrollen av containrar bör observeras att under sjöfartsverket sorterar ca 50 fartygsinspektörer medan stuveriinspektörerna - under arbetarskyddsstyrelsen - är 17 till antalet. Vad detta kan innebära för en väl utbyggd kontrollapparat säger sig självt.

Utredningen har vid en sammantagen bedömning av det nu sagda stannat för att föreslå sjöfartsverket såsom föreskrivande myndighet. Verket bör dock i frågor som rör gränskontroll samråda med generaltullstyrelsen.

BILAGA 1

1972 ÅRS KONVENTION OM SÄKRA CONTAINRAR

Internationell konvention  
om säkra containrar (CSC)

International Convention  
for Safe Containers (CSC)

Ingress

Preamble

De fördragsslutande parterna

THE CONTRACTING PARTIES

SOM ERKÄNNER behovet av att vidmakthålla en hög säkerhetsnivå för människoliv vid hantering, stapling och befordran av containrar,

RECOGNIZING the need to maintain a high level of safety of human life in the handling, stacking and transporting of containers,

SOM ÄR MEDVETNA om behovet av att underlätta internationell befordran med containrar,

MINDFUL of the need to facilitate international container transport,

SOM, i detta sammanhang, ERKÄNNER fördelarna av att fastställa gemensamma internationella säkerhetskrav,

RECOGNIZING, in this context, the advantages of formalizing common international safety requirements,

SOM ANSER att detta syfte bäst nås genom att ingå en konvention,

CONSIDERING that this end may best be achieved by the conclusion of a Convention,

HAR BESLUTAT att fastställa krav på containrars konstruktion för att garantera säker hantering, stapling och befordran av containrar vid normal användning samt

HAVE DECIDED to formalize structural requirements to ensure safety in the handling, stacking and transporting of containers in the course of normal operations, and to this end

HÄR ÖVERENSKOMMIT FÖLJANDE

HAVE AGREED as follows:

Artikel 1

ARTICLE I

Allmänna förpliktelser enligt denna konvention

General Obligation under the present Convention

De fördragsslutande parterna åtar sig att genomföra bestämmelserna i denna konvention och dess bilagor, vilka utgör delar av konventionen.

The Contracting Parties undertake to give effect to the provisions of the present Convention and the Annexes hereto, which shall constitute an integral part of the present Convention.

Artikel II

ARTICLE II

Definitioner

Definitions

Om ej annat uttryckligen framgår i denna konvention

For the purpose of the present Convention, unless expressly provided otherwise:

1. betyder "container" en transportanordning

1. "Container" means an article of transport equipment:

a) av varaktigt slag och följaktligen tillräckligt motståndskraftig för att medge upprepade användning,

a) of a permanent character and accordingly strong enough to be suitable for repeated use;

b) särskild konstruerad för att underlätta godsbefordran med ett eller flera transportsätt utan omlastning,

b) specially designed to facilitate the transport of goods, by one or more modes of transport, without intermediate reloading;

c) konstruerad för att kunna säkras och/eller lätt hanteras och för det ändamålet försedd med hörnbeslag,

c) designed to be secured and/or readily handled, having corner fittings for these purposes;

d) så stor att den yta som omfattas av de fyra yttre bottenhörnen än antingen

i) minst  $14 \text{ m}^2$  (150 kvadratfot) eller

ii) minst  $7 \text{ m}^2$  (75 kvadratfot) om den är utrustad med övre hörnbeslag

Uttrycket "container" innefattar varken fordon eller emballage, men väl containrar som fraktas på chassin.

2. betyder "hörnbeslag" en anordning av öppningar och ytor på containers över- eller undersida för att möjliggöra hantering, stapling och/eller säkring,

3. betyder "myndighet" fördragslutande stats regering enligt vars regler containrar godkänns,

4. betyder "godkänd" godkänd av myndigheten,

5. betyder "godkännande" myndighets beslut att en konstruktionstyp eller en container är säker enligt denna konventions bestämmelser,

d) of a size such that the area enclosed by the four outer bottom corners is either:

i) at least  $14 \text{ sq.m.}$  (150 sq.ft.) or

ii) at least  $7 \text{ sq.m.}$  (75 sq.ft.) if it is fitted with top corner fittings;

the term "container" includes neither vehicles nor packaging; however, containers when carried on chassis are included.

2. "Corner fittings" means an arrangement of apertures and faces at the top and/or bottom of a container for the purposes of handling, stacking and/or securing.

3. "Administration" means the Government of a Contracting Party under whose authority containers are approved.

4. "Approved" means approved by the Administration.

5. "Approval" means the decision by an Administration that a design type or a container is safe within the terms of the present Convention.

6. betyder "internationell befordran" befordran mellan avgångs- och bestämmelseorter belägna på territorier tillhöriga två länder, av vilka denna konvention gäller för åtminstone det ena. Denna konvention skall också gälla när del av en befordran mellan två länder sker på territorium tillhörigt land för vilket denna konvention gäller,

7. betyder "last" allt slag av gods och varor som befordras i containrar,

8. betyder "ny container" en container vars tillverkning påbörjats tidigast den dag då denna konvention träder i kraft,

9. betyder "befintlig container" en container som ej är en ny container,

10. betyder "ägare" vad som enligt fördragsslutande parts nationella lagstiftning förstås med ägare, eller förhyrare eller depositarie, om en överenskommelse mellan parterna föreskriver att ägarens skyldighet beträffande under-

6. "International transport" means transport between two points of departure and destination situated in the territory of two countries to at least one of which the present Convention applies. The present Convention shall also apply when part of a transport operation between two countries takes place in the territory of a country to which the present Convention applies.

7. "Cargo" means any goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever carried in the containers.

8. "New container" means a container the construction of which was commenced on or after the date of entry into force of the present Convention.

9. "Existing container" means a container which is not a new container.

10. "Owner" means the owner as provided for under the national law of the Contracting Party or the lessee or bailee, if an agreement between the parties provides for the exercise of the owner's responsibility for maintenance and examination of the container by such lessee or

håll och översyn av containern skall iakttas av sådan förhyrare eller depositarie,

11. betyder "containertyp" den konstruktionstyp som godkänts av vederbörande myndighet,

12. betyder "typseriecontainer" varje container som tillverkats i enlighet med den godkända konstruktionstypen,

13. betyder "prototyp" container som är representativ för sådana som har tillverkats eller som skall tillverkas i typserie,

14. betyder "högsta bruttovikt" eller "R" (Rating) den högsta tillåtna sammanlagda vikten av containern och dess last,

15. betyder "taravikt" vikten av en tom container däri inbegripet alla stadigvarande anbragta tillbehör,

16. betyder "högsta tillåtna nyttolast" eller "P" skillnaden mellan högsta tillåtna bruttovikt och taravikt.

### Artikel III

#### Tillämpningsområde

1. Denna konvention gäller för

bailee.

11. "Type of container" means the design type approved by the Administration.

12. "Type-series container" means any container manufactured in accordance with the approved design type.

13. "Prototype" means a container representative of those manufactured or to be manufactured in a design type series.

14. "Maximum Operating Gross Weight or Rating" or "R" means the maximum allowable combined weight of the container and its cargo.

15. "Tare Weight" means the weight of the empty container including permanently affixed ancillary equipment.

16. "Maximum Permissible Payload" or "P" means the difference between maximum operating gross weight or rating and tare weight.

### ARTICLE III

#### Application

1. The present Convention applies

alla nya och befintliga containrar, som används i internationell befordran, utom containrar särskilt konstruerade för luftbefordran.

2. Varje ny container skall godkännas enligt bestämmelserna om typprovning eller om individuell provning i bilaga I.

3. Varje befintlig container skall godkännas enligt bestämmelserna om godkännande av befintliga containrar i bilaga I inom fem år från den dag då denna konvention träder i kraft.

#### Artikel IV

Provning, inspektion, godkännande och underhåll

1. För genomförandet av bestämmelserna i bilaga I skall varje myndighet upprätta ett effektivt förfarande för provning, inspektion och godkännande av containrar enligt de i denna konvention fastställda grunderna. En myndighet får dock uppdra provningen, inspektionen och godkännandet åt organ som därtill vederbörligen bemyndigats av myndigheten.

to new and existing containers used in international transport, excluding containers specially designed for air transport.

2. Every new container shall be approved in accordance with the provisions either for type-testing or for individual testing as contained in Annex I.

3. Every existing container shall be approved in accordance with the relevant provisions for approval of existing containers set out in Annex I within 5 years from the date of entry into force of the present Convention.

