

Nr 130.

Ankom till riksdagens kansli den 28 april 1930 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående medgivande att med Danmark träffa överenskommelse beträffande isbrytningen i Öresund samt vissa angränsande farvatten jämte en i ämnet väckt motion.

(3:e avd.)

Uti en till riksdagen avlåten, den 14 mars 1930 dagtecknad proposition, nr 238, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att med Danmark må slutas överenskommelse om samarbete beträffande isbrytning i Öresund samt vissa angränsande farvatten i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som innefattas i en vid nämnda statsrådsprotokoll fogad bilaga.

Förslaget är jämväl såsom bilaga fogat vid detta utlåtande.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I det uppdrag, som lämnades isbrytarsakkunniga, tillsatta jämlikt Kungl. Maj:ts den 22 mars 1929 givna bemyndigande, ingick — vid sidan av deras huvuduppgift, nämligen att utreda frågan om erforderlig förstärkning av landets isbrytarmateriel — även att överväga förutsättningarna för ett framtida ordnande av internationellt samarbete beträffande isbrytningen i Öresund.

I anledning härav hemställde isbrytarsakkunniga i en den 20 september 1929 till chefen för handelsdepartementet avlåten skrivelse om upptagande av förhandlingar i angivet syfte mellan Sverige och Danmark. I framställningen anförde de sakkunniga bland annat följande:

Såvitt de sakkunniga för det dåvarande kunde överblicka frågan, borde densamma naturligtast så ordnas, att verksamhetens praktiska bedrivande skedde genom Sveriges och Danmarks gemensamma försorg med den materiel av olika slag, som stode till dessa länders förfogande, vare sig den av dessa stater ägdes eller av dem förhyrdes. I anslutning härtill borde sådana förfoganden träffas, att Sverige och Danmark av andra av verksamhetens utförande intresserade bereddes ekonomiskt bidrag till kostnaderna, beräknat efter normer, som i särskild överenskommelse mellan de olika staterna fastställdes.

Erfarenheterna av issvårigheternas gestaltning i de farvatten, varom här är fråga, gäve vid handen, att man hade att räkna med att samarbete vid isbrytarverksamheten i fall, då sådant överhuvud taget ifrågakomme, i stor utsträckning komme att påkalla gemensam ledning för verksamheten. Organisationen av denna gemensamma ledning liksom frågan om ledningens förläggning måste vid de åsyftade förhandlingarna bliva föremål för noggranna överväganden. Beträffande en dylik gemensam lednings förläggning kunde flera orter ifrågakomma, exempelvis Köpenhamn, Malmö, eventuellt Halmstad. De sakkunniga hade funnit, att då de faktiska förhållandena påkallade samarbete av den intima art, att en gemensam central ledning vore ändamålsenlig eller nödvändig, många skäl talade för att denna förlades till Köpenhamn. Med nödvändigheten eller lämpligheten av en sådan anordning borde man sålunda från svensk sida räkna.

Sedan därefter beslut fattats om upptagande av förhandlingar mellan svenska och danska regeringarna för ävägbringande av samarbete beträffande isbrytningen i Öresund och angränsande farvatten i Östersjön och Kattegatt samt Kungl. Maj:t genom beslut den 16 november 1929 utsett ovannämnda isbrytarsakkunniga att vara Sveriges ombud, hava under sistlidne november månad i Stockholm förhandlingar förts mellan de svenska och danska regeringarnas utsedda delegerade.

Som resultat av förhandlingarna hava de svenska ombuden med skriftelse den 25 november 1929 överlämnat det vid förhandlingarna förda protokollet, innefattande förslag till överenskommelse mellan Sverige och Danmark i det föreliggande ämnet. Tillika hava överlämnats vid förhandlingarna utarbetade förslag till igenkänningstecken för isbrytare, signaltabell för isbrytningsverksamheten samt vissa anvisningar för upprätthållande av förbindelserna mellan fartyg och flygplan vid isflygspaningarna. För egen del hava de svenska ombuden bland annat anfört följande.

Den i förslaget åsyftade gemensamma isbrytningstjänsten förutsättes skola träda i verksamhet först då isförhållandena nått en sådan svårighetsgrad, att ett ändamålsenligt bedrivande av isbrytningsverksamheten i de farvatten, varom här är fråga, påkallar ett samarbete med Danmark.

