

Nr 55.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om viktmärkning i vissa fall av gods som skall inlastas å fartyg; given Stockholms slott den 29 januari 1932.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om viktmärkning i vissa fall av gods som skall inlastas å fartyg.

GUSTAF.

Sam Larsson.

Förslag
till
Lag

om viktmärkning i vissa fall av gods som skall inlastas å fartyg.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Gods med en bruttovikt av ettusen kilogram eller mera, som är avsett att inom eller utom riket för befordran inlastas å fartyg, skall före inlastningen eller, där denna skall ske i utländsk hamn, före avsändandet från riket för- ses med uppgift om bruttovikten i kilogram. Sådan uppgift skall på ett tydligt och varaktigt sätt anbringas å godsets utsida.

Skyldighet att tillse, att godset förses med behörig viktuppgift, åvilar avlastaren eller, där inlastningen skall ske i utländsk hamn, avsändaren.

2 §.

Tillsyn å efterlevnaden av bestämmelserna i 1 § utövas, under överinse- ende och ledning av yrkesinspektionens chefsmyndighet, av yrkesinspektio- nens befattningshavare; och skall därvid i tillämpliga delar lända till efter- rättelse vad som finnes stadgat rörande tillsyn å efterlevnaden av lagen om arbetarskydd.

3 §.

Saknas i fall, som avses i 1 §, viktuppgift, eller är bruttovikten för lågt angiven, straffes den för viktmärkningen ansvarige med dagsböter; dock vare han från ansvar fri, där godset, då han mottog detsamma, var försett med uppgift om bruttovikten och anledning saknats till antagande, att uppgiften var oriktig.

Är viktuppgiften icke anbragt på ett tydligt och varaktigt sätt å godsets utsida, eller avser uppgiften icke bruttovikten i kilogram, straffes den för viktmärkningen ansvarige med böter från och med fem till och med tre- hundra kronor.

Följer å förseelse, som ovan nämnts, ansvar enligt allmän strafflag, skall straff enligt denna lag icke tillämpas.

4 §.

Förseelse, som i 3 § sägs, åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1933.

*Utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 15 januari 1932.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitiedepartementet och handelsdepartementet anför t. f. chefen för socialdepartementet, statsrådet Holmbäck:

I proposition nr 71 till 1930 års riksdag lämnade dåvarande chefen för socialdepartementet en redogörelse för vissa av den internationella arbetsorganisationens konferens år 1929 fattade beslut, däribland ett konventionsförslag angående angivande av vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg. I överensstämmelse med departementschefens i nämnda proposition uttalade uppfattning ansåg riksdagen, att konventionsförslaget icke utan vidare utredning borde ratificeras från svensk sida. Sedan sådan utredning därefter företagits, befinner sig frågan numera i det läge, att densamma torde böra upptagas till förnyat övervägande. Då för konventionens genomförande erfordras viss ny lagstiftning och förslag till sådan lagstiftning enligt hittills tillämpade grunder bör prövas, innan ratifikationsfrågan upptages till slutligt bedömande, ber jag härmed att få anmäla frågan om dylik lagstiftning. Innan jag ingår på redogörelse för det lagförslag, som för ändamålet upprättats, torde jag emellertid få lämna en redogörelse för konventionsförslaget och dettas tidigare behandling i Sverige.

Förevarande konventionsförslag äsyftar väsentligen att förebygga de olycksfall, som vid lastning eller lossning av fartyg förorsakas genom användande av lyft- eller andra transportanordningar av otillräcklig styrka. För sådant ändamål stadgar förslaget, att varje kolli eller annat föremål med en bruttovikt av ettusen kilogram eller däröver, som är avsett att transporteras å hav eller inre vattenled, skall vara försett med uppgift om dess vikt. Skyldighet att tillse att nämnda föreskrift iakttages skall endast åligga regeringen i det land, från vilket kollit eller föremålet avsändes, och skall lagstiftningen i detta land bestämma, huruvida skyldigheten att angiva vikten skall åvila avsändaren eller någon annan.

Med anledning av ett från den tyska regeringens sida år 1925 framställt förslag hade i det förberedande förslag till frågeformulär rörande förebyggandet av olycksfall i arbete, som förelades internationella arbetskonferensen år 1928, bland annat upptagits en fråga, huruvida regeringarna i internatio-

nella arbetsorganisationens medlemsstater vore gynnsamt stämnda för antagande av ett förslag till konvention angående förpliktelse att angiva vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg. Berörda förslag till frågeformulär godtogs med vissa ändringar av konferensen och tillställdes sedermera regeringarna för besvarande. *Den svenska regeringen*, som redan under år 1926 efter socialstyrelsens hörande yttrat sig i ämnet, anförde nu beträffande skyldigheten till viktmärkning i sitt svar å frågeformuläret i huvudsak följande:

Ehuru den ifrågasatta förpliktelsen otvivelaktigt i en del fall skulle kunna bliva till nytta, syntes dock dess betydelse ej kunna förväntas bliva synnerligen stor. Allt slags massgods — vilket utgjorde den alldeles övervägande delen av de varor, som transporterades med fartyg — skulle ju lämnas oberört av den ifrågasatta förpliktelsen, och det mindre stycke godset skulle också fritagas från viktmärkningen, oaktat dess anhopning till okänd vikt i samma slinga eller dylikt tydligtvis kunde medföra samma risk som enstaka tunga kollin. Vikten av dylika kollin, som i någon större omfattning vore föremål för skeppning, syntes ofta vara väl känd utan märkning. Den åsyftade föreskriften skulle givetvis medföra besvär för lastavsändarna med flera, och ett lämpligt anordnande av en lagstiftning i ämnet och kontrollen å dess tillämpning syntes kunna förväntas möta vissa svårigheter. Svenska regeringen vore därför tveksam, huruvida en förpliktelse av ifrågasatt slag borde införas genom internationell reglering. Atminstone syntes en dylik förpliktelse ej böra göras till föremål för en konvention utan allenast för en rekommendation.

Med ledning av de å frågeformuläret avgivna regeringssvaren utarbetades emellertid inom internationella arbetsbyrån ett flertal förslag till konferensbeslut på frågeformulärets ämnesområde. Därvid gjordes den ifrågasatta skyldigheten till viktmärkning av vissa kollin till föremål för ett särskilt preliminärt förslag till konvention. Detta förslag antogs sedermera av internationella arbetskonferensen vid dess sammanträde år 1929!

Det sålunda antagna förslaget till *konvention angående angivande av vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg*, torde få i en av delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet ombesörjd översättning till svenska fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende (*Bilaga A*). Beträffande de franska och engelska originaltexterna torde jag få hänvisa till bilaga till förberörda proposition nr 71 år 1930 sid. 50.

