

Nr 168.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med anhållan om riksdagens godkännande av vissa å allmänna konferenserna för samfärdsels- och transiteringsfrågor i Barcelona och Genève antagna överenskommelser; given Stockholms slott den 20 mars 1925.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Viktor Larsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20 mars 1925.

Närvarande:

Statsministern SANDLER, ministern för utrikes ärendena UNDEŅ, statsråden OLS SON, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, LARSSON, WIGFORS, MÖLLER, LEVINSON

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena och chefen för handelsdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet statsrådet Larsson:

I § 23 av akten för Nationernas förbund hava som bekant medlemmarna av förbundet utfäst sig att vidtaga nödiga åtgärder för att säkerställa och upprätthålla kommunikationernas och transiteringens frihet ävensom en lika behandling av handeln.

I artikel 338 av det i Versailles ingångna fredsfördraget förekommer vidare en bestämmelse, att de särskilda regler rörande vissa angivna floder (Elbe, Oder m. fl.), som genom detta fredsfördrag föreskrivits, skulle er-

Bihang till riksdagens protokoll 1925. 1 saml. 133 häft. (Nr 168.)

sättas med de bestämmelser, som kunde komma att fastställas genom en allmän internationell överenskommelse, som skulle utarbetas under Nationernas förbunds auspicier.

I anslutning till berörda bestämmelser hava på inbjudan av Nationernas förbund två allmänna konferenser rörande kommunikations- och transiteringsfrågor avhållits. Den förra ägde rum i Barcelona den 10 mars—20 april 1921, den senare i Genève den 15 november—9 december 1923. Nästan samtliga de länder, som äro medlemmar av Nationernas förbund, däribland Sverige, voro representerade vid nämnda konferenser, till vilka jämväl vissa utanför förbundet stående stater, bland dem Tyskland, särskilt inbjudits.

Vid den i Barcelona hållna konferensen godkändes bland annat ett antal internationella överenskommelser ävensom en deklaration. Av dessa har Sverige sedermera — efter det frågan om vissa ändringar i den inre svenska lagstiftningen genom Kungl. Maj:ts proposition nr 176 år 1924 underställts riksdagens prövning — den 19 januari 1925 ratificerat konventionen och stadgan angående transiteringsfrihet. Samtidigt har även deklarationen rörande rätten till flagga för stater, som icke äga havskust, ratificerats.

Däremot har Sverige väl den 16 november 1921 undertecknat, men ännu icke ratificerat den vid konferensen i Barcelona antagna överenskommelsen rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse jämte därtill hörande tilläggsprotokoll.

Vid samfärdselkonferensen i Genève antogs bland andra tvenne överenskommelser, vilka av Sverige den 28 oktober 1924 undertecknats men ännu icke ratificerats, nämligen den ena angående internationell järnvägstrafik, den andra angående vissa internationella förhållanden i havshamnar.

Under hänvisning till de i regeringsformens § 12 givna bestämmelser anhåller jag nu att få underställa Kungl. Maj:t frågan om avlåtande av proposition till riksdagen rörande ratificering av här ovan angivna överenskommelser dels angående segelbara vattenvägar av internationell betydelse jämte till överenskommelsen hörande tilläggsprotokoll, dels ock angående vissa internationella förhållanden i havshamnar. Vad angår överenskommelsen angående internationell järnvägstrafik anser jag den icke vara av sådan vikt, att den torde böra underställas riksdagen för godkännande.

Den i Barcelona den 20 april 1921 dagtecknade överenskommelsen rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse är uppdelad i en s. k. *konvention* och en därtill ansluten *stadga*, vilken senare utgör en integrerande del av den förra. Konventionen innehåller väsentligen formella bestämmelser angående undertecknande, ratifikation m. m., stadgan innefattar de materiella reglerna. Till överenskommelsen finnes dessutom fogat ett *tilläggsprotokoll*, vilket de stater, som anslutit sig till överenskommelsen, fakultativt kunna biträda.

Det framgår av de angående konferensen i Barcelona tillgängliga rapporter och protokoll, att antagandet av nu ifrågakvarande överenskommelse föregåtts av ingående överväganden rörande den omfattning, i vilken segelbara

*Konvention
och stadga rörande
segelbara vattenvägar av
internationell
betydelse.*

vattenvägar borde göras till föremål för allmänna internationella regler. Härvid hava väsentligen två olika uppfattningar framträtt.

Å ena sidan har gjorts gällande, att, därest Barcelona-konferensen skulle lyckas uppnå positiva resultat, den borde vid sina arbeten utgå från de grundsatser för reglerande av frågor rörande de internationella floderna, vilka med utgångspunkt från de vid 1815 års Wien-kongress fattade beslut under det senaste århundradet vunnit allt större stadga och vilka lagts till grund för ett avsevärt antal internationella överenskommelser. Enligt dessa grundsatser hava kriterierna på en flods internationella karaktär väsentligen sökts i tvenne omständigheter: att den genomflöte eller skilde två eller flera stater och att den vore från havet av naturen segelbar.

Majoriteten i den kommitté, vilken utarbetat det utkast till avtal, som framlades inför Barcelona-konferensen, har byggt sina förslag på denna uppfattning.

Gentemot nämnda betraktelsesätt har emellertid från andra sidan framhållits, att de framsteg å teknikens och de internationella förbindelsernas område, som under de senaste årtiondena ägt rum, krävde att hela spørgsmålet toges upp från nya utgångspunkter. Härvid borde framför allt tagas sikte på den *faktiska* vikt, som en vattenled ägde i handels- och kommunikationsavseende. Vattendrag, som till hela sitt lopp befunno sig inom ett lands område, vore ej sällan ur den internationella trafikens synpunkt av mångdubbelt större vikt än vattendrag, som genomflöte eller skilde två eller flera stater. Det vore ej heller riktigt att från den internationella regleringen utesluta med konst byggda vattendrag (såsom Suez- och Panamakanalerna). Det förfaringssätt, som borde följas, vore därför att efter en saklig prövning i varje särskilt fall fastställa och angiva, huruvida ett vattendrag vore att betrakta såsom internationellt betydelsefullt (den s. k. enumerativa metoden).

Det visade sig under Barcelona-konferensernas förhandlingar, att denna sistnämnda uppfattning icke vann tillräcklig anslutning. Särskilt framhölls att, därest den enumerativa principen genomfördes, det kunde befaras, att vederbörande stater skulle draga sig för att utvidga och förbättra sina nationella vattenvägar, enär resultatet av arbetena lätteligen kunde bliva att farlederna i viss omfattning undandroges den inre lagstiftningen och förklarades vara av internationell betydelse.

Det nu föreliggande förslaget till överenskommelse har också i det väsentliga byggts på den principiella uppfattning, som kommit till uttryck i det ovannämnda inför Barcelona-konferensen framlagda utkastet till överenskommelse. Genom det samtidigt antagna tilläggsprotokollet till överenskommelsen har man emellertid samtidigt öppnat vissa möjligheter att jämväl tillgodose de mera vittgående önskemål, som vid konferensen framställes.

Jag övergår nu att lämna en kort redogörelse för bestämmelserna i stadgan rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse och det därtill hörande tilläggsprotokollet.

Enligt stadgan anses såsom segelbar vattenväg av internationell betydelse alla till eller från havet naturligen segelbara delar av en vattenväg, som under sitt till och från havet naturligen segelbara lopp skiljer eller genomflyter olika stater. Dit hänföres även varje del av en annan till eller från havet naturligen segelbar vattenväg, som med havet förbinder en sådan vattenväg, vilken i sin tur skiljer eller genomflyter olika stater. Slutligen äro att hit räkna dels sådana vattenvägar, vilka uttryckligen hänförts under det föreliggande avtalet antingen genom ensidiga förklaringar av vederbörande stat eller genom överenskommelser mellan flera stater, dels ock sådana vattenvägar, som stå under internationella kommissioner eller som längre fram kunna komma att ställas under sådan regim (art. 1—2).

De fördragsslutande parterna förbinda sig att under förutsättning av ömsesidighet i de delar av nämnda vattenvägar, som stå under deras höghetsrätt eller myndighet, medgiva fri sjöfart för fartyg, som föra någon av de fördragsslutande staternas flaggor (art. 3).

I följande artiklar angivas närmare de förpliktelser och rättigheter, som de fördragsslutande staterna emellan uppkomma i kraft av överenskommelsen. Dessa staters undersåtar, egendom och flaggor skola i alla avseenden behandlas på grundvalen av fullkomlig likställighet. Särskilt får ingen skillnad göras mellan undersåtar hörande till de olika strandägande staterna eller mellan strandägande och icke strandägande stat. Något monopol på sjöfart a segelbara vattenvägar får icke beviljas företag eller enskilda (art. 4).

Vederbörande stat bevarar den rätt, den för närvarande besitter att utfärda allmänna ordningsföreskrifter, föreskrifter angående tullväsende, hälsovård, in- och utvandring, in- och utförsel av förbjudna varor etc. men föreskrifterna skola icke gå utöver vad som nödvändigtvis påkallas och skola tillämpas fullkomligt lika (art. 6).

Allenast sådana avgifter, som hava karaktären av betalning för gjorda tjänster och avse antingen kostnaderna för vidmakthållande och förbättrande av segelbarheten eller liknande ändamål, få uppbäras (art. 7).

I fråga om transitering av fartyg, resande och varor skola, vad angår tullformaliteter, gälla de bestämmelser, som återfinnas i den i Barcelona antagna stadgan om transiteringsfrihet med vissa angivna närmare kompletterande regler (art. 8).

I alla hamnar belägna vid segelbar vattenväg av internationell betydelse skola likaledes de fördragsslutande staterna behandlas lika med den strandägande staten, därvid dock, i fråga om behandlingen av varor, förutsättes att dessa skola hava sin ursprungs-, avsändnings- eller bestämmelseort i någon av de fördragsslutande staterna. Såvida icke särskilda omständigheter föranleda en avvikelse på grund av tvingande ekonomiska skäl må tullavgifter i sådan hamn icke sättas högre än dem, som uppbäras vid vederbörande stats andra tullgränser i fråga om varor av samma natur och med samma avsändnings- och bestämmelseorter (art. 9).

Reglerna för underhållsarbeten m. m. samt de olika staternas förpliktelser härvidlag återfinnas i art. 10. I denna artikel hava även införts de bestämmelser, som skola gälla, därest en vattenväg av internationell betydelse nedlägges.

Gällande traktater, konventioner eller överenskommelser angående segelbara vattenvägar, som före stadgans ikraftträdande slutits av de fördragsslutande staterna, upplävas icke signatärmakterna emellan, men de fördragsslutande staterna förbinda sig att sinsemellan icke tillämpa de bestämmelser i sagda traktater, som stå i strid med föreskrifterna i denna stadga (art. 13).

I art. 5 och 17 återfinnas de väsentligaste inskränkningarna i de genom stadgan åtagna förpliktelserna. I den förra artikeln medges strandägande

stat rätt att å sådan vattenväg, varom här är fråga, att sig förbehålla transporten av resande och varor, vilka tagas ombord i en hamn, som står under dess överhöghet och avlastas i annan hamn, som likaledes står under dess överhöghet. I art. 17 förklaras, att stadgan icke äger tillämpning på krigs-, politi- och bevakningsfartyg eller överhuvudtaget på fartyg, som tjäna utöfandet av offentlig myndighet.

I art. 22 meddelas bestämmelser, huru tvister, som uppstå de fördragslutande staterna emellan angående tolkningen eller tillämpningen av denna stadga och som icke biläggas genom direkt uppgörelse, skola lösas. Såvida icke på grund av en särskild överenskommelse eller av en allmän skiljedoms-klausul tvisten skall slitas genom skiljedom eller på annat sätt, skall den hänskjutas till Nationernas förbunds fasta mellanfolkliga domstol. Emellertid förbinda sig staterna att, i syfte att lösa tvister på vänskaplig väg, innan anhängiggörandet sker i och för ett utlåtande underställa tvisten Nationernas förbunds kommission för tekniska- och kommunikationsfrågor.

Slutligen må framhållas, att stadgan icke fastställer krigförandes och neutralas rättigheter och skyldigheter under krigstid, men att den likväl skall bestå under krigstid i den mån den är förenlig med dessa rättigheter och plikter (art. 15).

I den till stadgan anslutna *konventionen* givas de närmare bestämmelserna i formellt avseende.

För stat, som ratificerar överenskommelsen, träder den i kraft nittio dagar efter ratifikationens deponering hos Nationernas förbund. Den kan uppsägas av fördragsslutande stat fem år efter dess ikraftträdande för ifrågavarande stat, och uppsägningen träder i kraft ett år efter dess mottagande av Nationernas förbunds generalsekretariat. Därest annorlunda ej är överenskommet, skall emellertid uppsägningen ej inverka på de åtaganden i fråga om arbeten i en vattenväg, som en stat kan hava åtagit sig före uppsägningen.

En tredjedel av de kontraherande staterna kan när som helst påfordra revision av bestämmelserna.

