

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till containerlag samt om godkännande av vissa bestämmelser i den internationella konventionen om säkra containrar**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att en containerlag skall stiftas. Genom den föreslagna lagen bringas Finlands nationella lagstiftning i överensstämmelse med bestämmelserna i konventionen om säkra containrar, vilken ingicks i Genève den 2 december 1972. Den som äger en container skall ansvara för att containern hålls i säkert skick när den används i internationell trafik. En container är säker när konstruktionens hållfasthet och utrustningarna uppfyller konventionens krav på hållbarhet. Avsikten är att skapa ett system för godkännande och övervakning av containrar för att man skall kunna konstatera att containrarna är i säkert skick och säkerställa att de bibehålls i säkert skick. Ett av säkerhetsteknikcentralen godkänt besiktningsorgan skall godkänna containrar för ibruktagande.

I propositionen föreslås dessutom att riksdagen godkänner den internationella konventionen om säkra containrar. Konventionen har trätt i kraft internationellt den 6 september 1977. Avsikten är att de dokument som hänför sig till godkännandet av konventionen skall deponeras hos konventionens depositarie så snart som möjligt efter det att Finlands nationella lagstiftning har bringats i överensstämmelse med konventionen och efter det att riksdagen har godkänt den. För en stat som deponerat sitt godkännandeinstrument efter konventionens internationella ikraftträdande träder konventionen i kraft tolv månader från deponeringsdagen.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

## I N N E H Å L L

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
ALLMÄN MOTIVERING .....	3
<b>1. Nuläge</b> .....	3
<b>2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen</b> .....	3
2.1. Mål och medel .....	3
2.2. De viktigaste förslagen .....	4
Förslaget till containerlag .....	4
Godkännande av den internationella konventionen om säkra containrar .....	4
<b>3. Propositionens verkningar</b> .....	5
3.1. Ekonomiska verkningar .....	5
3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal .....	5
3.3. Miljökonsekvenser .....	5
3.4. Verkningar i fråga om olika medborgargrupperns ställning .....	5
<b>4. Beredningen av propositionen</b> .....	5
4.1. Beredningsskeden .....	5
4.2. Remissutlåtanden .....	6
DETALJMOTIVERING .....	6
<b>1. Lagförslaget</b> .....	6
<b>2. Innehållet i konventionen</b> .....	13
<b>3. Närmare bestämmelser</b> .....	18
<b>4. Ikraftträdande</b> .....	18
<b>5. Nödvändigheten av riksdagens samtycke till godkännandet av konventionen</b> .....	18
LAGFÖRSLAG .....	19
Containerlag .....	19
BILAGOR .....	23
Containerförordning .....	23
Internationella konventionen om säkra containrar .....	26

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

Under de senaste decennierna har det i den internationella godstrafiken förekommit en kraftig strävan att för snabba trafiken och underlätta godshandlingen. Man har därför försökt förenhetliga godstransportordeningarna. Användningen av containrar har ökat betydligt i den internationella godstrafiken. Den ständigt tilltagande containertrafiken ökar också riskerna för olyckor i samband med användningen av containrar.

Efter mitten av 1960-talet påvisades i många stater ett behov av att utfärda bestämmelser om containrar, speciellt i fråga om kraven på hållfasthet och säkerhet. För att undvika en situation där olika stater tillämpar varierande nationella bestämmelser om containrar och deras säkerhet beslöt Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organisation, IMO), som lyder under Förenta Nationerna, att i samarbete med ekonomiska kommissionen för Europa (ECE) börja bereda en internationell konvention om containrar. En orsak till att beredningen inleddes var också att om olika stater tillämpade olikartade bestämmelser på containrar skulle bestämmelserna ha kunnat bli ett handelshinder.

Som ett resultat av IMO:s och ECE:s beredning godkändes två konventioner vid en diplomatkonferens i Genève den 2 december 1972: internationella konventionen om säkra containrar (International Convention for Safe Containers, CSC), nedan konventionen, och internationella tullkonventionen om containrar (Customs Convention on Containers).

I Finland finns ingen gällande lag som kunde ha legat till grund för ett allmänt genomförande av ett förfarande för godkännande av containrar för ibruktagande eller för tillsyn över deras säkerhet. I lagstiftningen ingår däremot vissa särskilda bestämmelser om användning och godkännande av containrar.

I tullkonventionen om internationell transport av gods upptaget i TIR-carnet, TIR-konventionen, (FördrS 41/1978), som för Finlands del trädde i kraft den 27 augusti 1978, bestäms att för att TIR-konventionen

skall kunna tillämpas måste containrarna uppfylla bestämmelserna i den konvention om säkra containrar som nämns i artikel 13.

Enligt de bestämmelser som utfärdats med stöd av lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) liksom enligt rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på väg (94/55/EG, ändr. 96/86/EG; ADR-ramdirektivet) samt rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg (96/49/EG, ändr. 96/87/EG; RID-ramdirektivet) skall tankcontainrar och containrar som transporterar farligt gods på väg och järnväg uppfylla de krav som uppställs i konventionen eller motsvarande bestämmelser av den internationella järnvägsorganisationen UIC. Detta gäller transporter i Finland och i alla länder inom EU. Samma krav gällande internationella transporter av farligt gods på väg och järnväg ingår också i den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR, FördrS 23/1979) och i RID-bestämmelserna för farliga ämnen i bilaga B (CIM) till konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF, FördrS 4—5/1985).

I 12 § 2 mom. förordningen om transport av farliga ämnen på fartyg (357/1980) sägs att när närmare bestämmelser utfärdas om transport av farliga ämnen skall IMO:s bestämmelser om transport av farliga ämnen följas, om inte särskilda skäl till avvikelse föreligger. Bestämmelserna innehåller föreskrifter om märkning och hantering av containrar när sådana farliga ämnen som avses i bestämmelserna transporteras i containrarna.

### 2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

#### 2.1. Mål och medel

Konventionen syftar i första hand till att trygga människoliv vid hantering och befordran av containrar. Konventionen syftar till att bestämma om containrars konstruktion så, att en viss säkerhetsnivå säkerställs för de personer som hanterar containrarna, för

fartyg och fordon jämte personalen och för innehållet i containrarna vid normal hantering, förankring, befordran och stapling.

Konventionen syftar dessutom till att med hjälp av enhetliga säkerhetsbestämmelser underlätta internationell befordran med containrar.

Konventionen trädde i kraft internationellt den 6 september 1977. Efter att de övergångstider som ingår i konventionen och som gäller s.k. befintliga containrar byggda innan konventionen trädde i kraft löpte ut den 1 januari 1985 har en reglering gällt från ingången av 1985 enligt vilken sådana containrar som används i internationell trafik skall godkännas enligt bestämmelserna i konventionen. Containrarna skall dessutom förses med en säkerhetsskylt i enlighet med konventionen (i konventionen säkerhetsgodkännandeskylt).

Så gott som samtliga betydande industristater har tillträtt konventionen som fördragsslutande parter. Finland är för närvarande t.ex. den enda medlemsstaten i Europeiska unionen som inte är fördragsslutande part i konventionen.

I praktiken har finländska företag kunnat låta sina containrar godkännas utomlands, men om konventionen godkänns, kan godkännande av containrar ordnas även i Finland. Godkännandet av konventionen och utfärdandet av bestämmelser som hänför sig till den möjliggör också en effektiv övervakning av sådana containrar som anländer till eller avgår från Finland.

Genom att Finland tillträder konventionen som fördragsslutande part kan man också undvika att Finland blir en återanvändningscentral för containrar som tagits ur bruk i andra stater. Enligt en uppskattning når eller lämnar mer än 1 000 sådana containrar Finland årligen, och tendensen förefaller vara stigande. Användningen av dessa containrar är förknippad med avsevärda säkerhetsrisker.

## 2.2. De viktigaste förslagen

### Förslaget till containerlag

Eftersom containertransporterna är markant internationella är det ändamålsenligt att den interna lagstiftningen i Finland bringas i överensstämmelse med konventionen. Detta stöds även av den ständigt tilltagande containertrafiken. På så sätt säkerställs att containrar från Finland kan transporteras i interna-

tionell trafik utan risk för att stoppas i sådana stater som är fördragsslutande parter.

Principen i lagförslaget är att när en container används i internationell trafik skall den uppfylla konventionens krav och att den som äger en container är skyldig att se till att containern hålls i säkert skick. Avsikten är att införa ett särskilt system för godkännande av containrar, där säkerheten hos containrar som skall tas i bruk undersöks utgående från ritningar, beräkningar och prov. Avsikten är containrarnas skick under användningen skall ombesörjas genom säkerhetsbesiktningar som containerägaren låter utföra och genom övervakning från myndigheternas sida. Godkännandet av containrar för ibruktagande och säkerhetsbesiktningar av containrar som tagits i bruk skall skötas av ett av säkerhetsteknikcentralen godkänt besiktningsorgan så som bestäms närmare genom förordning.

En giltig säkerhetsskylt i enlighet med konventionen skall fästas och finnas på containrarna. Om en container inte längre uppfyller kraven i konventionen, skall ägaren avlägsna säkerhetsskylten. Enligt konventionen skall övervakningen av containrar i drift inskränkas till att man i första hand fastslår att de är försedda med en säkerhetsskylt och att den tidsfrist som gäller säkerhetsbesiktningen inte har överskridits. Myndigheterna skall utöva tillsynen främst vid riksgränserna. Tillsynen syftar till att säkerställa att sådana containrar som inte uppfyller bestämmelserna i lagen eller konventionen inte förs in i eller ut ur Finland.

Godkännande av den internationella konventionen om säkra containrar

Förslaget till containerlag grundar sig på den internationella konventionen om säkra containrar, som Finland undertecknade den 20 december 1973. I propositionen föreslås också att riksdagen godkänner konventionen. Avsikten är att Finland skall godkänna konventionen genom att deponera sitt godkännandeinstrument hos IMO:s generalsekretäre så snart som möjligt efter det att riksdagen har godkänt konventionen och när Finlands nationella lagstiftning genom containerlagen har bringats i överensstämmelse med konventionen.

I artikel VIII punkt 2 i konventionen sägs att för varje stat som deponerat sitt godkännandeinstrument efter konventionens interna-

tionella ikraftträdande träder konventionen i kraft tolv månader från deponeringsdagen.

Konventionen och dess bilagor har ändrats fyra gånger efter det att den trädde i kraft internationellt. Genom ett beslut av IMO:s sjösäkerhetskommitté har 1981 års ändringar i konventionens bilagor trätt i kraft den 1 december 1991, 1983 års ändringar har trätt i kraft den 1 januari 1984 och 1991 års ändringar den 1 januari 1993. Den ändring av konventionen och dess bilagor som gjordes enligt ett beslut av IMO:s generalkonferens 1993 har ännu inte trätt i kraft.

Enligt artikel VIII punkt 3 i konventionen skall varje stat som blir part i konventionen sedan en ändring i den trätt i kraft betraktas som fördragsslutande part i den ändrade konventionen, om staten inte anger något annat när den tillträder konventionen som fördragsslutande part.

Avsikten är att Finland skall godkänna konventionen sådan den lyder efter de ändringar som redan har trätt i kraft. I den fördragstext som bifogas propositionen ingår de ändringar som trätt i kraft.

### 3. Propositionens verkningar

#### 3.1. Ekonomiska verkningar

Den föreslagna lagen har inga nämnvärda verkningar på statshushållningen.

I lagen föreslås säkerhetsteknikcentralen få i uppgift att godkänna besiktningsorganen. Detta leder förmodligen inte till något behov av tilläggsresurser, eftersom säkerhetsteknikcentralen inte förväntas få någon större mängd ansökningar om godkännande för behandling.

För godkännande av besiktningsorgan skall säkerhetsteknikcentralen uppbära en avgift i enlighet med de grunder som anges i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Hittills har containrar som skall användas i internationell trafik godkänts och besiktats utomlands. Lagens ikraftträdande medför inga betydande förändringar i fråga om de kostnader som föranletts av detta. Om Finland tillträder konventionen, blir det dock möjligt för containertillverkare att låta containrarna godkännas i hemlandet. Dessutom kan de som äger, hyr eller annars innehar containrar också låta containrarna besiktas eller låta besiktningsystemet godkännas i hemlandet.

#### 3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Godkännandet av den föreslagna lagen förutsätter inte att det inrättas nya tjänster. I Finland skall containrar godkännas av vederbörande tjänstemän eller anställda vid ett besiktningsorgan som godkänts av säkerhetsteknikcentralen.

Containrarnas skick skall i regel granskas genom stickprov då containrarna anländer till eller lämnar landet. Granskningarna skall utföras av sjöfartsverket, tull-, gränsbevaknings-, polis- och arbetarskyddsmyndigheterna samt Banförvaltningscentralen. Denna granskningsverksamhet förutsätter inte att några nya tjänster inrättas.

#### 3.3. Miljökonsekvenser

Syftet med den föreslagna lagen är att säkerställa att de containrar som används vid transporter är i gott skick, vilket minskar den fara för miljön som användningen eventuellt medför.

Med stöd av den föreslagna lagen kan den som äger en container eller den till vilken ägaren har överfört sin ombesörjningsskyldighet förpliktas att flytta en container, om den såsom en uppenbar risk för säkerheten har tagits ur bruk och den medför fara för säkerheten eller förorsakar skador på miljön. Bestämmelsen är av särskild betydelse för miljöskyddet i sådana fall då en container som tagits ur bruk eller övergetts av ägaren innehåller farliga ämnen. Till denna del har den föreslagna lagen en positiv inverkan på miljöskyddet och landskapsvården.

#### 3.4. Verkningar i fråga om olika medborgargrupperns ställning

Syftet med den föreslagna lagen är att säkerställa en hög säkerhetsnivå när containrar hanteras, upplagras och transporteras. Den föreslagna lagen förbättrar på så sätt arbetarskyddet för de personalgrupper som hanterar containrar i sitt arbete.

### 4. Beredningen av propositionen

#### 4.1. Beredningsskeden

Propositionen baserar sig på ett utkast som beretts som tjänsteuppdrag vid trafikministeriet.

Riksdagen behandlade en proposition gällande ärendet 1982 (RP 38/1982 rd). Propositionen förföll dock därför att den inte hann slutbehandlas. Den innehöll också lagtekniska brister. Nu när containertrafiken har ökat kraftigt i Finland under de senaste åren har det på nytt blivit aktuellt att avlåta en proposition till riksdagen. Om Finland inte tillträder konventionen, kan följden dessutom bli att vårt land blir ett mottagarland för containrar som är i dåligt skick.

#### 4.2. Remissutlåtanden

Trafikministeriet har begärt utlåtanden om propositionsutkastet av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, handels- och industriministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, miljöministeriet, sjöfartsverket, Banförvaltningscentralen, tull-

verket, säkerhetsteknikcentralen, Statsjärnvägarna, Finlands Rederiförening r.f., Ålands Redarförening, Utrikesfartens Småtonnageförening rf, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto r.y., Suomen Laivanpäälystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund r.y., Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund r.y., Suomen Merimies-Unioni - Finlands Sjömans-Union r.y., Finlands Lastbilsförbund rf, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto - Industrins och Arbetsgivarnas Centralförbund ry, Finlands Stuvareförbund, Finlands Hamnförbund rf och Centralhandelskammaren.