#### ARTICLE IV

Testing, Inspection, Approval and Maintenance

1. For the enforcement of the provisions in Annex I every Administration shall establish an effective procedure for the testing, inspection and approval of containers in accordance with the criteria established in the present Convention, provided however that an Administration may entrust such testing, inspection and approval to organizations duly authorized by it.

2. En myndighet som uppdrar provning, inspektion och godkännande till annat organ skall underätta generalsekreteraren i Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen därom (i det följande kallad "organisationen"). Generalsekreteraren skall vidarebefordra underrättelsen till de fördragsslutande parterna.

3. Ansökan om godkännande kan ställas till myndigheten hos varje fördragsslutande part.

4. Varje container skall hållas i säkert skick enligt bestämmelserna i bilaga I.

5. Om en godkänd container ej motsvarar kraven enligt bilagorna I och II skall den berörda myndigheten vidta de åtgärder den finner erforderliga för att containern skall motsvara dessa krav eller återkalla godkännandet.

#### Artikel V

##### Godtagande av godkännande

1. Godkännande, som meddelats enligt fördragsslutande parts regler med stöd av bestämmelserna i denna konvention, skall

2. An Administration which entrusts such testing, inspection and approval to an organization shall inform the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") for communication to Contracting Parties.

3. Application for approval may be made to the Administration of any Contracting Party.

4. Every container shall be maintained in a safe condition in accordance with the provisions of Annex I.

5. If an approved container does not in fact comply with the requirements of Annexes I and II the Administration concerned shall take such steps as it deems necessary to bring the container into compliance with such requirements or to withdraw the approval.

#### ARTICLE V

##### Acceptance of Approval

1. Approval under the authority of a Contracting Party, granted under the terms of the present Convention shall be accepted by the other Con-

godtas av andra fördragsslutande parter och skall anses ha samma verkan som ett godkännande lämnat av dem.

2. Fördragsslutande part skall ej uppställa andra konstruktions- tekniska säkerhetskrav eller kräva andra prov av containrar, som omfattas av denna konvention. Ingen bestämmelse i denna konvention utesluter dock en bestämmelse i nationell lagstiftning eller i internationella överenskommelser, som föreskriver ytterligare konstruktionstekniska säkerhetskrav eller prov för containrar som är särskilt konstruerade för befordran av farligt gods eller för sådana delar som endast finns på containrar, som transporterar vätskor i bulk eller för containrar som luftbefordras. Uttrycket "farligt gods" har den innebörd som det har givits i internationella överenskommelser.

#### Artikel VI Kontroll

1. Varje container som har godkänts enligt artikel III skall underkastas kontroll på för-

tracting Parties for all purposes covered by the present Convention. It shall be regarded by the other Contracting Parties as having the same force as an approval issued by them.

2. A Contracting Party shall not impose any other structural safety requirements or tests on containers covered by the present Convention, provided however that nothing in the present Convention shall preclude the application of provisions of national regulations or legislation or of international agreements, prescribing additional structural safety requirements or tests for containers specially designed for the transport of dangerous goods, or for those features unique to containers carrying bulk liquids or for containers when carried by air. The term "dangerous goods" shall have that meaning assigned to it by international agreements.

#### ARTICLE VI Control

1. Every container which has been approved under article III shall be subject to control in the terri-

dragsslutande parter territorier av tjänstemän som därtill bemyndigats av fördragsslutande parter. Kontrollen skall inskränkas till att fastslå att containern är försedd med en giltig säkerhetsgodkännandeskylt enligt denna konventions föreskrifter, om det ej klart framgår att containerns skick utgör en uppenbar risk för säkerheten. Om så är fallet skall den tjänsteman som utför kontrollen ej driva denna längre än vad som erfordras för att säkerställa att containern återställs i säkert skick innan den används vidare.

2. Om container förefaller ej motsvara säkerhetsbestämmelserna på grund av en brist som kan ha förefunnits när containern godkändes skall den för godkännandet ansvariga myndigheten underrättas därom av den fördragsslutande part som upptäckte bristen.

#### Artikel VII

Undertecknande, ratifikation, antagande, godkännande och anslutning

1. Denna konvention är öppen för undertecknande till den 15 januari 1973 på Förenta Natio-

tory of the Contracting Parties by officers duly authorized by such Contracting Parties. This control shall be limited to verifying that the container carries a valid Safety Approval Plate as required by the present Convention, unless there is significant evidence for believing that the condition of the container is such as to create an obvious risk to safety. In that case the officer carrying out the control shall only exercise it in so far as it may be necessary to ensure that the container is restored to a safe condition before it continues in service.

2. Where the container appears to have become unsafe as a result of a defect which may have existed when the container was approved, the Administration responsible for that approval shall be informed by the Contracting Party which detected the defect.

#### ARTICLE VII

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. The present Convention shall be open for signature until 15 January 1973 at the Office of the United

nernas kontor i Genève och därefter från den 1 februari 1973 t.o.m. den 31 december 1973 vid organisationens säte i London av alla stater som är medlemmar i Förenta Nationerna eller något av dess fackorgan eller Internationella atomenergiorganet eller parter i internationella domstolens stadga och av varje annan stat som av Förenta Nationernas generalförsamling inbjudits att bli part i denna konvention.

Nations at Geneva and subsequently from 1 February 1973 until 31 December 1973 inclusive at the Headquarters of the Organization at London by all States Members of the United Nations of Members of any of the Specialized Agencies or of the International Atomic Energy Agency or Parties to the Statute of the International Court of Justice, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the present Convention.

2. Denna konvention skall ratificeras, antas eller godkännas av stat som undertecknat den.

2. The present Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.

3. Denna konvention skall förbli öppen för anslutning av varje under 1. avsedd stat.

3. The present Convention shall remain open for accession by any State referred to in paragraph 1.

4. Ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument skall deponeras hos organisationens generalsekreterare (i det följande benämnd "generalsekreteraren").

4. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").

Artikel VIII  
Ikraftträdande

ARTICLE VIII  
Entry into force

1. Denna konvention träder i kraft tolv månader från den dag

1. The present Convention shall enter into force twelve months from

då det tionde ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats.

2. För varje stat som ratificerar, antar, godkänner eller ansluter sig till denna konvention sedan det tionde ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats träder denna konvention i kraft tolv månader från den dag då staten deponerar sitt ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument.

3. Varje stat som blir part i denna konvention sedan en ändring i den trätt i kraft skall, om staten ej angivit annorlunda,

a) betraktas som part i den ändrade konventionen; och

b) betraktas som part i den oförändrade konventionen i förhållande till varje part i konventionen som ej är bunden av ändringen.

#### Artikel IX

Förfarande för att ändra konventionen eller delar av den

1. Denna konvention kan ändras

the date of the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State ratifying, accepting, approving or acceding to the present Convention after the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the present Convention shall enter into force twelve months after the date of the deposit by such State of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any State which becomes a Party to the present Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State,

a) be considered as a Party to the Convention as amended; and

b) be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Party to the Convention not bound by the amendment.

#### ARTICLE IX

Procedure for amending any part or parts of the present Convention

1. The present Convention may be

på förslag av fördragsslutande part genom något av följande förfaranden.

amended upon the proposal of a Contracting Party by any of the procedures specified in this article.

2. Ändring efter granskning i organisationen:

2. Amendment after consideration in the Organization:

a) På begäran av fördragsslutande part skall varje av parten föreslagen ändring i denna konvention granskas i organisationen. Om ändringsförslaget godkänns med två tredjedels majoritet av dem som är närvarande och deltar i omröstningen vid sammanträde med organisationens sjösäkerhetskommitté till vilket alla fördragsslutande parter skall ha inbjudits att delta och rösta, skall alla organisationens medlemmar och alla fördragsslutande parter underrättas om ändringsförslaget minst sex månader innan det granskas av organisationens församling. Fördragsslutande part som ej är medlem av organisationen får delta och rösta när ändringsförslaget granskas av församlingen.

(a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the present Convention shall be considered in the Organization. If adopted by a majority of two-thirds of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization, to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and vote, such amendment shall be communicated to all Members of the Organization and all Contracting Parties at least six months prior to its consideration by the Assembly of the Organization. Any Contracting Party which is not a Member of the Organization shall be entitled to participate and vote when the amendment is considered by the Assembly.

b) Om ändringsförslaget antas av en två tredjedels majoritet av de som är närvarande och deltar i omröstningen i församlingen, och om sådan majoritet omfattar två tredjedels majoritet av de fördragsslutande par-

(b) If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Assembly, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-Gen-

ter som är närvarande och deltar i omröstningen, skall ändringsförslaget av generalsekreteraren tillställas alla fördragsslutande parter för godkännande.

ral to all Contracting Parties for their acceptance.

c) Ändringen träder i kraft tolv månader efter den dag då den godkänts av två tredjedelar av de fördragsslutande parterna. Ändringen träder i kraft för alla fördragsslutande parter utom dem som före ikraftträdandet avger en förklaring att de ej godkänner ändringen.