För att i möjligaste mån tillgodose de önskemål, som, efter vad jag i det föregående angivit, blivit framställda i syfte att åvägabrinda en utsträckning av den internationella regimens regler jämväl till nationella vattenvägar, har konferensen i Barcelona upprättat det ovannämnda *tilläggsprotokollet* till överenskommelsen. Det står envar stat, som biträtt överenskommelsen angående segelbara vattenvägar av internationell betydelse, öppet att, om den så önskar, godkänna ifrågavarande protokoll.

*Tilläggs-
protokollet.*

Protokollet innebär, att de stater, som ansluta sig till detsamma, skola under förbehåll av ömsesidighet och i förhållande till varandra medgiva lika behandling i vad angår transporter utan omlastning vid in- och utförsel å

a) alla segelbara vattenvägar,

b) alla naturligen segelbara vattenvägar, som stå under deras höghetsrätt eller myndighet och icke anses vara av internationell betydelse, men äro tillgängliga för ordinär handelsjöfart, ävensom i de hamnar, vilka äro belägna vid dessa vattenvägar.

Vid undertecknandet böra signatärmakterna tillkännagiva, huruvida de åtaga sig förpliktelser i den utsträckning, som anges under a), eller endast i den mera begränsade utsträckning, som anges under b).

I enlighet med Kungl. Maj:ts den 4 november 1921 fattade beslut har vid undertecknandet för Sveriges del angivits dess anslutning till alternativet a).

Det är att märka, att de stater, som anslutit sig till alternativ a), icke äro bundna i förhållande till de stater, som anslutit sig till alternativ b) annat än på de betingelser, vilka äro en följd av sistnämnda alternativ. Ytterligare må framhållas, att signatärmakterna kunna förklara, att deras godkännande av tilläggsprotokollet icke omfattar samtliga eller en del av deras kolonier, besittningar eller mandat.

Protokollet kan uppsägas när som helst efter utlöpande av en tidsfrist av två år från ratificeringen. Verkningarna av uppsägningen inträda ett år efter dess verkställande.

Protokollet gäller allenast under fredstid.

I fråga om de närmare bestämmelserna i stadgan rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse ävensom i tilläggsprotokollet tillåter jag mig hänvisa till texterna till desamma, vilka i svensk översättning torde såsom bilagor 1 och 2 få biläggas statsrådsprotokollet för denna dag. De franska och engelska originaltexterna komma att ställas till vederbörande utskotts förfogande.

*Avgivna
yttranden.*

Över konventionen och stadgan rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse och det därtill sig anslutande tilläggsprotokollet hava yttranden inforrats från vattenfallsstyrelsen, generaltullstyrelsen och kommerskollegium.

*Vattenfalls-
styrelsen.*

Vattenfallsstyrelsen erinrar i sitt den 16 mars 1922 avgivna yttrande, att styrelsen i skrivelse den 5 september 1921 — då i anledning av ifrågasatt undertecknande av överenskommelsen densamma underställts styrelsen — tillstyrkt konventionen angående segelbara vattenvägar av internationell betydelse med tillhörande stadga ävensom undertecknande från svensk sida av det vid Barcelona-konferensen förda tilläggsprotokollet med uttalande om anslutning till det i protokollet med a) angivna alternativet.

Om de av vattenfallsstyrelsen förordade överenskommelserna komme att träda i kraft, betingades därav, så vitt vattenfallsstyrelsen kunnat finna, inga ändrade bestämmelser inom statens vattenfallsverks verksamhetsområde, fränsett att kungörelsen den 6 december 1918 angående ansökning om tillstånd för utländskt fartyg att lossa från utlandet medförd last å annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad, borde bringas i överensstämmelse med föreskrifterna i Barcelona-konferensens tilläggsprotokoll.

*Generaltull-
styrelsen.*

Generaltullstyrelsen har i utlåtande den 1 november 1922 likaledes fäst uppmärksamheten vid den av vattenfallsstyrelsen i dess ovan återgivna yttrande omnämnda kungörelse. Då, såvitt styrelsen vore bekant, endast i sällsynta undantagsfall utländska fartyg förvägrats lossningsrätt, ifrågasätter styrelsen, huruvida icke nyssnämnda kungörelse borde helt och hållet upphävas.

*Kommers-
kollegium.*

Efter att hava erinrat att kommerskollegium redan i skrivelse den 15 september 1921 tillstyrkt Sveriges anslutning till överenskommelserna angående transiteringsfrihet och internationella vattenvägar, dock icke till det förslag

till överenskommelse, som innefattades i det till sistnämnda avtal fogade tilläggsprotokollet, anför kollegium den 29 april 1922 bland annat följande:

Sistnämnda förslag avsåge att under reciprocitet de fördragsslutande staterna emellan genomföra full frihet för samtliga nämnda staters fartyg i avseende å tillträdet till respektive staters inre farvatten av olika slag. I sitt omförmälda utlåtande den 15 september 1921 förmäde sig kollegium bland annat vilja ytterligare understryka den åsikt, varåt kollegium och generaltullstyrelsen i utlåtande den 12 juni 1918 gävo uttryck, nämligen att det icke finge anses uteslutet, att ej ens den reciprocitet, som visserligen enligt det föreliggande förslaget garanterades, kunde särskilt gent emot främmande nationer med en kraftigt utvecklad sjöfartsnäring förhindra, att ett sådant avtal som det nu föreslagna bleve till skada för den svenska sjöfartsnäringen. Utnyttjandet av en dylik reciprocitet i de fall, då reallt underlag därför överhuvudtaget föreläge, syntes nämligen, särskilt med rådande valutaförhållanden, icke alltid vara lätt åstadkommet. De skadliga verkningarna av ett biträdande av konventionsförslaget i fråga skulle å andra sidan på den inhemska marknaden lätteligen bliva för sjöfartsnäringen betydande. Svenska industri-företags berättigade intressen av möjligast lätta och billiga tillgång till de lossade varorna kunde bliva på nöjaktigt sätt beaktade redan med nu gällande lagstiftning, även om Sverige icke anslöte sig till ett avtal av det förevarande förslagets innebörd. En anslutning från Sveriges sida under nuvarande onormala och för sjöfarten synnerligen svåra omständigheter syntes vid sådant förhållande så mycket mindre påkallad, som enligt förslaget Sverige syntes hava möjlighet att framdeles, då förhållandena kunde hava ändrat sig, tillträda överenskommelsen i fråga.

Kollegium fann sig alltså böra för det dåvarande avstyrka Sveriges biträdande av sistnämnda förslag till överenskommelse, i varje fall i vad förslaget avsåge vattenvägar av det slag, som angäves under moment a) i förslagets första stycke.

Under återopande av vad kollegium sålunda och i övrigt anfört i ärendet ansåge kollegium särskilt vid det förhållandet, att de överenskommelser, varom nu vore fråga, dittills ratificerats allenast av ett land, att med Sveriges ratifikation, i varje fall såvitt anginge tilläggsprotokollet, borde anstå tillsvidare intill dess överenskommelserna ratificerats av ett flertal stater, beträffande vilka omförmälda reciprocitet för Sveriges vidkommande hade någon större betydelse.

Vidkommande härefter frågan, i vad mån ratifikationen för Sveriges del av förenämnda överenskommelser kunde betinga utfärdandet av särskilda bestämmelser, har kollegium, såvitt anginge förhållanden, beträffande vilka det ankomme på kollegium att i sådant avseende avgiva förslag, funnit dylika bestämmelser erforderliga allenast i visst avseende i fråga om utländska handelsfartygs fraktfart inom svenskt område.

I nu angivet hänseende erinrade kollegium om följande förhållanden.

Enligt tullstadgans § 14 mom. 1 finge lossning och tullbehandling av tullpliktigt gods, som sjöledes från utrikes ort inkomme, i regel äga rum allenast i stapelstad. Detta gällde antingen stapelstaden vore belägen vid saltsjön eller vid flod, kanal eller insjö, antingen det godsförande fartyget vore svenskt eller utländskt. Emellertid kunde lossning av tullpliktigt gods ur ett från utrikes ort ankommande fartyg få verkställas även å annan plats efter därtill på vederbörandes ansökan lämnat tillstånd, som beträffande så-

dan plats, belägen vid saltsjön, meddelades såväl svenska som utländska fartyg av generaltullstyrelsen, och med avseende å dylik plats vid flod, kanal eller insjö jämväl av generaltullstyrelsen, då fråga vore om svenska fartyg, men av kollegium efter samråd med nämnda styrelse för utländska fartygs vidkommande.

Vad beträffade tullfritt gods gällde, att om ett från utrikes ort inkommande fartyg innehade uteslutande sådant gods, lossning därav finge utau särskilt tillstånd äga rum, förutom i stapelstad, jämväl vid annan tullplats, och detta vare sig fartyget är svenskt eller utländskt. För lossning av tullfritt gods annorstädes än vid tullplats gällde samma regler som för lossning av tullpliktigt gods annorstädes än i stapelstad.

Innehade fartyget såväl tullpliktigt som tullfritt utrikes gods, tillämpades beträffande fartygets lossning bestämmelserna för tullpliktigt gods.

Kollegii befogenhet att avgöra ansökningar om tillstånd för utländska fartyg att lossa från utlandet medförd last å annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad grundade sig på kungörelsen den 6 december 1918 angående handläggning av dylika ansökningar (nr 1070). Före ikraftträdandet av denna kungörelse tillkom prövningen av sist angivna ansökningar Kungl. Maj:t. Det nu påpekade förhållandet, att från utrikes ort inkommande svenskt fartyg finge lossa i annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad efter tillstånd av generaltullstyrelsen, medan från utrikes ort inkommande utländskt fartygs rätt därtill vore beroende på annan myndighets prövning, vore enligt kollegii mening uttryck för en bestämd olikhet i, å ena sidan, svenskt fartygs och, å andra sidan, utländskt fartygs ställning beträffande ifrågavarande förmån. Da emellertid detta förhållande skulle, om detsamma förbleve oförändrat, strida mot syftet med bestämmelserna i tilläggsprotokollet, måste vid ratifikation för Sveriges del av nämnda tilläggsprotokoll bestämmelserna i nyss omnämnda kungörelse ändras därbän, att fartyg, tillhörande de stater, vilka ratificerat samma tilläggsprotokoll, tillförsäkras samma behandling i nu ifrågavarande avseende som svenska fartyg.

I anslutning härtill föresloge kollegium att, för den händelse och när ratifikation för Sveriges del av berörda tilläggsprotokoll trädde i kraft, genom kungörelse bleve, med upphävande av omnämnda kungörelsen den 6 december 1918, förordnat, att ansökning om tillstånd för utländskt fartyg att lossa från utlandet medförd last å annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad skulle beträffande fartyg, tillhörande främmande nation, där svenska fartyg behandlades lika med samma nations egna, göras hos generaltullstyrelsen, men eljest hos kommerskollegium, som i senare falllet ägde att efter samråd med generaltullstyrelsen avgöra ansökningen.

Sedan kommerskollegium anmodats avgiva förnyat yttrande i frågan om Sveriges anslutning till överenskommelsen angående segelbara vattenvägar av internationell betydelse jämte det därtill sig anslutande tilläggsprotokollet, har kollegium i skrivelse den 7 mars 1925 anfört följande.

Efter tillkomsten jämlikt kungörelsen den 6 december 1918 av befogenhet för kollegium att avgöra ansökningar om lossningsrätt för utländska fartyg hade antalet av dylika ansökningar i ej oväsentlig grad ökat. Denna omständighet jämte inträdet av depressionen särskilt inom sjöfartsnäringsen föranledde under våren 1921 framförandet under hand av klagomål hos kollegium från vissa representanter för sjöfarten över den tilltagande konkurrensen från utländska fartygs sida. I anledning härav lämnade kollegium vissa sammanslutningar tillfälle att avgiva yttranden över åtskilliga föreliggande framställningar om lossningstillstånd för utländska fartyg. I avgivna

yttranden hemställde Sveriges Segelfartygsförening, Stockholms Rederiaktiebolag Svea, Angfartygs Aktiebolaget Göta Kanal och Stockholms Transport- och Bogserings Aktiebolag, att kollegium måtte, så länge svenskt tonnage finnes att tillgå till moderata frakter, avslå ansökningar av nu ifrågavarande slag, under det att handelskamrarna i Göteborg och Karlstad, den senare likväl under framhållande av behovet för vissa industrier av lättare och billigare tillgång till de lossade varorna, funno, åtminstone under dåvarande svåra depression, lämpligast, att generella lossningstillstånd för utländska fartyg icke lämnades utan att prövningen i varje särskilt fall föreginges av undersökning. Kollegium fann sig ock föranlåtet att vid prövning av de föreliggande ansökningarna ej bifalla desamma, varvid kollegium dock i varje fall meddelade, att det finge bero på förnyad, av nöjaktigt utredning åtföljd framställning hos kollegium, huruvida i något särskilt fall tillstånd för utländskt fartyg att lossa från utlandet medförd last å annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad kunde meddelas. Nämnada utredning angavs böra innefatta upplysningar, ägnade att belysa, bland annat, frågan såväl om behovet av att i det särskilda fallet anlita utländskt i stället för svenskt tonnage som ock angående anledningen till att lossningen icke företoges i hann, där lossning av från utrikes ort inkommande fartyg i allmänhet vore tillåten.