I utlåtandena har man överlag ansett att propositionen är viktig och värd att understödas samt nödvändig bl.a. för att arbetarskyddet skall förbättras. Ställningstagandena i utlåtandena har beaktats vid den fortsatta beredningen.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslaget

1 § *Tillämpningsområde.* I paragrafen anges lagens tillämpningsområde. Lagen skall tillämpas på containrar som används i internationell trafik. Lagens tillämpningsområde överensstämmer med konventionens tillämpningsområde.

Begreppet container definieras i 2 § i lagförslaget. Med container avses en transportanordning av ett visst slag. Containrar som har konstruerats särskilt för lufttransport faller utanför lagens tillämpningsområde. Lagförslaget gäller således alla andra slag av containrar, t.ex. sådana som har tillverkats särskilt för transport av farliga ämnen. I lagförslaget görs ingen skillnad mellan containrar på basis av om de transporteras tomma eller lastade.

Den föreslagna lagen skall tillämpas på containrar som används i internationell trafik. Enligt 2 § 1 mom. 1 punkten avses med internationell trafik transporter till Finland och transporter från Finland till utlandet eller transporter genom finskt territorium. Containertransporter inom Finlands gränser skall inte omfattas av lagens tillämpningsområde. Till denna del överensstämmer lagförslaget med konventionen, som också till-

lämpas enbart på internationella transporter. Om en container som inte är säker används i trafik inom Finland, kan myndigheterna ingripa bl.a. med stöd av bestämmelserna i lagen om skydd i arbete (299/1958).

Containrar som används för transport av farliga ämnen skall dock också vid transport på väg och järnväg inom Finland överensstämma med bestämmelserna i lagen om transport av farliga ämnen eller motsvarande UIC-bestämmelser.

Eftersom säkerhetsriskerna i samband med containrar i praktiken uppträder när containrar lossas eller lastas i hamnar, har lagens tillämpningsområde utsträckts även till transitotrafiken (s.k. transitotransporter). Med transitotransport avses transport där både avsändningsorten och bestämmelseorten är belägna i en annan stat än Finland.

2 § *Definitioner.* I paragrafen definieras vissa begrepp som används i lagen. I 1 mom. 1 punkten definieras internationell trafik och i 2 punkten definieras konventionen.

Ordet container är ett lånord från engelskan. En container har tillverkats speciellt för snabb förflyttning vid befördran med olika transportanordningar utan omlastning av godset. För sådana containrar använder

engelskan uttrycket "freight container". Containrarna tillverkas vanligen av stål, aluminium eller faner. En container hanteras så, att den lyfts med ett grepp i hörnbeslagen. Hörnbeslagen kan användas för att fästa containern vid transportunderlaget. Containrarna uppkom ursprungligen enkom för att underlätta styckegodstrafiken. Sedermera har flera olika containertyper utvecklats beroende på det gods som skall transporteras. Bland containrar som tillverkats för specialändamål kan nämnas t.ex. kylcontainrar samt containrar för transport av vätskor och gaser.

Definitionen av begreppet container i 1 mom. 3 punkten motsvarar i sak den definition som ingår i konventionen.

Enligt konventionen omfattar begreppet container inte fordon eller förpackningar, men däremot containrar som fraktas på lastbilschassin. Som container betraktas enligt konventionen också ett lastplan, om ytan är minst 14 m<sup>2</sup> och om lastplanet är försett med hörnbeslag. Också definitionen i den föreslagna 2 § skall tolkas på detta sätt.

IMDG-koden för transport av farliga ämnen på fartyg, vilken har antagits inom IMO, definierar container som en transportanordning som är tillräckligt hållbar för att medge upprepad användning, särskilt konstruerad för att underlätta godsbefordran med anlitan- de av ett eller flera transportsätt utan omlastning och konstruerad för att kunna säkras och hanteras lätt samt försedd med anordningar som lämpar sig för detta ändamål.

3 § *Godkännande av containrar.* För att en container skall kunna användas i internationell trafik krävs att den har godkänts. För att en container skall kunna godkännas för att tas i bruk (godkännande för ibruktagande) måste den i fråga om konstruktionens hållfasthet och utrustningarna uppfylla kraven i prov som utförs i enlighet med konventionen. Godkännande för ibruktagande kan sökas antingen för en containertyp eller för en enskild container. Avsikten är att närmare bestämmelser om godkännandeförfarandet och förutsättningarna för godkännandet skall utfärdas genom författningar på lägre nivå.

Ett godkännande för ibruktagande påverkar inte ägarens ansvar för att containern är i säkert skick.

Enligt konventionen kan en container godkännas och besiktas också av en annan fördragsslutande part. Ett godkännande som

beviljats av en fördragsslutande part skall erkännas av den andra fördragsslutande parten. Denna princip om ömsesidigt godkännande utgör en av grundprinciperna i konventionen. I paragrafens 2 mom. föreskrivs därför också att en säkerhetsskylt som getts av en annan fördragsslutande part i konventionen är likvärdig med en skylt som getts av en finsk myndighet. Bestämmelsen syftar till att undvika överlappningar när containrar godkänns. Bestämmelsen främjar smidigheten i internationella transporter.

4 § *Säkerhetsskylt.* En godkänd container skall vara försedd med en giltig säkerhetsskylt i enlighet med konventionen. Både i samband med godkännande för ibruktagande och i samband med säkerhetsbesiktningen skall behövliga anteckningar om när containern senast skall besiktas följande gång införas på skylten. Med giltig säkerhetsskylt avses att den tidpunkt för ny besiktning som anges på skylten inte har överskridits. Bestämmelsen syftar till att göra det möjligt att övervaka containrar.

Säkerhetsskylten är en nödvändig men inte tillräcklig förutsättning för att en container skall kunna användas. Säkerhetsskylten påverkar inte ägarens ombesörjningsskyldighet. Ägaren ansvarar för att containern är säker oberoende av säkerhetsskylten. Om det konstateras att containern medför fara, kan myndigheterna vidta åtgärder oberoende av om containern är försedd med en giltig skylt eller inte. Avsikten är att genom förordning utfärda närmare bestämmelser om skyltens storlek, fästandet av den på containern och de anteckningar som skall göras på den.

5 § *Containerägarens ombesörjningsskyldighet.* Enligt konventionen är containerägaren alltid skyldig att se till att containern hålls i säkert skick. I konventionen definieras också hurdana besiktningar (i konventionen översyn eller inspektioner) ägaren skall utföra eller låta utföra. Det exakta innehållet i besiktningsskyldigheten bestäms enligt lagstiftningen i den stat där vederbörande fördragsslutande part har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftställe.

Bestämmelser om ägarens allmänna ansvar att ombesörja att containern är i säkert skick föreslås i 5 § 1 mom. Skyldigheten förblir oförändrad oberoende av var ägaren har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftställe. Ombesörjningsskyldigheten enligt momentet omfattar också containrar som används utomlands.

I paragrafen bestäms om den skyldighet att besikta eller låta besikta en container som gäller för en ägare som har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftställe i Finland. Containerägaren skall skapa ett sådant uppföljningssystem att han kan vara försäkrad om att hans containrar förblir i säkert skick. Ägaren skall låta ett besiktningsorgan godkänna besiktningsprogrammet. Närmare bestämmelser om ägarens skyldighet att besikta eller låta besikta containrar skall utfärdas genom förordning.

Det bör beaktas att själva konventionen inte innehåller några detaljerade bestämmelser om vilka krav som en container bör uppfylla för att vara säker. I internationella sammanhang har det konstaterats att det i praktiken är omöjligt att i detalj definiera sådana krav. Ägaren av en container ansvarar för att containern är i säkert skick där den används. Det har konstaterats internationellt att de medel med vilka ägaren håller containern i säkert skick överläts till ägarens egen bedömning.

Det är i praktiken vanligt att hyra en container t.ex. genom leasingavtal. Eftersom containern då är i förhyrarens besittning och står under hans kontroll, är det ändamålsenligt att också ansvaret för containerns säkerhet överförs på förhyraren.

Ägaren kan genom ett avtal överföra sin skyldighet inte bara på en förhyrare utan också på en annan innehavare, t.ex. på ett speditörsföretag när det gäller transitotrafik. Detta torde i praktiken vara långt mera sällsynt än att en container hyrs.

**6 § Tillsynsmyndigheter.** I 1 mom. sägs att den högsta ledningen och styrningen av tillsynen över efterlevnaden av denna lag samt bestämmelser som utfärdats med stöd av den ankommer på vederbörande ministerium.

Trafikministeriet är det ministerium som avses i paragrafen. Den internationella konventionen om säkra containrar är ett fördrag som slutits inom Internationella sjöfartsorganisationen IMO. Dessutom innehåller ADR-ramdirektivet om transport av farligt gods på väg och RID-ramdirektivet om transport av farligt gods på järnväg en förpliktelse med stöd av vilken konventionen redan har blivit bindande för trafiken på land i sådana fall då containrar innehåller farliga ämnen. Enligt reglementet för statsrådet hör frågor som hänför sig till sjöfart och transport av farliga ämnen till trafikministeriets verksamhetsom-

råde.

I 2 mom. bestäms vilka myndigheter som såsom biträdande myndigheter till trafikministeriet skall utöva tillsyn, var och en inom sitt verksamhetsområde. I praktiken skall användningen av containrar övervakas vid riksgränserna. Eftersom tullen på grund av sina övriga uppgifter i vilket fall som helst skall hantera även containrar, lämpar sig också den tillsynsuppgift som avses i denna lag för tullförvaltningen. Övervakningen skall dessutom skötas av sjöfartsverket, gränsbevaknings-, polis- och arbetarskyddsmyndigheterna samt Banförvaltningscentralen.

Containrar som används vid transport av farliga ämnen på väg eller järnväg kan med stöd av lagen om transport av farliga ämnen på väg övervakas också inom den nationella trafiken. Med stöd av lagen om transport av farliga ämnen och förordningen om transport av farliga ämnen (632/1996) övervakar polismyndigheterna samt tull- och gränsbevakningsväsendet nationella och internationella transporter av farliga ämnen på väg. Enligt förordningen om transport av farliga ämnen på järnväg (674/1997) övervakas transporter av farliga ämnen på järnväg i första hand av Banförvaltningscentralen. Transporter till eller från Finland av farliga ämnen på järnväg övervakas också av tullverket och gränsbevakningsväsendet inom respektive myndighets verksamhetsområde.

**7 § Säkerhetsteknikcentralens och övriga organs uppgifter.** Enligt förslaget skall säkerhetsteknikcentralen godkänna ett besiktningsorgan, som skall godkänna containrar för ibruktagande och övervaka de prov som utförs på dem. Närmare bestämmelser om besiktningsorganets uppgifter utfärdas genom förordning. Enligt den föreslagna lagen kan även privaträttsliga sammanslutningar vara sådana besiktningsorgan i Finland som avses i konventionen. Besiktningsorganet kan vara t.ex. en klassificeringsanstalt eller en annan sammanslutning som uppfyller de villkor för godkännande som anges i lagen.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om säkerhetsteknikcentralens och besiktningsorganets rätt att få information. Enligt förslaget skall säkerhetsteknikcentralen och besiktningsorganet ha rätt att av den som tillverkat, äger, hyr eller annars innehar containern eller av en företrädare för dessa få de upplysningar som de behöver för sina uppgifter.



Rätten att få information gäller även sådana sekretessbelagda uppgifter om t.ex. affärsverksamhet eller yrkesutövning som behövs för skötseln av säkerhetsteknikcentralens och besiktningsorganets uppgifter. Tillgången till dylika upplysningar är viktig med tanke på skötseln av säkerhetsteknikcentralens uppgifter. Upplysningarna behövs för att säkerhetsteknikcentralen skall kunna fatta beslut om godkännande av ett besiktningsorgan och om återkallande av ett godkännande. Dessa beslut baserar sig i hög grad på upplysningar som annars är sekretessbelagda. Också när ett besiktningsorgan fattar beslut om godkännande av en container för ibruktagande, om återkallande av ett godkännande eller om godkännande av ett besiktningsprogram skall det vid behov ha rätt att få dylika sekretessbelagda upplysningar.

Av ovan nämnda orsaker är det viktigt att säkerhetsteknikcentralen och besiktningsorganet också har rätt att utan hinder av tystnadsplikten få upplysningar av tillsynsmyndigheten. En bestämmelse om detta föreslås i 4 mom.

*8 § Förutsättningar för godkännande av besiktningsorgan.* I paragrafen föreslås bestämmelser om de villkor som sökanden skall uppfylla för att kunna godkännas som besiktningsorgan. Sökanden skall vara tillförlitlig, sakkunnig och oberoende. Dessutom skall sökanden kunna säkerställa att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och att kunderna behandlas lika samt sörja för behövlig datasekretess.

När sökandens tillförlitlighet bedöms beaktas bl.a. om de som svarar för sökandens verksamhet, de som hör till besiktningspersonalen, i fråga om en sökande vars verksamhet bedrivs i bolagsform styrelsens och förvaltningsrådets medlemmar och suppleanter, verkställande direktören, de ansvariga bolagsmännen och andra personer i jämförbar ställning gjort sig skyldiga till ett brott som kan anses påvisa att personerna i fråga är uppenbart olämpliga att bedriva besiktning. Sökanden anses inte heller tillförlitlig, om han genom sin tidigare verksamhet har visat sig vara uppenbart olämplig att utföra besiktningar.

Syftet med godkännandet av containrar för ibruktagande och med besiktningarna är bl.a. att främja arbetarskyddet. För att detta mål och lagens övriga syften skall uppnås är det viktigt att den som godkänner containrar för ibruktagande och utför besiktningar har till-

räcklig sakkunskap på området och praktisk erfarenhet av motsvarande uppgifter. Bedömningen av besiktningsorganets kompetens skall ske med hjälp av ackrediteringsorgan som specialiserat sig på denna uppgift. I Finland där mätteknikcentralen ett sådant organ.

Bedömningen av sökandens oavhängighet preciseras i den föreslagna bestämmelsen så, att sökanden inte får bedriva planering, tillverkning eller reparation av containrar. Sökanden får inte heller äga containrar eller bedriva containrtrafik.

Enligt 2 mom. skall godkännande inte ges, om arrangemang i samband med ansökan har vidtagits i syfte att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för godkännande.

Enligt det föreslagna 3 mom. har säkerhetsteknikcentralen rätt att till sitt beslut gällande godkännande foga sådana ytterligare villkor som den anser vara nödvändiga.

*9 § Återkallande av godkännande av besiktningsorgan.* I paragrafen föreslås bestämmelser om under vilka förutsättningar säkerhetsteknikcentralen kan återkalla ett godkännande som getts ett besiktningsorgan. Med tanke på besiktningsorganets rättsäkerhet är det viktigt att villkoren för återkallande anges uttömmande i lagen.

Godkännandet kan återkallas om besiktningsorganet helt har upphört med den verksamhet som beslutet om godkännande gäller. Som en sådan situation betraktas dock inte tillfälliga avbrott i verksamheten t.ex. under normala semestertider eller motsvarande tider eller avbrott på grund av en olyckshändelse eller av motsvarande orsak.

Säkerhetsteknikcentralen kan återkalla sitt godkännande också om besiktningsorganet inte längre uppfyller de allmänna krav för ett godkännande som anges i 8 § eller andra villkor som uppställts i säkerhetsteknikcentralens beslut om godkännande. Innan godkännandet återkallas skall säkerhetsteknikcentralen dock göra en anmärkning om saken hos besiktningsorganet och bestämma en tid inom vilket bristerna skall avhjälpas. Om besiktningsorganet inte har avhjälpit bristerna inom utsatt tid, skall godkännandet kunna återkallas.