(c) Such amendment shall come into force twelve months after the date on which it is accepted by two-thirds of the Contracting Parties. The amendment shall come into force with respect to all Contracting Parties except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

### 3. Ändring av en konferens

### 3. Amendment by a Conference:

På fördragsslutande stats begäran, vilken stöds av minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna, skall generalsekreteraren kalla till en regeringskonferens för granskning av ändringsförslag till denna konvention. Till denna konferens skall alla i artikel VII åsyftade stater inbjudas.

Upon the request of a Contracting Party, concurred in by at least one-third of the Contracting Parties, a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited will be convened by the Secretary-General.

### Artikel X

Särskilt förfarande för ändring av bilagorna

### ARTICLE X

Special procedure for amending the Annexes

1. Varje ändringsförslag avseende bilagorna som framlagts av en fördragsslutande part skall

1. Any amendment to the Annexes proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organ-

granskas i organisationen på begäran av parten.

2. Om ändringsförslaget godkänns av två tredjedelar av dem som är närvarande och deltar i omröstningen i organisationens sjösäkerhetskommitté till vars sammanträde alla fördragsslutande parter skall ha inbjudits att delta och rösta - och om denna majoritet omfattar två tredjedels majoritet av fördragsslutande parter, som är närvarande och deltar i omröstningen, skall generalsekretären överlämna ändringsförslaget till alla fördragsslutande parter för godkännande.

3. Ändringen skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms av sjösäkerhetskommittén då den beslutar om ändringen om ej vid en tidigare tidpunkt, som bestäms av sjösäkerhetskommittén, samtidigt som den beslutar om ändringen, en femtedel av de fördragsslutande parterna, eller fem fördragsslutande parter, om detta antal är lägre än en femtedel, underrättar generalsekretären om att de motsätter sig ändringsförslaget. De i denna paragraf avsedda tidpunkterna beslutas av sjösäkerhetskommittén med två tredjedels majoritet av dem som är närvarande och deltar i omröst-

zation at the request of that Party.

2. If adopted by a two-thirds majority of those present and voting in the Maritime Safety Committee of the Organization to which all Contracting Parties shall have been invited to participate and to vote, and if such majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, such amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for their acceptance.

3. Such an amendment shall enter into force on a date to be determined by the Maritime Safety Committee at the time of its adoption unless, by a prior date determined by the Maritime Safety Committee at the same time, one-fifth or five of the Contracting Parties, whichever number is less, notify the Secretary-General of their objection to the amendment. Determination by the Maritime Safety Committee of the dates referred to in this paragraph shall be by a two-thirds majority of those present and voting, which majority shall include a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting.

ningen. Denna majoritet skall innefatta två tredjedels majoritet av de fördragsslutande parter som är närvarande och deltar i omröstningen.

4. Då en ändring träder i kraft ersätter denna, för alla fördragsslutande parter som ej förklarar att de motsätter sig ändringen, varje tidigare bestämmelse till vilken ändringen hänförs. Invändning mot ändringsförslaget av fördragsslutande part har ej bindande verkan med avseende på andra fördragsslutande parter i fråga om godkännande av containrar på vilka denna konvention är tillämplig.

5. Generalsekrieteraren skall underrätta alla fördragsslutande parter och medlemsstater i organisationen om varje begäran eller meddelande enligt denna artikel och om den tidpunkt då ändringen träder i kraft.

6. Om förslag till ändring av bilagorna granskats men ej godkänts av sjösäkerhetskommittén får varje fördragsslutande part begära att en konferens sammankallas till vilken alla i artikel VII åsyftade stater skall inbjudas. Om minst en tredjedel av de övriga fördragsslutande

4. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and supersede any previous provision to which the amendment refers; an objection made by a Contracting Party shall not be binding on other Contracting Parties as to acceptance of containers to which the present Convention applies.

5. The Secretary-General shall inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under this article and the date on which any amendment enters into force.

6. Where a proposed amendment to the Annexes has been considered but not adopted by the Maritime Safety Committee, any Contracting Party may request the convening of a Conference to which the States referred to in article VII shall be invited. Upon receipt of notification of concurrence by at least one-

parterna underrättar generalsekreteraren om sitt samtycke skall denne sammankalla en konferens för granskning av ändringsförslaget.

third of the other Contracting Parties such a Conference shall be convened by the Secretary-General to consider amendments to the Annexes.

## Artikel XI

## Uppsägning

## ARTICLE XI

## Denunciation

1. Varje fördragsslutande part får säga upp denna konvention genom att deponera instrument hos generalsekreteraren. Uppsägningen träder i kraft ett år efter den dag då depositionen skedde.

1. Any Contracting Party may denounce the present Convention by effecting the deposit of an instrument with the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year from the date of such deposit with the Secretary-General.

2. Fördragsslutande part som förklarat att den motsätter sig ändring i bilagorna får säga upp denna konvention. Sådan uppsägning skall träda i kraft den dag då sådan ändring träder i kraft.

2. A Contracting Party which has communicated an objection to an amendment to the Annexes may denounce the present Convention and such denunciation shall take effect on the date of entry into force of such an amendment.

## Artikel XII

## Upphörande

## ARTICLE XII

## Termination

Denna konvention upphör att gälla om antalet fördragsslutande parter understiger fem under längre tid än en sammanhängande tolv månadersperiod.

The present Convention shall cease to be in force if the number of Contracting Parties is less than five for any period of twelve consecutive months.

## Artikel XIII

## Avgörande av tvister

## ARTICLE XIII

## Settlement of Disputes

1. Varje tvist mellan två eller

1. Any dispute between two or more

flera fördragsslutande parter om tolkningen eller tillämpningen av denna konvention som ej kan lösas genom förhandling eller på annat sätt skall, på begäran av en av dem, hänskjutas till en skiljedomstol med följande sammansättning: varje part i tvisten utser en skiljedomare och dessa två skiljedomare utser en tredje skiljedomare som skiljedomstolens ordförande. Om en av parterna ej inom tre månader från mottagandet av begäran om skiljedom utsett skiljedomare eller om skiljedomarna ej lyckas välja en ordförande får varje part begära att generalsekreteraren utser en skiljedomare eller skiljedomstolens ordförande.

2. Beslut av skiljedomstol, som utsetts enligt bestämmelserna i paragraf 1, har bindande verkan för parterna i tvisten.

3. Skiljedomstolen bestämmer själv reglerna för förfarandet.

4. Skiljedomstolens beslut angående förfarandet såväl som mötesort och varje tvist som underställts den bestäms av röstmajoriteten.

Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Convention which cannot be settled by negotiation or other means of settlement shall, at the request of one of them, be referred to an arbitration tribunal composed as follows: each party to the dispute shall appoint an arbitrator and these two arbitrators shall appoint a third arbitrator, who shall be the Chairman. If, three months after receipt of a request, one of the parties has failed to appoint an arbitrator or if the arbitrators have failed to elect the Chairman, any of the parties may request the Secretary-General to appoint an arbitrator or the Chairman of the arbitration tribunal.

2. The decision of the arbitration tribunal established under the provisions of paragraph 1 shall be binding on the parties to the dispute.

3. The arbitration tribunal shall determine its own rules of procedure.

4. Decisions of the arbitration tribunal, both as to its procedure and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote.

5. Varje tvistefråga mellan parterna i tvisten i fråga om tolkningen eller genomförandet av skiljedomstolens utslag får avse endera parten hänskjutas till avgörande av den skiljedomstol som meddelade utslaget.

5. Any controversy which may arise between the parties to the dispute as regards the interpretation and execution of the award may be submitted by any of the parties for judgment to the arbitration tribunal which made the award.

Artikel XIV  
Reservationer

ARTICLE XIV  
Reservations

1. Reservation avseende konventionen får göras, utom såvitt avser bestämmelserna i artiklarna I-VI, XIII, i denna artikel och i bilagorna, om sådan reservation meddelas skriftligen och, om meddelande lämnas innan ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument deponeras, bekräftas i detta instrument. Generalsekreteraren skall underrätta alla stater som avses i artikel VII om reservationer.

1. Reservations to the present Convention shall be permitted, excepting those relating to the provisions of articles I-VI, XIII, the present article and of the Annexes, on condition that such reservations are communicated in writing and, if communicated before the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, are confirmed in that instrument. The Secretary-General shall communicate such reservations to all States referred to in article VII.