Vissa lossningstillstånd meddelades sedermera efter förebragt utredning, under det att åter ett flertal av dem, vilkas framställningar blivit avslagna, under en längre tid icke läto sig vidare avhöra. Denna restriktiva behandling från kollegii sida av ansökningar av förevarande slag fullföljdes av kollegium intill dess kollegium delgavs Kungl. Maj:ts beslut den 4 november 1921, varigenom Kungl. Maj:t förklarade sig för Sveriges del, med godkännande av bland annat konventionen rörande internationella vattenvägar, ansluta sig, vad angår tilläggsprotokollet till nämnda konvention, till det i protokollet avgivna alternativ a), avseende alla trafikabla vattenvägar. Där- efter hade kollegium icke ansett sig äga tillräcklig anledning till restriktiv politik i ifrågavarande hänseende, varför förekommande ansökningar i ämnet i allmänhet av kollegium, efter vederbörligt samråd med generaltullstyrelsen, bifallits. Någon ytterligare hänvändelse av den beskaffenhet, som ovan angivits, hade emellertid i trots härav icke förekommit, förän på nu given anledning en framställning från ett antal sjöfartsföretag avgivits. Den korta tid, som för remissens besvarande förelegat, hade gjort det omöjligt för kollegium att i någon större utsträckning höra sådana företag, som kunde förväntas vara av frågan intresserade, men syntes kollegium inhämtande av dylika yttranden skäligen överflödigt, då dessa företags ställning till frågan i själva verket torde vara på förhand given och även framginge av de yttranden, som förelägo vid kollegii avgivande den 12 juni 1918 gemensamt med generaltullstyrelsen av utlåtande i anledning av då föreliggande framställning av vattenfallsstyrelsen, åsyftande medgivande av allmän rätt för utländska fartyg till likställighet med svenska fartyg i nu ifrågavarande hänseende.

Kollegium hade vid föregående tillfällen, då kollegium yttrat sig i föreliggande ämne, framhållit, hurusom det i nu förevarande fall icke finge anses uteslutet, att ej ens reciprocitet kunde, då den andra parten vore en främmande nation med en kraftigt utvecklad sjöfartsnäring, förhindra, att ett sådant avtal som det föreliggande bleve till skada för svensk sjöfartsnäring.

Visserligen kunde framhållas, att verkningarna av Sveriges anslutning till nu ifrågavarande tilläggsavtal icke läte sig med visshet överblickas, men borde härvid likväl uppmärksammas, att å ena sidan Sverige, särskilt efter

öppnandet även av Södertälje kanal, i mycket betydande utsträckning, åtminstone i jämförelse med andra länder av ungefär Sveriges omfattning, lämnade möjlighet för även större sjögående fartyg till fraktfart på orter vid insjöar, floder och kanaler samtidigt som å andra sidan, såvitt anginge hitills verkställda ratifikationer av nämnda tilläggsavtal — av vilka två hänförde sig allenast till alternativ b), avseende av naturen segelbara vattenvägar — densamma uppenbarligen, med visst undantag, icke erbjöde svensk sjöfart några mera väsentliga fördelar ur reciprocitetssynpunkt.

Då bedömandet av förevarande angelägenhet alltså erbjöde starka ovisshetsmoment och intresset av ett ratificerande för Sveriges vidkommande av tilläggsprotokollet för varje fall icke syntes vara av på något sätt trängande art, funne kollegium alltjämt anledning tillstyrka, att Sverige tillsvidare härutinnan ställde sig avvaktande. Kollegium ville emellertid framhålla, att kollegium icke såge något hinder föreligga för Sverige att ratificera tilläggsprotokollet i fråga, såvitt anginge det däri innefattade alternativ b), avseende av naturen segelbara vattenvägar.

Kommerskollegium har till sitt yttrande fogat den ovannämnda framställningen från ett antal svenska rederibolag. I framställningen, vilken är dagtecknad den 4 mars 1925, anföres, att den svenska mindre sjöfarten för närvarande, icke minst till följd av utländsk konkurrens, befunde sig i en sådan situation, att det vore av synnerligen stor betydelse icke endast för rederierna utan även för andra grenar av svenskt näringsliv att för svensk sjöfart bevara det gods, som under förutsättning av Kungl. Maj:ts bifall till utländska fartygs lossningsrätt i svenska hamnar eljest kunde komma att undandragas den svenska sjöfarten. Den mängd svenska rederier, som nu sysselsattes med den mindre sjöfarten, borgade enligt rederiernas mening för att konkurrens alltjämt skulle bestå. Om de redan nu låga frakterna komme att ytterligare nedpressas, vore det vidare påtagligt, att de svenska rederierna skulle nödgas att i stor utsträckning inställa driften.

Rederibolagen hemställde med anledning härav, att kommerskollegium måtte på det kraftigaste avstyrka ratificering av tilläggsprotokollet.

*Departements-
chefen.*

Enligt från Nationernas förbund ingångna underrättelser hava följande länder ratificerat eller anslutit sig till överenskommelsen angående segelbara vattenvägar av internationell betydelse, nämligen: Albanien, Bulgarien, Columbia, Danmark, Finland, Indien, Italien, Norge, Nya Zeeland, Rumänien, Siam, Storbritannien jämte en del kolonier och mandatländer, Tjeckoslovakien och Österrike.

Det framgår av de från myndigheterna ingångna yttranden, för vilka jag ovan redogjort, att betänkligheter mot Sveriges definitiva anslutning till denna överenskommelse icke föreligga. I själva verket berör överenskommelsen de svenska vattendragen i mycket ringa grad. Däremot synes den ur svensk synpunkt kunna medföra fördelar genom de lättnader, som därigenom skapas för svensk sjöfart å vissa utländska vattenvägar. Jag anser mig därför böra tillstyrka, att åtgärder vidtagas i syfte att Sverige måtte ratificera ifrågavarande överenskommelse.

Ifråga om det till överenskommelsen anslutna tilläggsprotokollet, hava, enligt från Nationernas förbund ingångna underrättelser, följande länder ratificerat eller anslutit sig till tilläggsprotokollet, nämligen till alternativ a): Albanien, Danmark, Indien, Norge, Nya Zeeland, Siam, Storbritannien jämte ett flertal kolonier och protektorat och Österrike; samt till alternativ b): Finland, Rumänien och Tjeckoslovakien.

Såsom framgår av vad jag i det föregående omnämmt, har en viss menings-
skiljaktighet framträtt i myndigheternas utlåtanden beträffande lämpligheten av Sveriges definitiva anslutning till tilläggsprotokollet. Medan vattenfallsstyrelsen och generaltullstyrelsen icke framställt några invändningar härutinnan, har kommerskollegium gjort sig till tolk för den uppfattningen, att med Sveriges anslutning till detta protokoll, åtminstone såvitt avsåges det däri innefattade alternativet a), borde tillsvidare anstå. Genom ett godkännande för Sveriges del av tilläggsprotokollet skulle våra inre vattenvägar, när det gäller in- och utförsel, i viss omfattning traktatsenligt öppnas för trafik av utländska fartyg på samma villkor som för svenska fartyg. Kommerskollegium, liksom vissa rederier, hava nu gjort gällande, att på grund av protokollets bestämmelser den svenska sjöfartens intressen skulle kunna bli lidande. Den ömsesidiga, lika behandling, som svensk sjöfart skulle vinna i andra länder, vilka jämväl anslutit sig till protokollet, kunde åtminstone icke för närvarande uppväga de olägenheter, som en utländsk konkurrens kunde medföra i svenska farleder.

Ur synpunkten av Sveriges inre lagstiftning föreligger numera ingen anledning till uppskov med ratifikationen. Den av myndigheterna omnämnda kungörelsen av den 6 december 1918 (nr 1070), enligt vilken en viss skillnad i behandlingssätt föreskrevs mellan svenska och utländska fartyg, har numera upphävts genom kungörelsen den 6 juni 1924 (nr 198). Genom denna kungörelse har förordnats, att ansökning om tillstånd för utländskt fartyg att lossa från utlandet medförd last å annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad skall, vad angår fartyg tillhörande nation, där svenska fartyg behandlas lika med samma nations egna, ställas till och avgöras av generaltullstyrelsen, men eljest ingivas till kommerskollegium, som äger att efter samråd med generaltullstyrelsen avgöra ansökningen. Denna kungörelse har trätt i kraft den 1 juli 1924, från och med vilken dag kungörelsen i ämnet den 6 december 1918 upphört att gälla.

När det nu gäller att taga ställning till frågan om en ratificering för Sveriges del av tilläggsprotokollet bör äga rum, vill jag framhålla, att de principer ifråga om utländska fartygs behandling vid trafik å inre svenska vattenvägar, som genom en anslutning till tilläggsprotokollet skulle stadfästas, praktiskt taget redan sedan åtskilliga år tillämpas. Detta förhållande har icke under senare år föranlett några klagomål från de svenska intresserade rederiernas sida. Det är först nu, med anledning därav att förnyat yttrande i frågan inhämtats, som dessa i ovan refererade skrivelse av den 4 innevarande mars givit uttryck åt vissa allmänna betänkligheter. Emellertid vill jag i detta sammanhang fästa uppmärksamheten vid en omständighet, som

synes mig vara av natur att böra tagas i betraktande vid denna fragas bedömande. Jag har för avsikt att längre fram denna dag jämväl underställa Kungl. Maj:ts beprövande frågan om ratificering från svensk sida av den i Genève år 1923 avslutade överenskommelsen om vissa internationella förhållanden i havshamnar. Denna överenskommelse avser att i hamn, som med en viss regelbundenhet för utrikes handel trafikeras av havsgående fartyg — oafsett om hamnen befinner sig vid kusten eller inne i landet — genomföra dels fritt tillträde dels en lika behandling för inländska och utländska fartyg. Under de förberedande förhandlingarna rörande denna överenskommelse har bland annat Sveriges Redareförening givit uttryck åt den uppfattningen, att överenskommelsens avslutande vore önskvärd. Vidare har kommerskollegium rörande innehållet i överenskommelsen förklarat, att den i själva verket gäve uttryck åt vissa naturliga principer. Därest Sverige, såsom jag avser att föreslå, nu ratificerar denna överenskommelse, skulle detta faktiskt medföra, att ett antal av våra inre hamnar och just de mera betydande av dessa, nämligen sådana, som med en viss regelbundenhet trafikeras av havsgående fartyg med export- och importgods, gjordes tillgängliga för utländska fartyg på samma villkor, som gälla för svenska fartyg. Det synes vid sådant förhållande näppeligen vara av avsevärdare praktisk betydelse att genom underlåtenhet att nu ratificera tilläggsprotokollet hålla möjligheterna öppna att i ett antal inre hamnar, som ej äro av den vikt att de normalt utnyttjas av havsgående fartyg, eventuellt tillämpa andra principer vid behandlingen av utländska fartyg än som de sista åren ägt rum. Allt efter som protokollet vinner ökad anslutning, synas däremot vissa fördelar därav för svensk sjöfart vara att emotse ur reciprocitetssynpunkt.

I detta sammanhang förtjänar också uppmärksammas, att vattenfallsstyrelsen ur de synpunkter, den har att företräda, förordar Sveriges anslutning till tilläggsprotokollets alternativ a).

Slutligen må framhållas, att Sverige kan uppsäga protokollet två år efter det ratificering ägt rum och att uppsägning, som därefter sker, träder i kraft ett år efter dess verkställande.

I anslutning till vad jag sålunda anfört, finner jag mig böra tillstyrka, att i samband med att ratifikation sker av ovannämnda överenskommelse rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse, ratifikation äger rum även av det till överenskommelsen fogade tilläggsprotokollet, varvid ratifikationen med fullföljande av Kungl. Maj:ts beslut vid tilläggsprotokollets undertecknande den 16 november 1921 bör omfatta alternativet a), d. v. s. samtliga segelbara svenska vattenvägar.

Jag övergår nu till att behandla överenskommelsen angående vissa internationella förhållanden i havshamnar. Även denna överenskommelse är uppdelad i en *konvention*, innehållande de närmare bestämmelserna i formellt avseende, väsentligen överensstämmande med föreskrifterna i konventionen angående segelbara vattenvägar, och en *stadga*, innehållande de materiella reglerna. Till överenskommelsen ansluter sig vidare ett *signaturprotokoll*, innehållande tolkningar och preciseringar av vissa av dess bestämmelser.

Överens-
kommelsen
angående
vissa inter-
nationella
förhållanden i
havshamnar.

Jag vill nu lämna en översikt av bestämmelserna i stadgan rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar. Beträffande de närmare bestämmelserna i denna ävensom i signaturprotokollet tillåter jag mig hänvisa till texter till desamma, vilka i svensk översättning torde få sasom bilagor 3 och 4 biläggas statsrådsprotokollet för denna dag. De franska och engelska originaltexterna komma att ställas till vederbörande utskotts förfogande.

Ifrågavarande stadga äger avseende å hamnar, som nyttjas för utrikes sjöfart, under förutsättning av att de med en viss regelbundenhet anlöpas av havsgående fartyg (art. 1).

