

Nr 20.

Ankom till riksdagens kansli den 9 maj 1925 kl. 11 f. m

Konstitutionsutskottets utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens godkännande av vissa å allmänna konferenserna för samfärdsels- och transiteringsfrågor i Barcelona och Genève antagna överenskommelser jämte en i anledning av propositionen väckt motion.

Till konstitutionsutskottets handläggning hava båda kamrarna hänvisat en av Kungl. Maj:t till riksdagen avlåten proposition, nr 168, däri Kungl. Maj:t under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 20 mars 1925 föreslagit 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.

Ifrågavarande överenskommelser äro i svensk översättning av följande lydelse:

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 benämnas 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 betingelser 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 företrädda;

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 avseenden behandlas på grundvalen av fullkomlig likställdhet. 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 monopol 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 medgivas 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 bidraga 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 tullformalityter 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 tullformalityterna 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 tullformalityter utom i sådana fall, då giltiga praktiska skäl föranleda, att tullformalityterna 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, har 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 verkställs 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 undanröja 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 om-

råde 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 utvecklad 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 grundsatser 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.

Art. 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.

Art. 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 kommis-

sioner, som åsyftas i näst föregående stycke, bestämmas och innefatta åtminstone följande befogenheter:

a) kommissionen skall äga behörighet att utarbета de föreskrifter för sjöfarten, som den själv må anse nödvändigt att utarbета, 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.

Art. 15.

Denna stadga fastställer icke krigförandes 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. 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.

Art. 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.

Art. 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 internationell 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.

A r t. 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.

A r t. 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.

A r t. 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 strandäggande 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 under-tecknandet 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 uppsäggande 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 anges 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, lätnader 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 havshamn 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 överenskommelsen 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.

A r t. 11.

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

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

A r t. 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.

A r t. 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 utövandets av offentlig myndighet, ej heller å andra fartyg, då de uteslutande tjäna en stats marin-, militär- eller luftstridskrafter.

A r t. 14.

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

A r t. 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.

A r t. 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 säkerhetshänsyn 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 krigförandes 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.

Art. 22.

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.

Art. 23.

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.

Art. 24.

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.

Art. 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.

Art. 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 handeln 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.

Art. 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 angiva 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 mellanhand 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.

Art. 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.

Signaturprotokollet:

Det är överenskommet, att varje olikhet i behandlingen av flaggor, som grundas uteslutande på hänsyn till flaggan, bör anses såsom obehörig åtgärd innebarande 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 nittonhundratjugotre 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).

Samtidigt härmed har utskottet till behandling förehaft en i anledning av propositionen i första kammaren väckt motion, nr 257, däri herr *Enhörning* hemställt,

»att riksdagen beslutar avstyrka anslutning från Sveriges sida till i Kungl. Maj:ts proposition nr 168 intagna tilläggsprotokoll till överenskommelse om segelbara vattenvägar av internationell betydelse, eller

att — om anslutning till sagda tilläggsprotokoll anses önskvärd — anslutningen måtte ske till alternativ b) avseende naturliga segelbara vattenvägar.»

Beträffande motiveringen för dessa yrkanden får utskottet hänvisa till motionen.

I förevarande kungl. proposition hemställas om riksdagens godkännande av vissa internationella avtal, vilka äro avsedda att, i anslutning till bestämmelsen i § 23 av akten för Nationernas förbund, bidraga till säkerställandet av de mellanstatliga kommunikationernas frihet. Av dessa avtal har ett, innefattande bestämmelser om segelbara vattenvägar av internationell betydelse, slutits vid konferens i Barcelona år 1921; till denna överenskommelse är fogat ett särskilt tilläggsprotokoll, vilket de stater, som anslutit sig till överenskommelsen, fakultativt kunna biträda. Vid en senare konferens, hållen i Genève år 1924, har en överenskommelse rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar jämte tillhörande signaturprotokoll tillkommit.

Utskottets
yttrande.

I den sistnämnda överenskommelsen, som här lämpligen torde böra behandlas först, stadgas i princip skyldighet för varje 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 passagerares». Med havshamnar förstås härvid sådana hamnar, som med en viss regelbundenhet (normalement) anlöpas av havsgående fartyg och vilka nyttjas för utrikes handel.