2. Varje reservation som gjorts enligt paragraf 1

2. Any reservations made in accordance with paragraph 1:

a) ändrar för den fördragsslutande part som gjort reservationen bestämmelserna i denna konvention till vilka reservationen hänförs i enlighet med reservationens omfattning; och

(a) modifies for the Contracting Party which made the reservation the provisions of the present Convention to which the reservation relates to the extent of the reservation; and

b) ändrar dessa bestämmelser i

(b) modifies those provisions to

samma utsträckning för de andra fördragsslutande parterna i deras förhållande till den fördragsslutande part som gjort reservationen.

3. Fördragsslutande part som gjort reservation med stöd av paragraf 1 får när som helst återta reservationen genom underrättelse till generalsekreteraren.

Artikel XV  
Underrättelse

Förutom de underrättelser och meddelanden som föreskrivs i artiklarna IX, X och XIV skall generalsekreteraren underrätta alla stater, som avses i artikel VII, om följande:

- a) undertecknanden, ratifikationer, antaganden, godkännanden och anslutningar enligt artikel VII;
- b) tidpunkterna för ikraftträdandet av denna konvention enligt artikel VIII;
- c) tidpunkten för ikraftträdandet av ändringar i denna konvention enligt artiklarna IX och X;

the same extent for the other Contracting Parties in their relations with the Contracting Party which entered the reservation.

3. Any Contracting Party which has formulated a reservation under paragraph 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary-General.

ARTICLE XV  
Notification

In addition to the notifications and communications provided for in articles IX, X and XIV, the Secretary-General shall notify all the States referred to in article VII of the following:

- (a) signatures, ratifications, acceptances, approvals and accessions under article VII;
- (b) the dates of entry into force of the present Convention in accordance with article VIII;
- (c) the date of entry into force of amendments to the present Convention in accordance with articles IX and X;

d) uppsägningar enligt artikel XI; (d) denunciations under article XI;

e) upphörande av denna konventions giltighet enligt artikel XII. (e) the termination of the present Convention under article XII.

Artikel XVI

ARTICLE XVI

Autentiska texter

Authentic texts

Originala till denna konvention, vars kinesiska, engelska, franska, ryska och spanska texter äger lika vitsord, skall deponeras hos generalsekreteraren som skall sända bestyrkta avskrifter till alla stater som avses i artikel VII. The original of the present Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General, who shall communicate certified true copies to all States referred to in article VII.

Till bekräftelse härav har de fullmäktige som därtill vederbörligen bemyndigats av sina regeringar undertecknat denna konvention.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Convention.

Vilket skedde i Genève den andra december 1972.

DONE at Geneva this second day of December, one thousand nine hundred and seventy-two.

Bilaga 1

ANNEX 1

Regler om provning, inspektion, godkännande och underhåll av containrar

REGULATIONS FOR THE TESTING, INSPECTION: APPROVAL AND MAINTENANCE OF CONTAINERS

KAPITEL I

CHAPTER I

Gemensamma regler för alla godkännandeförfaranden

REGULATIONS COMMON TO ALL SYSTEMS OF APPROVAL

Regel 1

Regulation 1

Säkerhetsgodkännandeskylt

Safety Approval Plate

1. En säkerhetsgodkännandeskylt i enlighet med den beskrivning som återfinns i bihanget till denna bilaga skall varaktigt anbringas på varje godkänd container på en lätt synlig plats intill annan av myndighet utfärdad godkännandeskylt och där den ej lätt kan skadas.

1. A Safety Approval Plate conforming to the specifications set out in the Appendix to this Annex shall be permanently affixed to every approved container at a readily visible place, adjacent to any other approval plate issued for official purposes, where it would not be easily damaged.

2. a) Skylten skall innehålla följande uppgifter på åtminstone engelska eller franska språket: "CSC säkerhetsgodkännande".

2. (a) The Plate shall contain the following information in at least the English or French language: "CSC SAFETY APPROVAL".

Land där godkännande lämnats och godkännandebeteckning.

Country of approval and approval reference.

Tidpunkt (månad och år) då containern tillverkats.

Date (month and year) of manufacture.

Tillverkarens igenkänningsnummer på containern eller, i

Manufacturer's identification number of the container or, in the

fråga om befintliga containrar för vilka detta nummer är okänt, det nummer som myndigheten tilldelat containern.

case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration.

Högsta bruttovikt (kilo och pund).

Maximum operating gross weight (kilogrammes and lbs).

Tillåten staplingsvikt för 1,8 g (kilo och pund).

Allowable stacking weight for 1,8 g (kilogrammes and lbs).

Belastning för provning av tvärsyvhet (kilo och pund).

Transverse racking test load value (kilogrammes and lbs).

b) På skylten skall utrymme lämnas fritt för anteckning om gavel och/eller sidoväggshållfasthetsvärden (faktorer) enligt paragraf 3 i denna regel och Bilaga II, prov 6 och 7. Utrymme skall också lämnas fritt för anteckning i förekommande fall om tidpunkter för första och återkommande översyn av containern.

(b) A blank space should be reserved on the Plate for insertion of end-wall and/or side-wall strength values (factors) in accordance with paragraph 3 of this regulation and Annex II, tests 6 and 7. A blank space should also be reserved on the Plate for the first and subsequent maintenance examination dates (month and year) when used.

3. Om myndigheten finner att ny container svarar mot denna konventions säkerhetskrav, och om gavel och/eller sidoväggshållfasthetsvärdena (faktorn) för sådan container är avsedda att vara större eller mindre än dem som föreskrivs i Bilaga II, skall dessa värden anges på säkerhetsgodkännandeskylten.

3. Where the Administration considers that a new container satisfies the requirements of the present Convention in respect of safety and if, for such container, the endwall and/or side-wall strength values (factor) are designed to be greater or less than those stipulated in Annex II, such values shall be indicated on the Safety Approval Plate.

4. Förefintligheten av säkerhetsgodkännandeskylt innebär ej att skyldigheten att anbringa sådana etiketter eller andra uppgifter, som kan vara föreskrivna i andra bestämmelser, får åsidosättas.

Regel 2  
Underhåll

1. Containers ägare är ansvarig för att den hålls i säkert skick.

2. Ägaren av en godkänd container skall utföra eller låta utföra översyn av containern enligt det förfarande som antingen föreskrivits eller godkänts av vederbörande fördragsslutande part med lämpliga, efter driftförhållandena avpassade mellanrum. Den tidpunkt (månad och år) före vilken en ny container skall underkastas sin första översyn skall anges på säkerhetsgodkännandeskylten.

3. Den tidpunkt (månad och år) före vilken containern skall underkastas återkommande översyn skall tydligt anges på containern på säkerhetsgodkännandeskylten eller så nära denna som möjligt och på ett sätt som kan godtas av den fördragsslutande part, vilken föreskrivit eller godkänt det särskilda underhållsförfarandet i fråga.

4. The presence of the Safety Approval Plate does not remove the necessity of displaying such labels or other information as may be required by other regulations which may be in force.

Regulation 2  
Maintenance

1. The owner of the container shall be responsible for maintaining it in safe condition.

2. The owner of an approved container shall examine the container or have it examined in accordance with the procedure either prescribed or approved by the Contracting Party concerned, at intervals appropriate to operating conditions. The date (month and year) before which a new container shall undergo its first examination shall be marked on the Safety Approval Plate.

3. The date (month and year) before which the container shall be re-examined shall be clearly marked on the container on or as close as practicable to the Safety Approval Plate and in a manner acceptable to that Contracting Party which prescribed or approved the particular maintenance procedure involved.

4. Tiden mellan den dag då containern tillverkades och då den skall underkastas sin första översyn får ej överskrida fem år. Följande översyn av nya containrar och återkommande översyn av befintliga containrar skall ske med högst 24 månaders mellanrum. Vid all översyn skall avgöras om containern har brister som skulle kunna utgöra fara för människor.

5. I denna regel förstås med "vederbörande fördragsslutande part" den kontraktsslutande part på vars territorium ägaren har hemvist eller huvudkontor.

## KAPITEL 2

Regler om typgodkännande av nya containrar

Regel 3  
Godkännande av nya containrar

För godkännande för säkerhetsändamål enligt denna konvention skall alla nya containrar motsvara de krav som anges i Bilaga II.

4. The interval from the date of manufacture to the date of the first examination shall not exceed five years. Subsequent examination of new containers and re-examination of existing containers shall be at intervals of not more than 24 months. All examinations shall determine whether the container has any defects which could place any person in danger.

5. For the purpose of this Regulation "the Contracting Party concerned" is the Contracting Party of the territory in which the owner is domiciled or has his head office.