Med undantag av fiskefartyg (art. 14) samt krigs- och andra fartyg, som på något sätt tjäna utövändet av offentlig myndighet (art. 13), skola fartyg, som höra till de fördragsslutande staterna, likgiltigt om de ägas av stat eller enskilda (art. 13), under förutsättning av ömsesidighet, hava fritt tillträde till ifrågavarande hamnar ävensom i dem atnjuta fullkomligt lika behandling i fråga om sjöfart och handelstransaktioner (art. 2). Denna lika behandling omfattar jämte tilldelning av kajplatser och lättnader i fråga om lastning och lossning även alla slags avgifter, vilka uppbäras för stat eller enskilda (art. 2). Vid fastställande och uppbörd av tull- eller därmed jämförliga avgifter samt tilläggsavgifter vilka uppbäras i anledning av in- och utförsel, må icke heller avseende fästas vid fartygets nationalitet (art. 5).

Lika behandling skall även tillämpas beträffande bogsering samt anlåtande av lots, då lotsvång finnes, varemot ordnandet av bogserings- resp. lotsväsendet tillkommer vederbörande stat (art. 10 och 11).

För att icke göra grundsatsen om lika behandling illusorisk genom vidtagandet av obehöriga åtgärder förbinda sig de fördragsslutande staterna (art. 6) att tillämpa artiklarna 4, 20, 21 och 22 i den samtidigt i Genève antagna stadgan rörande vissa internationella förhållanden angående järnvägar, även om de icke anslutit sig till nämnda stadga. Detta innebär, att järnvägstaxorna icke må fastställas på sådant sätt, att den lika behandlingen i havshamnar därigenom äventyras.

Därest en fördragsslutande stat icke effektivt skulle tillämpa denna stadgas bestämmelser, skall den stat, som därav blir lidande, äga rättighet att upphäva förmanen av lika behandling för den stat, som vidtagit de obehöriga åtgärderna. Envar av ifrågavarande stater må hänskjuta frågan till den fasta mellanfolkliga domstolen, som skall förfara i enlighet med reglerna för summariskt förfarande. Vid undertecknandet eller ratificeringen av denna överenskommelse kunna dock staterna avsäga sig rättigheten att vidtaga åtgärder av nyss angivet slag gentemot stat, som likaledes av sagt sig dylik rättighet (art. 8).

I undantagsfall må dock avvikelse ske från bestämmelsen om lika behandling, därest detta skulle vara nödvändigt med hänsyn till statens säkerhet eller landets vidtala intressen (art. 16).

Beträffande beföringen av emigranter gäller, att staterna vid undertecknandet eller ratificeringen kunna avge förklaring, varigenom dylika transporter förbehållas sådana fartyg, som erhållit särskilt tillstånd på grund av att de uppfylla vissa i lag föreskrivna fordringar (art. 12).

Stadgan äger icke tillämpning å kustfart (art. 9).

Eventuellt uppkommande tvister må, därest de icke kunna biläggas genom direkta förhandlingar eller eljest på vänskaplig väg, av de tvistande parterna hänskjutas i och för utlåtande till Nationernas förbunds kommission för tekniska och samfärdselsfrågor. Kan tvisten icke lösas på något av nu angivna sätt, skola parterna hänskjuta den till skiljedom, såvida de icke avtalat eller avtala att bringa den inför den fasta mellanfolkliga domstolen (art. 21).

Argiena
yttranden.
Vattenfalls-
styrelsen.

Rörande ifrågavarande överenskommelse har vattenfallsstyrelsen i yttrande den 19 augusti 1924 framhållit, att genom den definition på de av förslaget berörda hamnar, vilken gäves i stadgans artikel 1, inbegripas hamnar jämväl i det inre av landet, då dessa under normala förhållanden trafikerades av havsgående fartyg och tjänade »den yttre sjöfarten». Hamnarna vid Väneren och Mälaren, vilka vore eller bleve förbundna med havet genom kanaler, som passeras av havsgående fartyg, fölle sålunda under konventionens bestämmelser. Vattenfallsstyrelsen funne detta icke innebära någon olägenhet för Sverige, snarare tvärtom till följd av den reciprocitet beträffande motsvarande utländska hamnar, som genom konventionens antagande vunnes. Styrelsen har i övrigt hänvisat till vissa av densamma under senare år gjorda uttalanden, vari förordats inlandshamnarnas likställande i vissa avseenden med kusthamnar. Överenskommelsens innehåll påkallade därutöver icke något yttrande från vattenfallsstyrelsens sida.

Generaltull-
styrelsen.

I yttrande den 19 september 1924 anför generaltullstyrelsen.

Den för tullverket viktiga artikel 2 i den till ifrågavarande överenskommelse hörande stadga syntes för Sveriges del påkalla vissa författningsändringar, vilka emellertid ur synpunkten av de intressen, styrelsen hade att tillvarata, icke torde lämna rum för några betänkligheter. Med det i första stycket av nämnda artikel påbudna fria tillträdet till hamnarna torde ej låta sig förena den olikhet i behandlingssättet, som komme svenska och vissa utländska fartyg till del i följd av innehållet i kungl. kungörelsen den 6 juni 1924 (nr 198) angående handläggning av ansökningar om tillstånd för utländska fartyg att lossa från utlandet medförd last å annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad (tullverkets författningssamling nr 162 år 1924, jfr samma författningssamling nr 207 år 1924). Ej heller torde den i andra stycket uttalade grundsatsen om likställighet i fråga om sjöfartsavgifter stå i god överensstämmelse med den för svenska och vissa utländska fartyg skiljaktiga debitering av tonavgift, som följde av bestämmelserna i gällande förordning angående sjömanshusen i riket. Styrelsen, som efter vad nyss antytts icke hade något att invända mot nu ifrågavarande artikel, hade ej heller funnit anledning till erinran mot konventionsinnehållet i övrigt, så vitt det överhuvud berörde tullverket (detta företrädesvis fallet med artiklarna 5, 7, 9 och 14).

Kommers-
kollegium.

Över det utkast till förevarande överenskommelse, vilket på sin tid framlades, avgav kommerskollegium yttrande den 22 september 1923, därvid kollegium bland annat framhöll, att överenskommelsen gäve uttryck åt vissa principer av så naturlig art, att deras biträdande för Sveriges del icke mötte några betänkligheter — i all synnerhet, som deras tillämpning förenats med så väsentliga reservationer och inskränkningar att handlingsfriheten i själva verket i mycket ringa grad kunde anses berörd av en anslutning till densamma. Kommerskollegium riktade emellertid den anmärkningen mot det då föreliggande förslaget, att åtskilliga av de däri inrymda bestämmelserna vore av så otydlig och svävande beskaffenhet, att de icke kunde i sitt dåvarande skick till sina konsekvenser fullt överblickas. I sedermera den 22 september 1924 avgivet betänkande över den vid konferensen i Genève slutligt fastställda texten till överenskommelsen har kommerskollegium förklarat, att den

otvivelaktigt innefattade atskilliga förbättringar. Kollegium syftade härvid i främsta rummet på tillkomsten i art. 1 av en definition på vad som i konventionen och stadgan avsåges med »maritime ports» eller havshamnar. Genom denna definition komme hamnar, belägna i det inre av landet vid nationella vattenvägar, att falla under konventionens bestämmelser, därest hamnarna i fråga utnyttjades för den yttre sjöfarten. Kollegium ansåg sig icke böra framställa erinran mot att överenskommelsen, därest den för Sveriges del biträdde, erhöle den sålunda föreslagna räckvidden.

Därefter anför kollegium:

»Kollegium framställde i sitt berörda yttrande angående de tidigare förslagen viss erinran beträffande den i art. 2 innefattade stipulationen om nationell behandling i fråga om, bland annat, alla slag av avgifter i respektive hamnar. Kollegium framhöll sålunda, hurusom genom anslutning till denna bestämmelse handlingsfriheten i ifrågavarande avseende, såvitt anginge vårt förhållande till de fördragsslutande staterna, skulle borttagas samt att medgivandet av nationell behandling i dessa hänseenden enligt hittills följd praxis skett endast efter direkta förhandlingar med vederbörande utländska makt och efter övervägande i varje särskilt fall, därvid alltid kunnat överblickas vad medkontrahenten haft att lämna i utbyte mot eventuella eftergifter från svensk sida. Vad kollegium sålunda anfört har giltighet även i fråga om art. 2 med dess nu föreslagna lydelse. Kollegium vill emellertid framhålla, att vad kollegium sålunda och i övrigt anfört på nu ifrågavarande punkt icke torde böra tillerkännas den betydelse, att hinder på grund därav för Sveriges biträdande av konventionen med nödvändighet skall anses föreligga.

I detta sammanhang anser sig kollegium böra bringa i erinran de överenskommelser mellan Sverige och Danmark, som föreligga och avse behandlingen i avgiftshänseende m. m. av danska respektive svenska fartyg i fart mellan vissa hamnar vid Öresund. Sålunda har exempelvis genom ministeriella deklARATIONER den 22 september 1871, den 5 augusti 1879 och den 11 juni 1904 bestämts, att danska fartyg och båtar, av vilken storlek och beskaffenhet som helst, gående mellan samtliga orter inom Köpenhamns, Helsingörs och Kjöges tulldistrikt, å ena, samt inom Hälsingsborgs, Landskrona, Malmö och Trälleborgs tullkammardistrikt, å andra sidan, skola, där de icke enligt redan gällande avtal åtnjuta än vidsträcktare rättigheter, i fråga om skeppsavgifter, lastpenningar, fyr- och båkavgifter samt alla liknande avgifter till statskassan (därunder dock icke inbegripna hamnavgifter i statshamn) helt och hållet behandlas såsom ginge de inrikes orter emellan. Genom ministeriella deklARATIONER den 2 april 1873 och den 11 juni 1904 hava vidare vissa lättnader i avseende å hamnavgifter medgivits vissa mindre danska fartyg i lokal fart, varom nyss nämnts.

Kollegium förutsätter, att lättnader, som beträffande den rent *lokala* farten sålunda genomförts eller eventuellt ytterligare kunna ifrågakomma i förhållande till våra grannländer, icke kunna anses stridande mot förevarande konventionsförslags principer om lika behandling i hamnarna, och att sålunda någon modifikation i dylika redan genomförda bestämmelser, jämlikt art. 19 i förslaget till stadga, icke är erforderlig. Skulle denna kollegii tolkning av konventionsförslaget emellertid befinnas icke kunna godtagas, bör, synes det kollegium, förbehåll göras för överenskommelser av nu avsedd art.

Genom den lydelse, som givits åt art. 7, synes kollegium hava tillfredsställande tillgodosetts det intresse av handlingsfrihet i fråga om reglerandet av förbindelserna med våra närmaste grannländer, som föranledde kollegium

att i sitt förenämnda yttrande den 22 september 1923 rikta viss anmärkning mot lydelsen av motsvarande bestämmelse (art. 6) i det tidigare förslaget till stadga.

I övrigt föranleda förslagen till konvention m. m. angående havshamnar ej särskilt uttalande av kollegium i annan mån än att kollegium, vid det förhållandet, att förslagen med sin alltjämt allmänna och ofta rätt svävande avfattning torde kunna befaras ganska lätt giva anledning till tvister, hyser ej ringa betänkligheter i fråga om förslaget mindre tillfredsställande reglerande av förfarandet vid avgörandet av sådana tvister.»

Departements-
chefen.

Enligt från Nationernas förbund ingångna meddelanden hava hittills Storbritannien och Siam ratificerat överenskommelsen angående vissa internationella förhållanden i havshamnar.

Vad angår de av kommerskollegium i dess utlåtande angivna synpunkter vill jag framhålla, att jag fullkomligt delar kollegii uppfattning, att de särskilda överenskommelser, avseende rent lokala sjöfartsförhållanden, vilka, såsom kollegium erinrat, redan finnas avslutade eller som kunna komma att avslutas med våra grannländer, icke strida mot den föreliggande överenskommelsen.

Kommerskollegium har vidare framhållit, att kollegium hyser ej ringa betänkligheter ifråga om avtalets mindre tillfredsställande reglerande vid behandlingen av tvister. Det äger sin riktighet, att de regler, som i förevarande avseende återfinnas i art. 21, icke äro ur alla synpunkter tillfredsställande. I olikhet med vad som gäller t. ex. enligt överenskommelsen angående segelbara vattenvägar av internationell betydelse, är i föreliggande avtal Nationernas förbunds fasta domstol ej obligatorisk sista instans i tvistefrågor. Emellertid beteckna ifrågavarande bestämmelser i nu föreliggande avfattning ett bestämt framsteg i jämförelse med de motsvarande bestämmelser, som återfinnas i de utkast till överenskommelse, som på sin tid förelades den i Genève sammanträdande konferensen. Jag vill härvidlag särskilt fästa uppmärksamheten vid den i art. 21 sista mom. givna regeln, att, därest icke en uppkommen tvist kan utjännas på sätt i artikelns föregående mom. angives, skiljedomsförfarandet skall komma till användning allenast, såvida icke parterna genom avtal beslutat eller besluta att draga den inför Nationernas förbunds fasta domstol. Nämnada uttryck åsyftar bland annat att, därest, såsom fallet är med Sverige och vissa andra makter, dessa anslutit sig till den obligatoriska klausulen i anslutning till art. 36 st. 2 i stadgan för Nationernas förbunds fasta domstol, tvister dessa stater emellan skola lösas enligt klausulens föreskrifter.