Konventionsförslaget remitterades i Sverige till ett flertal myndigheter och korporationer. De yttranden, som med anledning därav avgävos, voro i huvudsak av följande innehåll.

Socialstyrelsen hänvisade till en tidigare skrivelse från styrelsen till socialdepartementet, i vilken skrivelse styrelsen redogjort för verkställd utredning i ämnet och som resultat därav anført, att utsättande av vikten i många fall syntes vara lämpligt. Beträffande massgods ävensom gods, vilket vore förpackat i standardemballage, såsom mjöl och spannmål etc., papper och pappersmassa i balar, cement m. m., syntes emellertid ett angivande av vikten vara onödigt. Vidare framhöll styrelsen, att då berörda kategorier av gods komme att falla utanför konventionen, någon erinran mot konventionens innehåll icke vore att göra vad beträffade dess omfattning. Fullgörandet av

viktmärkningen syntes böra åligga avsändaren av godset. Någon större olägenhet av förpliktelsens införande kunde icke anses uppstå för avsändaren; frakten för tyngre gods utginge nämligen i allmänhet efter vikt, och dylikt gods måste därför i varje fall vägas före avsändandet. Under åberopande av vad sålunda anförts tillstyrkte socialstyrelsen ratifikation av konventionsförslaget.

Sveriges industriförbund hade för sin del icke funnit sig böra avstyrka det ifrågakarande märkningstvängets införande genom svensk lagstiftning.

Svenska hamnförbundet behjärtade konventionsförslaget syfte och hade ej något att erinra mot att, därest konvention av ifrågakarande slag antoges, viktgränsen sattes till 1,000 kg. Av principiella skäl och med hänsyn till ansvaret ansågo dock förbundet mindre lämpligt att tillåta, att genom nationell lagstiftning medgäves angivande av endast approximativ vikt. Förbundet ville mycket kraftigt framhålla angelägenheten av att viktmärkningskyldigheten och kontrollen ej lades på hamnarna. Även om så icke skedde, befarade förbundet, att särskilt beträffande inrikesgodset konventionsförslagets antagande skulle medföra ökade kostnader för hamnarna och dessutom försvåra trafiken i dem.

Sveriges redareförening och *kanalflottans redareförening* samt *södra Sveriges stuvareförbund* hade icke ansett sig kunna tillstyrka konventionsförslagets antagande. Skälen härtill vore i huvudsak följande. Man måste förutsätta, att ej alla stater, anslutna till internationella arbetsorganisationen, komme att ratificera konventionen, varjämte måste beaktas, att exempelvis Amerikas förenta stater, vilka exporterade ansenliga mängder styckegods, ej vore anslutna till arbetsorganisationen, varför de skulle vara obundna av konventionen. Det osäkerhetstillstånd, som därigenom skulle uppkomma, kunde medföra ökade risker och alltså motverka konventionens syfte. Man måste även förutsätta, att märkningen komme att utföras olika, vilket jämväl skulle öka osäkerhetstillståndet.

Stockholms speditörförening framhöll, att det framställda förslaget — vad anginge exportgodset — för Sveriges del icke torde medföra nämnvärda förändringar utöver nu tillämplad praxis vid försändning av tyngre kollin, som i regel sedan flera år tillbaka brukade förses med stämpel om såväl bruttoso som nettovikt. Även om tyngre godssändningar i regel åtföljdes av utförliga specifikationer, däri vikterna funnes angivna, skulle givetvis ett konsekvent genomfört märkningstväng vara till gagn vid omlastning. Speditörföreningen uttalade också sin anslutning till konventionsförslaget; föreningen förutsatte likväl, att förslagets genomförande icke gjordes särskilt betungande för exportörerna.

Kommerskollegium var av den uppfattningen, att en internationell vikt- märkningsskyldighet beträffande tyngre gods — främst maskingods — som transporterades å fartyg av olika slag, kunde vara av värde såväl ur arbetarskyddssynpunkt som vid lastning och lossning. Emot principen om sådan viktmärkningsskyldighet hade heller inga gensagor blivit resta. Ehuru en viktgräns av 1,500 kg. måhända kunnat vara tillräcklig, ville kollegium dock ej framställa invändning mot att gränsen sattes till 1,000 kg., särskilt som ingen av de hörda organisationerna haft något att erinra mot sistnämnda viktgräns.

De invändningar mot konventionen, som i vissa av de i ärendet avgivna yttrandena anförts, riktade sig främst mot omfattningen och den praktiska tillämpningen av den ifrågasatta konventionen.

Vidkommande först frågan rörande omfattningen av anslutningen till en eventuell konvention av ifrågavarande slag, syntes från svensk sida böra uppställas såsom villkor för biträdande av konventionen, att samtliga de stater, från vilka Sverige i nämnvärd omfattning importerade märkningspliktigt gods, jämväl biträdde densamma — givetvis oberoende av huruvida de vore medlemmar i internationella arbetsorganisationen eller ej.

Den interna lagstiftning, som ett biträdande av konventionen nödvändiggjorde för Sveriges del, borde i händelse av ratifikation bliva föremål för särskild utredning, varför kollegium för det dåvarande icke hade anledning att närmare ingå på spörsmål rörande dylik lagstiftnings utformning. Även utan en närmare utredning kunde dock fastslås, att icke obetydliga svårigheter torde komma att föreligga för genomförande av en effektiv lagstiftning på området. Olika åsikter kunde göra sig gällande rörande vem viktmarkningsskyldigheten skulle åvila, den ursprunglige svenske avsändaren (tillverkaren, varuägaren) eller avlastaren eller eventuellt någon annan. Därest godset ursprungligen avsänts från utlandet, kunde givetvis, exempelvis i händelse av skada vid lossning i svensk hamn på grund av uraktlåten eller felaktig märkning, svårigheter uppstå beträffande utkrävande av ansvar härför.

Att för utövande av kontroll över viktmarkningens behöriga fullgörande tillskapa särskilda organ eller eljes vidtagna särskilda åtgärder syntes kollegium möta betänkligheter och vara ägnat att föranleda kostnader, som kunde bliva större, än behovet rimligen krävde. Bl. a. borde i detta sammanhang bemärkas, att tullverket såsom regel ej toge någon befattning med importgods, förr än detsamma avlastats.

Konventionsförslagets medgivande åt den interna lagstiftningen att i undantagsfall medgiva märkning med endast approximativ vikt borde ej giva anledning till erinran, då därigenom ej medgaves något undantag från märkningstvånget i och för sig utan endast ett av särskilda undantagsförhållanden betingat angivande av approximativ i stället för exakt vikt.