## CHAPTER II

REGULATIONS FOR APPROVAL OF NEW CONTAINERS BY DESIGN TYPE

Regulation 3  
Approval of New Containers

To qualify for approval for safety purposes under the present Convention all new containers shall comply with the requirements set out in Annex II.

**Regel 4**  
**Typgodkännande**

Då ansökan gjorts om godkännande av containrar skall myndigheten granska ritningar och medverka vid provning av en containerprototyp för att förvissa sig om att containrarna motsvarar de i Bilaga II angivna kraven. Om kraven uppfylls skall myndigheten skriftligen underrätta sökanden därom. Denna underrättelse ger tillverkaren rätt att anbringa säkerhetsgodkännandeskylten på varje container i typserien.

**Regel 5**  
**Bestämmelser om typgodkännande**

1. Om containrar skall tillverkas i typserie skall ansökan till myndighet om typgodkännande åtföljas av ritningar, en konstruktionsspecifikation av den containertyp som skall godkännas och andra uppgifter som myndigheten kan begära.

2. Sökanden skall ange de igenkänningstecken som tillverkaren kommer att tilldela den con-

**Regulation 4**  
**Design Type Approval**

In the case of containers for which an application for approval has been submitted, the Administration will examine designs and witness testing of a prototype container to ensure that the containers will conform with the requirements set out in Annex II. When satisfied, the Administration shall notify the applicant in writing that the container meets the requirements of the present Convention and this notification shall entitle the manufacturer to affix the Safety Approval Plate to every container of the design type series.

**Regulation 5**  
**Provisions for Approval by Design Type**

1. Where the containers are to be manufactured by design type series, application made to an Administration for approval by design type shall be accompanied by drawings, a design specification of the type of container to be approved and such other data as may be required by the Administration.

2. The applicant shall state the identification symbols which will be assigned by the manufacturer to

tainertyp som ansökningen om godkännande avser.

the type of container to which the application for approval relates.

3. Ansökningen skall också åtföljas av en försäkran av tillverkaren att han skall

3. The application shall also be accompanied by an assurance from the manufacturer that he will

a) ställa till myndighetens förfogande containrar av konstruktionstypen i fråga i den utsträckning myndigheten önskar granska dem,

(a) produce to the Administration such containers of the design type concerned as the Administration may wish to examine;

b) meddela myndigheten varje konstruktions- eller specifikationsändring och avvakta myndighetens godkännande innan han anbringar säkerhetsgodkännandeskylten på containern.

(b) advise the Administration of any change in the design or specification and await its approval before affixing the Safety Approval Plate to the container;

c) anbringa säkerhetsgodkännandeskylten på varje container i typserien och ej på andra containrar samt

(c) affix the Safety Approval Plate to each container in the design type series and to no others;

d) föra register över containrar tillverkade i enlighet med den godkända konstruktionstypen. Detta register skall åtminstone innehålla tillverkarens identifikationsnummer på containrarna, tidpunkterna för leverans av dessa samt namnen på och adresserna till de personer till vilka containrarna levereras.

(d) keep a record of containers manufactured to the approved design type. This record shall at least contain the manufacturer's identification numbers, dates of delivery and names and addresses of customers to whom the containers are delivered.

4. Godkännande får av myndigheten meddelas för containrar som tillverkats med avvikelse från en godkänd konstruktionstyp om myndigheten finner att avvikelsen ej erfordrar andra prov än dem typgodkännandet avser.

5. Myndigheten skall ej medge tillverkaren rätt att anbringa säkerhetsgodkännandeskyltar på grundval av typgodkännande om det ej är ådagalagt att tillverkaren har ett system för produktkontroll varigenom containrarnas överensstämmelse med den godkända prototypen säkerställs.

#### Regel 6

Granskning under tillverkningen

För att säkerställa att containrar i samma typserie tillverkas i enlighet med den godkända konstruktionen skall myndigheten när som helst under tillverkningen av typserien i fråga granska eller prova så många exemplar som den finner erforderligt.

4. Approval may be granted by the Administration to containers manufactured as modifications of an approved design type if the Administration is satisfied that the modification do not affect the validity of tests conducted in the course of design type approval.

5. The Administration shall not confer on a manufacturer authority to affix Safety Approval Plates on the basis of design type approval unless satisfied that the manufacturer has instituted internal production-control features to ensure that the containers produced will conform to the approved prototype.

#### Regulation 6

Examination during Production

In order to ensure that containers of the same design type series are manufactured to the approved design, the Administration shall examine or test as many units as it considers necessary, at any stage during production of the design type series concerned.

Regel 7

Underrättelse till myndigheten

Tillverkaren skall underrätta myndigheten innan han inleder tillverkning av varje ny serie containrar som tillverkas i enlighet med ett typgodkännande.

Regulation 7

Notification of Administration

The manufacturer shall notify the Administration prior to commencement of production of each new series of containers to be manufactured in accordance with an approved design type.

KAPITEL 3

Regler om godkännande av nya containrar var för sig

CHAPTER III

REGULATIONS FOR APPROVAL OF NEW CONTAINERS BY INDIVIDUAL APPROVAL

Regel 8

Godkännande av containrar var för sig

Regulation 8

Approval of Individual Containers

Godkännande av containrar var för sig får lämnas om myndigheten efter granskning och medverkan vid prov finner att containern motsvarar denna konventions krav. Myndigheten skall då skriftligen underrätta sökanden om godkännandet. Denna underrättelse ger sökanden rätt att anbringa säkerhetsgodkännandeskylten på containern.

Approval of individual containers may be granted where the Administration, after examination and witnessing of tests, is satisfied that the container meets the requirements of the present Convention; the Administration, when so satisfied, shall notify the applicant in writing of approval and this notification shall entitle him to affix the Safety Approval Plate to such container.

## KAPITEL 4

## CHAPTER IV

Regler om godkännande av befintliga containrar

REGULATIONS FOR APPROVAL OF EXISTING CONTAINERS

## Regel 9

## Regulation 9

Godkännande av befintliga containrar

Approval of Existing Containers

1. Om ägare av befintlig container inom fem år efter det att denna konvention trätt i kraft lämnar uppgifter enligt a) - f) nedan till en myndighet, skall myndigheten, efter undersökning, skriftligen underrätta ägaren om godkännande beviljas. I så fall får ägaren anbringa säkerhetsgodkännandeskylten på containern sedan den underkastats översyn enligt regel 2.

1. If, within 5 years from the date of entry into force of the present Convention, the owner of an existing container presents the following information to an Administration:

a) tid och plats för tillverkningen,

(a) date and place of manufacture;

b) tillverkarens igenkänningsnummer om detta är känt,

(b) manufacturer's identification number of the container if available;

c) högsta bruttovikt,

(c) maximum operating gross weight capability;

d) (i) bevisning att en container av typen i fråga har använts på ett säkert sätt vid sjö- och/eller landtransporter under minst två år, eller

(d) (i) evidence that a container of this type has been safely operated in maritime and/or inland transport for a period of at least two years, or

(ii) för myndigheten godtagbar bevisning att containern tillverkats i enlighet med en konstruktionstyp som provats och befunnits motsvara de tekniska bestämmelser som återfinns i Bilaga II, utom de tekniska bestämmelser som avser hållfasthetsprov för gavlar eller sidoväggar, eller

(ii) evidence to the satisfaction of the Administration that the container was manufactured to a design type which had been tested and found to comply with the technical conditions set out in Annex II, with the exception of those technical conditions relating to the endwall and side-wall strength tests, or

(iii) bevisning att containern tillverkats i enlighet med en standard som enligt myndighetens uppfattning är likvärdig med de tekniska bestämmelserna i Bilaga II utom såvitt dessa avser hållfasthetsprov för gavlar eller sidoväggar,

(iii) evidence that the container was constructed to standards which, in the opinion of the Administration, were equivalent to the technical conditions set out in Annex II, with the exception of those technical conditions relating to the end-wall and side-wall strength tests;

e) tillåten staplingsvikt för 1,8 g (kilo och pund) samt

(e) allowable stacking weight for 1,8 g (kilogrammes and lbs); and

f) sådana andra uppgifter som erfordras på säkerhetsgodkännandeskylten.

(f) such other data as required for the Safety Approval Plate, then the Administration, after investigation, shall notify the owner in writing whether approval is granted; and if so, this notification shall entitle the owner to affix the Safety Approval Plate after an examination of the container concerned has been carried out in accordance with Regulation 2.