Genèvekonventionen
ang. havs-
hamnar.

I fråga om värdet av denna överenskommelse ur svensk synpunkt ha under frågans tidigare behandling några allvarliga meningsskiljaktigheter icke kommit till synes. De myndigheter, som yttrat sig rörande konventionen, nämligen vattenfallsstyrelsen, generaltullstyrelsen och kommerskollegium, ha samtliga tillstyrkt Sveriges biträdande av densamma, ehuru väl kommerskollegium i vissa detaljer funnit anledning till erinringar. Från sjöfartsnäringens sida har intresset för överenskommelsen kommit till klart uttryck. Till den uppfattning om konventionens gagnelighet, som såhunda gjorts gällande, kan utskottet ansluta sig.

Enligt överenskommelsen om segelbara vattenvägar av internationell betydelse skola såsom dylika vattenvägar anses 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 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, samt 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. De fördragsslutande parterna förbinda sig i princip 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.

Barcelona-
konventionen
ang. segelbara
vattenvägar
av internationell
betydelse.

I det till denna överenskommelse fogade tilläggsprotokollet, till vilket varje föredragsslutande stat fakultativt kan ansluta sig, stadgas, att vederbörande stater skola under förbehåll av ömsesidighet och i förhållande till varandra medgiva lika behandling i vad angår transporter utan avlastning vid in- och utförsel antingen å a) alla *segelbara* vattenvägar eller å b) alla *naturligen segelbara* vattenvägar, som stå under deras höghetsrätt eller myndighet och icke anses vara av internationell betydelse, men äro tillgängliga för ordinär handelssjöfart, ävensom i de hamnar, vilka äro belägna vid dessa vattenvägar. Vid undertecknandet av protokollet böra signatärmakterna tillkännagiva, till vilket av de båda alternativen de ansluta sig.

Gentemot omförmälda huvudöverenskommelse har någon kritik icke framkommit. Denna berör i själva verket de svenska vattendragen i mycket liten grad, varemot den för den svenska sjöfarten torde vara av värde såsom medförande fri samfärdsel å åtskilliga utländska vattenvägar. Mot det till överenskommelsen anslutna tilläggsprotokollet ha däremot betänkligheter yppat sig. Sålunda har kommerskollegium i avgivna yttranden uttalat, att en anslutning till alternativ a) i protokollet, varigenom alltså såväl konstgjorda som naturliga vattenvägar skulle öppnas för fartyg från de länder, vilka anslöto sig till avtalet på samma villkor som Sverige, skulle medföra vissa olägenheter för svensk sjöfart inom Sverige utan att motsvarande fördelar för svensk sjöfart i utlandet stode att vinna. Under åberopande av denna kommerskollegii uppfattning har i motionen I: 257 gjorts gällande, att nämnda tilläggsprotokoll icke borde av Sverige ratificeras eller att i varje fall anslutning borde ske endast till alternativ b) i protokollet.

Enligt utskottets mening kunna de farhågor, som sålunda uttryckts beträffande Sveriges anslutning till omförmälda protokoll, särskilt dess alternativ a), icke tillerkännas avgörande betydelse. De grundsatser i fråga om behandling av utländska fartyg vid trafik å svenska vattenvägar, som enligt protokollet skulle stadfästas beträffande de fördragsslutande staternas fartyg, hava redan sedan flera år i praxis tillämpats beträffande utländska fartyg i allmänhet, och några klagomål från intresserade svenska rederiers sida hava härvid icke under senare år framställts. Det är alltså icke här fråga om att införa ett nytt förfaringssätt beträffande utländska fartygs behandling i förevarande avseende utan endast att genom avtal med vissa stater stadfästa ett redan förut använt behandlingssätt. I detta sammanhang bör även erinras om att konventionen ej ovillkorligt gäller för längre tid än tre år, då efter två år rätt till uppsägning, med en uppsägningstid av ett år, inträder.