Godkännandet kan återkallas också om besiktningsorganet har försatts i konkurs eller om en sådan representant för besiktningsorganet som har dominerande ställning har meddelats näringsförbud. Återkallande skall vara möjligt också om besiktningsorga-

net har godkänt en container eller en containertyp som uppenbart inte överensstämmer med kraven i konventionen. Dessutom kan säkerhetsteknikcentralen återkalla ett godkännande, om besiktningsorganet har brutit mot bestämmelserna i den föreslagna lagen eller förordningen.

Om besiktningsorganets bokföring, ekonomiförvaltning eller administration inte uppfyller villkoren för organets verksamhet, kan ett beslut om godkännande också återkallas.

*10 § Återkallande av godkännande av containrar.* I paragrafen föreslås bestämmelser om under vilka förutsättningar ett besiktningsorgan kan återkalla ett godkännande som den gett en container. Besiktningsorganet kan återkalla sitt godkännande, om det har framkommit att containern i verkligheten inte motsvarar kraven i konventionen. Ett godkännande kan också återkallas, om man i produktionen eller kvalitetskontrollen inte iakttar de krav som uppställts för dem. Närmare bestämmelser om de krav som tillverkaren skall uppfylla utfärdas genom förordning.

*11 § Förfarandet vid besiktningsorganet.* Enligt den föreslagna 7 § skall ett av säkerhetsteknikcentralen godkänt besiktningsorgan godkänna containertyper, enskilda containrar eller besiktningsprogram. Besiktningsorganet kan också återkalla ett godkännande som det gett en container. Till sin bolagsrättsliga karaktär är besiktningsorganen sannolikt i allmänhet privaträttsliga samfund. När rättsverkningarna av ett godkännande för ibruktage i enlighet med förslaget bedöms gäller det att lägga märke till att en containertyp eller en enskild container inte får användas i internationell trafik innan den på ett tillbörligt sätt har godkänts för ibruktage.

Godkännande för ibruktage och återkallande av godkännande påverkar således direkt rättsställningen för tillverkaren eller en annan som ansöker om godkännande. Besiktningsorganens beslut om godkännande av ett besiktningsprogram som gjorts upp av en ägare har likaså samma verkan. Besiktningsorganens beslut om godkännande för ibruktage, återkallande av godkännande och godkännande av besiktningsprogram jämföras på så sätt i fråga om sina rättsverkningar med förvaltningsbeslut.

Genom ett beslut av säkerhetsteknikcentralen gällande godkännande av ett besiktningsorgan överförs administrativa befogenheter

till besiktningsorganet, vilket bl.a. leder till att de anställda vid besiktningsorganet vilka utför besiktningsuppgifter omfattas av straf-frättsligt tjänsteansvar, eftersom det straf-frättsliga ansvaret har knutits till faktiskt utövande av offentlig makt. Enligt 2 kap. 12 § strafflagen (39/1889) avses med tjänsteman i strafflagen bl.a. den som enligt lag eller förordning eller ett med stöd därav utfärdat förordnande utövar offentlig makt i ett annat än ett offentligt samfund eller den som på annat sätt än i ett samfund utövar offentlig makt.

Av ovan nämnda skäl bör rättsskyddet för den som ansöker om godkännande för ibruktage och godkännande av besiktningsprogram tryggas så som 16 § regeringsformen förutsätter. Om garantier för rättsskyddet motsvarande garantierna i 16 § regeringsformen bestäms också i Europarådets konvention om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (FördrS 18—19/1990). Konventionen är förpliktande för Finland. Det är dessutom skäl att notera att 16 a § regeringsformen, enligt vilken det allmänna skall se till att de grundläggande fri- och rättigheterna respekteras, också gäller den indirekta offentliga förvaltningen.

För att garantierna för god förvaltning skall tryggas så som 16 § 2 mom. regeringsformen förutsätter, föreslås i paragrafen bli bestämt vilket förfarande som skall iaktas när ett beslut om godkännande fattas. Tillämpningsområdet för den allmänna lagen för förvaltningsförfarande, dvs. lagen om förvaltningsförfarande (598/1982), begränsas till handläggningen av ett förvaltningsärende vid en myndighet. I lagen föreslås en hänvisningsbestämmelse, med stöd av vilken lagen om förvaltningsförfarande skall tillämpas också när ett ärende handläggs i ett besiktningsorgan.

I lagen om förvaltningsförfarande ingår bestämmelser om bl.a. myndigheternas rådgivningsskyldighet, handläggningens offentlighet, partens rätt att anlita ombud och biträde, anhängiggörande av ett ärende, avhjälpande av brist i handling, hörande av part, myndighetens utredningsskyldighet och delgivning av beslut. I lagen finns också bestämmelser om när en tjänsteman är jävig och om verkan av jäv. En tjänsteman är jävig bl.a. om han eller en nära släkting till honom är part eller om avgörandet i ett ärende kan väntas medföra synnerlig nytta eller skada för honom eller en nära släkting

till honom. Huvudregeln är att den som är jävig inte får handlägga ärendet eller vara närvarande vid dess handläggning.

I lagen om förvaltningsförfarande sägs att beslut skall motiveras genom uppgivande av de huvudsakliga fakta samt de stadganden och bestämmelser som det grundar sig på. I lagen finns också bestämmelser om självrättelse. Om ett beslut grundar sig på klart oriktig eller bristfällig utredning eller på uppenbart oriktig tillämpning av lag (rättande av sakfel), kan myndigheten undanröja sitt felaktiga beslut och avgöra ärendet på nytt. Sakfel får inte rättas utan parternas samtycke. Myndigheten skall rätta ett uppenbart skriv- eller räknefel i beslutet (rättande av skrivfel). Fel får dock inte rättas, om rättelsen leder till ett för parten oskäligt resultat.

I lagen föreslås likaså en hänvisningsbestämmelse till tillämpningen av språklagen (148/1922). Eftersom förslaget till en reform av lagstiftningen om allmänna handlingars offentlighet är under behandling i riksdagen (RP 30/1998 rd) då denna proposition överläts, skall det inte i den föreslagna lagen finnas någon hänvisning till den ikraftvarande lagen om allmänna handlingars offentlighet (83/1951). Istället konstateras att besiktningsorganet i övrigt skall iakttta bestämmelserna om allmänna handlingars offentlighet. På så vis undviks behovet av att ändra den föreslagna lagen då reformen av lagstiftningen om allmänna handlingars offentlighet träder i kraft.

*12 § Sökande av rättelse i besiktningsorgans beslut.* I paragrafen föreslås en bestämmelse om att på begäran av sökanden skall ett avslagsbeslut av ett besiktningsorgan i ett ärende gällande godkännande för ibruktagande eller i ett ärende gällande godkännande av ett besiktningsprogram eller ett beslut om återkallande av ett godkännande behandlas vid rättelseförfarande. I 18 § föreslås att sökande av ändring i ett beslut vid rättelseförfarande skall ordnas enligt vad som bestäms i förvaltningsprocesslagen (586/1996). Enligt förvaltningsprocesslagen skall besvär över beslut som meddelats vid rättelseförfarande anföras hos länsrätten.

*13 § Tillsynsmyndigheternas uppgifter och rättigheter.* Enligt konventionen skall tillsynen huvudsakligen inskränkas till att säkerställa att containern är försedd med en säkerhetsskylt enligt 4 §, om det inte finns avgörande bevis på att containerns skick

utgör en uppenbar risk för säkerheten.

Tillsynsmyndigheternas uppgift är att försäkra sig om att containern är godkänd, att den har besiktats så som bestäms närmare genom förordning och att containern inte medför uppenbar fara för säkerheten. Av containerns säkerhetsskylt framgår att containern har godkänts för att tas i bruk och att den har genomgått säkerhetsbesiktningar. Myndigheten skall i praktiken kontrollera att säkerhetsskylten är försedd med de uppgifter som förutsätts i förordningen och att tidpunkten för besiktningen inte har överskridits. Om säkerhetsskylten inte har någon anteckning om tidpunkten för följande periodiska besiktning, skall containerna vara försedd med beteckningen "ACEP FIN", som visar att ett kontinuerligt besiktningsprogram har godkänts för containern.

Om containern saknar en giltig säkerhetsskylt, kan myndigheterna med stöd av 14 § undantagsvis tillåta att transporten fullföljs. Dessa övervakningsåtgärder kan vidtas utan omfattande utredningar.

I paragrafens 2 mom. bestäms att tillsynsmyndigheterna har rätt att få sådan information och sådant övrigt material som behövs för tillsynen. Rätten att få information gäller även sådana sekretessbelagda uppgifter som behövs för tillsynen. Tillgången till dylika upplysningar är nödvändig för myndigheternas tillsynsuppgifter bl.a. därför att säkerhetsteknikcentralen och besiktningsorganet som grund för beslut gällande godkännande av containrar samt återkallande av ett godkännande behöver få information om dessa angelägenheter av tillsynsmyndigheterna.

I 3 mom. föreslås en bestämmelse om tillsynsmyndighetens rätt att utan hinder av tystnadsplikten få upplysningar av en annan myndighet. Detta är nödvändigt för att förhindra dubbelt arbete, eftersom andra myndigheter ofta kan ha de uppgifter som behövs vid tillsynen.

*14 § Bristfälliga containrar.* Enligt 1 mom. skall myndigheten kunna stoppa en container som saknar säkerhetsskylt eller som inte har genomgått säkerhetsbesiktning. I undantagsfall skall det vara tillåtet att transportera också en dylik bristfällig container. Saken prövas i sådana fall av den övervakande myndigheten. Tillståndet att undantagsvis använda en container utan säkerhetsskylt eller en container som inte är besiktad gäller enbart för slutförande av en pågående färd. Förutsättningen för att tillståndet skall kunna

beviljas är att containern vid en summarisk granskning konstateras vara säker. Bestämningen kan komma att tillämpas t.ex. i sådana fall då den tid inom vilken besiktning bör ske löper ut medan en lång färd pågår. Med uttrycket "att pågående transport fullföljs" avses att en container befordras till sin destinationsort och lossas där.

Efter en transport som undantagsvis beviljats tillstånd får containern inte på nytt användas i internationell trafik förrän den har godkänts eller besiktats. I Finland kan tillstånd till undantag beviljas också för utländska containrar. Ett tillstånd till undantag som getts av en finsk myndighet är inte bindande för de andra fördragsslutande parternas myndigheter när de med stöd av sin egen lagstiftning prövar möjligheterna att bevilja ett sådant tillstånd.

*15 § Containrar som medför uppenbar fara för säkerheten.* I paragrafen anges de åtgärder som förutsätts, om en container som p.g.a. sin konstruktion eller sitt skick medför uppenbar fara för säkerheten påträffas i bruk.

Tillsynsmyndigheterna övervakar att containerägaren eller den person till vilken ägarens skyldigheter har överförts ser till att containern godkänns och besiktas så som föreskrivits. Antalet containrar som anländer till och lämnar landet är dock så pass stort att myndigheterna i praktiken inte kan besikta alla containrar och försäkra sig om att de är säkra. Myndigheterna måste kunna lita på att en container som är försedd med en giltig säkerhetsskyldighet också är säker. Enbart ett godkännande för ibruktagande garanterar dock inte att containern förblir säker. Genom myndigheternas stickprovsgranskningar försöker man därför också fastslå att containrarna har genomgått säkerhetsbesiktning.

För den händelse att en container trots godkännandeförfarandet och skyldigheten att låta den besiktas inte är säker, t.ex. därför att den har skadats under användningen, skall tillsynsmyndigheten ha möjlighet att förbjuda att den används. Förbud skall enligt 1 mom. kunna meddelas endast om containern "medför uppenbar fara för säkerheten". Ett motsvarande uttryck används också i konventionen. Flera andra fördragsslutande parter har tagit in konventionens ordalydelse oförändrad i sin interna lagstiftning. På grund av att containrarnas användningsändamål och det gods som befor-

dras varierar torde det vara omöjligt att genom bestämmelser på lägre nivå meddela enhetliga anvisningar om när uppenbar fara för säkerheten föreligger. Med stöd av lagen om transport av farliga ämnen har det dock i fråga containrar som används för transport av farliga ämnen utfärdats detaljerade bestämmelser om när en container alltjämt kan användas och hurdana fel som inte tillåts.

Eftersom övervakningen har karaktären av stickprov är det inte heller möjligt att ingripa vid obetydliga brister. Den formulering som har använts syftar till att sådana containrar som medför en verklig fara för säkerheten skall avlägsnas från trafiken.

En container som avses i 1 mom. kan tas i bruk på nytt först efter att den har återställts i säkert skick.

Tillsynsmyndigheten kan meddela ett av säkerhetsteknikcentralen godkänt besiktningsorgan, om det behövs undersökningar för att bedöma en containers konstruktion och skick. Besiktningsorganet bedömer containerns konstruktion och skick samt låter utföra undersökningar vid behov. Den som tillverkar, äger, hyr eller annars innehar en container skall inte ha rätt att få ersättningar för de kostnader som föranleds av dessa åtgärder.

*16 § Förpliktelse att flytta containrar.* I paragrafen föreslås en bestämmelse om att ägaren eller den till vilken ägaren har överfört sin ombesörjningsskyldighet eller deras företrädare skall vara skyldig att flytta en container.

Om en container stoppas med stöd av 15 §, kan det vara ekonomiskt lönsammare för ägaren eller för en med ägaren jämförbar person att lämna containern på den plats där den stoppades. Detta kan vara oändamålsenligt t.ex. med tanke på hamnverksamheten. En övergiven container kan dessutom medföra fara för miljön, om containern innehåller farliga ämnen. Tillsynsmyndigheterna skall därför med stöd av 16 § kunna ålägga den som äger, hyr eller innehar containern eller deras företrädare att inom en bestämd tid flytta containern till en plats som anvisas av tillsynsmyndigheten.

*17 § Vite och hot om tvångsutförande.* I händelse av att tillverkaren eller ägaren av en container eller en med honom jämförbar person inte fullgör skyldigheten enligt 13 § 2 mom. att lämna upplysningar eller skyldigheten enligt 16 § att flytta containern skall tillsynsmyndigheten ha möjlighet att

förelägga vite för att förpliktelserna skall uppfyllas. I lagförslaget föreslås en bestämmelse om att tillsynsmyndigheten för uppfyllande av nämnda förpliktelser skall ha rätt att förelägga vite och hot om tvångsutförande enligt vad som bestäms i viteslagen (1113/1990).

Dessa sanktioner i anslutning till tillsynen behövs för att konventionens krav på effektiv tillsyn skall uppfyllas. I konventionen förutsätts inte några bestämmelser om straffrättsliga påföljder. I lagen föreslås inte heller någon straffbestämmelse.

Med hänsyn till containrarnas användningsändamål är de sanktioner som myndigheterna enligt förslaget skall få använda, förbud mot att använda en container och vite, tillräckliga, i vissa fall t.o.m. effektivare hot för att styra iakttagandet av lagen än straffrättsliga påföljder. Ett förbud mot att använda en container vållar en betydande olägenhet för den som äger, hyr eller innehar containern, t.ex. eventuella avtalsböter för försenade transporter och kostnader för omlastning. Dessa kostnader blir mången gång större än eventuella av domstol utdömda böter.