2. Befintliga containrar, som ej kan godkännas enligt paragraf 1 i denna regel, får godkännas enligt bestämmelserna i Kapitel II eller III i denna bilaga. För sådana containrar gäller ej bestämmelserna i bilaga II om hållfasthetsprov avseende gavlar eller sidoväggar. Myndigheten får, om den finner att containrarna i fråga använts för sitt ändamål, medge undantag från skyldigheten att ställa ritningar till förfogande eller att låta containern undergå andra prov än de avser lyftförmåga och golvhållfasthet.

2. Existing containers which do not qualify for approval under paragraph 1 of this Regulation may be presented for approval under the provisions of Chapter II or Chapter III of this Annex. For such containers the requirements of Annex II relating to end-wall and/or side-wall strength tests shall not apply. The Administration may, if it is satisfied that the containers in question have been in service, waive such of the requirements in respect of presentation of drawings and testing, other than the lifting and floor-strength tests, as it may deem appropriate.

## BIHANG

Säkerhetsgodkännandeskylten skall utformas i enlighet med nedanstående bild. Den skall vara utförd i varaktigt, korrosionsbeständigt och brandsäkert material och får inte vara mindre än 200 x 100 mm. Orden CSC SAFETY APPROVAL (AGREMENT CSC AUX FINS DE LA SÉCURITÉ) skall ha en minsta höjd av 8 mm. Övriga bokstäver och siffror skall ha en minsta höjd av 5 mm. Bokstäver och siffror skall stansas, präglas eller på annat varaktigt och läsbart sätt anbringas på skyltens yta.

CSC SAFETY APPROVAL	
1 .....	[GB - L/749/2/775]
2 .....	DATE MANUFACTURED .....
3 .....	IDENTIFICATION No. ....
4 .....	MAXIMUM GROSS WEIGHT ..... kg - ..... lb
5 .....	ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1,8 g ..... kg - ..... lb
6 .....	RACKING TEST LOAD VALUE ..... kg - ..... lb
7 .....	
8 .....	
9 .....	

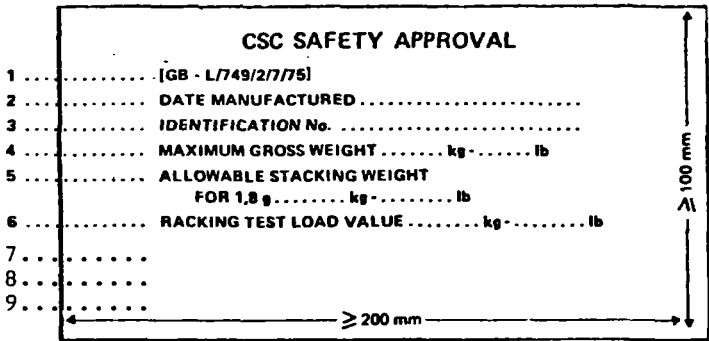
100 mm

≥ 200 mm

- 1) Land där containern godkänts och godkännandenummer såsom i exemplet på första raden.
- 2) Tillverkningsstid (månad och år).
- 3) Tillverkarens igenkänningsnummer på containern eller, i fråga om befintliga containrar för vilka detta nummer ej är känt, det av myndigheten tilldelade numret.
- 4) Högst bruttovikt (kg och lb).
- 5) Tillåten staplingsvikt (kg och lb) för 1,8 g.
- 6) Belastning (kg och lb) för provning av tvärstyvhet.
- 7) Gavlarnas hållfasthet. Anges på skylten endast om gavlarna är konstruerade att motstå en belastning som är större eller mindre än 0,4 gånger högsta tillåtna nyttolast, dvs. 0,4 P.
- 8) Sidoväggarnas hållfasthet. Anges på skylten endast om sidoväggarna är konstruerade att motstå en belastning som är större eller mindre än 0,6 gånger högsta tillåtna nyttolast, dvs. 0,6 P.
- 9) Tidpunkt för första översyn (månad och år) för nya containrar och tidpunkter för återkommande översyn (månad och år) om skylten används för detta ändamål.

APPENDIX

The Safety Approval Plate, conforming to the model reproduced below, shall take the form of a permanent, non-corrosive, fireproof, rectangular plate measuring not less than 200 by 100 mm. The words "CSC Safety Approval" of a minimum letter height of 8 mm and all other words and numbers of a minimum height of 5 mm shall be stamped into, embossed on or indicated on the surface in any other permanent and legible way.



1. Country of Approval and Approval Reference as given in the example on line 1. (The country of Approval should be indicated by means of the distinguishing sign used to indicated country of registration of motor vehicles in international road traffic).
2. Date (month and year) of manufacture.
3. Manufacturer's identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration.
4. Maximum Operating Gross Weight (kilogrammes and lbs.).
5. Allowable Stacking Weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs.).
6. Transverse Racking Test Load Value (kilogrammes and lbs.).
7. End Wall Strength to be indicated on plate only if end walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.4 times the maximum permissible payload i.e. 0.4 P.
8. Side Wall Strength to be indicated on plate only if the side walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, i.e. 0.6 P.
9. First maintenance examination date (month and year) for new containers and subsequent maintenance examination dates (month and year) if Plate used for this purpose.

När det gäller den svenska översättningen av konventionens bilaga II hänvisas till bilaga 1 till förordningen om säkra containrar.

ANNEX II

STRUCTURAL SAFETY REQUIREMENTS AND TESTS

Introduction

In setting the requirements of this Annex, it is implicit that in all phases of the operation of containers the forces as a result of motion, location, stacking and weight of the loaded container and external forces will not exceed the design strength of the container. In particular, the following assumptions have been made:

(a) the container will so be restrained that it is not subjected to forces in excess of those for which it has been designed;

(b) the container will have its cargo stowed in accordance with the recommended practices of the trade so that the cargo does not impose upon the container forces in excess of those for which it has been designed.

Construction

1. A container made from any suitable material which satisfactorily performs the following tests without sustaining any permanent deformation or abnormality which would render it incapable of being used for its designed purpose shall be considered safe.
2. The dimensions, positioning and associated tolerances of corner fittings shall be checked having regard to the lifting and securing systems in which they will function.
3. When containers are provided with special fittings for use only when such containers are empty, this restriction shall be marked on the container.

Test loads and test procedures

Where appropriate to the design of the container, the following test loads and test procedures shall be applied to all kinds of containers under test:

---

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES      TEST PROCEDURES

---

1. LIFTING

The container, having the prescribed INTERNAL LOADING, shall be lifted in such a way that no significant acceleration

---

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
----------------------------------	-----------------

---

forces are applied. After lifting, the container shall be suspended or supported for five minutes and then lowered to the ground.

## (A) LIFTING FROM CORNER FITTINGS

Internal loading:

(i) Lifting from top corner fittings:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 2R.

Containers greater than 3,000 mm (10 ft.) (nominal) in length shall have lifting forces applied vertically at all four top corner fittings.

Containers of 3,000 mm (10 ft.) (nominal) in length or less shall have lifting forces applied at all four top corner fittings, in such a way that the angle between each lifting device and the vertical shall be 30°

Externally applied forces:

(ii) Lifting from bottom corner fittings:

Such as to lift the combined weight of 2R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

Containers shall have lifting forces applied in such a manner that the lifting devices bear on the bottom corner fittings only. The lifting forces shall be applied at angles to the horizontal of:

30° for containers of length 12,000 mm (40 ft.) (nominal) or greater;

37° for containers of length 9,000 mm (30 ft.) (nominal) and up to but not including 12,000 mm (40 ft.) (nominal),

45° for containers of length 6,000 mm (20 ft.) (nominal) and up to but not including 9,000 mm (30 ft.) (nominal),

---

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

TEST PROCEDURES

---

60° for containers of less than 6,000 mm (20 ft.) (nominal).

(B) LIFTING BY ANY OTHER ADDITIONAL METHODS

Internal loading:

- (i) Lifting from fork lift pockets:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.25 R.

The container shall be placed on bars which are in the same horizontal plane, one bar centred within each fork lift pocket which is used for lifting the loaded container. The bars shall be of the same width as the forks intended to be used in the handling, and shall project into the fork pocket 75 per cent of the length of the fork pocket.

Externally applied forces:

Such as to lift the combined weight of 1.25 R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

- (ii) Lifting from grappler arm positions:

A uniformly distributed load such that the combined weight of containers and test load is equal to 1.25 R.

The container shall be placed on pads in the same horizontal plane, one under each grappler arm position. These pads shall be of the same sizes as the lifting area of the grappler arms intended to be used.

Externally applied forces:

Such as to lift the combined weight of 1.25 R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).

---

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

TEST PROCEDURES

---

(iii) Other Methods

Where containers are designed to be lifted in the loaded condition by any method not mentioned in (A) or (B) (i) and (ii) they shall also be tested with the INTERNAL LOADING AND EXTERNALLY APPLIED FORCES representative of the acceleration conditions appropriate to that method.