Förslaget om att förlägga den gemensamma ledningen till Köpenhamn, ehuru även andra orter kunde ifrågakomma, grundar sig i huvudsak på följande skäl. Köpenhamn har sålunda ansetts sitta inne med de största resurserna i tekniskt avseende m. m. Givetvis skulle exempelvis i Malmö beträffande lokaler, telegraf och telefon m. m. kunna åstadkommas viss motsvarighet till vad som i sådant avseende redan finnes eller avses skola komma till stånd i Köpenhamn. Detta skulle emellertid uppenbarligen föranleda särskilda kostnader, som i frågans läge icke kunnat undgå att helt drabba Sverige. En förläggning till annan ort i närheten av verksamhetsfältet än Köpenhamn skulle vidare medföra förflyttning av båda representationerna i den gemensamma ledningen, under det att ledningens förläggning i Köpenhamn besparar åtminstone den ena representationen dylik förflyttning. Det är givetvis också till

stor fördel för verksamhetens praktiska bedrivande, att åtminstone den ena parten står i möjligast obehindrad kontakt med sin regering, då detta kan ske utan någon nämnvärd försämring av den andra partens möjligheter i detta hänseende, vartill kommer, att därigenom undgås att bryta åtskilliga redan befintliga eller eljest tillämpade praktiska organisationsdetaljer av värde för de båda parterna. Slutligen är det av naturliga skäl även av stor betydelse för ledningen att hava samma förläggningssort som åtminstone en av de flygbaser, vilka avses skola anordnas.

Som framgår av den föreslagna överenskommelsen avses att med det tilltänkta samarbetet med Danmark i fråga om isbrytning i första hand tillgodose svenska och danska intressen i trafiken i nu ifrågavarande farvatten. Självfallet har den i förekommande fall avvägabragta isbrytningsverksamheten i nämnda farvatten stor betydelse även för andra länder och deras fartyg. Frågan om det lämpligaste sättet att erhålla dessa länders medverkan i den ena eller den andra formen vid verksamhetens bedrivande har varit föremål för förberedande överläggningar mellan den svenska och den danska delegationen, men har frågans vidare dryftande ansetts böra få bero på närmare överväganden inom de respektive delegationerna.

Till följd av remiss har kommerskollegium den 30 november 1929 avgivit utlåtande i ämnet, varvid kollegium tillstyrkt, att erforderliga åtgärder vidtoges för att en överenskommelse på grundval av förslaget snarast möjligt måtte komma till stånd.

Infordrade utlåtanden hava ytterligare i ärendet avgivits av marinförvaltningen, flygstyrelsen, chefen för sjöförsvarets kommandoexpedition, telegrafstyrelsen, järnvägsstyrelsen, generaltullstyrelsen, statens meteorologisk-hydrografiska anstalt, lotsstyrelsen och isbrytarnämnden. Ifrågavarande myndigheter hava endast i vissa enstaka hänseenden haft några erinringar att framställa mot förslaget. Beträffande det närmare innehållet av dessa utlåtanden torde få hänvisas till sid. 3 och 4 i statsrådsprotokollet.

Erinras må till sist, hurusom *isbrytarsakkunniga* i sitt den 5 februari 1930 avgivna betänkande med förslag om åtgärder till förstärkning av landets isbrytarberedskap även berört frågan om behövligheten av ett internationellt samarbete, varvid de sakkunniga anført bland annat följande:

Det vid den senaste isspärren etablerade samarbetet från svensk sida med Danmark har med avseende å bekämpandet av issvårigheterna visat sig medföra så avsevärda fördelar icke blott direkt för vart och ett av ifrågavarande båda länder utan även för den genomgående internationella trafiken i dess helhet, att de sakkunniga för sin del funnit sig böra icke blott förorda planerande av motsvarande samarbete för framtida likartade tillfällen utan även föreslå åtgärder för att lägga detta samarbete på en bredare basis, omfattande samtliga de länder vid Östersjön, som äro intresserade av den möjligast obehindrade fortgången under alla förhållanden av sjöfarten inom det område, som närmast ägnar sig för ett sålunda iscensatt gemensamt arbete för issvårigheternas övervin-

nande. Detta samarbete bör ej endast avse det direkta bekämpandet av issvårigheterna utan jämväl reglering av det ekonomiska underlaget för verksamheten härför.

Isbrytarsakkunniga hava redan enligt dem lämnade uppdrag verkställt undersökningar beträffande förutsättningarna för ordnande för framtiden av nu antytt internationellt samarbete, och har nyligen — — — lämnats redogörelse för resultatet av dessa undersökningar. De sakkunniga hava anledning antaga, att ett fortgående på den inslagna vägen och ett fullföljande av undersökningarna enligt riktlinjer, som hittills vunna resultat direkt utvisa, skola leda till vinnande av det syfte, som med det internationella samarbetet avses, nämligen å ena sidan största möjliga effektivitet av det flera staters intressen berörande isbrytningsarbetet och å andra sidan en rättvis fördelning å dessa intressen av de med ifrågavarande arbete förbundna kostnaderna.