När det för upprätthållande av allmän laglydighet är motiverat att döma ut straff för ett förfarande som strider mot den föreslagna lagen, uppfyller förfarandet i allmänhet ett eller flera rekvisita för de befintliga straffbestämmelserna i strafflagen eller i annan lagstiftningen. Det kan bli fråga om att tillämpa t.ex. bestämmelserna i 21 kap. strafflagen om vållande av fara eller skada och om dödsvållande liksom straffbestämmelserna i lagen om transport av farliga ämnen och i lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om sökande av ändring i arbetarskyddsärenden (131/1973).

18 § *Ändringssökande*. Ett beslut om fullföljande av en transport vilket en tillsynsmyndighet har gett med stöd av 14 § och ett beslut om förbud mot användning av en container vilket en tillsynsmyndighet har gett med stöd av 15 § skall kunna överklagas enligt vad som föreskrivs därom i förvaltningsprocesslagen. Systemet för sökande av ändring enligt förvaltningsprocesslagen tillämpas också på de beslut av säkerhetsteknikcentralen som gäller godkännande av besiktningsorgan samt på de beslut som getts vid rättelseförfarande med anledning av ett beslut av ett besiktningsorgan.

Tillsynsmyndigheten kan i sitt beslut be-

stämma att beslutet skall iakttas även om det överklagas.

19 § *Tystnadsplikt*. I paragrafen föreslås en bestämmelse om tillsynsmyndighetens tystnadsplikt i fråga om näringsidkares affärs- eller yrkeshemligheter. Tystnadsplikten hindrar dock inte att upplysningar lämnas till andra tillsynsmyndigheter, säkerhetsteknikcentralen, besiktningsorganet eller åklagar- och polismyndigheterna för utredande av brott.

20 § *Närmare bestämmelser*. Genom förordning utfärdas närmare bestämmelser om bl.a. ansökningsförfarandet, godkännandet av containrar för ibruktagande, säkerhetsbesiktningarna, säkerhetsskylden samt säkerhetsteknikcentralens uppgifter.

21 § *Ikraftträdande*. I paragrafen ingår lagens ikraftträdelsebestämmelse.

## 2. Innehållet i konventionen

*Artikel I Allmänna förpliktelser enligt denna konvention*. Artikeln förpliktar de fördragsslutande parterna att genomföra konventionen.

*Artikel II Definitioner*. Innehållet i artikelns definition på en container överensstämmer med definitionen på en container i 2 § i lagförslaget.

Med godkänd avses godkänd av myndigheten, med godkännande avses myndighets beslut att en konstruktionstyp eller en container är säker enligt konventionen. Med myndighet avses den fördragsslutande stats regering enligt vars regler containrarna har godkänts.

Med internationell befordran avses befordran mellan avgångs- och bestämmelseorter belägna på territorier som tillhör två länder, av vilka konventionen gäller för åtminstone det ena. Konventionen tillämpas också då en del av en befordran mellan två länder sker på ett territorium som tillhör ett land som är fördragsslutande part i konventionen.

Ägare betyder detsamma som ägare enligt den fördragsslutande partens nationella lagstiftning. Med ägare kan också avses den som hyr (förhyrare) eller innehar (depositarie) containern, om en överenskommelse mellan parterna föreskriver att ägarens ansvar för underhåll och översyn skall iakttas av förhyraren eller depositarien.

I artikeln definieras dessutom hörnbeslag, last, ny container, befintlig container, containertyp, typseriecontainer, prototyp, högsta

bruttovikt (R), taravikt och högsta tillåtna nyttolast (P).

*Artikel III Tillämpningsområde.* Enligt artikeln gäller konventionen för nya och befintliga containrar, som används i internationell befordran. Containrar särskilt konstruerade för luftbefordran har ställts utanför konventionen.

*Artikel IV Provning, inspektion, godkännande och underhåll.* I paragraf 1 bestäms att de fördragsslutande parterna skall skapa ett effektivt system för godkännande och inspektion av containrar. En myndighet får ge provningen, inspektionen och godkännandet i uppdrag åt organ som av myndigheten vederbörligen bemyndigats därtill. Konventionen innehåller inte några närmare bestämmelser om förfarandet vid godkännande av ett besiktningsorgan eller om förutsättningarna för godkännande som besiktningsorgan. Dessa omständigheter har överlåts till de fördragsslutande parterna för att prövas nationellt.

IMO har utarbetat en rekommendation om en enhetlig tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionen (Recommendation on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended; CSC/Circ.100, nedan tolkningsrekommendationen). Tolkningsrekommendationen utgör inte en del av konventionen.

Enligt tolkningsrekommendationen skall myndigheterna av det organ som ansöker om godkännande kräva grundläggande information om organet samt intyg över organets tekniska kompetens att utföra uppgifterna. Myndigheten skall försäkra sig om organens ekonomiska välmåga samt om att organen är oberoende av containraras ägare, tillverkare, hanterare och andra motsvarande instanser.

Enligt paragraf 2 i artikeln skall en myndighet som ger provning, inspektion och godkännande i uppdrag till ett annat organ underrätta IMO:s generalsekreterare om detta. Generalsekreteraren skall vidarebefordra underrättelsen till de fördragsslutande parterna.

Enligt paragraf 3 kan ansökan om godkännande av en container lämnas till myndigheten hos varje fördragsslutande part.

Enligt paragraf 4 skall varje container hållas i säkert skick enligt bestämmelserna i bilaga I till konventionen. Enligt regel 2 i bilaga I är ägaren av en container ansvarig

för att den hålls i säkert skick och att den underkastas översyn på tillbörligt sätt. I bestämmelsen görs en skillnad mellan att ombesörja att containern är i säkert skick och att utföra eller låta utföra översyn av containern. Ägarens allmänna skyldighet att ombesörja att containern är i säkert skick förblir oförändrad oberoende av var han har sin hemort eller sitt huvudkontor. Ägarens skyldighet gällande översyn bestäms däremot noggrannare enligt ägarens hemortsstat eller den stat där han har sitt huvudkontor.

Enligt paragraf 1 i regel 2 i bilaga I är ägaren alltid skyldig att ombesörja att containern hålls i säkert skick. I internationella sammanhang har man konstaterat att det i praktiken är omöjligt att ge detaljerade riktlinjer för underhållet. Enligt tolkningsrekommendationen binds containerns ägare av den gällande säkerhetslagstiftningen inom det territorium där containern används samt av sådana lagar och bestämmelser genom vilka bestämmelserna i den artikel i konventionen som gäller kontroll (artikel VI) genomförs. Det faller dock på ägarens ansvar och provning att avgöra med vilka medel containern skall hållas i säkert skick.

Ägarens underhållsansvar omfattar också skyldigheten att säkerställa att en ändring av en godkänd container inte inverkar negativt på containerns säkerhet eller innebär att uppgifterna på säkerhetsskylten inte längre är riktiga. I regel 11 i bilaga I föreskrivs en skyldighet för ägaren att underrätta myndigheten eller ett organ som den har bemyndigat om ändringar i konstruktionen. Myndigheten kan vid behov kräva att den ändrade containern genomgår en ny provning innan den godkänns på nytt.

Ägaren är enligt paragraf 2 i regel 1 också skyldig att avlägsna säkerhetsskylten på containern, om containern har ändrats så att det ursprungliga godkännandet och uppgifterna på skylten inte längre gäller. Ägaren skall likaså avlägsna säkerhetsskylten, när containern tas ur bruk och underhållet av den inte sköts i överensstämmelse med konventionen eller om myndigheten har återkallat godkännandet av containern.

I paragraf 2 och 3 i regel 2 preciseras hurdana inspektioner ägaren skall utföra eller låta utföra. Det exakta innehållet i inspektionsskyldigheten bestäms enligt lagstiftningen i den stat där containerägaren har sin hemvist eller sitt huvudkontor.

I paragraf 5 sägs att om en godkänd con-

tainer inte motsvarar kraven enligt bilagorna I och II skall myndigheten vidta de åtgärder den finner erforderliga för att containern skall motsvara kraven i konventionen eller återkalla godkännandet. Med myndigheten avses i detta sammanhang den fördragsslutande parts myndighet som har godkänt containern. Trots att alla fördragsslutande parter kan kontrollera containrar med stöd av artikel VI, har endast den myndighet som gett godkännandet rätt att återkalla det. När godkännandet har återkallats, skall myndigheten kräva att säkerhetsskylten avlägsnas.

*Artikel V Godtagande av godkännande.* Enligt paragraf 1 skall en fördragsslutande part godta ett godkännande som en annan fördragsslutande part enligt villkoren i konventionen meddelat för en container. Ett av konventionens huvudsyften är att underlätta internationell befordran med containrar. Principen om ömsesidigt godkännande, vilken ingår i paragrafen, är en av de grundläggande principerna i konventionen. När containrarna har godkänts och försetts med en säkerhetsskylt, skall de kunna röra sig i internationella transporter så, att de utsätts för så få formaliteter gällande säkerhetskontroller som möjligt.

För att underlätta internationella transporter bestäms i paragraf 2 också att en fördragsslutande part inte får uppställa andra konstruktionstekniska säkerhetskrav eller kräva andra prov av containrar. 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 kan dock uppställas särskilda nationella eller internationella krav.

*Artikel VI Kontroll.* Enligt konventionen skall kontrollen inskränkas till att fastslå att containern är försedd med en giltig säkerhetsskylt. Kontrollen kan utvidgas bara om det föreligger klara grunder för att anta att containerns skick utgör en uppenbar risk för säkerheten. Också i det fallet skall tillsynsmyndigheten inskränka sin verksamhet till att säkerställa att containern återställs i säkert skick innan den används på nytt.

Sådana felfria containrar som saknar säkerhetsskylt eller är försedda med en bristfällig säkerhetsskylt skall stoppas. Om det finns bevis för att containern antingen har godkänts enligt konventionen eller uppfyller standarderna i konventionen kan tillsynsmyndigheten dock ge tillstånd till att containern

transporteras till följande destination, förutsatt att containern förses med en säkerhetsskylt så snart som möjligt. Containern får inte lastas på nytt förrän den har försetts med en säkerhetsskylt i enlighet med konventionen.

Också en sådan container där den tidpunkt för följande översyn som antecknats på säkerhetsskylten har överskridits skall stoppas. Tillsynsmyndigheten kan dock tillåta att containern transporteras till följande destination på villkor att containern undersöks och att godkännandet av den åjourförs så snart som möjligt och att containern inte får användas på nytt före det.

När tillsynsmyndigheten upptäcker att containern har ett sådant fel som innebär att containern kan medföra fara för människor, skall containern stoppas. Om containern dock på ett säkert sätt kan flyttas t.ex. till en plats där den kan återställas i säkert skick eller till dess destination, kan tillsynsmyndigheten dock tillåta förflyttningen på de villkor den uppställer och under förutsättning att containern så snart det är praktiskt möjligt repareras så att den är i säkert skick och att containern inte får användas på nytt förrän detta har gjorts.

I regel gäller det att sträva efter att containern får fortsätta sin färd till följande lossningspunkt för att tömmas. Det har konstaterats internationellt att ett alltför stramt kontrollsystem där en container som saknar säkerhetsskylt eller har minsta lilla fel alltid stoppas på den plats där felet upptäcks snabbt leder till att t.ex. containerhamnarna blockerar.

*Artiklarna VII - XVI.* Artiklarna VII - XVI innehåller normala bestämmelser om undertecknande av konventionen, anslutning till konventionen som fördragsslutande part, ikraftträdande samt ändring i och uppsägning av konventionen. I slutbestämmelserna ingår dessutom bestämmelser om skiljeförfarandet vid avgörande av tvister och om reservationer.

## Bilaga I till konventionen

I bilaga I ingår bestämmelser om provning, inspektion, godkännande och underhåll av containrar.

*Regel 1 Säkerhetsgodkännandeskylt.* Varje godkänd container skall förses med en säkerhetsskylt, som skall fästas på en lätt syn-

lig plats på så sätt att den inte lätt kan skadas.

I regeln ingår bestämmelser om ägarens skyldighet att avlägsna säkerhetsskylten. För denna skyldighet redogörs närmare under artikel IV.

I regeln anges dessutom vilka uppgifter som skall finnas på säkerhetsskylten. Uppgifterna skall finnas på åtminstone engelska eller franska. I konventionen finns en modell för en säkerhetsskylt som uppfyller kraven. Skylten skall vara tillverkad av ett hållbart, korrosionsbeständigt och brandsäkert material. Myndigheten kan fritt bestämma dessa krav. Myndigheten har också rätt att anta att skylten har tillverkats av ett visst material, som enligt myndigheten uppfyller de ovan nämnda kraven.

Förefintligheten av en säkerhetsskylt påverkar inte skyldigheten att anbringa andra uppgifter som föreskrivs i gällande bestämmelser.

*Regel 2 Underhåll och översyn.* I regeln föreskrivs att containerägaren svarar för att containern hålls i säkert skick samt att ägaren är skyldig att utföra eller låta utföra översyn av containern enligt det förfarande som föreskrivits av vederbörande fördragslutande part. För dessa ägarens skyldigheter redogörs närmare under artikel IV. Containerägaren skall skapa ett sådant uppföljningssystem att han kan vara övertygad om att hans containrar är i säkert skick.

Systemet för översyn av containrarna kan basera sig på antingen periodisk översyn eller ett kontinuerligt program för översyn. Båge systemen syftar till att säkerställa att containrarna hålls på den säkerhetsnivå som krävs och systemen kan betraktas som likvärdiga, när myndigheten har godkänt de program som ägaren har gjort upp.

Konventionen ger ägaren möjlighet att välja mellan dessa två system. Ägaren bör få använda det ena systemet på en del av sina containrar och det andra på en annan del samt också byta det system som skall tillämpas på hans containrar.

Den periodiska översynen utförs enligt ett av myndigheten fastställt eller godkänt program. I konventionen anges vissa maximala mellanrum mellan de periodiska inspektionerna. Containern skall förses med en anteckning om det år och den månad då följande inspektion senast skall utföras. Enligt konventionen skall en container underkastas översyn senast inom fem år räknat från till-

verkningsdagen. Följande översyn skall ske med högst 30 månaders intervaller.

Konventionen gör det möjligt att också kräva översyn oftare än med 30 månaders intervaller. Detta kan behövas t.ex. i sådana fall då containern hanteras väldigt ofta. I tolkningsrekommendationen konstateras dock att en betydande förkortning av intervallerna kan medföra allvarliga kontrollproblemer.

Myndigheten kan definiera de omständigheter som skall beaktas vid periodisk översyn. I översynen bör dock alltid ingå en detaljerad okulärbesiktning av bristerna och skadorna. Containern skall också granskas inuti, om det rimligtvis är möjligt (t.ex. när containern är tom). Dessutom skall containerns undersida undersökas. Den person som utför översynen av containerns yttersida bör vara behörig att kräva att containern undersöks mera ingående, om containerns skick ger anledning därtill.

Ett kontinuerligt program för översyn kan godkännas som ett alternativ, om ägaren kan påvisa att en säkerhetsnivå enligt programmet är lika bra som vid periodisk översyn. En container som står under ett kontinuerligt program skall förses med bokstäverna "A-CEP".

En container som står under ett kontinuerligt program för översyn granskas och undersöks under den tid den är i normalt bruk. Sådana inspektioner är grundlig inspektion och rutininspektion. Rutininspektioner utförs för att upptäcka om containern har skadats så att den behöver repareras.