De av kommerskollegium framhållna synpunkterna torde sålunda ej böra utgöra hinder för Sveriges definitiva anslutning till den ifrågavarande överenskommelsen. Såsom kollegium i sitt yttrande betonat, giver i själva verket överenskommelsen uttryck åt vissa självfallna principer och binder på grund av sin allmänna avfattning handlingsfriheten i relativt ringa grad. Jag vill även erinra om vad jag redan i det föregående omnämnt, nämligen att, medan förhandlingarna i Genève pågingo angående ifrågavarande överenskommelse, Sveriges Redareförening givit uttryck åt sitt intresse att överens-

kommelsen måtte komma till stånd och hos regeringen verkat för att dess ombud i Genève skulle instrueras i sådan riktning. Med hänsyn till det ovan sagda och då vissa fördelar skulle kunna vinnas till följd av den reciprocitet, som genom överenskommelsens antagande beredes, vill jag därför tillstyrka, att överenskommelsen för Sveriges del godkännes.

Enligt de förut återgivna bestämmelserna i stadgans art. 8 kan stat gentemot annan stat, som icke effektivt tillämpar stadgans bestämmelser, upphäva förmänen av den i överenskommelsen föreskrivna lika behandlingen för dess fartyg. Detta upphävande kan alltså ske, utan att på förhand objektivt konstateras det berättigade i de anmärkningar, som framställts mot viss stats handlingsätt. Emellertid finnes stadgat, att en stat kan i förhållande till annan stat, som gör motsvarande utfästelse, förklara sig avstå från den rättighet, som i denna artikel angives. Det synes överensstämma med de principer i fråga om avgörande av mellanfolkliga tvister, för vilkas förverkligande Sverige ej minst inom Nationernas förbund strävat, att för Sveriges del vid ratifikationen förklaring avgives om avstående från den i art. 8 omnämnda rättighet.

Med hänsyn till bestämmelserna i förordningen den 4 juni 1884 (nr 37) om vad med avseende å utvandrars fortskaffande till främmande världsdel iakttagas bör, torde vid ratifikationen sådant förbehåll, varom i stadgans art. 12 talas, böra ske.

De författningsändringar, som må påkallas därest ratifikation äger rum, äro av natur att kunna i administrativ ordning vidtagas.

Under åberopande av vad jag sålunda anført hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att i enlighet med vad i statsrådsprotokollet närmare angivits godkänna dels konvention och stadga rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse, ävensom därtill anslutna tilläggsprotokoll, antagna i Barcelona den 20 april 1921, dels ock konvention och stadga rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar jämte signaturprotokoll, antagna i Genève den 9 december 1923.

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

Ur protokollet:

Fredric Haverman.

Stadga rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse.

Art. 1.

Med segelbara vattenvägar av internationell betydelse förstås i denna stadga:

1) Alla till och från havet naturligen segelbara delar av en vattenväg, som under sitt till och från havet naturligen segelbara lopp skiljer eller genomflyter olika stater, liksom även varje del av en annan till och från havet naturligen segelbar vattenväg, som med havet förbinder en naturligen segelbar vattenväg, vilken skiljer eller genomflyter olika stater.

Det är överenskommet att:

a) omlastning från ett fartyg till ett annat icke uteslutes av orden »till och från havet segelbar»;

b) naturligen segelbar benämnes varje naturlig vattenväg eller del av naturlig vattenväg, som för närvarande användes eller, på grund av sina naturliga betingelser, kan användas för vanlig handelssjöfart; med vanlig handelssjöfart förstås sådan sjöfart, som med hänsyn till de strandägande ländernas ekonomiska betingelse kan handelsmässigt och normalt upprätthållas;

c) bifloder böra anses såsom särskilda vattenvägar;

d) sidokanaler, som anlagts för att avhjälpa bristerna i en vattenväg i ovan angivna bemärkelse, likställas med denna vattenväg;

e) såsom strandägare anses alla stater, som åtskiljas eller genomflytas av en och samma segelbara vattenväg av internationell betydelse, vattenvägens bifloder av internationell betydelse inbegripna.

2) Vattenvägar eller delar av vattenvägar — vare sig naturliga eller med konst utbyggda — vilka uttryckligen förklarats underkastade bestämmelserna i den allmänna överenskommelsen om segelbara vattenvägar, antingen genom ensidiga förklaringar av de stater, under vilkas höghetsrätt eller myndighet sagda vattenvägar eller delar av vattenvägar lyda, eller genom överenskommelser innebärande särskilt samtycke av sagda stater.

Art. 2.

Med hänsyn till artiklarna 5, 10, 12 och 14 i denna stadga skola följande segelbara vattenvägar av internationell betydelse utgöra en särskild grupp:

a) segelbara vattenvägar, för vilka det finnes en internationell kommission, i vilken icke strandägande stater äro företrädade;

b) segelbara vattenvägar, som framdeles kunna komma att hänföras till denna grupp, antingen genom ensidiga förklaringar av de stater, under vilkas höghetsrätt eller myndighet de stå, eller genom överenskommelser innebärande särskilt samtycke av sagda stater.

Art. 3.

Under förbehåll av de i artiklarna 5 och 17 givna bestämmelser skall envar av de fördragsslutande staterna å de delar av ovannämnda segelbara vattenvägar, som stå under dess höghetsrätt eller myndighet, medgiva fri sjöfart för fartyg, som föra någon av de fördragsslutande staternas flaggor.

Art. 4.

Vid sjöfartens bedrivande skola alla fördragsslutande staters undersåtar, egendom och flaggor i alla avscenden behandlas på grundvalen av fullkomlig likställighet. Särskilt skall ingen skillnad göras mellan undersåtar, egendom och flaggor hörande till de olika strandägande staterna, däribland den strandägande stat, under vars höghetsrätt eller myndighet ifrågavarande del av den

segelbara vattenvägen lyder; likaledes skall ingen skillnad göras mellan strandägande och icke strandägande staters undersåtar, egendom och flaggor. I överensstämmelse härmed gäller, att intet monopoli på sjöfart å sagda segelbara vattenvägar skall beviljas sammanslutningar eller enskilda.

Vid sjöfartens bedrivande må ingen skillnad göras med hänsyn till vare sig avsändnings- eller ankomstort eller trafikens riktning.

Art. 5.

Som undantag från de två närmast föregående artiklarna stadgas, såvitt annat ej är överenskommet eller eljest gällande:

1) Envar strandägande stat har rätt att förbehålla sin egen flagga transporten av resande och varor, vilka tagas ombord i hamn, som står under dess höghetsrätt eller myndighet, och avlastas i annan hamn, som likaledes står under dess höghetsrätt eller myndighet. En stat, som icke förbehåller sin egen flagga transporter av angivet slag, kan icke desto mindre vägra en vid samma vattenväg strandägande stat, som förbehåller sig motsvarande transporter, förmånen av lika behandling ifråga om transporter av angivet slag.

I sjöfartsakt för sådana segelbara vattenvägar, som åsyftas i art. 2, må strandägande stat allenast medgivnas rätt att förbehålla sig utförandet av lokala transporter av resande och inhemska varor eller varor, som äro att betrakta såsom sådana. Dock skall i alla de fall, då genom en tidigare sjöfartsakt en mera omfattande frihet för sjöfarten redan fastställts, denna frihet icke inskränkas.

2) Då ett nät av naturliga, segelbara vattenvägar av internationell betydelse — i vilket icke ingår sådana vattenvägar, som åsyftas i art. 2 — endast åtskiljer eller genomflyter två stater, hava dessa rätt att sinsemellan överenskomma att för sina flaggor förbehålla transporten av resande och varor, vilka tagas ombord i en hamn av detta nät och avlastas i en annan hamn av samma nät, såframt icke denna transport äger rum mellan två hamnar, vilka icke stå under en och samma stats höghetsrätt eller myndighet, under loppet av en resa, som utföres utan omlastning på någondera av sagda staters områden och som innefattar en sträcka till havs eller å segelbar vattenväg av internationell betydelse, som ej tillhör sagda nät.

Art. 6.

Envar av de fördragsslutande staterna bevarar å de segelbara vattenvägar eller delar av segelbara vattenvägar, som åsyftas i art. 1 och som stå under dess höghetsrätt eller myndighet, den rätt, varav staten för närvarande är i åtnjutande, att utfärda bestämmelser och vidtaga åtgärder, nödvändiga för upprätthållandet av allmän ordning inom området och för tillämpningen av lagar och föreskrifter angående tullväsendet, hälsovårdsväsendet, försiktighetsmått mot djur- och växtsjukdomar, invandring eller utvandring och införsel eller utförsel av förbjudna varor. Det är överenskommet, att dessa bestämmelser och åtgärder icke må överskrida vad nödvändigt är, att de skola tillämpas fullkomligt lika på undersåtar, egendom och flaggor, hörande till någon av de fördragsslutande staterna, däribland den fördragsslutande stat, från vilken de härröra, och att de icke utan giltig orsak må lägga hinder i vägen för den fria sjöfarten.

Art. 7.

Varken å en segelbar vattenväg av internationell betydelse eller vid dess mynning må några andra avgifter uppbäras än sådana, som hava karaktären av gottgörelse för tjänster och uteslutande avse antingen att på skäligt sätt täcka kostnaderna för vidmakthållande av segelbarheten eller förbättrande av den segelbara vattenvägen och inloppen till densamma eller ock att bidra till utgifter, som gjorts i sjöfartens intresse. Storleken av dessa avgifter skall be-

räknas i förhållande till nämnda utgifter och taxebeloppen anslås i hamnarna. Avgifterna skola fastställas på sådant sätt, att en noggrann undersökning av lasten icke blir nödvändig utom vid misstanke för svikligt förfarande eller för överträdelse av gällande bestämmelser och att de så mycket som möjligt underlätta den internationella trafiken såväl genom taxebeloppen som upp-
bördssättet.

Art. 8.

Transitering av fartyg, resande och varor å segelbara vattenvägar av internationell betydelse skall, vad tullformaliteter angår, verkställas i enlighet med de bestämmelser, som fastställts i Barcelona-stadgan om transiteringsfrihet. Så snart transitering äger rum utan omlastning, skola följande kompletterande bestämmelser äga tillämpning:

a) då båda stränderna av en segelbar vattenväg av internationell betydelse tillhöra en och samma stat, skola tullformaliteterna för transiteringsgods, sedan detsamma deklarerats och underkastats en summarisk undersökning, inskränkas till varornas sättande under sigill eller lås eller under bevakning av tulltjänstemän;

b) då en segelbar vattenväg av internationell betydelse utgör gräns mellan två stater, böra vid transitering fartyg, resande och varor icke under resan underkastas några tullformaliteter utom i sådana fall, då giltiga praktiska skäl föranleda, att tullformaliteterna äga rum å ställe i den del av den segelbara vattenvägen, som bildar gräns, och detta kan ske utan men för sjöfarten.

Å segelbara vattenvägar av internationell betydelse må transiteringen av fartyg och passagerare liksom även transiteringen av varor utan omlastning icke föranleda uppbärandet av någon av de avgifter, som äro antingen förbjudna genom Barcelona-stadgan angående transiteringsfrihet eller tillåtna enligt art. 3 i sagda stadga; vid transitering skola dock fartyg kunna åläggas svara för kost och inkvartering åt de tulltjänstemän, som äro oundgängligen erforderliga för bevakningen.

Art. 9.

Under förbehåll av de i artiklarna 5 och 17 givna bestämmelser skola alla fördragsslutande staters undersåtar, egendom och flaggor i alla hamnar belägna vid en segelbar vattenväg av internationell betydelse med hänsyn till nyttjandet av dessa hamnar, särskilt vad angår hamnavgifter av olika slag, åtnjuta lika behandling med undersåtar, egendom och flaggor hörande till den strandägande stat, under vars höghetsrätt eller myndighet hamnen står. Härvid förutsättes, att den egendom, å vilken detta stycke äger tillämpning, här sin ursprungs-, avsändnings- eller bestämmelseort inom någon av de fördragsslutande staterna.

Hamnutrustningen i vid en segelbar vattenväg av internationell betydelse belägna hamnar och de anordningar, som i dessa hamnar finnas för underlättande av sjöfarten, må icke undandragas allmänt nyttjande annat än i rimlig och med sjöfartens fria bedrivande fullt förenlig utsträckning.

I fråga om tull- eller därmed jämförliga avgifter, lokala accis- eller konsumtionsavgifter samt tilläggsavgifter, som uppbäras vid in- och utförsel av varor i dessa hamnar, skall ingen som helst skillnad göras med hänsyn till det fartygs flagga, vilket utfört eller skall utföra transporten, vare sig denna flagga är det egna landets eller någon av de fördragsslutande staternas.