Med hänsyn till omfattningen av de isbrytarresurser, som enligt vad erfarenheten givit vid handen äro erforderliga för vinnande av verkligt effektiva resultat vid assisteringsarbetet under sådana issvårigheter i här ifrågavarande farvatten, som det internationella samarbetet skulle avse, hava isbrytarsakkunniga funnit det blivande slutresultatet av fortsatta undersökningar rörande ävägbringande av dylikt samarbete på möjligast bred basis icke kunna inverka på frågan om förstärkningen av den till svenska statens förfogande stående isbrytarmaterielen.

Departementschefen har i ärendet anfört följande:

»Föreliggande förslag till överenskommelse om isbrytningen i Öresund jämte vissa angränsande farvatten, vilket förslag torde få såsom bilaga A fogas vid dagens protokoll, har närmast tillkommit med hänsyn till erfarenheterna från vintern 1929, som med all skärpa gävo vid handen vikten av att en tillfredsställande isbrytarberedskap finnes därstädes för tryggandet ej endast av trafiken på därvarande hamnar utan än mera och främst av den genomgående sjötrafiken på Östersjön. Det må i detta avseende nu endast erinras, hurusom isspärren vid infartslederna till Östersjön var av sådan styrka att Östersjöhamnarna hotades av total avspärning; trots insättning av förstärkta isbrytarkrafter kunde fartygen endast med de största svårigheter bryta sig igenom de sammanpackade isarna. Redan då inleddes ett provisoriskt samarbete mellan Sverige och Danmark med en gemensam isbrytarledning i Köpenhamn, vilket samarbete visade sig vara mycket gagneligt. Härvid ådagalades dock också behövligheten av mera allmängiltiga och fasta normer för verksamheten, allt i syfte att åstadkomma en planmässig användning av tillgänglig isbrytarmateriel och en lämplig gemensam organisation för issignal- och övrigt underrättelseväsen m. m.

Förslaget har vid förhandlingar i Stockholm gemensamt utarbetats av svenska och danska delegerade, i vilket avseende isbrytarsakkunniga varit utsedda som svenska ombud; detsamma har tillstyrkts till godkännande av kommerskollegium, isbrytarnämnden m. fl. myndigheter. Förslaget är byggt på principen att vid isbrytningstjänstens utförande svenska och

danska intressen skola tillgodoses i såvitt möjligt lika mån. Skyldigheten att tillhandahålla erforderlig materiel har likaledes bestämts med utgångspunkt från jämställdhet med vissa regler om ersättningskyldighet i fall av avvikelser härifrån.

Den gemensamma isbrytningstjänsten förutsättes, såsom delegerade framhållit, träda i verksamhet först då sådant påkallas med hänsyn till isarnas svårighetsgrad.

Det lärers från svensk sida böra hälsas med tillfredsställelse om ett avtal av ifrågavarande slag mellan Sverige och Danmark kan träffas. De båda ländernas belägenhet på var sin sida om Öresund utgör ett särskilt starkt motiv för en dylik överenskommelses slutande just dem emellan. Efter anskaffning av ännu en svensk statsisbrytare skulle Sverige stå än bättre rustat att då situationen så krävde fullgöra sin anpart i isbrytningens arbetet. Från dansk sida har man redan gått i författning om bygande av ett nytt statligt isbrytarfartyg, betydligt kraftigare än de båda isbrytare, danska staten hittills förfogat över.

Ifrågavarande överenskommelse torde böra betraktas som ett första steg till ett internationellt samarbete för tryggheten av vintersjöfartens behöriga upprätthållande i Sundet och angränsande farvatten, ett samarbete, vars fullföljande och utvidgande framstår som desto mera önskvärt med hänsyn till därvarande stora genomgångstrafik på ett flertal staters Östersjöhamnar; i första hand föres tanken härvid till Finland, som redan i föregående års iskampanj vid Sundet lämnade en värdefull hjälp genom insättning av en av sina kraftigaste och modernaste isbrytare. I detta avseende lärers man emellertid hava att avvakta vidare undersökningar om möjligheterna till organiserande av ett dylikt utsträckt internationellt samarbete.