Kommerskollegium hade icke något att erinra mot att det föreliggande konventionsförslaget vunne tillslutning för Sveriges del, under förutsättning att ratifikation av konventionen från svensk sida ej skedde, med mindre densamma dessförinnan hade ratificerats eller samtidigt ratificerades av övriga Östersjöstater, samtliga stater vid Nordsjön samt Frankrike, Spanien, Italien och Amerikas förenta stater.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet anförde:

Det syntes icke kunna förnekas, att en allmänt genomförd viktmarkning av tyngre kollin, som vore föremål för transport å fartyg, måste anses önskvärd med hänsyn till säkerheten för de arbetare, som hade att taga befattning med transporten. Ehuru sådan märkning redan i stor utsträckning förekomme, torde det dock kunna befaras, att en generell förpliktelse därtill i en del fall skulle föranleda olägenheter. Möjligt syntes även, att utformningen av lagstiftning i ämnet kunde möta vissa betänkligheter. Med hänsyn därtill vore delegationen icke beredd att för Sveriges del tillstyrka anslutning till konventionen, utan syntes, innan ståndpunkt därtill toges, böra närmare utredas, huru en dylik åtgärd skulle verka, samt eventuellt även förslag till erforderlig lagstiftning framläggas.

Till efterkommande av stadgandet i art. 405:5 av Versaillesfördraget, vilket stadgande ålägger internationella arbetsorganisationens medlemsstater att inom viss tid underställa av arbetskonferensen antagna rekommendationer och konventionsförslag vederbörande myndigheter för utfärdande av lagar

eller vidtagande av andra åtgärder, upptogs ifrågavarande konventionsförslag i förberörda *proposition*, nr 71, genom vilken Kungl. Maj:t med begäran om yttrande förelade 1930 års riksdag de av arbetskonferensen år 1929 fattade beslutet av nämnda slag. Beträffande här avhandlade konventionsförslag anförde chefen för socialdepartementet därvid följande.

De ifrågasatta konventionsbestämmelserna torde, såsom i flertalet av de avgivna yttrandena anförts, kunna vara av viss betydelse för arbetarnas skyddande mot olycksfall. Bestämmelsernas genomförande skulle, enligt vad utredningen givit vid handen, sannolikt icke heller medföra större olägenheter för trafiken. I och för sig syntes det därför önskvärt, att dessa bestämmelser bleve gällande i vårt land. För att konventionen skulle få någon större betydelse för vårt lands vidkommande fordrades emellertid, såsom kommerskollegium erinrat, att de stater, med vilka Sverige hade livligare handelsutbyte, ävenledes skrede till ratifikation, en förutsättning, som ännu ej föreläge. Såsom socialpolitiska delegationen anför, förefunnes vidare ännu icke tillräcklig utredning i den i vissa hänseenden svåra frågan rörande innehållet i den lagstiftning, som måste bliva en följd av konventionens ratifikation. Under sådana förhållanden vore departementschefen icke då beredd att förorda, att konventionen ratificerades från svensk sida.

Riksdagen meddelade i skrivelse den 4 april 1930, nr 139, att riksdagen icke ansåge sig kunna överblicka konsekvenserna av ett biträdande av konventionsförslaget och att riksdagen därför icke för det dåvarande kunde tillstyrka ratificering. Enligt riksdagens mening borde emellertid det av konventionsförslaget omhandlade spörsmålet av Kungl. Maj:t göras till föremål för ytterligare utredning.

Med anledning av detta riksdagens beslut uppdrog Kungl. Maj:t sedermera åt delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet att införskaffa upplysningar i vissa avseenden rörande konventionens förverkligande samt att, efter inhämtande av socialstyrelsens och kommerskollegii yttranden i frågan, till Kungl. Maj:t överlämna den åvägabragta utredningen. Till fullgörande av det sålunda lämnade uppdraget anhöll delegationen om yttranden från nämnda ämbetsverk, av vilka det förra i sin ordning hörde samtliga yrkesinspektörer, Norrlands och södra Sveriges stuvareförbund samt svenska hamnförbundet. Samtliga nu åsyftade yttranden överlämnades därefter till Kungl. Maj:t. Till återgivande av deras huvudsakliga innehåll må anföras följande.

Kommerskollegium erinrar om att kollegium i sitt tidigare i ämnet avgivna yttrande förklarat sig ej ha något att erinra mot tillslutning för Sveriges del till konventionen, för såvitt konventionen dessförinnan ratificerats eller samtidigt ratificerades av vissa angivna stater, med vilka vårt land stode i livligare sjöfartsförbindelser. Ratifikation från något av de sålunda angivna ländernas sida hade emellertid, såvitt kollegium kunnat inhämta, ännu icke kommit till stånd.

Beträffande den interna lagstiftning, varigenom konventionen eventuellt skulle förverkligas, återgiver kollegium en del uttalanden, som förekommit i tidigare av kollegium i ärendet inhämtade yttranden.

Sveriges redareförening hade sålunda franhållit, att viktmärkningsskyldigheten i första hand berörde avlastarna, enär redarna eller stuvarna givetvis icke kunde åläggas utföra densamma. Kanalflottans rederiförening

hade även visat på avlastarna såsom dem, på vilka ansvaret borde läggas. Svenska hamnförbundet hade mycket kraftigt understrukt angelägenheten av att märkningsplikten och eventuell kontrollplikt icke lades på hamnarna. Stockholms speditörförening slutligen hade framhållit, att lagstiftningen ej finge göras särskilt betungande för vederbörande exportörer.

Kollegium hölle jämväl för sin del före, att viktmärkningsskyldigheten borde åvila avlastaren. Begreppet avlastare, vilket användes såsom beteckning på den person, som tillhandahölle fartygsbefälhavare godset, funnes använt såväl i gällande sjölag som i det utkast till lagstiftning om befraktning, som utarbetats inom de nordiska sjölagstiftningskommittéerna.

Till sist erinrar kollegium i fråga om kontrollen över viktmärkningens fullgörande, att kollegium i sitt tidigare utlåtande i ämnet framhållit, att härför ej syntes erforderligt tillskapa något särskilt organ eller eljest vidtaga särskilda åtgärder, som kunde föranleda kostnader, vilka kunde bliva större än behovet rimligen krävde.

Till kommerskollegium har avgivits ett yttrande i ärendet från *Sveriges industriförbund*, som anför, att ett utsättande av vikten för tyngre kollin för närvarande allmänt tillämpades, att alltså några förbättringar i arbetarskyddshänseende icke kunde förväntas genom den ifrågasatta lagstiftningsåtgärden men att från industriens sida det icke funnes några reella skäl mot densamma. Skyldigheten beträffande viktangivningen borde enligt förbundet åvila avlastaren.