Grundlig inspektion skall utföras i samband med betydande reparationer och iståndsättningar samt i samband med att containern hyrs ut (on-hire inspektion) och returneras efter hyresanvändning (off-hire inspektion). I praktiken kan on-hire och off-hire inspektionerna förenas i en enda inspektion. På så sätt granskas containern minst en gång mellan två användare. Konventionen förutsätter inte två inspektioner. Dessutom gäller att containern alltid skall granskas med åtminstone 30 månaders intervaller.

De omständigheter som skall beaktas vid inspektionen motsvarar de omständigheter som skall beaktas vid periodiska inspektioner.

De personer som utför översynen bör ha en sådan sakkunskap och erfarenhet att de kan fastslå om containern har sådana fel att den kan medföra fara för säkerheten.



*Regel 3 Godkännande av nya containrar.* För att få ett godkännande skall alla nya containrar uppfylla de krav som anges i bilaga II till konventionen.

Godkännande för ibruktagande kan sökas för antingen en containertyp eller en enskild container. Så som ovan nämndes kan myndigheten befullmäktiga ett organ och ge det i uppdrag att utföra provning och godkännande av containrar.

*Regel 4 Typgodkännande.* Myndigheten skall undersöka konstruktionerna hos de containrar som avses i ansökan om godkännande. I praktiken sker godkännandet så, att containerns ritningar skickas till myndigheten för granskning. Därefter tillverkas en prototyp, som får genomgå prov enligt konventionen. Myndigheten skall övervaka provningen av prototypcontainrarna för att förvissa sig om att containrarna motsvarar de krav som anges i bilaga II till konventionen. Efter provningen fattar myndigheten ett beslut om typgodkännande och underrättar sökanden skriftligen därom.

Ett beslut om typgodkännande berättigar tillverkaren att fästa en säkerhetsskylt på varje container som hör till konstruktionstypserien i fråga.

*Regel 5 Bestämmelser om typgodkännande.* Regeln innehåller bestämmelser om vilka uppgifter som skall ingå i ansökan om godkännande. Till ansökan skall fogas t.ex. tillverkarens försäkran bl.a. om att alla myndigheten underrättas om alla konstruktionsändringar, att en säkerhetsskylt fästs bara på varje container i typserien samt att tillverkaren för register över alla containrar som tillverkats i enlighet med konstruktionstypen.

*Regel 6 Granskning under tillverkningen.* Efter att ha gett ett beslut om typgodkännande skall myndigheten övervaka tillverkningen av konstruktionstypserien. För att säkerställa att containrarna tillverkas i enlighet med den godkända konstruktionen skall myndigheten under tillverkningen granska eller prova så många exemplar som den finner erforderligt.

*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.

*Regel 8 Godkännande av containrar var för sig.* En enskild container kan godkännas, om myndigheten anser att den uppfyller kraven i konventionen. Myndighetens skriftliga

meddelande om godkännandet berättigar sökanden att fästa en säkerhetsskylt på en dylik container.

*Reglerna 9 och 10 Godkännande av befintliga containrar och godkännande av containrar som inte godkänts vid den tidpunkt de tillverkades.* Med en befintlig container avses i konventionen en sådan container som tillverkats innan konventionen trädde i kraft. I konventionen intogs också bestämmelser om godkännande av befintliga containrar, eftersom det inte är möjligt att övervaka containrar i trafik, om man inte kan kräva att alla containrar har en säkerhetsskylt. Bestämmelserna om befintliga containrar gjordes så smidiga som möjligt, eftersom det ansågs viktigt att få alla befintliga containrar godkända.

Bestämmelserna om förfarandet vid godkännande av befintliga containrar kunde användas bara under en viss övergångstid, som löpte ut den 1 januari 1985, varefter godkännande av enskilda containrar är det enda sättet att få en container godkänd oavsett dess ålder. Metoden förutsätter att containern uppfyller alla krav som gäller för nya containrar. Detsamma gäller nya containrar som inte godkänts vid tillverkningstidpunkten.

*Regel 11 Godkännande av modifierade containrar.* Containerägaren är skyldig att underrätta myndigheten om ändringar i en godkänd containers konstruktion. Myndigheten kan vid behov kräva att containern genomgår nya prov innan den kan godkännas.

Bilaga II till konventionen

Bilaga II innehåller detaljerade bestämmelser av huvudsakligen teknisk natur om villkoren för godkännande av containrar, konstruktionsmässiga säkerhetskrav samt prov som skall utföras på containrarna.

Utgångspunkten för de krav som uppställs i bilagan är att de krafter som påverkar containern som resultat av rörelse, lyft, stapling och den lastade containerns vikt i kombination med yttre krafter inte i något skede av hanteringen skall överskrida den hållfasthet containern har konstruerats för. Containern skall vara så förankrad att den inte utsätts för större krafter än den har konstruerats för.

En container får vara tillverkad av vilket lämpligt material som helst. Containern anses vara säker, om den på ett tillfredsställan-

de sätt genomgår de i bilagan definierade proven utan att uppvisa någon deformation eller skador som gör den olämplig för sitt ändamål.

En fullastad container skall motstå lyft från hörnbeslagen samt, om avsikten är att containern i fullastat skick skall hanteras med t.ex. gaffeltruck eller grensletruck, också i grippunkterna.

Containern skall motstå att andra containrar staplas på den. Konventionen innehåller inget standardvärde för detta, utan den tillåtna belastningen har stämplats på containern. Det är skäl att beakta att belastningen inte är statisk på ett fartyg. De vertikala accelerationerna kan vara betydande och variera i fartygets längdriktning. I den tillåtna lasten har beaktats 1,8 g.

Om containern har ett fast tak, skall det motstå gång. Om containern har ett golv, skall det motstå vikten av den gaffeltruck som används vid lastningen.

Containern skall motstå snedstapling, som förekommer i fartyg när containern har förankrats genom topphörnsbeslagen. Den skall dessutom motstå förankring genom bottenhörnsbeslagen. När järnvägsvagnar kombineras skall man vara beredd på accelerationer av 2 g. Containern skall motstå denna acceleration när den har förankrats genom bottenhörnsbeslagen.

Om containern har fasta gavlar och sidoväggar, skall de motstå belastningarna av lasten. I konventionen anges standardvärdena 0,4 P för gavlar och 0,6 P för sidoväggar. Lägre värden kan också godkännas, förutsatt att de anges på säkerhetsskylten.

### 3. Närmare bestämmelser

Ett utkast till förordning ingår som bilaga till denna proposition.

### 4. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Lagen syftar till göra det möjligt för Finland att godkänna konventionen.

För en stat som deponerat sitt godkännandinstrument efter det internationella ikraftträdandet av den internationella konventionen om säkra containrar träder konventionen i kraft efter tolv månader från deponeringsdagen.

### 5. Nödvändigheten av riksdagens samtycke till godkännandet av konventionen

Förslaget i propositionen gör det möjligt för Finland att som fördragsslutande part tillträda den internationella konventionen om säkra containrar. Grundlagsutskottet har i ett utlåtande, (GrUU 19/1995 rd), uttalat att när promulgeringslagarna med sakinhåll tillämpas är det viktigt att det uttryckligen är riksdagen som fattar beslut om att anta konventioner. Denna ståndpunkt har grundlagsutskottet även uttryckt i sitt utlåtande GrUU 4/1998 rd. I propositionen ingår också en uttrycklig kläm om godkännande av fördraget.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 33 § regeringsformen föreslås:

*att Riksdagen godkänner de bestämmelser i den internationella konventionen av den 2 december 1972 om säkra containrar som kräver riksdagens samtycke.*

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

## Containerlag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

### 1 §

#### *Tillämpningsområde*

Denna lag tillämpas på containrar som används i internationell trafik.

Denna lag gäller inte containrar som har konstruerats särskilt för lufttransport.

Bestämmelser om containrar som används för transport av farliga ämnen finns dessutom i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994) och i författningar som utfärdats med stöd av den.

### 2 §

#### *Definitioner*

I denna lag avses med

1) *internationell trafik* transporter från utlandet till Finland eller från Finland till utlandet eller transporter genom finskt territorium,

2) *konventionen* den i Genève den 2 december 1972 ingångna internationella konventionen om säkra containrar jämte bilagor,

3) *container* en transportanordning  
a) som är avsedd för upprepad användning,

b) som har konstruerats särskilt för att underlätta godsbefordran med ett eller flera transportsätt utan att godset lossas eller lastas om under transporten,

c) som har konstruerats så att den lätt kan säkras och hanteras samt för dessa ändamål har försetts med hörnbeslag,

d) som är så stor att den yta som begränsas av de fyra yttre bottensidorna är antingen minst 14 m<sup>2</sup> eller, om transportanordningen är utrustad med övre hörnbeslag, minst 7 m<sup>2</sup>.

Med container avses inte fordon.

### 3 §

#### *Godkännande av containrar*

Innan en container får användas i internationell trafik skall den i fråga om konstruktionens hållfasthet och utrustningarna god-

kännas så som bestäms närmare genom förordning. Godkännandet av konstruktionen och utrustningarna kan basera sig på ett godkännande som getts antingen en containertyp eller en enskild container.

Godkännande enligt 1 mom. krävs inte, om containern har godkänts i enlighet med konventionen i en annan stat som är fördragsslutande part i konventionen.

### 4 §

#### *Säkerhetsskylt*

En godkänd container skall förses med en säkerhetsskylt som avses i konventionen. I samband med godkännandet och besiktningarna skall skylten förses med behövliga anteckningar om senare besiktning av containern.

### 5 §

#### *Containerägarens ombesörjningsskyldighet*

Den som äger en container är skyldig att se till att containern hålls i säkert skick. Om ägaren har sin hemort eller sitt huvudsakliga driftställe i Finland, skall containern besiktas så som bestäms närmare genom förordning.

Ägaren kan genom ett avtal överföra sin ombesörjningsskyldighet på den som hyr eller annars innehar containern.

### 6 §

#### *Tillsynsmyndigheter*

Den högsta ledningen och styrningen av tillsynen över efterlevnaden av denna lag samt bestämmelser som utfärdats med stöd av den ankommer på vederbörande ministerium.

Efterlevnaden av denna lag och av bestämmelser som utfärdats med stöd av den övervakas av sjöfartsverket och av tull-, gränsbevaknings-, polis- och arbetarskyddsmyndigheterna samt av Banförvaltningscentralen, var och en inom sitt verksamhetsområde.

## 7 §

*Säkerhetsteknikcentralens och övriga organs uppgifter*

Ett av säkerhetsteknikcentralen godkänt besiktningorgan godkänner en containertyp eller en enskild container och övervakar de prov som utförs på containrarna samt godkänner på framställan av den som äger en container ett besiktningprogram för containern så som bestäms närmare genom förordning.

Säkerhetsteknikcentralen övervakar besiktningorganets verksamhet.

Säkerhetsteknikcentralen och besiktningorganet har rätt att av den som tillverkat, äger, hyr eller annars innehar en container eller av dennes företrädare få den information som behövs för de uppgifter som avses i denna lag och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Rätten att få information gäller även sådan information och sådana handlingar som behövs för skötseln av uppgifterna och som annars skulle vara sekretessbelagda på grund av att de gäller enskild affärsverksamhet eller yrkesutövning eller en enskild persons ekonomiska ställning.

Säkerhetsteknikcentralen och besiktningorganet har rätt att utan hinder av tystnadsplikten enligt 19 § av tillsynsmyndigheten få den information som de behöver för att sköta sina uppgifter.

## 8 §

*Förutsättningar för godkännande av besiktningorgan*

Säkerhetsteknikcentralen kan godkänna en tillförlitlig, sakkunnig och oberoende sökande som besiktningorgan. Sökanden skall också kunna säkerställa att verksamheten är av tillräckligt hög kvalitet och att kunderna behandlas lika samt sörja för behövlig datasekretess. Sökanden får inte bedriva planering, tillverkning eller reparation av containrar och inte heller äga containrar eller bedriva containertrafik.

Godkännande ges inte, om det av ansökan eller annars av omständigheterna framgår att arrangemang i samband med ansökan har vidtagits i syfte att kringgå bestämmelserna om förutsättningarna för godkännande.

I beslutet om godkännande kan ställas villkor under vilka godkännandet ges.

## 9 §

*Återkallande av godkännande av besiktningorgan*

Säkerhetsteknikcentralen kan återkalla ett godkännande som den gett ett besiktningorgan, om

1) besiktningorganet upphör med den verksamhet som avses i beslutet om godkännande,

2) besiktningorganet inte längre uppfyller de allmänna kraven för godkännande eller villkoren i säkerhetsteknikcentralens beslut om godkännande och om det inte inom utsett tid har avhjälpt bristerna,

3) besiktningorganet har försatts i konkurs,

4) en sådan representant för besiktningorganet som har dominerande ställning har meddelats näringsförbud,

5) besiktningorganet har godkänt en container eller containertyp som uppenbart inte uppfyller kraven i konventionen,

6) överträdelse av kraven i denna lag eller i bestämmelser som utfärdats med stöd av den har förekommit i besiktningorganets verksamhet, eller om

7) besiktningorganets bokföring, ekonomiförvaltning eller administration inte uppfyller villkoren för verksamheten.

Ett beslut om återkallande av godkännandet skall iaktas även om besvär har anförts över beslutet.

## 10 §

*Återkallande av godkännande av containrar*

Besiktningorganet kan återkalla ett godkännande av containrar, om de godkända containrarna i verkligheten inte uppfyller kraven i konventionen eller om kraven enligt förordningen inte iaktas vid produktionen eller kvalitetskontrollen av containrarna.

## 11 §

*Förfarandet vid besiktningorganet*

I ärenden som gäller godkännande av containrar, återkallande av godkännande och

godkännande av besiktningensprogram skall lagen om förvaltningsförfarande (598/1982) och språklagen (148/1922) iakttagas. Dessutom skall bestämmelserna om allmänna handlingars offentlighet iakttagas.

## 12 §

*Sökande av rättelse i besiktningensorgans beslut*

Rättelse i ett avslagsbeslut som besiktningensorganet fattat i ett ärende gällande godkännande av en container för ibruktagande och godkännande av ett besiktningensprogram samt i beslut om återkallande av godkännande av en container får yrkas hos säkerhetsteknikcentralen. Rättelseyrkandet skall framställas inom 30 dagar från delfäendet av beslutet. Till beslutet skall fogas en anvisning om rättelseyrkande.

## 13 §

*Tillsynsmyndigheternas uppgifter och rättigheter*

Tillsynsmyndigheten skall kontrollera att en container är försedd med en giltig säkerhetsskylt enligt 4 §.

För den tillsyn som avses i denna lag och i de bestämmelser som utfärdats med stöd av den har tillsynsmyndigheten rätt att av den som tillverkat, äger, hyr eller annars innehar en container eller av dennes företrädare få den information som behövs för de uppgifter som avses i denna lag och i bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Rätten att få information gäller även sådan information och sådana handlingar som behövs för skötseln av uppgifterna och som annars skulle vara sekretessbelagda på grund av att de gäller enskild affärsverksamhet eller yrkesutövning eller en enskild persons ekonomiska ställning.

Tillsynsmyndigheten har rätt att utan hinder av tystnadsplikten enligt 19 § av en annan myndighet få den information som den behöver för tillsynen.

## 14 §

*Bristfälliga containrar*

Om en container påträffas i bruk utan säkerhetsskylt eller utan att ha besiktats på det

sätt som föreskrivs, kan tillsynsmyndigheten omedelbart förbjuda att containern används. Tillsynsmyndigheten kan dock tillåta att en pågående transport slutförs, om det konstateras att containern i övrigt är säker.