Den stat, under vars höghetsrätt eller myndighet en hamn står, skall kunna fränkänna varje fartyg de förmåner, som följa av näst föregående stycke, om bevis föreligger, att dess redare systematiskt missgynnar denna stats undersåtar eller de sammanslutningar, som stå under ledning av sagda undersåtar.

Såvida icke särskilda omständigheter föranleda avvikelser på grund av tvingande ekonomiska skäl, må icke tullavgifterna sättas högre än dem, som uppbäras vid vederbörande stats andra tullgränser i fråga om varor av samma

natur, och med samma avsändnings- och bestämmelseorter. Alla de lättnader, som av de fördragsslutande staterna beviljas vid in- och utförsel av varor på andra land- eller vattenvägar eller i andra hamnar, skola likaledes beviljas den in- och utförsel, som under samma betingelser verkställas i ovan åsyftade segelbara vattenvägar och hamnar.

Art. 10.

1) Det åligger varje strandägande stat att å ena sidan avhålla sig från alla åtgärder, som kunna lända till förfång för segelbarheten eller minska de gynnsamma betingelserna för sjöfarten, och att å andra sidan så snabbt som möjligt träffa alla nödiga anstalter för att undanröjda alla tillfälliga hinder och faror för sjöfarten.

2) Om sjöfarten fordrar regelbundet underhåll av en vattenväg, är för detta ändamål envar av de strandägande staterna förpliktad gent emot de andra att så snabbt som möjligt å sitt territorium vidtaga erforderliga åtgärder och utföra nödiga arbeten under behörigt hänsynstagande vid varje särskild tidpunkt såväl till sjöfartens tillstånd som till det ekonomiska läget i de trakter, vilka betjänas av vattenvägen.

Därest annorlunda ej är överenskommet, skall envar av de strandägande staterna äga rätt att efter förebringande av giltiga skäl fordra, att de övriga strandägande staterna bidra i rimliga proportioner till dessa underhållskostnader.

3) Såvida icke en av de strandägande staterna, däribland den, vars område beröres, kan anföra berättigad anledning till invändning, som grundas antingen på själva betingelserna för segelbarheten inom dess område eller på andra intressen såsom bl. a. vidmakthållandet av normalt vattenstånd, bevattningens behov, utnyttjandet av vattenkraft eller nödvändigheten att bygga andra, fördelaktigare kommunikationsvägar, skall en strandägande stat icke kunna vägra att på begäran av en annan strandägande stat utföra nödiga arbeten för förbättring av segelbarheten, om denna andra stat erbjuder sig att betala såväl kostnaderna härför som ock en rimlig del av det ökade underhållet. Det är dock överenskommet, att dessa arbeten icke må företagas, så länge som den stat, inom vars område de böra utföras, motsätter sig utförandet med hänsyn till vitala intressen.

4) Därest ej annorlunda är överenskommet, skall den stat, som det åligger att utföra underhållsarbetena, kunna fritaga sig från denna förpliktelse, om med samtycke av alla de med-strandägande staterna en eller flera av dem åtaga sig att i stället utföra arbetena; vad angår förbättringsarbetena, skall den stat, som utförandet åligger, befrias från denna förpliktelse, om den bemyndigar den stat, som har begärt arbetena, att i stället utföra dem; arbetenas utförande av andra stater än den, vars område beröres, eller dessa staters deltagande i arbetskostnaderna skall ordnas på sådant sätt, att den stat, vars område beröres, icke lider intrång i sin rätt att kontrollera och administrera arbetena eller i sin höghetsrätt eller myndighet över vattenvägen.

5) Bestämmelserna i denna artikel äga tillämpning på de i art. 2 åsyftade segelbara vattenvägarna, dock med förbehåll för stadgandena i de traktater, konventioner eller sjöfartsakter, som bestämma vederbörande internationella kommissions behörighet och ansvar med hänsyn till arbetena.

Med förbehåll för särskilda stadganden i sagda traktater, konventioner eller sjöfartsakter — vare sig redan bestående eller i framtiden avslutade — gäller följande:

a) kommissionen äger att bestämma angående arbetena;

b) ett avgörande — i enlighet med föreskrifterna i art. 22 här nedan — av alla tvister, som må uppstå med anledning av kommissionens beslut, kan begäras i alla de fall, då framställningen grundas på att kommissionen överskridit sin befogenhet eller på kränkning av de internationella konventioner.

som reglera de segelbara vattenvägarna. På annan grund kan en liknande framställning i syfte att ernå ett avgörande i enlighet med sagda föreskrifter endast göras av den stat, vars område beröres.

Kommissionens beslut skola avgivas i överensstämmelse med denna artikels bestämmelser.

6) Oavsett bestämmelserna i första momentet av denna artikel kan en strandägande stat, därest annat ej är överenskommet, helt eller delvis nedlägga en segelbar vattenväg efter avtal med alla strandägande stater eller, i fråga om de segelbara vattenvägar, som åsyftas i art. 2, efter avtal med alla de stater, som äro representerade i vederbörande internationella kommission.

Undantagsvis må en sådan vattenväg av internationell betydelse, som icke åsyftas i art. 2, kunna nedläggas av en av de strandägande staterna, om sjöfarten å vattenvägen är föga utvecklade och om staten ifråga för sin åtgärd kan åberopa ett ekonomiskt intresse, som uppenbarligen är mera betydande än sjöfartsintresset. Nedläggandet må i sådant fall endast äga rum efter meddelande ett år på förhand och därest icke annan strandägande stat vidtager åtgärder i enlighet med i artikel 22 givna bestämmelser. Beslut i frågan skall i detta fall fastställa de villkor, på vilka nedläggandet må äga rum.

7) Om en segelbar vattenväg av internationell betydelse medgiver utfart till havet genom flera armar, belägna inom en och samma stats område, skola bestämmelserna i första, andra och tredje momenten av denna artikel endast äga tillämpning på de huvudarmar, som anses nödvändiga för fritt tillträde till havet.

Art. 11.

Om en eller flera strandägande stater vid en segelbar vattenväg av internationell betydelse icke anslutit sig till denna stadga, kunna de finansiella förpliktelser, som må komma att åvila envar fördragsslutande stat enligt art. 10, icke överskrida de förpliktelser, som skulle hava åvilat den, därest alla de strandägande staterna varit anslutna till denna stadga.

Art. 12.

Därest icke annorlunda är stadgat i särskild överenskommelse eller traktat, t. ex. redan befintliga avtal om tull- och politi-åtgärder, samt sanitära försiktighetsmått, utövas administrationen av segelbara vattenvägar av internationell betydelse av envar av de strandägande stater, under vars höghetsrätt eller myndighet denna segelbara vattenväg står. Envar av sagda strandägande stater har bl. a. rättighet och skyldighet att utfärda föreskrifter för sjöfarten å nämnda segelbara vattenväg och övervaka deras tillämpning; dessa föreskrifter böra fastställas och tillämpas sålunda, att ett fritt bedrivande av sjöfart i enlighet med denna stadgas grundsatsar därigenom underlättas.

Reglerna för förfarandet, särskilt när det gäller fastställandet, åtalandet och beivrandet av sjöfartsbrott, böra åsyfta ett avgörande så snabbt som möjligt.

De fördragsslutande staterna erkänna dock, att det är i hög grad önskvärt, att de strandägande staterna enas om administrationen av den segelbara vattenvägen och särskilt om antagandet av föreskrifter för sjöfarten, vilka för hela vattenvägens sträckning böra göras så enhetliga, som olikheten i de lokala förhållandena tillåta.

Monopolisering från det allmännas sida av bogsering eller av andra anordningar i samma syfte kan för att underlätta sjöfarten äga rum genom enhälliga överenskommelser mellan de strandägande staterna eller, i fråga om de segelbara vattenvägar, som åsyftas i art. 2, mellan de stater, som äro representerade i vederbörande internationella kommission.

A r t. 13.

I kraft varande traktater, konventioner eller överenskommelser angående segelbara vattenvägar, som innan denna stadgas ikraftträdande slutits av de fördragsslutande staterna, upphävas icke genom denna stadgas ikraftträdande vad angår sagda traktaters, konventioners och överenskommelsers signatär-makter.

De fördragsslutande staterna förbinda sig dock att gent emot varandra icke tillämpa de bestämmelser i sagda traktater, konventioner eller överenskommelser, som stå i strid med föreskrifterna i denna stadga.

A r t. 14.

Om sådan särskild överenskommelse eller traktat, som åsyftas i art. 12, anförtrött eller kommer att anförtro vissa uppgifter åt en internationell kommission, sammansatt av representanter för andra stater än de strandägande staterna, bör denna kommission, med förbehåll för bestämmelserna i art. 10, uteslutande låta sig leda av sjöfartens intressen och skall den anses såsom ett av de organ, vilka åsyftas i art. 24 av akten för Nationernas förbund; följaktligen skall den direkt med Nationernas förbunds organ utbyta alla nyttiga upplysningar och avlåta en årlig rapport till förbundet.

I sjöfartsakt för envar segelbar vattenväg skola uppgifterna för de kommissioner, som åsyftas i näst föregående stycke, bestämmas och innefatta åtminstone följande befogenheter:

a) kommissionen skall äga behörighet att utarbeta de föreskrifter för sjöfarten, som den själv må anse nödvändigt att utarbeta, samt erhålla del av alla andra föreskrifter om sjöfarten;

b) den skall fästa de strandägande staternas uppmärksamhet på arbeten, som äro ägnade att underhålla befintliga anläggningar och hålla vattenvägen segelbar;

c) den skall av envar av de strandägande staterna officiellt delgivas alla förslag åsyftande vattenvägens förbättring;

d) om sjöfartsakten icke skulle innehålla särskilda föreskrifter ifråga om uppbärandet av avgifter, skall den äga befogenhet att godkänna uppbärandet av sådana i överensstämmelse med bestämmelserna i art. 7 i denna stadga.

A r t. 15.

Denna stadga fastställer icke krigförändes och neutralas rättigheter och skyldigheter under krigstid; likväl skall den bestå under krigstid i den mån, som den är förenlig med dessa rättigheter och skyldigheter.

A r t. 16.

Denna stadga ålägger icke de fördragsslutande staterna förpliktelser, som stå i strid med deras rättigheter och skyldigheter i deras egenskap av medlemmar av Nationernas förbund.

A r t. 17.

Därest annorlunda ej stadgas i överenskommelser, vilka biträts eller komma att biträdas av den stat, vars område beröres, äger denna stadga icke tillämpning på krigs-, politi- eller vaktfartyg eller över huvud taget på fartyg, som på något sätt tjäna utövandet av offentlig myndighet.

A r t. 18.

Envar av de fördragsslutande staterna förbinder sig att icke vare sig genom överenskommelse eller på annat sätt bevilja en icke-fördragsslutande stat sådan behandling ifråga om sjöfarten å en segelbar vattenväg av interna-

tionell betydelse, som mellan de fördragsslutande staterna inbördes skulle strida mot bestämmelserna i denna stadga.

Art. 19.

I undantagsfall och för en så begränsad tidsperiod som möjligt må avvikelser ske från de bestämmelser, som återfinnas i ovanstående artiklar, genom särskilda eller allmänna åtgärder, som envar av de fördragsslutande staterna kan se sig nödsakad att vidtaga på grund av händelser av allvarlig art, vilka beröra statens säkerhet eller landets vitala intressen, varvid dock skall iakttagas, att grundsatsen om sjöfartens frihet och särskilt de strandägande staternas förbindelse med havet skall i möjligaste mån upprätthållas.

Art. 20.

Denna stadga föranleder i ingen mån upphävandet av rådande, mera vittgående lättnader, som medgivits den fria sjöfarten å en segelbar vattenväg av internationell betydelse under sådana betingelser, som äro förenliga med den grundsats om lika behandling, vilken är fastslagen i denna stadga vad angår alla fördragsslutande staters undersåtar, egendom och flaggor; ej heller avser den att medföra förbud att för framtiden medgiva dylika lättnader.

Art. 21.

Jämlikt art. 23 e) i akten för Nationernas förbund skall envar av de fördragsslutande staterna, som kan gent emot tillämpningen av någon av denna stadgas bestämmelser för hela eller en del av sitt område åberopa ett ekonomiskt särskilt allvarligt läge, som uppkommit på grund av härjningar å dess område under kriget 1914—1918, betraktas såsom tillfälligt fritagen från de förpliktelser, som framgå av sagda bestämmelser, därvid dock skall iakttagas, att grundsatsen om sjöfartens frihet skall i möjligaste mån upprätthållas.

Art. 22.

Under förbehåll av i art. 10, mom. 5 givna bestämmelser skola alla tvister, som uppstå mellan de fördragsslutande staterna angående tolkningen eller tillämpningen av denna stadga och som icke biläggas genom direkt uppgörelse, hänskjutas till den fasta mellanfolkliga domstolen, såvida icke på grund av en särskild överenskommelse eller av en allmän skiljedomsklausul tvisten skall genom skiljedom eller på annat sätt lösas.

Anhängiggörandet skall ske på sätt är föreskrivet i § 40 av den fasta domstolens stadga.