Socialstyrelsen inskränker sig till att, med överlämnande av nyss berörda, av styrelsen inhämtade yttranden och en över deras huvudsakliga innehåll av styrelsens byråassistent för sjöfartsärenden upprättad promemoria, hänvisa till sina tidigare i ämnet avgivna yttranden.

Nämnda *promemoria*, som inledningsvis framhåller den växlande beskaffenheten av rådande praxis på förevarande område här i landet, ansluter sig i sin uppställning väsentligen till vissa av socialstyrelsen framställda frågor. En översikt över dess huvudsakliga innehåll må här meddelas.

Rörande *förekomsten av viktmärkning* syntes yrkesinspektörernas visserligen ganska skiftande uttalanden giva vid handen, att sådan märkning förekomme i ganska stor utsträckning. Särskilt gällde detta i fråga om exportgods ävensom, enligt erfarenheterna i några yrkesinspektionsdistrikt, i viss mån beträffande från utlandet inkommande gods. Kollin, som transporterades mellan inrikes hamnar, vore däremot endast mer sällan försedda med viktmärke. Enligt svenska hamnförbundets sammanfattning av uppgifterna från 41 hamnmyndigheter förekomme viktmärkning i regel ej; där sådan funnes, gällde den huvudsakligen exportgods och ytterst sällan inrikes gods. De vid hamnförbundets yttrande fogade uppgifterna rörande olika hamnar utvisade emellertid, att från flera hamnar och däribland de största meddelats, att exportgodset i övervägande mån vore viktmärkt. Södra Sveriges stuvareförbund slutligen hade förklarat, att viktmärkning av svenska varor vägande över 1,000 kg. numera förekomme i ganska stor utsträckning.

I fråga om *vem som i regel ombesörjer viktmärkningen* i fall, där sådan förekommer, hade några yrkesinspektörer uppgivit tillverkaren och några avsändaren. En yrkesinspektör ansåge, att märkningen verkställdes genom avlastarens försorg och en annan, att den utfördes av leverantören eller avsändaren men sällan av speditör eller fartygsbefäl. Enligt svenska hamnförbundets uppfattning utfördes märkningen av avsändaren eller fabrikanten, i sistnämnda fall särskilt om han förpackade godset; mycket sällan verkställdes

den av speditör. Uppgifterna i förevarande avseende från de olika hamnmyndigheterna vore växlande — det stora flertalet torde dock ha angivit avsändaren eller »godsavsändaren» såsom den där vanligen ombesörjde viktmarkningen. Av några dylika myndigheter tillskrevs emellertid markningen »avsändare eller tillverkare (fabrikant)» samt av ett par andra fabrikanten. I uppgiften angående Göteborg tillades, att fabrikanten utförde markningen, om han packade godset, eljest gjorde exportören det. Beträffande Stockholms hamn förklarades det, att markningen i regel ombesörjdes av exportören men i enstaka fall även av speditör eller annan. Norrlands stuvareförbund ansåge, att viktmarkningen i allmänhet ombesörjdes av säljaren. Södra Sveriges stuvareförbund åter förklarade, att viktmarkningen praktiskt taget alltid ombesörjdes av avsändaren.

På frågan, huru det *kontrolleras*, att lyftanordningarna icke överbelastas vid lastning eller lossning av tyngre kollin utan viktmarke, hade flertalet yrkesinspektörer svarat, att upplysning om vikten kunde erhållas i godset åtföljande handlingar. Enligt övriga yrkesinspektörers mening brukade, innan lastning eller lossning företoges, besked om godsvikten införskaffas genom förfrågan hos vederbörande avsändare, speditör eller förman. Kontroll i förevarande avseende utövades även av kranförmän och kranskötare samt av arbetsbefälet. Elektriska kranar vore också i viss utsträckning försedda med anordningar för strömbegränsning och automatisk frånskänning, varigenom överbelastning förhindrades. Jämväl på annat sätt kunde kontroll eller säkerhet vinnas vid nu berörda kranar. Slutligen förekomme även, att ett kollis vikt i tvivelaktiga fall utröntes genom beräkning eller vägning. Enligt svenska hamnförbundets mening godtoges i regel den viktuppgift, som återfunnes i konossement, tullhandlingar eller fraktседel. I saknad av dylik uppgift eller i tvivelaktiga fall avfordrades godsägaren eller fartygsbefälet skriftlig förklaring, att godsets vikt ej överskred kranens lyftkapacitet. Oavsett kran-skötarens och kranförmäns kontroll ålåg det i vissa fall stuverifirman tillse, att kran icke överbelastades. Stuvareförbunden hade hänvisat till uppgifterna om vikten i frakthandlingarna. Rörande dylika uppgifter hade emellertid från yrkesinspektionens sida anmärkts, att desamma i fall, där de endast angåve totalvikten för ett flertal kolli, icke vore tillfyllestgörande ävensom att dessa uppgifter icke alltid vore tillförlitliga.

I flertalet av de yttranden, varom här är fråga, förekomma även uttalanden om nyttan och önskvärheten av viktmarkning av tyngre kollin, som skola transporteras å fartyg. Samtliga yrkesinspektörer med undantag av en ha sålunda förordat viktmarkning. Bland hamnmyndigheterna synes råda en allmän mening, att viktmarkning vore önskvärd.

Slutligen bör måhända i detta sammanhang även omnämnas, att flertalet yrkesinspektörer givit uttryck åt den uppfattningen, att viktmarkning skulle vara önskvärd jämväl med hänsyn till transport till lands, d. v. s. i regel med järnväg eller automobil.

Delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, vilken, såsom förut nämnts, endast fått i uppdrag att införskaffa och till Kungl. Maj:t överlämna viss utredning i ämnet, har i den skrivelse, varmed nyss refererade yttranden överlämnades, bl. a., med hänsyn till önskemålet om upplysning, huru de länder, varmed Sverige står i det livligaste varuutbytet, förhålle sig med hänsyn till konventionen, i första rummet hänvisat till den resolution i ämnet, vilken enhälligt antagits vid en officiös sammankomst i Genève den 11 juni 1931 under det senaste sammanträdet av internationella arbets-

konferensen. I den åsyftade sammankomsten deltog representanter för 23 länders regeringar, däribland för Sverige, Danmark, Finland, Norge, Estland, Frankrike, Holland, Italien, Storbritannien och Tyskland. Därvid antogs en resolution, som i översättning är av följande lydelse:

»Sammankomsten uttalar den önskan, att representanterna för de stater, som ännu icke ratificerat konventionen, måtte föreslå sina respektive regeringar att vidtaga erforderliga åtgärder för försättande i kraft senast den 1 januari 1933 av den reglering, som utgör konventionens föremål, och för ratificering snarast möjligt av konventionen.»