Innan containern på nytt används i internationell trafik efter den transport som avses ovan skall den som äger, hyr eller annars innehar containern eller dennes företrädare avhjälpa en brist som nämns i 1 mom.

## 15 §

*Containrar som medför uppenbar fara för säkerheten*

Om en sådan container påträffas i bruk som på grund av sin konstruktion eller sitt skick medför uppenbar fara för säkerheten, kan tillsynsmyndigheten omedelbart förbjuda att containern används.

För utförande av undersökningar kan tillsynsmyndigheten anmäla saken till ett av säkerhetsteknikcentralen godkänt besiktningensorgan, som bedömer containerns konstruktion och skick samt vid behov låter utföra undersökningar. Den som tillverkat, äger, hyr eller annars innehar containern har inte rätt att få ersättning för de kostnader som dessa åtgärder åsamkar honom.

Innan en container som avses i 1 mom. på nytt kan användas i internationell trafik, skall den som äger, hyr eller annars innehar containern, eller dennes företrädare se till att containern återställs i säkert skick.

## 16 §

*Förpliktelse att flytta containrar*

Om en container som tagits ur bruk med stöd av 14 eller 15 § eller en container som på annat sätt övergetts av ägaren medför fara för säkerheten eller förorsakar skador på miljön, kan tillsynsmyndigheten ålägga den som äger, hyr eller annars innehar den eller dennes företrädare att inom en bestämd tid flytta containern till en plats som anvisas av tillsynsmyndigheten.

## 17 §

*Vite och hot om tvångsutförande*

Tillsynsmyndigheten kan förstärka en förpliktelse som den ålagt någon med stöd av

13 § 2 mom. och 16 § med vite eller hot om tvångsutförande enligt vad som bestäms där- om i viteslagen (1113/1990).

## 18 §

*Ändringssökande*

Om sökande av ändring i ett beslut som en tillsynsmyndighet gett med stöd av denna lag, i ett av säkerhetsteknikcentralen givet- beslut om godkännande och beslut om åter- kallande av godkännande samt i ett beslut som meddelats vid rättelseförfarande enligt 12 gäller vad som föreskrivs i förvaltnings- processlagen (586/1996).

## 19 §

*Tystnadsplikt*

Den som vid tillsyn eller andra uppdrag enligt denna lag har fått upplysningar om en näringsidkares affärs- eller yrkeshemlighet

får inte för utomstående röja eller för per- sonlig vinning utnyttja dessa upplysningar, om inte den till vars förmån tystnadsplikten föreskrivits ger sitt samtycke.

Vad som bestäms i 1 mom. hindrar inte att upplysningar lämnas enligt 7 § 3 mom. och 13 § 3 mom. eller att upplysningar lämnas till åklagar- och polismyndigheter för utre- dande av brott.

## 20 §

*Närmare bestämmelser*

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas genom förordning.

## 21 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 199 .

Nådendal den 18 juni 1998

**Republikens President**

**MARTTI AHTISAARI**

*Minister Anneli Taina*

## Containerförordning

På föredragning av trafikministern föreskrivs med stöd av 20 § containerlagen av den 199 ( / ):

### 1 kap.

#### Allmänna bestämmelser

##### 1 §

I denna förordning avses med

1) *typgodkänd container* en container som tillverkats i enlighet med den godkända konstruktionstypen,

2) *högsta bruttovikt (R)* den högsta tillåtna sammanlagda vikten av containern och dess last, samt med

3) *konventionen* den i Genève den 2 december 1972 ingångna internationella konventionen om säkra containrar jämte bilagor.

### 2 kap.

#### Godkännande av containrar

##### 2 §

Godkännandet av en container förutsätter att den i fråga om konstruktionens hållfasthet och utrustningarna uppfyller kraven i konventionen.

##### 3 §

När godkännande av en konstruktionstyp söks hos ett av säkerhetsteknikcentralen godkänt besiktningsorgan skall ansökan åtföljas av ritningar över containertypen, en utredning om containerns konstruktion samt övriga uppgifter och handlingar som behövs för att bedöma om kraven uppfylls.

Sökanden skall dessutom

1) ange de igenkänningstecken som kommer att tilldelas containertypen,

2) förbinda sig att låta besiktningsorganet besikta containrar av konstruktionstypen i fråga,

3) förbinda sig att underrätta besiktningsorganet om varje konstruktions- eller specifikationsändring och avvakta godkännandet av ändringarna innan säkerhetsskylten anbringas på containern,

4) förbinda sig att fästa en säkerhetsskylt enbart på typgodkända containrar, samt

5) förbinda sig att föra bok över containrar tillverkade i enlighet med den godkända konstruktionstypen.

##### 4 §

Containertillverkaren skall se till att de tillverkade containrarna motsvarar den godkända konstruktionstypen.

Besiktningsorganet kan godkänna containrar som tillverkats med avvikelse från konstruktionstypen, om avvikelserna inte påverkar containrarnas möjligheter att bestå de prov som utförs i samband med godkännandet.

Tillverkaren skall underrätta besiktningsorganet innan han inleder tillverkning av varje ny typserie som skall tillverkas i enlighet med konstruktionstypen.

##### 5 §

En enskild container kan godkännas, när besiktningsorganet efter besiktning och prov är övertygat om att containern motsvarar konventionens krav.

Besiktningsorganet skall skriftligen underrätta sökanden om godkännandet. Underrättelsen ger sökanden rätt att fästa en säkerhetsskylt på containern.

##### 6 §

Om den som äger en godkänd container har ändrat containerns konstruktion skall han underrätta besiktningsorganet om ändringar-

na. Besiktningsorganet kan kräva att den ändrade containern testas på ett ändamålsenligt sätt innan den godkänns på nytt.

### 3 kap.

#### Säkerhetsskylt

##### 7 §

Säkerhetsskylten skall varaktigt fästas på varje godkänd container på en lätt synlig plats intill andra officiella skyltar så, att den inte lätt kan skadas.

Säkerhetsskylten befriar inte från skyldigheten att förse containern med andra skyltar eller uppgifter som föreskrivs i bestämmelserna.

##### 8 §

Containerägaren skall avlägsna säkerhetsskylten, om

1) containern har ändrats så, att det ursprungliga godkännandet och uppgifterna på säkerhetsskylten är ogiltiga,

2) containern har tagits ur bruk och om den inte har hållits i ett sådant skick som konventionen förutsätter, eller om

3) besiktningsorganet har återkallat godkännandet.

##### 9 §

Säkerhetsskylten skall vara minst 100 x 200 mm och tillverkad av ett korrosionsbeständigt och brandsäkert material som lämpar sig för användningsändamålet.

Av säkerhetsskylten skall framgå att det är fråga om ett godkännande i enlighet med konventionen. Av skylten skall dessutom framgå följande uppgifter enligt bilagan till denna förordning:

1) bokstäverna "FIN" samt godkännandebeteckning,

2) containerns tillverkningstid (månad och år),

3) det igenkänningsnummer som tillverkaren tilldelat containern,

4) högsta bruttovikt (kilo och pund),

5) tillåten staplingsvikt (kilo och pund) när den vertikala accelerationen är 1,8 g, och

6) belastning (kilo och pund) för provning av tvärstyvhet.

På skylten skall även lämnas utrymme för gavlarnas och sidoväggarnas hållfasthetskoeficienter samt för besiktningstidpunkter (månad och år).

Uppgifterna skall antecknas på skylten

antingen på engelska eller på franska.

##### 10 §

Containertillverkaren skall föra register över containrar som godkännts för att tas i bruk. Av registret skall framgå följande uppgifter:

1) containerns godkännandebeteckning,  
2) det igenkänningsnummer som tillverkaren tilldelat containern,

3) tillverkningstid (månad och år),

4) tillverkarens namn,

5) högsta bruttovikt,

6) tillåten staplingsvikt då den vertikala accelerationen är 1,8 g,

7) belastning för provning av tvärstyvhet,

8) gavlarnas och sidoväggarnas hållfasthet, om den är mindre än det värde som föreskrivs i konventionen, samt

9) övriga nödvändiga uppgifter om containern.

### 4 kap.

#### Besiktningar

##### 11 §

Containerägaren skall besikta containern eller låta den besiktas enligt ett besiktningsprogram som godkännts av besiktningsorganet. Besiktningarna skall utföras med sådana mellanrum som de förhållanden där containern används förutsätter. Den första besiktningen skall dock utföras senast inom fem år efter containerns tillverkningsdatum och därefter skall containern besiktas på nytt med högst 30 månaders intervaller. Den tidpunkt (månad och år) före vilken containern skall besiktas första gången skall antecknas på säkerhetsskylten. Den tidpunkt (månad och år) före vilken följande besiktning skall göras skall antecknas antingen på säkerhetsskylten eller invid skylten på sådant sätt som besiktningsorganet godkänt.

Besiktningsorganet kan också godkänna ett kontinuerligt besiktningsprogram, om det är övertygat om att programmet garanterar minst samma säkerhetsnivå som ett program som baserar sig på periodiska besiktningar. Bokstäverna "ACEP FIN" skall då antecknas på säkerhetsskylten eller invid den.

Containerägaren skall se till att en container som reparerats besiktas innan den tas i bruk på nytt.

Vid de besiktningar som nämns i denna paragraf skall det undersökas om en contain-



ner har sådana fel som eventuellt medför risk för olyckor. Särskilt gäller det att säkerställa att bärande delar och delar som är viktiga med tanke på säkerheten är i ordning.

Besiktningarna skall protokollföras.

5 kap.

### Besiktningens organets uppgifter

12 §

Utöver vad som bestäms i containerlagen ( / ) har besiktningens organ till uppgift att

1) prova containrar som tillverkats i enlighet med den godkända konstruktionstypen för att säkerställa att de överensstämmer med den godkända konstruktionstypen eller för att försäkra sig om att containrar som tillverkats i enlighet med den godkända konstruktionstypen har provats av ett organ med tillräcklig behörighet,

2) försäkra sig om att tillverkaren har sådana lokaler och anordningar att produktionskvaliteten kan upprätthållas, samt att

3) försäkra sig om att tillverkaren har ett tillräckligt kvalitetskontrollprogram och att tillverkaren upprätthåller en kontinuerlig övervakning.

Besiktningens organet skall förvara de ritningar, beräkningar, provprotokoll och annat motsvarande material som åtföljer ansökningarna åtminstone så länge som containrarna i fråga används.

6 kap.

### I kraftträdande

13 §

Denna förordning träder i kraft den 199 .

(Översättning)

**Internationell konvention om säkra  
containrar, 1972****Ingress**

De fördragsslutande parterna

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

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

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

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

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

HAR ÖVERENSKOMMIT följande:

**Artikel 1***Allmänna förpliktelser enligt denna  
konvention*

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

**Artikel II***Definitioner*

Om inte annat uttryckligen framgår i denna konvention

1. *betyder* "container" en transportanordning

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

**International Convention for Safe  
Containers, 1972****Preamble**

THE CONTRACTING PARTIES,

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

MINDFUL of the need to facilitate international container transport,

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

**Article I***General obligation under the present  
Convention*

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.

**Article II***Definitions*

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

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

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

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

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

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

i) minst 14 m<sup>2</sup> (150 kvadratfot) eller

ii) minst 7 m<sup>2</sup> (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 containerns över- eller undersida för att möjliggöra hantering, stapling och/eller säkring,

3. betyder *myndighet* fördragsslutande 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,

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 en del av en befordran mellan två länder sker på territorium tillhörigt ett 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 inte är en ny container,

10. betyder *ägare* vad som enligt den fördragsslutande partens nationella lagstiftning förstås med ägare, eller förhyrare eller depositarie, om en överenskommelse mellan parterna föreskriver att ägarens skyldighet beträffande underhåll och översyn av containern skall iaktas av sådan förhyrare eller depositarie,

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

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

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

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

(i) at least 14 m<sup>2</sup> (150 sq ft) or

(ii) at least 7 m<sup>2</sup> (75 sq ft) if it is fitted with top corner fittings.

The term *container* includes neither vehicles or 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. *International transport* means transport between 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 bailee.

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

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.

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.

### Artikel III

#### *Tillämpningsområde*

1. Denna konvention gäller för 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.

### Article III

#### *Application*

1. The present Convention applies 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 five years from the date of entry into force of the present Convention.

### 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.

2. En myndighet som uppdrar provning, inspektion och godkännande till ett annat organ skall underrätta generalsekreteraren i Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen därom (i det följande kallad "organi-

### Article IV

#### *Testing, inspection, approval and maintenance*

1. For the enforcement of the provisions of 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. 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

sationen"). 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 inte 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 en fördragsslutande parts regler med stöd av bestämmelserna i denna konvention, skall godtas av andra fördragsslutande parter och skall anses ha samma verkan som ett godkännande lämnat av dem.

2. En fördragsslutande part skall inte uppställa andra konstruktionstekniska 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 fördragsslutande parter territorier av tjänstemän som därtill bemyndigats av fördragsslutande parter. Kontrollen skall inskränkas till att fastslå att containern är försedd med en

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 Contracting 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 territory 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

giltig säkerhetsgodkännandeskylt enligt denna konventions föreskrifter, om det inte klart framgår att containerns skick utgör en uppenbar risk för säkerheten. Om så är fallet skall den tjänsteman som utför kontrollen inte driva denna längre än vad som erfordras för att säkerställa att containern återställs i säkert skick innan den används vidare.

2. Om containern förefaller att inte 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 Nationernas 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.

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

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

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

### Artikel VIII

*Ikraftträdande*

1. Denna konvention träder i kraft tolv månader från den dag då det tionde ratifikations-, antagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats.

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

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

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").

### Article VIII

*Entry into force*

1. The present Convention shall enter into force twelve months from the date of the deposit of the tenth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

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 inte angivit något annat,

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 inte är bunden av ändringen.

### Artikel IX

#### *Förfarande för att ändra konventionen eller delar av den*

1. Denna konvention kan ändras på förslag av en fördragsslutande part genom något av följande förfaranden.

2. Ändring efter granskning i organisationen:

a) På begäran av en 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. Varje fördragsslutande part som inte är medlem av organisationen får delta och rösta när ändringsförslaget granskas av församlingen.

b) Om ändringsförslaget antas av en två tredjedels majoritet av dem som är närvarande och deltar i omröstningen i församlingen, och om sådan majoritet omfattar två tredjedels majoritet av de fördragsslutande parter som är närvarande och deltar i omröstningen, skall ändringsförslaget av generalsekretären tillställas alla fördragsslutande parter för godkännande.

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

2. Amendment after consideration in the Organization:

(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) 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-General to all Contracting Parties for their acceptance.

c) Ändringen träder i kraft tolv månader efter den dag då den godkännts 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 inte godkänner ändringen.

### 3. Ändring av en konferens

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

## Artikel X

### *Särskilt förfarande för ändring av bilagorna*

1. Varje ändringsförslag avseende bilagorna som framlagts av en fördragsslutande part skall 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 de 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 inte 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 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 omröstningen. 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 inte förklarat att de motsätter sig 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. Amendment by a conference:

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.

## Article X

### *Special procedure for amending the annexes*

1. Any amendment to the annexes proposed by a Contracting Party shall be considered in the Organization 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.

4. On entry into force any amendment shall, for all Contracting Parties which have not objected to the amendment, replace and



varje tidigare bestämmelse till vilken ändringen hänför sig. En invändning mot ändringsförslaget av en fördragsslutande part har inte bindande verkan med avseende på andra fördragsslutande parter i fråga om godkännande av containrar på vilka denna konvention är tillämplig.