Vidare är att märka, att frågan om anslutning till ifrågavarande överenskommelse i viss mån inträtt i ett nytt läge genom konventionen om vissa internationella förhållanden i havshamnar. Såvida Sverige ratificerar denna överenskommelse, om vars önskvärdhet enighet synes råda i intresserade kretsar, medför detta nämligen faktiskt, såsom i propositionen framhålles, att de mera betydande av våra vid inre vattenvägar belägna hamnar, nämligen sådana, som med en viss regelbundenhet anlöpas av havsgående fartyg, göras tillgängliga på för svenska fartyg gällande villkor. Ett avvisande av ratifika-

tionen av tilläggsprotokollet eller ett godtagande allenast av alternativ b) skulle därför kunna vara av praktisk betydelse endast i fråga om vissa inre hamnar av mindre vikt för samfärdseln.

Utskottet finner sig sålunda böra tillstyrka förevarande proposition i dess helhet. Emellertid vill utskottet framhålla, att ett anstånd med ratifikationen, till dess ett större antal av de fördragsslutande staterna fattat definitiv ställning till de föreliggande överenskommelserna, möjligen är påkallat.

Utskottet får alltså hemställa,

a) att riksdagen måtte bifalla förevarande kungl. proposition, i vad den avser godkännande av stadgan rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar jämte därtill hörande signaturprotokoll;

b) att riksdagen jämväl måtte, med avslag å motionen I: 257, bifalla förevarande kungl. proposition, i vad den avser stadgan rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse jämte därtill hörande tilläggsprotokoll i dess alternativ a).

Stockholm den 8 maj 1925.

På konstitutionsutskottets vägnar:

K. VON GEIJER.

Närvarande: Herrar von Geijer, Sävström, Strömberg), Thulin, Reuterskiöld, David Bergström, G. W. Hansson, Stendahl, A. W. Johansson, Nils Anton Nilsson, Fehr, Gustafson i Kasenberg*), Bäckström, Borg*), Pehrsson i Göteborg, Andersson i Igelboda, Sjöström*), Forssell, Fast och Svensson i Grönvik.*

*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer:

1) av herr *Reuterskiöld*, som ansett, att utskottets yttrande bort hava följande lydelse:

»Stadgan rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse avser omedelbart och ovillkorligt allenast vattenvägar, som antingen utgöra gräns mellan olika stater eller genomflyta flera stater, ävensom vattenvägar, som förbinda dylika med havet, alltså för Sveriges del allenast Torne älv. Men därjämte kunna med dessa likställas inre vattenvägar, vare sig alla eller vissa, blott naturliga eller även konstgjorda, dock allenast i kraft av härom avgiven särskild förklaring, vare sig ensidigt av vederbörande stat eller avtalsvis av flera stater samfällt och i så fall givetvis ömsesidigt. Någon dylik förklaring eller överenskommelse synes dock ej vara nu, för Sveriges del, ifrågasatt, och utskottet, som ej funnit några väsentliga erinringar vara att göra mot

den föreslagna stadgan, så vitt den avser allenast gränsvatten eller vattenvägar, som genomflyta flera stater, anser en utsträckning av stadgan att gälla även inre vattenvägar varken önskelig eller lämplig; särskilt skulle utskottet anse en dylik utsträckning betänkelig med hänsyn till de principiella konsekvenser beträffande statens makthöghet över dessa inre vatten, som måste befaras inträda genom ett likställande därav med de verkliga gränsvattenvägarna.

Om utskottet sålunda, med denna reservation, skulle kunna tillstyrka ratificering av sagda stadga, möter emellertid härvid ytterligare den betänklighet, att såväl det föreslagna tilläggsprotokollet som den föreslagna havshamnstadgan med sitt slutprotokoll skulle, därest dessa ratificeras — och i motsatt fall vore en ratifikation av vattenvägsstadgan tämligen meningslös — praktiskt taget kunna i sina följder leda till samma resultat som den i samma stadga förutsatta förklaringen eller överenskommelsen.