Enligt den av internationella arbetsbyrån för januari månad 1932 publicerade översikten över ratifikationsverksamhetens framsteg hade ifrågavarande konvention ratificerats av Australien, Kina, Indien, Irländska Fristaten, Japan och Luxemburg. Nämnade översikt utvisade därjämte bl. a., att i Uruguay ratificering av konventionen medgivits av vederbörande myndigheter.

Såsom ett sista led i förberedandet av förslag till lagstiftning i ämnet må även nämnas, att frågan om sådan lagstiftnings utformning varit föremål för överläggningar vid den nordiska socialpolitiska konferens, som på inbjudan av svenska regeringen hållits i Stockholm den 30 november och 1 december 1931. Konferensen gav därvid bl. a. uttryck åt en önskan om konventionens snara förverkligande.

*Departements-
chefen.*

Såsom förut anförts, uttalade riksdagen år 1930, då bl. a. förevarande konventionsförslag enligt Versaillesfördraget förelades densamma för yttrande, att det i konventionsförslaget omhandlade spørsmålet borde av Kungl. Maj:t göras till föremål för ytterligare utredning. Så har nu skett, och vad därvid framkommit anser jag vara av beskaffenhet ej blott att stärka uppfattningen om den föreslagna regleringens önskvärdhet och betydelse i arbetarskyddsavseende utan även att undanröja de betänkligheter, som tidigare yppats beträffande densamma. Nyttan av viktmärkning har sålunda vitsordats från nära nog samtliga de håll, som berörts av den verkställda utredningen, och givetvis särskilt av dem, som företräda arbetarskyddets intressen. Några mera avsevärda farhågor för besvär, kostnader och andra olägenheter, som skulle förorsakas av viktmärkningsplikten, ha i stort sett icke framkommit under utredningen. Såsom särskilt beaktansvärt må framhållas det av utredningen bestyrkta förhållandet, att viktmärkning redan nu i avsevärd utsträckning tillämpas inom landet i avseende å gods, som skall transporteras å fartyg.

När konventionsförslaget skulle föreläggas riksdagen, anförde, såsom tidigare omtalats, dåvarande chefen för socialdepartementet bl. a., att det, för att konventionen skulle få någon större betydelse för vårt lands vidkommande, måste, såsom kommerskollegium erinrat, fordras, att ävenledes de stater, med vilka Sverige hade livligare handelsutbyte, skrede till ratifikation, en förutsättning som då ej ännu föreläge. Nämnade förutsättning är visserligen ej heller nu för handen, men, såsom förut jämväl omtalats, ha ej blott representanter för 23 länders regeringar vid sammankomst i Genève

utan även den senaste nordiska socialpolitiska konferensen uttalat önskan om vidtagande av sådana åtgärder, att konventionens bestämmelser måtte komma i tillämpning senast den 1 januari 1933. Det är således att antaga, att konventionen kommer att samtidigt sättas i kraft i ett stort antal länder, något som ur arbetarskyddssynpunkt är av stor betydelse. Vid sammankomsten i Genève antogs för övrigt jämväl en resolution gående ut på att de stater, som icke vore representerade vid sammanträdet, och särskilt de, som icke tillhörde internationella arbetsorganisationen, skulle underrättas om nyss angivna önskan från sammankomsten och inbjudas att för sin del vidtaga åtgärder för dess förverkligande. I anledning härav har till internationella arbetsbyrån ingått ett meddelande från regeringen i Amerikas förenta stater av innehåll, att konventionens principer redan så gott som fullständigt genomförts därstädes genom en allmänt tillämpad praxis.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter och den medlemsstaterna i internationella arbetsorganisationen åliggande förpliktelsen att medverka till förverkligande av organisationens syften har jag ansett mig böra föreslå, att vårt land måtte ansluta sig till förevarande konvention. I enlighet med denna uppfattning har jag också låtit inom departementet utarbeta ett förslag till lagstiftning i ämnet.

Jag övergår nu till att motivera och belysa de särskilda bestämmelserna i detta lagförslag.

1 §.

Den största svårigheten vid utarbetande av lagstiftning i ämnet förorsakar frågan, på vem skyldigheten till viktmärkning rättvisligen och lämpligen bör läggas. Konventionen tager icke någon ställning till detta spörsmål utan förklarar tvärtom i § 1 sista stycket, att det tillkommer den nationella lagstiftningen att avgöra, huruvida nämnda skyldighet skall åvila avsändaren eller någon annan.

Den så att säga mest fullständiga anordningen i förevarande avseende skulle väl ernås genom att lägga skyldigheten på alla, som med vetskap om den förestående sjötransporten avlämna godset för befordran, d. v. s. från och med den egentlige primäre avsändaren, exempelvis tillverkaren, till och med — med inbegripande av samtliga eventuella mellanhänder — stuverifirman, som bringar godset ombord å fartyget. En dylik anordning skulle emellertid tydligtvis knappast kunna anses rättvisligen grundad eller praktiskt lämplig. Mellanhänderna, t. ex. åkeri- och järnvägsföretag, intaga nämligen i rättsligt hänseende som regel icke en sådan ställning i förhållande till godset, att man skäligen kan ålägga dem någon ansvarighet i förevarande avseende. Bristande kännedom om godsets vikt och saknad av tid skulle också i många fall för dem lägga hinder i vägen för märkningspliktens fullgörande. Sannolikt skulle en dylik månghövdad förpliktelse även vara ägnad att ävägbringa oreda i avseende å ansvarsbegreppen och verka avtrubbande på ansvarskänslan.

Med hänsyn till vad sålunda anförts torde det vara lämpligast att till ansvarighetens uppbärande utvälja endast en av dem, som medverka till godsets överbringande till sjötransporten. Av dessa synes stuvaren vara att jämställa med mellanhänderna och följaktligen böra undantagas från skyldighet att svara för märkningens fullgörande. De enda, på vilka valet skäligt synes kunna falla, äro den egentlige primäre avsändaren och avlastaren.

Till förmån för att välja avsändaren tala åtskilliga omständigheter. Såsom tillverkare, försäljare eller innehavare i annan egenskap av godset står han ofta till detsamma i sådant intresse- och förfogandeförhållande, att ett åliggande att fullgöra ifrågavarande märkningsskyldighet icke gärna skulle kunna anses vara honom alltför främmande. Avsändaren torde också oftast äga eller utan svårighet kunna förskaffa sig kännedom om godsets vikt ävensom ha tillfälle att utföra eller låta utföra viktmärkningen. Ingår i godsets transport, innan det lastas å fartyg, befordran med ett eller flera andra transportmedel, skulle här ifrågavarande förläggning av märkningsplikten jämväl medföra den från synpunkten av arbetets säkerhet fördelaktiga verkan, att uppgift om godsets vikt förefunnnes även vid de lastnings- och lossningsarbeten, som föreginge inlastningen å fartyg.