I syfte att i möjligaste mån lösa tvisterna på vänskaplig väg förbinda sig dock de fördragsslutande staterna att, innan anhängiggörandet sker och med iakttagande av de rättigheter och befogenheter, som tillkomma Rådet och Församlingen, underställa tvisterna, i och för utlåtande, den myndighet, som må vara instiftad av Nationernas förbund såsom ett rådgivande och tekniskt organ för medlemmar av Nationernas förbund vad angår kommunikations- och transiteringsfrågor. I brådskande fall kan ett förberedande utlåtande anbefalla tillfälliga åtgärder, särskilt i syfte att bereda den fria sjöfarten de lättnader, den åtnjutit, innan den åtgärd vidtogs eller den händelse inträffade, som givit upphov till tvisten.

Art. 23.

En segelbar vattenväg skall icke anses hava internationell betydelse endast därför att den genomflyter eller begränsar zoner eller avskilda områden, vilka hava ringa utsträckning och folkmängd i förhållande till de områden, som den genomflyter, och vilka bilda särskilda delar eller anläggningar hörande till annan stat än den, till vilken sagda flod i övrigt hör under hela sitt segelbara lopp.

A r t. 24.

Denna stadga skall icke äga tillämpning på en segelbar vattenväg av internationell betydelse, vid vilken det endast finnes två strandägande stater, och som på en lång sträcka skiljer en fördragsslutande stat från en icke-fördragsslutande stat, vars regering icke är erkänd av förstnämnda stat vid undertecknandet av denna stadga, så länge som en överenskommelse icke träffats mellan dem, vilken för ifrågavarande vattenväg inför en sådan ordning beträffande administration och tullväsende, som giver den fördragsslutande staten tillfredsställande säkerhet.

A r t. 25.

Det är överenskommet, att denna stadga icke skall tolkas såsom i något avseende berörande inbördes rättigheter och skyldigheter mellan områden, som utgöra delar av samma suveräna stat eller äro ställda under dess protektion, vare sig dessa områden var för sig äro eller icke äro medlemmar av Nationernas förbund.

Tilläggsprotokoll

till överenskommelsen om segelbara vattenvägar av internationell betydelse.

1) De stater, som undertecknat den i Barcelona den 20 april 1921 dagtecknade överenskommelsen om segelbara vattenvägar av internationell betydelse, och vilkas ombud försett detta protokoll med sina underskrifter, förklara härmed följande:

Utöver den frihet för samfärdseln, som de medgivit på grund av överenskommelsen om sådana segelbara vattenvägar, vilka anses vara av internationell betydelse, medgiva de, under förutsättning av ömsesidighet och utan att intrång i deras höghetsrätt göres, samt under fredstid, åt flaggor hörande till envar av de stater, som undertecknat detta protokoll, i vad angår transporter utan omlastning vid in- och utförsel fullkomligt lika behandling å

a) alla segelbara vattenvägar,

b) alla naturligen segelbara vattenvägar,

som stå under deras höghetsrätt eller myndighet och icke anses vara av internationell betydelse, men äro tillgängliga för vanlig handelssjöfart till och från havet, ävensom i de hamnar, vilka äro belägna vid dessa vattenvägar.

Vid undertecknandet böra signatärstaterna tillkännagiva, huruvida de åtaga sig förpliktelser i den utsträckning, som angives under bokstaven a) här ovan, eller endast i den mera begränsade utsträckning, som angives under bokstaven b).

Det är överenskommet, att de stater, som anslutit sig till punkt a), icke äro bundna i förhållande till stater, som anslutit sig till punkt b), annat än på de betingelser, vilka äro en följd av sistnämnda punkt.

Det är likaledes överenskommet, att de stater, som hittills hållit ett betydande antal hamnar vid segelbara vattenvägar stängda för den internationella handeln, vid undertecknandet av detta protokoll kunna undantaga en eller flera av dessa vattenvägar från tillämpningen av detta protokoll.

Det skall stå signatärstaterna fritt att förklara, att deras godkännande av detta protokoll icke omfattar samtliga eller en del av de kolonier, besittningar hinsides haven och protektorat, vilka stå under deras höghetsrätt eller myndighet. Signatärstaterna skola följaktligen senare kunna särskilt ansluta sig till protokollet för vad angår en koloni, en besittning hinsides haven eller ett protektorat, som sålunda undantagits i deras förklaring. De skola likaledes kunna särskilt uppsäga protokollet i överensstämmelse med dess bestämmelser, för vad angår någon av de kolonier, besittningar hinsides haven eller protektorat, som stå under deras överhöghet eller myndighet.

Detta protokoll skall ratificeras. Varje stat skall tillställa generalsekretären för Nationernas förbund sin ratifikation och genom hans försorg skola alla övriga signatärstater underrättas om ratificeringen. Ratifikationerna skola deponeras i Nationernas förbunds sekretariats arkiv.

Detta protokoll skall stå öppet för undertecknande eller anslutning från de staters sida, vilka underskrivit eller anslutit sig till ovannämnde överenskommelse.

Detta protokoll skall träda i kraft då generalsekretären för Nationernas förbund mottagit två staters ratifikationer, dock under förutsättning att ovannämnda överenskommelse vid ifrågavarande tidpunkt trätt i kraft.

Det kan uppsägas vid vilken tidpunkt som helst efter utlöpanDET av en tidsfrist av två år från den dag räknat, då generalsekretären för Nationernas förbund mottog den uppsägande statens ratifikation. Verkningarna av upp-

sägningen skola icke inträda förrän ett år efter det generalsekreteraren för Nationernas förbund mottagit densamma. Uppsägning av överenskommelsen om segelbara vattenvägar av internationell betydelse skall anses innefatta uppsägning av detta protokoll.

Som skedde i Barcelona den tjugonde april nittonhundratjugoett i ett enda exemplar, vars franska och engelska texter båda äga vitsord.

(De delegerades underskrifter.)

Stadga

rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar.

Art. 1.

I denna stadga förstås med havshamnar sådana hamnar, vilka med en viss regelbundenhet anlöpas av havsgående fartyg, och vilka nyttjas för utrikes handel.

Art. 2.

Under förutsättning av ömsesidighet och med det förbehåll, som angives i första stycket av art. 8, förbinder sig envar fördragsslutande stat, att i havshamnar, som stå under dess höghetsrätt eller myndighet, medgiva varje annan fördragsslutande stats fartyg samma behandling som tillkommer dess egna fartyg eller någon annan stats fartyg, vad angår fritt tillträde till hamnen, dennas nyttjande ävensom fulla åtnjutandet av de förmåner i fråga om sjöfart och handelstransaktioner, som den medgiver fartyg, deras gods och passagerare.

Den lika behandling, som sålunda fastställts, skall inbegripa förmåner av alla slag såsom tilldelning av kajplatser, lättnader ifråga om lastning och lossning ävensom alla slags avgifter, vilka uppbäras för regeringen, offentliga myndigheter, koncessionsinnehavare och företag av alla slag, vare sig det sker i deras namn eller för deras räkning.

Art. 3.

Bestämmelserna i näst föregående artikel begränsa i ingen mån vederbörande hamnmyndigheters frihet att vidtaga sådana åtgärder, som de anse lämpliga med hänsyn till god administration av hamnen, under förutsättning av att dessa åtgärder stå i överensstämmelse med den grundsats om lika behandling, sådan den framgår av nämnda artikel.

Art. 4.

Alla avgifter för nyttjande av havshamnar skola vederbörligen offentliggöras innan de träda i kraft.

Detsamma gäller politireglementen och föreskrifter för hamnens användning.

I varje havshamns skola hamnmyndigheterna till förfogande för alla personer, vilkas intressen beröras, hålla en förteckning över gällande avgifter ävensom en samling av politireglementena och föreskrifterna för hamnens användning.

Art. 5.

Vid fastställande och uppbörd av tull- eller därmed jämförliga avgifter, lokala accis- eller konsumtionsavgifter ävensom tilläggsavgifter, vilka upptagas i anledning av in- och utförsel av varor i havshamnar, som stå under de fördragsslutande staternas höghetsrätt eller myndighet, må i ingen mån avseende fästas vid fartygets flagga. I överensstämmelse härmed skall icke till skada för någon fördragsslutande stats flagga skillnad göras mellan denna och flagga hörande till den stat, under vars höghetsrätt eller myndighet hamnen lyder, eller någon annan stats flagga.

Art. 6.

För att tillämpningen av den i art. 2 fastställda grundsatsen om lika behandling i havshamnar icke skall äventyras genom vidtagande av andra obehöriga åtgärder riktade mot fartyg hörande till en fördragsslutande stat, som nyttjar sagda hamnar, förbinder sig envar fördragsslutande stat att tillämpa bestämmelserna i art. 4, 20, 21 och 22 i den stadga, som är fogad vid överens-

kommelsen rörande internationella järnvägar, vilken dagtecknats i Genève den 9 december 1923, i den mån dessa artiklar avse transporter, som avsändas från eller anlända till en havshamn, vare sig denna fördragsslutande stat har anslutit sig eller ej till sagda överenskommelse rörande internationella järnvägar. Ifrågavarande artiklar böra tolkas i överensstämmelse med stadgandena i nämnda överenskommelses signaturprotokoll. (Se bilaga.)

Art. 7.

Därest ej i undantagsfall skäl, grundade bl. a. på särskilda geografiska, ekonomiska eller tekniska omständigheter, annat föranleda, må tullavgifter, vilka uppbäras i havshamn, som står under en fördragsslutande stats höghetsrätt eller myndighet, icke överstiga dem, som vid samma stats andra tullgränser uppbäras å varor av samma natur och med samma avsändnings- och bestämmelseorter.

Om en fördragsslutande stat i undantagsfall på grund av ovannämnda skäl medgivit särskilda lättnader i tullavseende vid in- och utförsel av varor å andra vägar, må den icke begagna sig härav för att obehörigt skada den in- eller utförsel, som äger rum i havshamnar, vilka stå under dess höghetsrätt eller myndighet.

Art. 8.

Envar fördragsslutande stat förbehåller sig befogenhet att efter meddelande på diplomatisk väg upphäva förmånen av lika behandling för varje fartyg hörande till en stat, vilken i en havshamn, som står under dess höghetsrätt eller myndighet, icke på effektivt sätt tillämpar denna stadgas bestämmelser gent emot sagda fördragsslutande stats fartyg, dessas gods och passagerare.

Därest stat tillgriper sådan åtgärd, varom i näst föregående stycke talas, äga såväl denna stat som den stat, vilken är föremål för åtgärden, rätt att bringa frågan inför den fasta mellanfolkliga domstolen medelst en framställning till dess sekreterare; domstolen skall förfara i enlighet med reglerna för summariskt förfarande.

Envar fördragsslutande stat skall likväl äga befogenhet att vid undertecknandet eller ratificeringen av denna överenskommelse förklara, att den i förhållande till alla andra fördragsslutande stater, som avgiva samma förklaring, avstår från sin rätt att vidtaga de åtgärder, som nämnas i första stycket av denna artikel.

Art. 9.

Denna stadga har i ingen mån avseende å kustfart.

Art. 10.

Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att under iakttagande av bestämmelserna i artiklarna 2 och 4 efter eget gottfinnande organisera bogseringsväsendet.

Art. 11.

Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att efter eget gottfinnande organisera lotsväsendet och utfärda föreskrifter för detsamma.

Om lotstvång finnes föreskrivet, skola å tariffen och tjänsteprestationer tillämpas bestämmelserna i art. 2 och 4 men envar fördragsslutande stat skall från lotstvånget kunna undantaga sådana dess egna undersåtar, som uppfylla vissa föreskrivna kompetensfordringar.

Art. 12.

Envar fördragsslutande stat skall äga befogenhet att vid undertecknandet eller ratificeringen av denna överenskommelse förklara, att den förbehåller sig

rätt att i överensstämmelse med sin egen lagstiftning hänvisa transporten av emigranter till sådana fartyg, som erhållit särskilt tillstånd på grund av att de uppfylla sagda lagstiftnings fordringar. Vid begagnandet av denna rätt skola dock de fördragsslutande staterna såvitt möjligt låta sig ledas av denna stadgas grundsatser.

Fartyg, som erhållit tillstånd att befordra emigranter, skola i alla havshamnar åtnjuta samtliga denna stadgas förmåner.

Art. 13.

Denna stadga äger tillämpning å alla fartyg vare sig de tillhöra staten, offentliga sammanslutningar eller enskilda.

Den har likväl i ingen mån avseende å krigs-, politi- eller vaktfartyg eller över huvud taget å fartyg, som på något sätt tjäna utövändet av offentlig myndighet, ej heller å andra fartyg, då de uteslutande tjäna en stats marin-, militär- eller luftstridskrafter.

Art. 14.

Denna stadga har i ingen mån avseende å fiskefartyg eller deras fångster.

Art. 15.

Då en fördragsslutande stat genom traktat, konvention eller avtal medgivit en annan stat vissa rättigheter med avseende å ett bestämt område inom en av dess havshamnar i syfte att underlätta transitering av varor och passagerare med bestämmelse- eller avsändningsort i sagda stat, må ingen annan fördragsslutande stat åberopa bestämmelserna i denna stadga för att fordra motsvarande rättigheter.