Tilläggsprotokollet innebär, att 'utöver den frihet för samfärdseln', som genom stadgan om segelbara vattenvägar av internationell betydelse medgivits nationell behandling, i vad angår transporter utan omlastning vid in- och utförsel, skulle, med vissa förbehåll, lika medgivas alla makter, som ratificera samma protokoll, antingen enligt alternativ a) på alla segelbara vattenvägar, naturliga eller konstgjorda, gränsvatten eller inre vatten, utan undantag, eller enligt alternativ b) på allenast alla 'naturligen segelbara' dylika vattenvägar, i båda fallen så vitt dessa äro tillgängliga för vanlig handels-sjöfart till och från havet. I motionen I:257 har ratifikation av detta protokoll avstyrkts och utskottet, som delar motionärens betänkligheter, vill ytterligare framhålla, att det för Sveriges del innebär en avsevärd och väsentlig skillnad, om nu rådande praxis, vilken genom en ratifikation skulle konventionsvis fastställas, bibehålles i kraft av Sveriges ensidiga beslut eller i kraft av en konvention, som formellt väl kan uppsägas, men knappast reelt medger att denna rätt begagnas, och som därjämte även efter en eventuell uppsägelse längre tid förblir i kraft. Så länge Sverige har i sin egen hand att, om dess sjöfartsintressen så kräva, medgiva eller förvägra i förhållande till olika främmande länder den nationella behandling, som protokollet avser, kan Sverige ej blott vinna alla de fördelar, som genom ratifikation av protokollet möjligen skulle kunna nås, utan därjämte dels undgå de med en dylik ratifikation förenade olägenheterna, dels bevara de fördelar, som nuvarande ordning ger, men som genom en ratifikation skulle förloras. Det enda, som skulle kunna göra en ratifikation försvarlig, vore den goda vilja till internationellt samförstånd och internationell reglering av allehanda förhållanden, som därigenom skulle visas och som i våra dagar är av stort värde för fortsatt sund internationell rättsutveckling. Men denna goda vilja har Sverige redan i ett flertal vida betydelsefullare frågor så påtagligt visat, att ingen kan, därest Sverige i föreliggande fall främst beaktar sitt eget intresse, då detta icke skadar vare sig annans eller det gemensamma, finna något att däremot erinra.

Vad åter angår stadgan rörande vissa internationella förhållanden i havs- hamnar, måste utskottet till en början framhålla, att den i art. 1 givna definitionen (»sådana hamnar, vilka *med en viss regelbundenhet anlöpas* av havsgående fartyg och vilka *nyttjas för utrikes handel*») är synnerligen vag och oviss, då den dels icke närmare bestämmer den »regelbundenhet» i fråga om anlöpandet, som avses, dels låter ett rent faktiskt förhållande (= det faktiskt regelbundna anlöpandet och det faktiska nyttjandet för utrikes handel) bliva avgörande, oavsett om detta förhållande rättsligen kan genom statens åtgöranden ändras: ovisst blir, huruvida en stat kan ensidigt upphäva det faktiska förhållandet och därmed stadgans tillämplighet, eller måste låta varje vid stadgans ikraftträdande bestående dylikt förhållande förbli orubbat — i detta hänseende pekar art. 8 i den förra riktningen, men dess bestämmelser skulle Sverige enligt förslaget dock förbinda sig att ej begagna. Även i andra punkter ger stadgan anledning till tvist eller otydlighet. Och även om utskottet erkänner riktigheten av de principer, varpå stadgan byggd, så vitt fråga är om verkliga och direkta havshamnar, måste utskottet erinra, att dessa principer ingalunda äro lika oomtvistliga, när fråga blir om inre hamnar, vilka blott skola med de verkliga i rättsligt avseende likställas. En ratifikation av havshamnstadgan skulle göra en vägrad ratifikation av ovannämnda tilläggsprotokoll praktiskt taget betydelselös, och därjämte beträffande vattenvägstadgan kunna i sina följder verka på likartat sätt som däri avsedda utsträckningsförklaring.