Å andra sidan torde också flera skäl kunna åberopas till stöd för att ålägga avlastaren här ifrågavarande förpliktelse. Märkningsskyldigheten avser såsom nämnts allenast gods, som inlastas å fartyg. Det synes då naturligt, att avlastaren såsom den som tillhandahåller fartygsbefälhavaren godset har ansvaret för att skyldigheten är fullgjord. En sådan anordning står ock i nära överensstämmelse med vissa stadganden i sjölagen. Särskilt torde kunna nämnas 115 §, däri föreskrives bl. a., att den, som inlastar gods, vars förande kan medföra äventyr för fartyget eller den övriga lasten, utan att angiva denna godsets beskaffenhet, skall ansvara för all kostnad och skada, som därigenom tillskyndas annan. Härjämte stadgas, att gods, som sålunda inlastats, må på avlastarens bekostnad åter föras i land eller eventuellt kastas över bord, men att den, som inlastat godset, ändock skall gälda full frakt. Att ansvaret enligt detta lagrum gäller avlastaren torde vara tydligt. Ytterligare kan måhända förtjüna anföras, att i det inom de nordiska sjölagskommittéerna utarbetade utkastet till lagbestämmelser om befraktning — statens offentliga utredningar 1930:11 — stadgas i 65 §, att i konossement skall, där så äskas, angivas bl. a. godsets vikt i enlighet med avlastarens skriftliga uppgift och i 66 §, att avlastaren skall vara bortfraktaren ansvarig för riktigheten av de uppgifter i konossementet rörande godsets vikt m. m., som till följd av avlastarens upplysningar intagits i konossementet. De bestämmelser, som sålunda upptagits i utkastet, ansluta sig till motsvarande stadganden i den internationella konossementskonventionen 1924 (angående de s. k. Haagreglerna).

Av betydelse för ståndpunktstagandet beträffande vem ansvaret för märkningsskyldighetens fullgörande skall åläggas är en förut icke särskilt framhållen omständighet, nämligen räckvidden av den förpliktelse, som förevarande konvention ålägger medlemsstaterna. Enligt § 1 i konventionen

förefinnes märkningsplikt i fråga om gods, som är avsett att transporteras å hav eller inre vattenväg, och denna plikt åvilar det land, från vilket godset avsändes, men ej det land, varigenom godset kan passera på väg till destinationsorten. Med hänsyn till anförda bestämmelser torde märkningskyldighet beträffande gods, som avsändes härifrån, vara för handen icke blott, då sjötransporten påbörjas i Sverige, utan jämväl, då detta sker i ett annat land och avsändaren har kännedom om att sjötransport skall äga rum. I enlighet härmed tillkommer det den svenska lagstiftningen att sörja för att gods, som avsändes från Sverige och veterligen skall inlastas å fartyg i annat land, t. ex. i Norge, före avsändandet är märkt, förutsatt givetvis, att godset väger minst ettusen kilogram.

Vid övervägandet av nu berörda fråga har jag ansett mig böra stanna vid att förorda, att avlastaren skall vara pliktig att bära ansvaret för viktmärkningens fullgörande, dock med undantag för det fall, att inlastningen skall äga rum utom Sverige, i vilket fall den, som avsänder godset till ort utom riket, synes böra hava nämnda skyldighet. I detta fall torde visserligen stundom, exempelvis då genomgående konossement till bestämmelseorten utfärdas, här i riket finnas någon, som kan anses såsom avlastare och å vilken viktmärkningskyldigheten således skulle kunna läggas. Ofta nog är förhållandet emellertid det motsatta. I sådana fall torde avsändaren böra svara för viktmärkningen. Det förefaller då vara mest lämpligt och redigt att låta avsändaren städse bliva den för märkningen ansvarige, så snart inlastningen icke äger rum i svensk hamn.

Uppenbarligen kan det här icke vara fråga om transport i järnvägsvagn å ångfärja. I förslaget har hänsyn härtill tagits på det sätt, att märkningsplikt föreskrivits allenast i fråga om gods, som inlastas å fartyg. Utan vidare synes det klart, att ett dylikt stadgande endast har avseende å transport å handelsfartyg.

Enligt konventionen är det för en stat möjligt att i de fall, då noggrant angivande av vikten möter svårigheter, i sin lagstiftning medgiva, att endast den ungefärliga vikten anges. Då viktmärkningen i varje fall torde böra ske med den noggrannhet som är möjlig, synes det emellertid knappast lämpligt att i den nu föreslagna lagen införa ett undantagsstadgande av antydd innebörd; tydligen behöver detta icke innebära, att varje obetydlig och stundom kanske mer eller mindre oundviklig avvikelse skall medföra straffansvar.

Med hänsyn till att speditörer i många fall uppträda såsom avlastare vid styckegodsbefraktning skulle märkningsplikten ej sällan komma att åvila dem. Givetvis skulle fullgörandet av ifrågavarande förpliktelse kunna medföra vissa svårigheter för dem, men man lärer hava anledning förvänta, att de skola kunna förmå sina uppdragsgivare att verkställa märkningen. Småningom torde väl även tillverkarna inom landet av sådana föremål, som kunna antagas bliva underkastade märkningsplikt, komma att i allmänhet viktmärka dessa sina produkter.

2 §.

Arbete med lastning eller lossning av fartyg är i fråga om tillämpningen av lagen om arbetarskydd underkastat yrkesinspektionens tillsyn. Då övervakandet av den nu föreslagna lagens⁸ efterlevnad synes lämpligen kunna utövas i samband med nämnda tillsyn och även denna lag har till syfte att skydda arbetarna mot olycksfall, har det ansetts välmotiverat att anförtro jämväl uppsikten över viktmärkningspliktens iakttagande åt yrkesinspektionen. Några särskilda kostnader skulle sålunda tillsynen å lagens efterlevnad icke medföra för statsverket. Sannolikt komme tillsynen merendels att utövas på det sättet, att yrkesunderinspektörerna, vilka i vanliga fall äro de organ, som övervaka hamnarbetet, skulle låta medelst vägning eller på annat sätt utröna vikten av kollin, vilka förefölle märkningspliktiga men saknade uppgift om vikten eller i fråga om vilka vikten syntes vara för lågt angiven.

Då förseelse mot bestämmelse i lagen konstateras, lär därå komma att följa anmälan till åtal. Med hänsyn till de straff, som ansetts böra stadgas för överträdelse, torde anledning i allmänhet icke föreligga att befara, att den som gjort sig skyldig till en förseelse skall upprepa densamma. Att till befrämjande av lagens efterlevnad möjliggöra längre gående åtgärder, såsom förbud mot lastning eller lossning av omärkt gods eller utförande av vägning och märkning på avlastarens respektive avsändarens bekostnad, därtill hava tillräckliga skäl icke synts vara för handen.