Envar fördragsslutande stat, som är i åtnjutande av dylika rättigheter i en havshamn hörande till en fördragsslutande eller annan stat, bör ställa sig till efterrättelse denna stadgas bestämmelser vad angår behandlingen såväl av fartyg, vilka driva handel på staten ifråga, som av dessas varor och passagerare.

Det åligger envar fördragsslutande stat, som medgiver en icke fördragsslutande stat dylika rättigheter, att i överenskommelsen införa förpliktelse för den stat, som skall komma i åtnjutande av dessa rättigheter, att ställa sig till efterrättelse denna stadgas bestämmelser i fråga om behandlingen såväl av fartyg, vilka driva handel på staten ifråga, som dessas varor och passagerare.

Art. 16.

I undantagsfall och för en så begränsad tidsperiod som möjligt må avvikelser ske från bestämmelserna i artiklarna 2 till och med 7 genom särskilda eller allmänna åtgärder, som envar av de fördragsslutande staterna kan se sig nödsakad att vidtaga på grund av händelser av allvarlig art, vilka beröra statens säkerhet eller landets vitala intressen, varvid dock skall iakttagas, att denna stadgas grundsatser skola i möjligaste mån upprätthållas.

Art. 17.

Ingen av de fördragsslutande staterna skall genom denna stadga förpliktas att medgiva transitering av resande, vilkas tillträde till dess område ej är medgivet, eller av sådana varor, vilkas införande är förbjudet antingen av allmänna hälso- eller säkerhetskänslor eller som försiktighetsmått mot djur- och växtsjukdomar. Vad angår annan befordran än befordran i transit skall ingen fördragsslutande stat genom denna stadga förpliktas att i strid med landets lagar medgiva transport av resande, vilkas tillträde till dess område ej är medgivet, eller av sådana varor, vilkas in- eller utförande är förbjudet.

Envar fördragsslutande stat skall äga rätt att vidtaga nödiga försiktighetsmått ifråga om farliga eller därmed likställda varor liksom även åtgärder för upprätthållandet av allmän ordning, däribland övervakandet av emigranter, som inkomma å eller lämna dess område, under förutsättning att dylika åtgärder icke medföra olikhet i behandlingen stridande mot denna stadgas grundsatser.

Intet i denna stadga skall rubba de åtgärder, som envar av de fördragsslutande staterna är eller kan bli förpliktad att vidtaga till följd av de allmänna internationella avtal, vartill den har anslutit sig eller i framtiden kan komma att ansluta sig, i synnerhet sådana, som ingåtts under Nationernas förbunds hägn, angående handeln med kvinnor och barn, transitering, införsel eller utförsel av vissa slags varor såsom opium eller andra skadliga droger, vapen eller alster av fiske, eller de allmänna överenskommelser, som äsyfta att avvärja ingrepp i industriell, litterär eller artistisk äganderätt eller som hava avseende å missbruk av varumärken, falsk ursprungsbeteckning eller andra sätt för illojal konkurrens.

Art. 18.

Denna stadga fastställer icke krigförändes och neutralas rättigheter och skyldigheter under krigstid; likväl skall den bestå under krigstid i den mån, som den är förenlig med dessa rättigheter och skyldigheter.

Art. 19.

De fördragsslutande staterna förbinda sig att i sådana den 9 december 1923 i kraft varande överenskommelser, som strida mot denna stadgas bestämmelser, så snart omständigheterna det medgiva och i varje fall vid överenskommelsernas utlöpande, vidtaga sådana ändringar, som må vara ägnade att bringa dem i överensstämmelse med stadgans föreskrifter i den mån detta kan ske med hänsyn till de geografiska, ekonomiska eller tekniska förhållandena i de länder eller områden överenskommelserna angå.

Detsamma gäller de koncessioner rörande havshamnarnas totala eller delvisa nyttjande, som medgivits före den 9 december 1923.

Art. 20.

Denna stadga föranleder i ingen mån upphävandet av gällande mera vittgående lättnader, som vid nyttjandet av havshamnar medgivits på med denna stadgas grundsatser förenliga betingelser. Ej heller avser den att medföra förbud att för framtiden medgiva dylika lättnader.

Art. 21.

Under förbehåll av bestämmelserna i andra stycket av art. 8 skola alla tvister, som uppkomma mellan de fördragsslutande staterna ifråga om tolkningen eller tillämpningen av denna stadga, lösas på följande sätt:

Om tvisten icke kan lösas genom direkta förhandlingar mellan parterna eller eljest på vänskaplig väg, skola de tvistande parterna, innan de tillgripa skiljedoms- eller rättsligt förfarande, kunna hänskjuta tvisten i och för utlåtande till den myndighet, som må vara instiftad av Nationernas förbund såsom ett rådgivande och tekniskt organ för medlemmar av Nationernas förbund vad angår kommunikations- och transiteringsfrågor. I brådskande fall kan ett förberedande utlåtande anbefalla tillfälliga åtgärder, särskilt i syfte att bereda den internationella trafiken de lättnader, den åtnjutit, innan den åtgärd vidtogs eller den händelse inträffade, som givit upphov till tvisten.

Om tvisten icke kan lösas genom i närmast föregående stycke angivna förfaranden skola de fördragsslutande staterna hänskjuta tvisten till skiljedom, såvida de icke genom avtal beslutat eller besluta att draga den inför den fasta mellanfolkliga domstolen.

A r t. 2 2.

Om ärendet hänskjutits till den fasta mellanfolkliga domstolen skall förfaras i enlighet med bestämmelserna i art. 27 av sagda domstols stadga.

Vid skiljedom skall, därest parterna icke annorlunda besluta, varje part utse en skiljedomare och den tredje medlemmen av skiljedomstolen tillsättas av de sålunda valda, eller, om dessa icke kunna enas, utses av Nationernas förbunds råd bland de personer, som äro uppförda å förteckningen över bisittare i kommunikations- och transiteringsmål, vilka omnämnas i art. 27 av stadgan för den fasta mellanfolkliga domstolen; i detta senare fall skall den tredje medlemmen tillsättas i överensstämmelse med stadgandena i näst sista stycket av art. 4 och första stycket av art. 5 i förbundsakten.

Skiljedomstolen skall döma på grundvalen av ett kompromissavtal, som fastställts genom gemensam överenskommelse mellan parterna. Om parterna ej kunnat åvägabringa överenskommelse skall skiljedomstolen, därest enhällighet uppnås, upprätta kompromissavtalet efter granskning av parternas krav; uppnås icke enhällighet skall Nationernas förbunds råd besluta i överensstämmelse med stadgandena i näst föregående stycke. Om kompromissavtalet icke fastställer förfarandet skall skiljedomstolen själv fastställa det.

Parterna förbinda sig att under pågående skiljedomsförfarande, därest icke annat stadgats i kompromissavtalet, till den fasta mellanfolkliga domstolen hänskjuta varje fråga av internationellt rättslig natur eller varje ärende rörande den juridiska tolkningen av stadgan, såvida skiljedomstolen på parts yrkande skulle anse frågans eller ärendets avgörande före tvistens lösning erforderligt.

A r t. 2 3.

Det är överenskommet, att denna stadga icke skall tolkas såsom i något avseende berörande inbördes rättigheter och skyldigheter mellan områden, som utgöra delar av samma suveräna stat eller äro ställda under dess protektion, vare sig dessa områden var för sig äro eller icke äro medlemmar av Nationernas förbund.

A r t. 2 1.

Föregående artiklar må i ingen mån tolkas såsom innebärande rubbning av de fördragsslutande staternas rättigheter och förpliktelser i deras egenskap av medlemmar av Nationernas förbund.

Bilaga.

Texter till artiklarna 4, 20, 21 och 22 i stadgan angående vissa internationella förhållanden rörande järnvägar samt därtill hänförliga bestämmelser i signaturprotokollet.

A r t. 4.

De fördragsslutande staterna, vilka erkänna nödvändigheten av att förläna järnvägsdriften de anpassningsmöjligheter, som äro oundgängligen erforderliga för att sätta den i stånd att möta trafikens skiftande behov, äro ense om att bibehålla järnvägsdriftens frihet orubbad under iakttagande av att den icke missbrukas till skada för den internationella trafiken.

De förbinda sig att bereda den internationella trafiken rimliga förmåner och att avhålla sig från varje obehörig åtgärd, som innebure ett missgynnande av övriga fördragsslutande stater, dessas undersåtar eller fartyg.

De förmåner, vilka följa av denna artikels bestämmelser, äga avseende icke blott å transporter vilka verkställas på grund av ett enda befodringsavtal, utan även -- på de betingelser, som närmare fastställas i art. 21 och 22 av denna stadga -- å de i ifrågavarande artiklar åsyftade transporterna.

A r t. 20.

De fördragsslutande staterna, vilka erkänna nödvändigheten av att förläna taxorna i allmänhet den smidighet, vilken är oundgängligen erforderlig för att sätta dem i stånd att så noga som möjligt anpassa sig efter handelns och den kommersiella konkurrensens skiftande behov, äro ense om att bevara full frihet att fastställa taxorna i enlighet med i deras egen lagstiftning antagna grundsatser, under iakttagande att denna frihet icke missbrukas till skada för den internationella trafiken.

De förbinda sig att å den internationella trafiken tillämpa taxor, vilka äro rimliga såväl med hänsyn till beloppen som till betingelserna för taxornas tillämpning, och att avhålla sig från varje obehörig åtgärd, som innebure ett missgynnande av övriga fördragsslutande stater, dessas undersåtar eller fartyg.

Dessa bestämmelser utgöra icke hinder för upprättandet av gemensamma järnvägs- och sjöfartstaxor, vilka stå i överensstämmelse med de i ovanstående moment fastställda grundsatser.

A r t. 21.

De förmåner, som följa av bestämmelserna i art. 20, äga avseende icke blott å transporter, vilka grunda sig på ett enda befodringsavtal utan även å transporter, som innefatta en följd av transporter å järnväg, sjöledes eller å någon annan transportväg, över mer än en fördragsslutande stats område och som grundas på särskilda befodringsavtal, under förbehåll av att följande betingelser uppfyllas:

Alla på varandra följande befodringsavtal böra ange den ursprungliga avsändnings- och den slutgiltiga bestämmelseorten för transporten; godset bör under befodrningen mellan dessa orter stå under övervakande av vederbörande transportör, och av envar sådan överlämnas till den efterföljande utan mellanhånd och utan annat dröjsmål än det, som är nödvändigt för fullgörandet av formaliteter i sammanhang med överlämnandet, ävensom tull-, accis-, politi- eller andra administrativa formaliteter.

A r t. 22.

Bestämmelserna i art. 20 skola såväl vid inrikes som vid internationell järnvägstrafik jämväl äga tillämpning å gods, som för tillfället är upplagt i hamn utan att därvid avseende må fästas å den flagga, under vilken det införts eller skall utföras.

S i g n a t u r p r o t o k o l l e t :

Det är överenskommet, att varje olikhet i behandlingen av flaggor, som grundas uteslutande på hänsyn till flaggan, bör anses såsom obehörig åtgärd innebärande ett missgynnande i den bemärkelse, som avses i artiklarna 4 och 20 i stadgan angående vissa internationella förhållanden rörande järnvägar.

Signaturprotokoll

till

överenskommelsen rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar.

Före undertecknandet av överenskommelsen rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar, vilken slutits innevarande dag, hava undertecknade, vederbörligen bemyndigade, överenskommit om följande:

1) bestämmelserna i denna stadga skola äga avseende å nödhamnar, som särskilt byggts för sådant ändamål;

2) det förbehåll, som de brittiska ombuden gjort med hänsyn till stadgandena i 24 sektionen av »Pilotage Act» 1913, godkännes;

3) de i fransk lag förekommande förpliktelserna rörande skeppsmäklare anses icke strida mot den grundsats, som är fastslagen i stadgan rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar eller mot stadgans anda;

4) de fördragsslutande stater, vilka sakna havshamnar och icke ifråga om ett bestämt område inom en annan stats havshamn åtnjuta de rättigheter, som nämnas i artikel 15 av stadgan rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar, skola icke på grund av den betingelse av ömsesidighet, som fastställs i art. 2 av ovan åsyftade stadga, gå förlustiga de förmåner, som följa av sagda stadgas bestämmelser;

5) om en stat eller ett område, varå överenskommelsen icke äger avseende, har samma flagga eller nationalitet, som en fördragsslutande stat, skall denna stat eller detta område icke kunna göra anspråk på några av de rättigheter, som stadgan rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar tillförsäkrar de fördragsslutande staternas flaggor eller undersåtar.

Detta protokoll skall hava samma kraft, verkan och giltighetstid som den stadga, vilken innevarande dag antagits; det skall anses utgöra integrerande del av denna stadga.

Till bekräftelse härav hava ovannämnda befullmäktigade ombud undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Genève den nionde december nittonhundra-tjugotre i ett enda exemplar, vilket skall förvaras i Nationernas förbunds sekretariats arkiv; bestyrkt avskrift av detsamma skall tillställas alla på konferensen företrädde stater.

(Samma underskrifter som under konventionen).