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

## Artikel XI

### *Uppsägning*

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

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

## Artikel XII

### *Upphörande*

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

## Artikel XIII

### *Avgörande av tvister*

1. Varje tvist mellan två eller flera fördragsslutande parter om tolkningen eller

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 third of the other Contracting Parties, such a conference shall be convened by the Secretary-General to consider amendments to the annexes.

## Article XI

### *Denunciation*

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. 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.

## Article XII

### *Termination*

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.

## Article XIII

### *Settlement of disputes*

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation

tillämpningen av denna konvention som inte 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 skiljedomsstolens ordförande. Om en av parterna inte inom tre månader från mottagandet av begäran om skiljedom utsett skiljedomare eller om skiljedomarna inte lyckas välja en ordförande får varje part begära att generalsekretären utser en skiljedomare eller skiljedomsstolens 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.

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

#### Artikel XIV

##### *Reservationer*

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

2. Varje reservation som gjorts enligt paragraf 1

a) ändrar för den fördragsslutande part som gjort reservationen de bestämmelser i denna konvention till vilka reservationen hänför sig i enlighet med reservationens omfattning; och

b) ändrar dessa bestämmelser i samma utsträckning för de andra fördragsslutande par-

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 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 procedures and its place of meeting and as to any controversy laid before it, shall be taken by majority vote.

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 judgement to the arbitration tribunal which made the award.

#### Article XIV

##### *Reservations*

1. Reservations to the present Convention shall be permitted, excepting those relating to the provisions of articles I to VI, XIII, the present article and 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. Any reservation made in accordance with paragraph 1:

(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;

(b) modifies those provisions to the same extent for the other Contracting Parties in

terna i deras förhållande till den fördragsslutande part som gjort reservationen.

3. En 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;
- d) uppsägningar enligt artikel XI;
- e) upphörande av denna konventions giltighet enligt artikel XII.

### Artikel XVI

#### *Autentiska texter*

Originalen 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.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har de fullmäktige som därtill vederbörligen bemyndigats av sina regeringar undertecknat denna konvention.

VILKET SKEDDE i Genève den 2 december 1972.

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) denunciations under article XI;
- (e) the termination of the present Convention under article XII.

### Article XVI

#### *Authentic texts*

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.

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

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

**Bilaga I**

*Regler om provning, inspektion,  
godkännande och underhåll av containrar*

**KAPITEL 1**

Gemensamma regler för alla godkännande-  
förfaranden

**Regel 1***Säkerhetsgodkännandeskylt*

1. a) 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 andra av myndighet utfärdade godkännandeskyltar och där den inte lätt kan skadas.

b) På varje container skall anteckningarna om högsta tillåtna bruttovikt motsvara anteckningarna om högsta bruttovikt på säkerhetsgodkännandeskylten.

c) Ägaren av containern skall avlägsna säkerhetsgodkännandeskylten,

(i) om containern har ändrats på ett sådant sätt att det ursprungliga godkännandet och uppgifterna på säkerhetsgodkännandeskylten inte gäller, eller

(ii) om containern tas ur bruk och underhållet av den inte ombesörjs i enlighet med konventionen, eller

(iii) om myndigheten har återkallat godkännandet.

2. a) Skylten skall innehålla följande uppgifter på åtminstone engelska eller franska:

"CSC säkerhetsgodkännande".

Land där godkännande lämnats och godkännandebeteckning.

Tidpunkt (månad och år) då containern tillverkats.

**Annex I**

*Regulations for the testing, inspection,  
approval and maintenance of containers*

**CHAPTER I**

Regulations common to all systems of  
approval

**Regulation 1***Safety Approval Plate*

1. (a) 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.

(b) On each container, all maximum gross weight markings shall be consistent with the maximum gross weight information on the Safety Approval Plate.

(c) The owner of the container shall remove the Safety Approval Plate on the container if:

(i) the container has been modified in a manner which would void the original approval and the information found on the Safety Approval Plate, or

(ii) the container is removed from service and is not being maintained in accordance with the Convention, or

(iii) the approval has been withdrawn by the Administration.

2. (a) The plate shall contain the following information in at least the English or French language:

"CSC SAFETY APPROVAL"

Country of approval and approval reference

Date (month and year) of manufacture

Tillverkarens igenkänningsnummer på containern eller, i fråga om befintliga containrar för vilka detta nummer är okänt, det nummer som myndigheten tilldelat containern.

Högsta bruttovikt (kilo och pund).

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

Belastning för provning av tvärstyvhet (kilo och pund).

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.

3. Om myndigheten finner att en 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 de som föreskrivs i Bilaga II, skall dessa värden anges på säkerhetsgodkännandeskylten.

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

## Regel 2

### *Underhåll och översyn*

1. Ägaren av en container är ansvarig för att den hålls i säkert skick.

2. a) 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.

b) Den tidpunkt (månad och år) före vilken en ny container skall underkastas sin första översyn skall anges på säkerhetsgodkännandeskylten.

c) Den tidpunkt (månad och år) före vilken containern skall underkastas återkom-

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

Maximum operating gross weight (kg and lb)

Allowable stacking weight for 1.8 g (kg and lb)

Transverse racking test load value (kg and lb).

(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 11, 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. 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 end-wall and/or side-wall strength values (factors) are designed to be greater or less than those stipulated in annex II, such values shall be indicated on the Safety Approval Plate.

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 and examination*

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

2 (a) 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.

(b) The date (month and year) before which a new container shall undergo its first examination shall be marked on the Safety Approval Plate.

(c) The date (month and year) before which the container shall be re-examined

mande översyn skall synligt anges på containern på säkerhetsgodkännandeskylten eller så nära denna som möjligt och på ett sätt som kan godtas av den fördragsslutande part som föreskrivit eller godkänt det särskilda underhållsförfarandet i fråga.

d) Tiden mellan den dag då containern tillverkades och då den skall underkastas sin första översyn får inte överskrida fem år. Följande översyn av nya containrar och återkommande översyn av befintliga containrar skall ske med högst 30 månaders mellanrum. Vid all översyn skall avgöras om containern har brister som skulle kunna utgöra fara för människor.

3. a) Vederbörande fördragsslutande part kan godkänna ett fortgående program för översyn som alternativ till punkt 2, om man med stöd av de bevis som ägaren lämnat kan konstatera att säkerhetsnivån enligt programmet i fråga inte är lägre än vad som anges i punkt 2.

b) För att påvisa att containern används i enlighet med ett godkänt program för översyn, skall på containern på säkerhetsgodkännandeskylten eller så nära denna som möjligt införas en anteckning som innehåller bokstäverna ACEP samt identifieringsbeteckning för den fördragsslutande part som godkänt programmet.

c) Vid all översyn skall avgöras om containern har brister som skulle kunna utgöra fara för människor. Containrarna skall granskas i samband med större reparationer och iståndsättningar och när en container överläts till en ny förhyrare eller när containern återvändar från hyresanvändning, och i vilket fall som helst med åtminstone 30 månaders intervaller.

4. I denna regel förstås med *vederbörande fördragsslutande part* den kontraktsslutande part på vars territorium ägaren har hemvist eller huvudkontor. Om ägarens hemvist eller huvudkontor dock finns i en stat vars regering ännu inte har genomfört arrangemang för att föreskriva eller godkänna ett system för översyn, kan ägaren, till dess att sådana arrangemang har genomförts, använda ett förfarande som föreskrivits eller godkänts av en sådan fördragsslutande parts regering som är beredd att vara vederbörande fördragsslutande part. Ägaren skall iaktta de villkor som myndigheten i fråga har uppställt för användningen av förfaranden.

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 examination procedure involved.

(d) 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 30 months. All examinations shall determine whether the container has any defects which could place any person in danger.

3. (a) As an alternative to paragraph 2, the Contracting Party concerned may approve a continuous examination programme if satisfied, on evidence submitted by the owner, that such a programme provides a standard of safety not inferior to the one set out in paragraph 2 above.

(b) To indicate that the container is operated under an approved continuous examination programme, a mark showing the letters ACEP and the identification of the Contracting Party which has granted approval of the programme shall be displayed on the container on or as close as practicable to the Safety Approval Plate.

(c) All examinations performed under such a programme shall determine whether a container has any defects which could place any person in danger. They shall be performed in connection with a major repair, refurbishment, or on-hire/off-hire interchange and in no case less than once every 30 months.

4. 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. However, in the event that the owner is domiciled or has his head office in a country the government of which has not yet made arrangements for prescribing or approving an examination scheme and until such time as the arrangements have been made, the owner may use the procedure prescribed or approved by the Administration of a Contracting Party which is prepared to act as the Contracting Party concerned. The owner shall comply with the conditions for the use of such procedures set by the Administration in question.

## 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.

## 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 konstruktions-specifikation av den containertyp som skall godkännas och andra uppgifter som myndigheten kan begära.

2. Sökanden skall ange de igenkännings-tecken som tillverkaren kommer att tilldela den containertyp som ansöknings om godkännande avser.

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

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

## 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.

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

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

(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 anbringa säkerhetsgodkännandeskylten på containern.

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

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

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

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

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

(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. Approval may be granted by the Administration to containers manufactured as modifications of an approved design type if the Administration is satisfied that the modifications 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.

#### 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.

#### 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 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.

#### 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

## Regel 8

*Godkännande av containrar var för sig*

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

## KAPITEL 4

Regler om godkännande av befintliga containrar och nya containrar som inte godkänts vid den tidpunkt de tillverkades

## Regel 9

*Godkännande av befintliga containrar*

1. Om ägaren av en befintlig container inom fem år efter det att denna konvention trätt i kraft lämnar följande uppgifter till en myndighet:

- a) tid och plats för tillverkningen;
- b) tillverkarens igenkänningsnummer om detta är känt;
- c) högsta bruttovikt;

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

(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

(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

## CHAPTER III

Regulations for approval of new containers by individual approval

## Regulation 8

*Approval of individual containers*

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.

## CHAPTER IV

Regulations for approval of existing containers and new containers not approved at time of manufacture

## Regulation 9

*Approval of existing containers*

1. If, within five 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) date and place of manufacture;
- (b) manufacturer's identification number of the container if available;
- (c) maximum operating gross weight capability;

(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) 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 end-wall and side-wall strength tests, or

(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

eller sidoväggar;

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

f) sådana andra uppgifter som erfordras på säkerhetsgodkännandeskylten;

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. Översynen och anbringandet av skylten skall göras senast den 1 januari 1985.

2. Befintliga containrar, som inte kan godkännas enligt paragraf 1 i denna regel, får godkännas enligt bestämmelserna i Kapitel II eller III i denna bilaga. För sådana containrar gäller inte 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 som avser lyftförmåga och golvhållfasthet.

### Regel 10

#### *Godkännande av containrar som inte godkänts vid den tidpunkt de tillverkades*

1. Om ägaren av en ny container som inte godkänts vid den tidpunkt den tillverkades senast den 6 september 1982 lämnar följande uppgifter till en myndighet:

- (a) tid och plats för tillverkningen;
- (b) tillverkarens igenkänningsnummer om detta är känt;
- (c) högsta bruttovikt;

(d) för myndigheten godtagbar bevisning att containern tillverkats i enlighet med en konstruktionstyp som provats och befunnits uppfylla de krav som ställs i bilaga II;

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

(f) sådana andra uppgifter som behövs på säkerhetsgodkännandeskylten;

relating to the end-wall and side-wall strength tests;

(e) allowable stacking weight for 1.8g (kg and lb); and

(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. The examination of the container concerned and the affixing of the Safety Approval Plate shall be accomplished not later than 1 January 1985.

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.

### Regulation 10

#### *Approval of new containers not approved at time of manufacture*

If, on or before 6 September 1982, the owner of a new container which was not approved at the time of manufacture presents the following information to an Administration:

- (a) date and place of manufacture;
- (b) manufacturer's identification number of the container, if available,
- (c) maximum operating gross weight capability;

(d) evidence to the satisfaction of the Administration that the container was manufactured to a design type which has been tested and found to comply with the technical conditions set out in annex II;

(e) allowable stacking weight for 1.8g (kg and lb); and

(f) such other data as required for the Safety Approval Plate;

Kan myndigheten godkänna containern oberoende av bestämmelserna i kapitel 2. Om containern godkänns, 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. Översynen och anbringandet av skylten skall göras senast den 1 januari 1985.

the Administration, after investigation, may approve the container, notwithstanding the provisions of chapter II. Where approval is granted, such approval shall be notified to the owner in writing, and 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. The examination of the container concerned and the affixing of the Safety Approval Plate shall be accomplished not later than 1 January 1985.

## KAPITEL 5

Regler om godkännande av modifierade containrar

### Regel 11

*Godkännande av modifierade containrar*

Om en godkänd container har modifierats på ett sådant sätt att det medför konstruktionsmässiga förändringar, skall ägaren av containern underrätta myndigheten eller en av den på behörigt sätt bemyndigad organisation om ändringarna. Myndigheten eller den bemyndigade organisationen kan vid behov kräva att den modifierade containern genomgår nya prov innan ett nytt intyg beviljas.

## CHAPTER V

Regulations for approval of modified containers

### Regulation 11

*Approval of modified containers*

The owner of an approved container that has been modified in a manner resulting in structural changes shall notify the Administration or an approved organization duly authorized by it of those changes. The Administration or authorized organization may require retesting of the modified container as appropriate prior to recertification.

## 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 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.

## APPENDIX

The Safety Approval Plate, conforming to the model reproduced below, shall take the form of a permanent, non-corrosive, fire-proof rectangular plate measuring not less than 200 mm x 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 of the plate in any other permanent and legible way.

<b>CSC SAFETY APPROVAL</b>	
1 .....	<b>[GB-L/749/2/7/75]</b>
2 .....	<b>DATE MANUFACTURED .....</b>
3 .....	<b>IDENTIFICATION No. ....</b>
4 .....	<b>MAXIMUM GROSS WEIGHT..... kg .... lb</b>
5 .....	<b>ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1.8g.....kg ..... lb</b>
6 .....	<b>RACKING TEST LOAD VALUE.....kg .... lb</b>
7 .....	
8 .....	
9 .....	

The diagram shows a rectangular plate with a width of at least 200 mm and a height of 100 mm. The plate contains a table with 9 rows. The first row is the title 'CSC SAFETY APPROVAL'. The following rows are for data entry: 1. [GB-L/749/2/7/75], 2. DATE MANUFACTURED, 3. IDENTIFICATION No., 4. MAXIMUM GROSS WEIGHT (kg and lb), 5. ALLOWABLE STACKING WEIGHT FOR 1.8g (kg and lb), 6. RACKING TEST LOAD VALUE (kg and lb), 7, 8, and 9 are empty.

1) Land där containern godkänts och godkännandenummer såsom i exemplet på första raden. (Det land där containern godkänts skall anges med kännetecknet för det land där fordon i internationell trafik registrerats.)

2) Tillverkningstid (månad och år).

3) Tillverkarens igenkänningsnummer på containern eller, i fråga om befintliga containrar för vilka detta nummer inte är känt, det av myndigheten tilldelade numret.

4) Högsta 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.

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 indicate 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 (kg and lb).

5 Allowable stacking weight for 1.8g (kg and lb).

6 Transverse racking test load value (kg and lb).

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. 0.4P.

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. 0.6P.

9 First maintenance examination date (month and year) for new containers and subsequent maintenance examination dates (month and year) if plate is used for this purpose.