3 §.

Vid försummelse att ställa sig lagens bestämmelser till efterrättelse torde straff böra följa, såväl då viktmarke saknas eller vikten är för lågt angiven som då viktmärkningen icke verkställt på utsidan på ett tydligt och varaktigt sätt eller icke skett i kilogram. Enär ändamålet med lagen är arbetarnas skyddande mot olycksfall, finnes icke anledning att stadga straff för det fall, att vikten är för högt angiven. Av de förseelser, som enligt vad nyss nämnts torde böra föranleda straff, äro de sist omförmälda tydligen övervägande att anse såsom ordningsförseelser. Medan för båda först avsedda förseelser straffet torde böra bestämmas till dagsböter, lär vid sådant förhållande man här böra stanna vid böter från och med fem till och med trehundra kronor.

Därest den för märkningsskyldighetens fullgörande ansvarige från annan, exempelvis tillverkaren, mottager gods, som är på formellt riktigt sätt viktmarkerat, torde det icke böra fordras av honom, att han under alla förhållanden företager kontrollvägning. Såsom straffrihetsgrund synes därför böra upptagas det förhållandet, att godset, då det mottogs av den för viktmärkningen ansvarige, var försett med uppgift om bruttovikten och anledning saknats till antagande, att uppgiften var oriktig. Man bör alltså för straffrihet fordra, att den ansvarige tagit kännedom om godset och därvid objektivt sett saknat skäl原因 anledning till tvivel på riktigheten av den angivna vikten.

Följer på förseelsen ansvar enligt allmän strafflag, såsom då den vikt-

märkningsskyldige gjort sig förfallen till straff för vållande till kroppsskada, lärer straff enligt förevarande lag icke böra inträda. Stadgande härom är upptaget såsom sista stycke i denna paragraf.

Föredraganden uppläser härefter det inom socialdepartementet utarbetade förslaget till lag om viktmärkning i vissa fall av gods som skall inbastas å fartyg av den lydelse, bilaga (*Bilaga B*) till detta protokoll utvisar, samt hemställer, att för det ändamål, § 87 regeringsformen omförmäler, lagrådets utlåtande över förslaget måtte genom utdrag av protokollet inhämtas.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:

Anders Tottie.

Bilaga A.

Förslag till konvention angående angivande av vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg.

Generalkonferensen av nationernas förbunds internationella arbetsorganisation,

vilken av styrelsen för internationella arbetsbyrån sammankallats till Genève och där samlats den 30 maj 1929 till sitt tolfte sammanträde, samt beslutit antaga vissa förslag angående angivande av vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg, en fråga, vilken innefattas i den första punkten på dagordningen för sammanträdet, ävensom beslutit, att dessa förslag skola taga form av ett förslag till internationell konvention,

antager denna, den tjugoförsta dagen i juni år ettusenniohundra och tjugonio efterföljande förslag till konvention att ratificeras av internationella arbetsorganisationens medlemmar jämlikt bestämmelserna i del XIII av fördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragen.

§ 1.

Varje kolli eller föremål med en bruttovikt av ettusen kilogram (en meterton) eller däröver, vilket för befordran avlämnas inom de territoriella gränserna för en medlemsstat, som ratificerat denna konvention, och vilket är avsett att transporteras å hav eller inre vattenväg, skall före ombordtagandet vara försett med uppgift å sin bruttovikt, tydligt och varaktigt angiven på utsidan.

Den nationella lagstiftningen må i undantagsfall, då det är svårt att bestämma den exakta vikten, medgiva angivandet av approximativ vikt.

Skyldighet att tillse, att denna föreskrift iakttages, skall endast åligga regeringer i det land, från vilket kollit eller föremålet avsändes, med utslutande av regeringen i varje annat land, som kollit kan passera på vägen till sin destinationsort.

Det tillkommer den nationella lagstiftningen att avgöra, huruvida skyldigheten att angiva vikten på ovan föreskrivna sätt skall åvila avsändaren eller någon annan.

§ 2.

De officiella ratifikationerna av denna konvention skola, i enlighet med bestämmelserna i del XIII av fördraget i Versailles och motsvarande delar av de övriga fredsfördragen, delgivas nationernas förbunds generalsekretärare och av honom inregistreras.

§ 3.

Denna konvention är bindande allenast för de medlemmar av internationella arbetsorganisationen, vilkas ratifikationer inregistrerats hos sekretariatet.

Den träder i kraft tolv månader efter det två medlemmars ratifikationer blivit inregistrerade av generalsekretären.

Därefter träder denna konvention i kraft för varje medlem tolv månader från den dag, då dess ratifikation inregistrerats.

§ 4.

Så snart ratifikationerna för två medlemmar av internationella arbetsorganisationen inregistrerats hos sekretariatet, skall nationernas förbunds generalsekreterare därom notificera alla medlemmarna av internationella arbetsorganisationen. Han skall likaledes notificera dem inregistreringen av ratifikationer, som senare delgivits honom av andra medlemmar av organisationen.

§ 5.

Varje medlem, som ratificerat denna konvention, kan, sedan tio år förflutit från den tidpunkt, då konventionen först trädde i kraft, uppsäga densamma genom skrivelse, som delgives nationernas förbunds generalsekreterare för inregistrering. Uppsägningen träder icke i kraft förrän ett år efter det den inregistrerats hos sekretariatet.

Varje medlem, som ratificerat denna konvention och icke inom ett år efter utgången av den i föregående stycke nämnda tioårsperioden gör bruk av den i denna paragraf stadgade uppsägningsrätten, skall vara bunden för en ny tioårsperiod och kan därefter, med iakttagande av de i denna paragraf föreskrivna villkoren, uppsäga konventionen vid utgången av varje tioårsperiod.

§ 6.

Vid utgången av varje tidrymd av tio år, räknat från denna konventions ikraftträdande, skall internationella arbetsbyråns styrelse förelägga konferensen en redogörelse för tillämpningen av denna konvention och taga under övervägande, huruvida det finnes anledning att uppföra frågan om dess revision helt eller delvis på konferensens dagordning.

§ 7.

I fall konferensen skulle antaga en ny konvention, innebärande revision helt eller delvis av förevarande konvention, skall en medlems ratifikation av den nya konventionen, för såvitt denna trätt i kraft, medföra uppsägning av förevarande konvention oberoende av vad i § 5 här ovan stadgas om tidsfrist.

Från den dag, då den nya konventionen träder i kraft, skall förevarande konvention icke längre kunna ratificeras av medlemmarna.

Förevarande konvention skall likväl förbliva gällande till form och innehåll för de medlemmar, som ratificerat densamma och icke ratificera den nya konventionen.