För egen del anser jag förslaget vara för Sveriges del i stort sett godtagbart. Med hänsyn till de ekonomiska förpliktelser i fråga om tillhandahållande av viss materiel m. m. överenskommelsen innebär, torde frågan böra underställas riksdagen. I den mån kostnader, som icke kunna täckas av det på riksstaten upptagna anslaget till statsisbrytarens drift och underhåll, må uppkomma såsom en följd av förevarande överenskommelse — något som ju helt blir beroende av väderleksförhållandena — lär för dessas täckande få tills vidare anlitas samma utväg som under 1929 års iskampanj.

I de avgivna yttrandena hava påyrkats några smärre tillägg till eller ändringar i den föreslagna överenskommelsen. Sålunda har järnvägsstyrelsen framhållit — förutom önskvärdheten av visst hänsynstagande till ångfärjetrafiken över Öresund — även lämpligheten av ett tillägg till art. VIII rörande utverkande av medgivande hos bärgningsbolagen av reduktion i eventuellt uppkommande anspråk på bärgarlön vid assistans åt isbrytare. Telegrafstyrelsen och lotsstyrelsen hava vidare ifrågasatt en annan formulering av bestämmelsen i art. III rörande ömsesidig skyldighet

för regeringarna att »inordna under isbrytningsledningen organ, som erfordras för upprätthållande av en effektiv isunderrättselstjänst». De mindre jämkningar i överenskommelsen, vartill de sålunda gjorda erinringarna kunna giva anledning, torde böra bliva föremål för fortsatta rådplågningar mellan vederbörande svenska och danska myndigheter.»

I samband med Kungl. Maj:ts förevarande proposition har utskottet till behandling förehäft en inom andra kammaren av herr *R. Lundquist* i Rotebro väckt motion, nr 523, vari hemställts, att riksdagen ville bifalla Kungl. Maj:ts proposition med den ändringen, att den gemensamma ledningen för den svensk-danska isbrytningstjänsten skulle hava sitt säte i Malmö.

I fråga om de skäl, motionären anfört till stöd för sitt förslag, får utskottet hänvisa till motionen.

I likhet med departementschefen har utskottet funnit det föreliggande förslaget om överenskommelse med Danmark i fråga om samarbete beträffande isbrytning i Öresund och vissa angränsande farvatten vara av beskaffenhet att i stort sett kunna för Sveriges del godtagas. Utskottet förutsätter emellertid, att Art. I i förslaget så förtydligas, att vid inträdande issvårigheter isbrytningstjänsten fullgöres på sådant sätt, att, så långt naturförhållandena det medgiva, båda ländernas intressen beträffande sjöfartens upprätthållande i lika mån tillgodoses. Vad beträffar det motionsvis väckta yrkandet om förläggning till Malmö av den gemensamma ledningen för den svensk-danska isbrytningstjänsten, vill utskottet, under erinran om att i Malmö icke finnes någon statsmyndighet, som lämpligen kan övertaga denna ledning, framhålla, att övervägande skäl synas tala för att densamma förläggas till Köpenhamn. Utskottet kan sålunda icke biträda motionärens yrkande.

*Utskottets
yttrande.*

Under hänvisning till det anförda får utskottet alltså hemställa,

att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å herr Lundquists i Rotebro ovanberörda motion (II: 523), må medgiva, att med Danmark må slutas överenskommelse om samarbete beträffande isbrytning i Öresund samt vissa angränsande farvatten i huvudsaklig överensstämmelse med det förslag, som innefattas i en vid statsrådsprotokollet över handelsärenden den 14 mars 1930 fogad bilaga.

Stockholm den 28 april 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Billaga.

Protokoll vid förhandlingar mellan ombud för kungl. svenska regeringen och ombud för kungl. danska regeringen för åvägabringande av samarbete mellan Sverige och Danmark beträffande isbrytning i Öresund samt vissa angränsande farvatten.

Stockholm i november 1929.

Kungl. svenska regeringen och kungl. danska regeringen:
hava i insikt om, att Sverige och Danmark redan på grund av sitt geografiska läge naturligen bliva hänvisade till att i förening taga ledningen av uppgiften att vid issvårigheter av betydelse för infartsvägarna till Östersjön med till buds stående medel sörja för upprätthållande av sjöfarten i Öresund samt vissa angränsande farvatten, beslutat upptaga förhandlingar för att söka närmare reglera ett samarbete i detta syfte, och hava för detta ändamål till sina ombud utsett:

Kungl. svenska regeringen:
vice häradshövdingen E. F. Wehtje, kommerserådet C. E. Landberg, direktören J. W. R. Lilliestråle, sjökaptenen O. A. Nordborg, direktören O. E. Nylander och kommandören N. E. F. Selander;

Kungl. danska regeringen:
chefen för Sjöfartskontoret i Ministeriet för Sjöfart og Fiskeri, kontorschefen Emil Krogh, navigationsdirektören, kommandören V. Lorck, och förste fartygsinspektören vid Statens Skibstilsyn, befälhavaren å Stats-Isbrytaren »Isbjörn», kaptenen F. Grue;

vilka ombud efter förhandlingar den 20—25 november 1929 beslutat förelägga sina respektive regeringar följande förslag till överenskommelse.