---

2. STACKING

---

1. For conditions of international transport where the maximum vertical acceleration forces vary significantly from 1.8 g and when the container is reliably and effectively limited to such conditions of transport, the stacking load may be varied by the appropriate ratio of acceleration forces.

2. On successful completion of this test the container may be rated for the allowable superimposed static stacking weight which should be indicated on the Safety Approval Plate against the heading "Allowable stacking weight for 1.8 g (kilogrammes and lbs)".

Internal loading:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.8 R.

The container, having the prescribed INTERNAL LOADING, shall be placed on four level pads which are in turn supported on a rigid horizontal surface, one under each bottom corner fitting or equivalent corner structure. The pads shall be centralized under the fittings and shall be of approximately the same plan dimensions as the fittings.

---

**TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES**
**TEST PROCEDURES**


---

Externally applied forces:

Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to  $1/4 \times 1.8 \times$  the allowable superimposed static stacking weight.

Each EXTERNALLY APPLIED FORCE shall be applied to each of the corner fittings through a corresponding test corner fitting or through a pad of the same plan dimensions. The test corner fitting or pad shall be offset with respect to the top corner fitting of the container by 25 mm (1 in.) laterally and 38 mm ( $1 \frac{1}{2}$  in.) longitudinally.

---

**3. CONCENTRATED LOADS (a) ON ROOF**


---

Internal loading:

None.

Externally applied forces:

A concentrated load of 300 kg (660 lb) uniformly distributed over an area of 600 x 300 mm (24 in. x 12 in.).

The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.

---

**3. CONCENTRATED LOADS (b) ON FLOOR**


---

Internal loading:

Two concentrated loads each of 2,730 kg (6,000 lb.) and each applied to the container floor through a contact area of 142 cm<sup>2</sup> (22 sq.in.).

The test should be made with the container resting on four level supports under its four bottom corners in such a manner that the base structure of the container is free to deflect.

A testing device loaded to a weight of 5,460 kilogrammes (12,000 lbs.) that is 2,730 kg (6,000 lbs.) on each of two surfaces having, when loaded,

---

TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

---

TEST PROCEDURES

---

a total contact area of 284 cm<sup>2</sup> (44 sq.in.) that is 142 cm<sup>2</sup> (22 sq.in.) on each surface, the surface width being 180 mm (7 in.) spaced 760 mm (30 in.) apart, centre to centre, should be manoeuvred over the entire floor area of the container.

Externally applied forces:

None.

---

4. TRANSVERSE RACKING

---

Internal loading:

None.

The container in tare condition shall be placed on four level supports one under each bottom corner and shall be restrained against lateral and vertical movement by means of anchor devices so arranged that the lateral restraint is provided only at the bottom corners diagonally opposite to those at which the forces are applied.

Externally applied forces:

Such as to rack the end structures of the container sideways. The forces shall be equal to those for which the container was designed.

The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied either separately or simultaneously to each of the top corner fittings on one side of the container in lines parallel both to the base and to the planes of the ends of the container. The forces shall be applied first towards and then away from the top corner fittings. In the case of containers in which each end is symmetrical about

---

**TEST LOADING AND APPLIED FORCES**
**TEST PROCEDURES**


---

its own vertical centreline, one side only need be tested, but both sides of containers with asymmetric ends shall be tested.

---

**5. LONGITUDINAL RESTRAINT (STATIC TEST)**


---

When designing and constructing containers, it must be borne in mind that containers, when carried by inland modes of transport may sustain accelerations of 2 g applied horizontally in a longitudinal direction.

**Internal loading:**

A uniformly distributed load, such that the combined weight of a container and test load is equal to the maximum operating gross weight or rating, R.

The container having the prescribed INTERNAL LOADING shall be restrained longitudinally by securing the two bottom corner fittings or equivalent corner structures at one end to suitable anchor points.

**Externally applied forces:**

Such as to subject each side of the container to longitudinal compressive and tensile forces of magnitude R, that is, a combined force of 2R on the base of the container as a whole.

The EXTERNALLY APPLIED FORCES shall be applied first towards and then away from the anchor points. Each side of the container shall be tested.

---

**6. END-WALLS**


---

The end-walls should be capable of withstanding a load of not less than 0.4 times the maximum permissible payload. If, however, the end-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.4 times the maximum permissible payload such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with Annex I, Regulation 1.

**Internal loading:**

Such as to subject the in-      The prescribed INTERNAL

---

**TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES**


---

**TEST PROCEDURES**


---

side of an end-wall to a uniformly distributed load of 0.4P or such other load for which the container may be designed.

LOADING shall be applied as follows: Both ends of a container shall be tested except where the ends are identical only one end need be tested. The end-walls of containers which do not have open sides or side doors may be tested separately or simultaneously.

The end-walls of containers which do have open sides or side doors should be tested separately. When the ends are tested separately the reactions to the forces applied to the end-wall shall be confined to the base structure of the container.

Externally applied forces:

None.

---

**7. SIDE-WALLS**


---

The side-walls should be capable of withstanding a load of not less than 0.6 times the maximum permissible payload. If, however, the side-walls are designed to withstand a load of less or greater than 0.6 times the maximum permissible payload, such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with Annex I, Regulation 1.

Internal loading:

Such as to subject the inside of a side-wall to a uniformly distributed load of 0.6P or such other load for which the container may be designed.

The prescribed INTERNAL LOADING shall be applied as follows: Both sides of a container shall be tested except where the sides are identical only one side need be tested. Side-walls shall be tested separately and the reactions to the internal loading shall be confined to the corner fittings or equiva-

---

TEST LOADINGS AND APPLIED  
FORCES

TEST PROCEDURES

---

lent corner structures. Open topped containers shall be tested in the condition in which they are designed to be operated, for example, with removable top members in position.

Externally applied forces:

None.

---

## Sammanställning av remissyttrandena

### 1 Allmänt

Utredningens förslag har fått ett övervägande positivt mottagande under remissbehandlingen. Ingen remissinstans motsätter sig en svensk anslutning till konventionen. Flera instanser framhåller uttryckligen vikten av en snar anslutning. *Produktkontrollnämnden* har dock ansett att ett eventuellt beslut i anledning av utredningsförslagen bör anstå i avvaktan på resultatet av det arbete som bedrivs av utredningen (K 1979: 01) om transport av farligt gods.

Remissinstanserna har också överlag tillstyrkt att den lagstiftning som utredningen har föreslagit genomförs. Ett fåtal remissinstanser har lagt vissa synpunkter på utformningen av lagstiftningen. Dessa synpunkter är emellertid huvudsakligen av redaktionell natur och synes ha framförts mera i förtydligande syfte än som kritik.

### 2 Godkännande av containrar

När det gäller godkännande av containrar är det främst frågan om vilket organ, som skall svara för provning och godkännande, som har tilldragit sig remissinstansernas intresse. Det övervägande antalet instanser har biträtt utredningens förslag att provningen för godkännande bör utföras vid riksprovplats. *Statens provningsanstalt* anför bl. a. att en sådan ordning ligger helt i linje med riksdagens principbeslut om officiell provning.

*Sveriges redareförening* påpekar att containrar beställs enligt normer som överstiger de som ställs upp i konventionen och att dessa normer även omfattar annat än rena säkerhetskrav. Riksprovplatsen måste således vara beredd att utföra en fullständig produktkontroll för ägaren eller tillverkaren, något som nu ombesörjs av de internationella klassificeringssällskapen. Det är dessutom nödvändigt att denna service tillhandahålls till samma pris som av klassificeringsanstalterna, då svenska tillverkare annars tvingas söka godkännande i annan konventionsstat.

*Sveriges stuvareförbund* pekar på att lagen (1974: 896) om riksprovplatser m. m. kommit till för att ge ett organ ensamt ansvar för officiell provning av objekt beträffande vilka flera myndigheter tilläts utfärda föreskrifter. I detta fall anger konventionen utförligt de krav som ställs på en godkänd container och förbjuder dessutom nationella föreskrifter om ytterligare konstruktionsmässiga krav eller provning. Förbundet anser med anledning av detta, att det finns särskilda skäl att medge avsteg från lagen och att Sverige bör överlåta provningsverksamheten till de internationella klassificeringssällskapen. Liknande synpunkter framförs av *Svenska åkeriförbundet*.