Någon fullständig utredning rörande verkningarna för Sveriges del av ett ratificerande av nu föreslagna överenskommelser, stadgar och protokoll har icke förelagts riksdagen, och utskottet, som erinrar, att havshamnstadgan hittills ratificerats endast av Storbritannien och Siam, medan tilläggsprotokollets alternativ a) ratificerats av, förutom Albanien, Indien, Nya Zeeland, Siam, vissa kolonier och protektorat samt Österrike, allenast Storbritannien, Danmark och Norge, och alternativ b) av Finland jämte Rumänien och Tjeckoslovakiet, finner det därför icke medföra någon olägenhet, om riksdagen avvaktar en ytterligare utredning rörande verkningarna, innan slutligt beslut fattas. Ett uppskov skulle icke medföra några som helst olägenheter, var- emot ett eventuellt avgörande redan nu kan innebära ett hastverk, som sedermera med fog ångras. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla, att, innan slutlig ståndpunkt tages, det vore önskligt att för riksdagen framlades en fullständig statistik rörande främmande havsgående fartygs anlöpande av inre svenska hamnar och deras användande av inre svenska vattenvägar under jämförelse med svenska fartyg; därjämte bör, för bedömande av värdet för Sverige av en ratifikation, för riksdagen klargöras, vilka utländska hamnar och inre vattenvägar i främmande länder skulle för svenska fartyg effektivt öppnas, som nu äro stängda och icke kunna genom särtraktater på reciprok grund öppnas, varvid även torde böra beaktas frågan, dels huruvida och i vad mån den reciprocitet, som genom ratifikation vinnes, är av verklig betydelse för Sveriges handelssjöfart, dels huruvida ej härigenom icke-ratificerande stater, som möjligen i Sverige skola behandlas som mest

gynnad nation, skulle, utan en för Sverige i förhållande till dem värdefull reciprocitet, vinna samma rätt som de ratificerande.

Utskottet, som sålunda anser, att genom ett uppskov intet kan förloras men mycket vinnas, hemställer, med stöd av vad ovan anförts,

att riksdagen ville, med anhållan om ytterligare utredning för förnyat övervägande av frågan, för närvarande avslå ej mindre, i anledning av motionen I: 257, ratifikation av det i proposition nr 168 intagna tilläggsprotokoll till överenskommelse om segelbara vattenvägar av internationell betydelse, än även dels sist nämnda i samma proposition föreslagna överenskommelse med tillhörande stadga, dels den däri likaledes berörda överenskommelsen om vissa internationella förhållanden i havshamnar, med tillhörande stadga och slutprotokoll.»

2) av herrar *David Bergström* och *Fehr*, vilka dels på de av kommerskollegium anförda grunder framhållit, att anslutningen till Tilläggsprotokollet till överenskommelsen om segelbara vattenvägar av internationell betydelse lämpligen bort inskränkas till det däri inrymda alternativ b), dels i avseende å utskottets motivering hemställt, att det uttalande, utskottet gjort beträffande anstånd med ratifikationen av de i utlåtandet berörda överenskommelser, skolat begränsas att avse nämnda Tilläggsprotokoll.

3) av herrar *Stendahl*, *Gustafson* i *Kasenberg*, *Pehrsson* i *Göteborg* och *Forssell*, som anförde:

»Den praktiska effektiviteten av bestämmelserna i stadgan rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar med därtill hörande signaturprotokoll torde kunna betraktas såsom direkt beroende av den anslutning stadgan röner från de stater — europeiska och transoceana — som på handels och sjöfartens område intaga en ledande ställning. Under den tid av halvtannat år, som förflutit sedan sagda stadga antogs av samfärdselkonferensen i Genève (nov.—dec. 1923) har den emellertid ratificerats allenast av två stater (Siam och Storbritannien).

Då alltså den vida övervägande delen av de på nyssberörda områden ledande nationerna ännu lämnat stadgan utan ratifikation, synes det oss riktigast att för vårt lands del förorda, att ratifikation av denna stadga med tillhörande signaturprotokoll uppskjutes och att fråga därom åter väckes först då ett större antal av nämnda nationer lämnat sin ratifikation.

I fråga om tilläggsprotokollet till överenskommelsen om segelbara vattenvägar av internationell betydelse torde gälla, att detsamma står i det nära sammanhang med havshamnsstadgan, att avgörandet av frågan om ratifikation av det förra — vare sig i anslutning till dess a- eller b- alternativ — torde böra uppskjutas till den tidpunkt, då spørsmålet om ratifikation av den senare åter upptages till prövning.

Mot stadgan rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse torde däremot ingen avgörande invändning kunna resas, varför ratifikation av densamma synes oss redan nu böra tillstyrkas.»