## Bilaga II

### *Konstruktionsmässiga säkerhetskrav och provning*

#### Orientering

Kraven i denna bilaga har bestämts så att det är underförstått att i alla skeden av hantering skall de krafter som påverkar containern som resultat av rörelse, lyft, stapling och den lastade containerns vikt i kombination med yttre krafter inte överskrida den hållfasthet containern konstruerats för. Följande antaganden har gjorts:

a) Containern skall vara så förankrad att den inte utsätts för större krafter än den har konstruerats för.

b) Containern skall ha sin last stuvad i enlighet med rekommenderad praxis så att lasten inte utövar krafter på containern utöver de krafter för vilka den har konstruerats.

#### Tillverkning

1. En container får vara tillverkad av vilket lämpligt material som helst. Om den på ett tillfredsställande sätt genomgår följande provningar, utan att uppvisa någon deformation eller skador som gör den olämplig för sitt ändamål, skall den anses säker.

2. Dimensioner, placeringar och tillhörande toleranser för hörnbeslag skall kontrolleras med hänsyn till de lyft- och fastsättningssystem i vilka de skall fungera.

#### *Provningslaster och provningsmetoder*

Där så är tillämpligt med hänsyn till containerns utförande skall i det följande angivna provningslaster och provningsmetoder användas:

#### 1. LYFT

Containern, som skall vara lastad på föreskrivet sätt, skall lyftas så att inga nämnvärda accelerationskrafter uppstår. Efter lyftet

## 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.

#### *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:

#### 1 LIFTING

The container, having the prescribed internal loading, shall be lifted in such a way that no significant acceleration forces are

skall containern hänga eller stödjas i fem minuter och därefter sänkas ned.

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

*a) Lyft från hörnbeslag*

*(A) Lifting from corner fittings*

**PROVNINGSLASTER OCH  
ANBRINGADE KRAFTER**

**TEST LOADINGS AND APPLIED  
FORCES**

**Inre last:**

**Internal loading:**

En jämnt fördelad och så stor last att den kombinerade vikten av containern och provningslasten är lika med 2 R. Om det är fråga om en tankcontainer där summan av den inre lastens provningsvikt och taravikten är lägre än 2 R, skall på containern tillämpas en tilläggslast fördelad på tankens hela längd.

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 2R. In the case of a tank-container, when the test weight of the internal load plus the tare weight is less than 2R, a supplementary load distributed over the length of the tank is to be applied to the container.

**Utvändigt anbringade krafter:**

**Externally applied forces:**

Kraften som erfordras för att lyfta den kombinerade vikten 2 R skall anbringas på ett sådant sätt som anges i PROVNINGSMETODER.

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

**PROVNINGSMETODER:**

**TEST PROCEDURES**

*(i) Lyft från topphörsbeslag:*

*(i) Lifting from top corner fittings:*

På containrar som är längre än 3 m (10 ft) - nominellt mått - skall lyftkrafterna anbringas vertikalt i alla fyra topphörsbeslagen.

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

På containrar som är 3 m (10 ft) eller kortare - nominellt mått - skall lyftkrafterna anbringas i alla fyra topphörsbeslagen så att vinkeln mellan varje lyftanordning och vertikalplanet blir 30°.

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°.

*(ii) Lyft från bottenhörsbeslag:*

*(ii) Lifting from bottom corner fittings:*

Containern skall lyftas så att lyftanordningarna verkar enbart på bottenhörsbeslagen. Lyftkrafterna skall anbringas i följande vinklar mot horisontalplanet:

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° för containrar som är 12 m (40 ft) eller längre.

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

37° för containrar som är 9 m (30 ft) eller längre men vars längd understiger 12 m (40 ft).

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

45° för containrar som är 6 m (20 ft) eller längre men vara längd understiger 9 m (30 ft)

60° för containrar som är kortare än 6 m (20 ft).

### B) LYFT MED ANDRA METODER

#### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

##### Inre last:

En jämnt fördelad och så stor last att den kombinerade vikten av containern och provningslasten är lika med 1,25 R. Om det är fråga om en tankcontainer där summan av provningsvikten för den inre lasten samt taravikten är under 1,25 R, skall på containern tillämpas en tilläggslast på tankens hela längd.

##### Utvändigt anbringade krafter:

Den kraft som erfordras för att lyfta den kombinerade vikten 1,25 R skall anbringas på ett sådant sätt som anges i PROVNINGSMETODER.

#### PROVNINGSMETODER:

##### (i) Lyft från gaffelfickor:

Containern skall placeras på balkar belägna i samma horisontalplan. Varje balk skall centreras i respektive gaffelficka. Balkarna skall ha samma vidd som de gafflar varmed containern kommer att hanteras och skall stickas in i gaffelfickorna till 75 procent av dessas längd.

##### (ii) Lyft från griparmsfästen:

Containern skall placeras på klossar belägna i samma horisontalplan, en under varje griparmsfäste. Klossarna skall vara lika stora som lyftytan på de griparmar varmed containern kommer att hanteras.

##### (iii) Andra metoder:

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

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

### (B) Lifting by any other additional methods

#### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

##### Internal loading:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.25R. In the case of a tank-container, when the test weight of the internal load plus the tare weight is less than 1.25R, a supplementary load distributed over the length of the tank is to be applied to the container.

##### Externally applied forces:

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

#### TEST PROCEDURES

##### (i) Lifting from fork-lift pockets:

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 % of the length of the fork pocket.

##### (ii) Lifting from grapple-arm positions:

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

##### (iii) Other methods:



Om containrar är konstruerade för att - i lastat skick - hanteras med någon metod som inte nämnts under A eller B (i) och (ii) skall de provas med inre last och utvändigt anbringade krafter som är representativa för de accelerationspåfrestningar metoden utsätter containern för.

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. STAPLING

1. Vid internationell transport där de maximala, vertikala accelerationskrafterna avviker markant från 1,8 g och när användningen av containern är begränsad till sådana transportförhållanden får staplingsbelastningen varieras med hänsyn till förekommande accelerationskrafter.

2. Efter genomförd, godkänd provning kan containern godkännas för en viss tillåten staplingslast, som skall anges på säkerhetsgodkännandeskylten under rubriken "Allowable stacking weight for 1,8 g (kg and lbs)".

1 For conditions of international transport where the maximum vertical acceleration forces vary significantly from 1.8g 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 1.8g (kg and lb).

### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

#### Inre last:

En jämnt fördelad och så stor last att den kombinerade vikten av containern och provningslasten är lika med 1,8 R. Tankcontainrar kan testas tomma.

#### Utvändigt anbringade krafter:

Dessa skall vara sådana att de utsätter vart och ett av de fyra topphörsbeslagen för en vertikal nedåtriktad kraft lika med  $1/4 \times 1,8$  gånger den tillåtna statiska staplingsvikten.

### PROVNINGSMETODER:

Containern, som skall vara lastad med förskrivna inre last, placeras på fyra horisontella klossar, vilka i sin tur skall vila mot en styv horisontal yta. Under vart och ett av hörnbeslagen eller motsvarande hörnkonstruktion skall placeras en kloss. Klossarna skall centreras under hörnbeslagen och skall ha ungefär samma yta som dessa.

## 2 STACKING

### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

#### Internal loading:

A uniformly distributed load such that the combined weight of container and test load is equal to 1.8R. Tank-containers may be tested in the tare condition.

#### Externally applied forces:

Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to  $0.25 \times 1.8 \times$  the allowable superimposed static stacking weight.

### TEST PROCEDURES

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.

Varje utvändigt anbringad kraft skall anbringas mot vart och ett av hörnbeslagen genom ett för provning avsett hörnbeslag eller ett provningsdon med samma yta. Det för provningen avsedda hörnbeslaget eller donet skall förskjutas med avseende på containerns topphörnsbeslag 25 mm (1 in.) i tvärriktningen och 38 mm (1 1/2 in.) i längdriktningen.

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 1/2 in) longitudinally.

### 3. KONCENTRERADE BELASTNINGAR

### 3 CONCENTRATED LOADS

#### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

#### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

##### a) På tak

##### (a) On roof

##### Inre last:

##### Internal loading:

Ingen.

None.

##### Utvändigt anbringade krafter:

##### Externally applied forces:

En koncentrerad belastning på 300 kg (660 lbs) jämnt fördelad på en yta av 600 x 300 mm (24 x 12 in.).

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

##### b) På golv

##### (b) On floor

#### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

#### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

##### Inre last:

##### Internal loading:

Två koncentrerade belastningar var och en på 2 730 kg (6 000 lbs) och var och en verkande på containerns golv genom en kontaktyta på 142 cm<sup>2</sup> (22 sq.in.).

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).

##### Utvändigt anbringade krafter:

##### Externally applied forces:

Inga.

None.

#### PROVNINGSMETODER:

#### TEST PROCEDURES

##### a) På tak

##### (a) On roof

Den utvändigt anbringade kraften skall

The externally applied forces shall be ap-

anbringas vertikalt nedåt på den yttre ytan i det svagaste området på containerns tak.

#### b) På golv

Provningsanordningen skall göras med containern vilande på fyra horisontella klossar under vart och ett av bottenhornsbeslagen så att containerns botten fritt kan böjas nedåt.

En provningsanordning skall lastas till en vikt av 5 460 kg (12 000 lbs), dvs. 2 730 kg (6 000 lbs) på varje kontaktyta. Provningsanordningen skall, när den är lastad, ha en total kontaktyta av 284 cm<sup>2</sup> (44 sq.in.), dvs. 142 cm<sup>2</sup> (22 sq.in.), för varje kontaktyta. Ytorna skall ha en bredd av 180 mm (7 in.) och ett centrumavstånd av 760 mm (30 in.). Provningsanordningen skall föras över containerns hela golvyta.

plied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.

#### (b) On floor

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 kg (12,000 lb), that is 2,730 kg (6,000 lb) on each of two surfaces, having, when loaded, 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.

### 4. TVÄRSTYVHET

#### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

##### Inre last:

Ingen.

##### Utvändigt anbringade krafter:

Dessa skall vara avsedda att formförändra containerns gavlar i sidled. Krafterna skall vara lika stora som de för vilka containern är konstruerad.

#### PROVNINGSMETODER:

Den tomma containern placeras på fyra horisontella klossar, en under varje bottenhornsbeslag, och förankras mot rörelser i längdled och vertikalled med hjälp av förankringsanordningar så anordnade att förankringen endast avser rörelser i längdled vid de bottenhörn som är diagonalt motsatta dem där krafterna anbringas.

De utvändigt anbringade krafterna skall anbringas antingen var för sig eller samtidigt mot vart och ett av topphornsbeslagen på en sida av containern. Krafterna skall verka i

### 4 TRANSVERSE RACKING

#### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

##### Internal loading:

None.

##### 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.

#### TEST PROCEDURES

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.

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

linjer parallella med containerns bottenyta och gavlar. Krafterna skall först vara tryckande och därefter dragande. Är gavlarna symmetriska kring sin vertikala mittaxel behöver endast en sida provas. Är gavlarna asymmetriska skall båda sidorna provas.

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

## 5. FÖRANKRING (STATISK PROVNING)

Vid konstruktion och tillverkning av containrar skall beaktas att containrar vid landtransport kan utsättas för accelerationer av 2 g verkande horisontellt i längdriktningen.

## 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 2g applied horizontally in a longitudinal direction.

### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

#### Inre last:

En jämnt fördelad och så stor last att den kombinerade vikten av containern och provningslasten uppgår till maximal bruttovikt, R. Om det är fråga om en tankcontainer där summan av den inre lastens provningsvikt och taravikten är mindre än den maximala bruttovikten, R, skall på containern tillämpas en tilläggslast fördelad på tankens hela längd.

### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

#### 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. In the case of a tank-container, when the weight of the internal load plus the tare is less than the maximum gross weight or rating, R, a supplementary load is to be applied to the container.

#### Utvändigt anbringade krafter:

Dessa skall vara sådana att varje sida av containern utsätts för tryck- och dragkrafter av storleksordningen R, dvs. en kombinerad kraft av 2 R, som skall tas upp av containerns botten.

#### 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.

### PROVNINGSMETODER:

Containern lastad med den föreskrivna provningslasten fixeras i sin längdriktning genom förankring av de två bottenhörnbeslagen (eller motsvarande hörnkonstruktioner) i ena gavelns nedre hörn till lämpliga förankringspunkter.

De utvändigt anbringade krafterna skall anbringas först tryckande och sedan dragan-

### TEST PROCEDURES

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.

The externally applied forces shall be applied first towards and then away from the

de från förankringspunkterna. Båda sidorna av containern skall provas.

anchor points. Each side of the container shall be tested.

## 6. GAVLAR

Gavlarna skall kunna motstå en belastning av minst 0,4 gånger högsta tillåtna nyttolast. Om emellertid gavlarna är konstruerade att motstå en belastning mindre eller större än 0,4 gånger högsta tillåtna nyttolast skall detta värde anges på säkerhetsgodkännandeskylten i enlighet med regel 1 i bilaga 1.

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.

### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

#### Inre last:

Lasten skall vara sådan att en gavelns insida utsätts för en jämnt fördelad belastning av 0,4 P eller sådan annan belastning för vilken containern är konstruerad.

#### Utvändigt anbringade krafter:

Inga.

### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

#### Internal loading:

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

#### Externally applied forces:

None.

### PROVNINGSMETODER:

Den föreskrivna inre lasten anbringas enligt följande:

Båda gavlarna skall provas. Är gavlarna identiska behöver endast en gavel provas. Gavlar på containrar som inte har öppna sidor eller sidodörrar kan provas var för sig eller samtidigt.

Gavlar på containrar som har öppna sidor eller sidodörrar skall provas var för sig. När gavlarna provas var för sig skall reaktionskrafterna till de på gaveln anbringade krafterna upptas endast av containerns bottenkonstruktion.

### TEST PROCEDURES

The prescribed internal loading shall be applied as follows:

Both ends of container shall be tested except that 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-walls shall be confined to the vase structure of the container.

## 7. SIDOVÄGGAR

Sidoväggarna bör kunna motstå en belastning av minst 0,6 gånger högsta tillåtna nyttolast. Om emellertid sidoväggarna är kon-

## 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, howe-

struerade att motstå en belastning mindre eller större än 0,6 gånger högsta tillåtna nytolast skall detta värde anges på säkerhetsgodkännandeskylten i enlighet med regel 1 i bilaga 1.

ver, 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.

#### PROVNINGSLASTER OCH ANBRINGADE KRAFTER

#### TEST LOADINGS AND APPLIED FORCES

##### Inre last:

Lasten skall vara sådan att insidan av en sidovägg utsätts för en jämnt fördelad belastning av 0,6 P eller sådan annan belastning för vilken containern är konstruerad.

##### 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.

##### Utvändigt anbringade krafter:

Inga.

##### Externally applied forces:

None.

#### PROVNINGSMETODER:

#### TEST PROCEDURES

Den föreskrivna inre lasten anbringas enligt följande:

Båda sidor skall provas utom när sidorna är identiska. Sidoväggarna skall provas var för sig och reaktionerna från provningslasten skall tas upp av hörnbeslagen eller motsvarande hörnkonstruktioner. Containerar med öppet tak skall provas i det skick i vilket de är avsedda att användas, t.ex. med borttagbara takbalkar på plats.

The prescribed internal loading shall be applied as follows:

Both sides of a container shall be tested except that 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 equivalent corner structures. Open-topped containers shall be tested in the conditions in which they are designed to be operated, for example, with removable top members in position.