Med hänvisning till containerhanteringens internationella karaktär borde det enligt *Det Norske Veritas* vara möjligt att bemyndiga ett klassificeringssällskap, t.ex. *Det Norske Veritas*, att utföra kontroll av containrar i Sverige. Som jämförelse anför att sjöfartsverket i stor utsträckning har delegerat kontrollen av fartyg till klassificeringssällskapet, men att verket

alltjämt har full insyn i kontrollverksamheten. Det Norske Veritas förklarar sig beredd att förlägga eventuell provningsverksamhet av svenska containrar till Sverige för att på så sätt möjliggöra en effektiv tillsyn av verksamheten.

*Näringslivets trafikdelegation* understryker angelägenheten av att den nya provningsverksamheten utformas så att provning av nya och befintliga containrar sker smidigt och till minsta möjliga kostnader för containerägarna. Liknande synpunkter framförs av *Sveriges speditörförbund*.

### 3 Underhåll och egenkontroll

Endast *Svenska hamnarbetareförbundet* har invändningar mot det föreslagna systemet med underhåll och egenkontroll av containrar. Förbundet anser inte att bestämmelser om egenkontroll i någon högre grad påverkar säkerheten vid hantering av containrar.

Ett par remissinstanser har tagit upp frågan om egenkontrollens utformning.

*Transportforskningskommissionen* delar utredningens uppfattning att egenkontrollen bör ha samma principiella innehåll i alla anslutna länder. Kommissionen framhåller att det därför är otillräckligt att i en förordningstext eller med några allmänna ord föreskriva förfaringsättet vid egenkontroll. Kommissionen har översatt och publicerat den andra upplagan av IICL:s *Guide for Container Equipment*. Skriften har enligt kommissionen blivit allmänt vedertagen som vägledande vid egenkontroll av containrar i andra länder och bör därför vara lämplig i sammanhanget. Denna uppfattning delas av *Sjöassuradörernas förening*.

*Svenska hamnförbundet* sätter ett frågetecken för utredningens förslag beträffande vem som skall avgöra vilka personer som kan anses vara kompetenta att utföra egenkontroll. Förbundet föreslår att containerägarna under en prövotid av fem år skall ha skyldighet att till tillsynsmyndigheten anmäla vilka besiktningsmän man avser att anlita. Tillsynsmyndigheten ges härigenom möjlighet att ingripa i de fall reglerna om egenkontroll inte efterlevs.

### 4 Myndighetskontrollen

Remissinstanserna har lämnat utredningens förslag om utförandet av kontrollen och behandlingen av containrar som inte uppfyller konventionens krav utan erinran.

Utredningens förslag att tullmyndigheterna skall svara för kontrollen av containrar som kommer in i landet har också lämnats utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser. Endast ett fåtal instanser har kommenterat förslaget.

*Generaltullstyrelsen* motsätter sig utredningens förslag rörande kontrollmyndighet. Enligt styrelsen är det inte korrekt att som utredningen gör säga, att säkerhetskontroll av containrar kan ingå som ett naturligt led i tullverkets kontrollverksamhet. Man pekar i detta sammanhang på att t. ex. containrar som införs och utförs på järnväg kontrolleras av järnvägsföretaget för tullverkets räkning och att inte heller sådana containrar som töms på första tullupplag vid gränsen i regel kontrolleras av tullverket.

Även containrar vars last utan föregående lossning anmäls till hemtagning eller förtullning blir sällan föremål för kontroll vid gränsen.

Styrelsen konstaterar att det från vissa synpunkter kan vara ändamålsenligt att lägga en eventuell obligatorisk gränskontroll av containrar på tullverket. Dock hävdar styrelsen att det från resurssynpunkt torde vara oralistiskt med kontroll annat än stickprovsvis och ifrågasätter om man inte lämpligen bör utforma denna enligt de principer i arbetsmiljölagen som gäller för maskiner, redskap etc. Arbetsmiljölagen torde enligt styrelsen vara tillämplig på all containerhantering till lands, och genom att lägga kontrollfunktionen på arbetarskyddsstyrelsen/yrkesinspektionen minskar risken för kompetensvister och de tveksamheter i fråga om ansvarsfördelning som lätt kan uppstå i det fall kontrollbefogenheterna sprids på flera organ. Slutligen framhåller styrelsen att för den händelse tullverkets medverkan anses nödvändig, kräver detta resurstillskott motsvarande den ökade arbetsbelastningen. Marginaler för nya arbetsuppgifter inom verksamheten utan motsvarande kompensation saknas.

*Sjöassuradörernas förening* ställer sig också tvekan till tullverkets möjligheter att – med de personalresurser som f. n. finns – kontrollera om containrar är försedda med giltig godkännandeskylt och inte utgör risk för säkerheten. Mot bakgrund härav föreslår föreningen att tullverket samarbetar med de kontrollstationer för containrar som finns vid de större godsterminalerna i landet vilket bör bidra till en effektivare kontrollverksamhet.

## 5 Övriga frågor

### 5.1 Lagstiftningens tillämpningsområde

Frågan om lagstiftningens tillämpningsområde har föranlett kommentarer från ett fåtal remissinstanser.

*Trafiksäkerhetsverket* anser att konventionen även medger att transittrafik innefattas i begreppet internationell trafik. En motsvarande utvidgning av lagen skulle enligt verket förbättra kontrollmöjligheterna. Dessutom skulle svårigheter vid gränsstationerna undvikas när det gäller att bedöma vilka containrar som skall kontrolleras. Liknande synpunkter har förts fram av *Svenska åkeriförbundet*. Också *generaltullstyrelsen* och *statens vägverk* anser att lagstiftningen bör omfatta containrar som transporteras från en plats utom riket genom Sverige till en annan plats utom riket.

*Transportforskningskommissionen* framhåller att konventionens syfte är lika viktigt att uppnå vad avser sådana containrar som endast transporteras inom landet. Kommissionen föreslår därför att man undersöker möjligheterna att låta lagen omfatta även sådana containrar. Även *statens vägverk* anser det vara önskvärt att lagstiftningen görs tillämplig även på containrar som inte används i internationell trafik.

### 5.2 Ägarens ansvar för containerns skick

Endast *Sveriges speditörförbund* har kommenterat vad utredningen har anfört om ägarens ansvar för en containers skick och möjligheterna att överlåta detta ansvar. Förbundet ifrågasätter om det är lämpligt att tillåta ägaren av en container att genom skriftligt avtal överlåta sina skyldigheter

på den som i ägarens ställe har rätt att förfoga över containern. Förbundet är kritiskt mot att en sådan rätt lagfästs. Detta medför i praktiken att kostnader för försäkring av containern uppkommer både hos ägaren och förhyraren. Dessutom torde det enligt förbundet vara praktiskt omöjligt att föra över ansvaret för containerns skick och utförandet av vissa kontrollåtgärder på den som endast hyr en container för kortare tid.

### 5.3 Transporter av farligt gods

Utredningens överväganden rörande containertransporter av farligt gods har kommenterats endast av *statens naturvårdsverk* och *produktkontrollnämnden*. Dessa instanser fäster uppmärksamheten på de särskilda bestämmelser som gäller för containrar för farligt gods enligt bl. a. IMDG, RID och ADR. Verket och nämnden föreslår därför att containrar som är avsedda för farligt gods inte får förses med CSC- skylt.

Motivet för detta anges vara att undvika missförstånd om vilka containrar som är godkända för farligt gods. Dessa containrar är godkända, besiktigade och märkta för de ämnen som får transporteras i resp. container och därför underkastade strängare krav än som gäller vid annan godstrafik. Dessutom uppnår man enligt de nämnda remissinstanserna förmodligen den effekten att avsaknaden av CSC-märkning ytterligare skärper uppmärksamheten på att det rör sig om container för farligt gods.

### 5.4 Sanktioner

Utredningens överväganden i sanktionsfrågan har lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. RÅ har uttryckligen förklarat att några särskilda straffbestämmelser inte behövs i den föreslagna regleringen. Bestämmelserna i 3 kap. 7, 8 och 9 §§ brottsbalken kan bli tillämpliga om oaktsamheten består i att en container varit i osäkert skick. I fråga om brukandeförbud som meddelas enligt den föreslagna lagen anser RÅ att en överträdelse härav torde vara straffbar enligt 17 kap. 13 § brottsbalken.

### 5.5 Tillsynsmyndighet

Utredningens förslag att sjöfartsverket bör ha hand om tillsynen över efterlevnaden av säkerhetskonventionens föreskrifter har mötts med kritik endast från *Svenska hamnförbundet*. Förbundet konstaterar att containrarnas säkerhetsrisker främst är knutna till hanteringen vid lossning och lastning eller förflyttning, stapling och rangering inom containerterminaler. Säkerhetsfrågor av denna typ hör enligt förbundet hemma under arbetarskyddsstyrelsens ansvarsområde och förbundet föreslår därför att denna myndighet utses till tillsynsmyndighet.