§ 8.

De franska och engelska texterna till denna konvention skola båda äga vitsord.

**Förslag
till
Lag**

om viktmärkning i vissa fall av gods som skall inlastas å fartyg.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Gods, som för befordran till annan ort är avsett att inom eller utom riket inlastas å fartyg, skall, där bruttovikten uppgår till ettusen kilogram eller mera, förses med uppgift om bruttovikten i kilogram. Sådan uppgift skall på ett tydligt och varaktigt sätt anbringas å godsets utsida.

Skyldighet att tillse, att godset förses med behörig viktuppgift, åvilar avlastaren eller, där inlastningen icke skall äga rum i svensk hamn, den som avsänder godset till ort utom riket.

2 §.

Tillsyn å efterlevnaden av bestämmelserna i 1 § utövas, under överinseende och ledning av yrkesinspektionens chefsmyndighet, av yrkesinspektionens befattningshavare; och skall därvid i tillämpliga delar lända till efterrättelse vad som finnes stadgat rörande tillsyn å efterlevnaden av lagen om arbetarskydd.

3 §.

Saknas i fall, som avses i 1 §, viktuppgift, eller är bruttovikten för lågt angiven, straffes den för viktmärkningen ansvarige med dagsböter; dock vare han från ansvar fri, där godset, då han mottog detsamma, var försett med uppgift om bruttovikten och anledning saknats till antagande, att uppgiften var oriktig.

Är viktuppgiften icke anbragt på ett tydligt och varaktigt sätt å godsets utsida, eller avser uppgiften icke bruttovikten i kilogram, straffes den för viktmärkningen ansvarige med böter från och med fem till och med trehundra kronor.

Följer å förseelse, som ovan nämnts, ansvar enligt allmän strafflag, skall straff enligt denna lag icke tillämpas.

4 §.

Förseelse, som i 3 § sägs, åtalas vid polisdomstol, där särskild sådan är inrättad, men eljest hos poliskammare eller, där sådan ej finnes, vid allmän domstol.

Böter, som ådömas enligt denna lag, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmän strafflag.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1933.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den
25 januari 1932.*

N ä r v a r a n d e:

justitieråden CHRISTIANSSON,
 EDELSTAM,
 STENBECK,
regeringsrådet AFZELIUS.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 15 januari 1932, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om viktmärkning i vissa fall av gods som skall inlastas å fartyg*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av byråchefen i socialstyrelsen Johan Arthur Erhard Molin.

Lagrådet yttrade:

Enligt § 1 i förslaget till konvention angående angivande av vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg, skall kolli med bruttovikt av ettusen kilogram eller därutöver, vilket för befordran avlämnas inom konventionsstat och är avsett att transporteras å hav eller inre vattenväg, före ombordtagandet vara försett med viktuppgift. I 1 § av förevarande lagförslag föreskrives allenast, att gods, som är avsett att inom eller utom riket inlastas å fartyg, skall, där bruttovikten uppgår till ettusen kilogram eller mera, förses med viktuppgift. Den tidpunkt, vid vilken uppgiften senast skall vara anbragt å godset, finnes icke angiven. Ej heller av lagtexten i övrigt framgår, när fullbordad förseelse mot ovanberörda föreskrift skall anses föreligga. Inlastas godset i svensk hamn, har avlastaren uppenbarligen eftersatt sin skyldighet, om behörig viktuppgift ej finnes å godset vid dess avlämnande för inlastning. Där inlastningen åter icke skall äga rum i svensk hamn, har enligt 1 § andra stycket i lagförslaget skyldigheten att tillse, att godset förses med behörig viktuppgift, ålagts den, som avsänder godset till ort utom riket. Det torde vara avsett, att om godset saknar sådan uppgift vid avsändandet, förseelsen skall anses fullbordad och bevisning således icke vara erforderlig därom, huruvida viktuppgift fortfarande saknades vid godsets inlastning i den utländska hamnen. Mot denna ståndpunkt, som torde vara betingad av praktiska skäl, har lagrådet intet att erinra. Men särskilt med hänsyn till innehållet i § 1 av konventionsförslaget synes ett förtydligande av den föreslagna lagbestämmelsen vara i förevarande hänseende erforderligt, exempelvis sålunda, att i 1 § andra stycket av lagför-

slaget skyldigheten att tillse, att godset förses med behörig viktuppgift, förklaras åvila vid godsets avlämnande för inlastning i svensk hamn avlastaren samt, då godset avsändes från riket för inlastning i utländsk hamn, avsändaren. Understundom är avsändaren att betrakta såsom avlastare i den utländska hamnen, men även i sådant fall inträder straffbarhet för honom, då godset vid avsändandet icke var försett med behörig viktuppgift.

Ur protokollet:
Ragnar Köhlgren.

*Utdrag av protokollet över socialärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms
slott den 29 januari 1932.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMRIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med cheferna för justitiedepartementet och handelsdepartementet anför chefen för socialdepartementet, statsrådet Larsson:

På hemställan av statsrådet Holmbäck i egenskap av tillförordnad chef för socialdepartementet beslöt Kungl. Maj:t den 15 januari 1932 inhämta lagrådets yttrande över ett inom departementet upprättat förslag till *lag om viktmärkning i vissa fall av gods som skall inlastas å fartyg*. Den 25 januari 1932 har lagrådet avgivit yttrande och därvid uttalat sig för ett förtydligande i visst hänseende av förslaget men i övrigt lämnat detsamma utan anmärkning. Vad angår min ställning till förslaget, har detta utarbetats enligt av mig godkända grunder. I fråga om förslagets avfattning synes mig det av lagrådet gjorda uttalandet böra beaktas. Lagrådet har ifrågasatt, att förtydligandet skulle ske genom ändrad avfattning av 1 § andra stycket. För min del vill jag förorda, att bestämmelse i ämnet upptages i 1 § första stycket. I samband med den ändring av nämnda stadgande, som sålunda vidtagits, har detsamma jämväl på en annan punkt något jämkats, varjämte 1 § andra stycket undergått en redaktionell ändring. Emot förslagets utformning i övrigt har jag icke något att erinra.

Såsom närmare angavs vid ärendets behandling i statsrådet den 15 januari, är lagförslaget föranlett av ett av den internationella arbetsorganisationens konferens år 1929 antaget förslag till konvention angående angivande av vikten å tyngre kollin, som transporteras å fartyg. Det är min avsikt att, därest lagförslaget vinner riksdagens bifall, sedermera hemställa, att Sverige biträder nämnda konvention.

Föredraganden uppläser härefter det i enlighet med hans anförande jämkade lagförslaget samt hemställer, att detsamma måtte jämlikt § 87 regeeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Bertil Wirseen.