Art. I.

Med beaktande av de intressen, som för Sverige och Danmark sammanhånga med att sjöfarten även vintertid på bästa möjliga sätt upprätthålles på infartsvägarna till Östersjön, förklara den svenska och den danska regeringen sin avsikt vara att vid inträdande issvårigheter gemensamt upprätta isbrytningstjänst på de naturliga sjövägarna till och från Östersjön samt i vissa angränsande farvatten.

Det geografiska området för denna isbrytningstjänst skall i allmänhet anses begränsat i norr av den linje, där issvårigheter i Kattegatt eller Skagerack i förekommande fall begynna, och i Östersjön av longitud Ost 16°. Områdets södra gräns i Östersjön bestämes genom det avtal, som må komma att träffas mellan de nämnda regeringarna och det Tyska rikets regering.

Det förutsättes, att området för isbrytningstjänsten skall kunna för visst fall utvidgas antingen genom särskild överenskommelse mellan den svenska och den danska regeringen eller på det sätt som, då föreliggande omständigheter därtill föranleda, bestämes genom beslut av den gemensamma svensk-danska isbrytningsledningen.

Art. II.

Isbrytningstjänstens uppgift skall vara att bispringa, oavsett nationaliteten, fartyg, vars last enligt skeppshandlingarna helt eller i någon mera betydande omfattning är destinerad till eller hämtats från svensk eller dansk hamn, och i övrigt fartyg av svensk eller dansk nationalitet. Barlastat fartyg på ingående till eller kommande från svensk eller dansk hamn kan, oavsett nationaliteten, påräkna bistånd av isbrytningstjänsten, såvitt isförhållandena medgiva.

Fartyg, destinerat till svensk eller dansk hamn eller på utgående från sådan hamn, förutsättes bliva hjälpt fram till eller ut från hamnen genom medverkan av till buds stående kommunal eller enskild isbrytare.

Den ovan angivna uppgiften för isbrytningstjänsten skall i varje fall anses omfatta vad humanitära eller liknande hänsyn kunna påkalla.

Det förutsättes, att vid isbrytningstjänstens utförande svenska och danska intressen tillgodoses i såvitt möjligt lika mån.

Isbrytningstjänstens uppgift kan utsträckas till bispringande av även annat fartyg än här förut nämnts under dess genomsegling av det i Art. I nämnda området på sådana villkor, som av de båda regeringarna må komma att fastställas, eventuellt efter förhandling med regeringen i land, som kan hava intresse av att fartyget erhåller bistånd.

Art. III.

Vid fullföljandet av de i Art. II berörda uppgifterna skall isbrytningsledningen anvisa till buds stående isbrytarmateriel dess verksamhetsfält och i den utsträckning, vartill omständigheterna vid varje särskilt tillfälle föranleda, bereda fartygstrafiken den bästa möjliga vägledning för navigeringen genom det i Art. I angivna området, ävensom i samband härmed underrätta fartygen, när isförhållandena antaga sådan karaktär, att fartyg, som äro mindre väl utrustade för fart i svårare is, redan i den allmänna trafikens intresse skola kvarstanna i hamn eller på annan skyddad plats.

Vardera av de båda regeringarna skall i anledning härav på lämpligt sätt inordna under isbrytningsledningen organ, som erfordras för upprätthållandet av en effektiv isunderrättelsetjänst, samt tillika ställa till ledningens förfogande erforderliga organ för genomförandet av nödvändig isflygspaning. Intill dess annorlunda bestämts, utföres i förekommande fall isflygspaningen genom svensk försorg i norra Kattégatt och Skagerack räknat från en linje Morup Tånge till Gjerrilds fyr och i Östersjön ost om en linje Trälleborg till Arkona fyr samt genom dansk försorg i det mellanliggande distriktet. Då isförhållandena göra det önskvärt och möjligt, att isflygspaningen inom det danska distriktet förstärkes, är man från svensk sida beredd föranstalta om att viss del av de svenska flygförbanden förläggas till Halmstad eller annan lämplig plats inom nämnda distrikt.

Art. IV.

Isbrytningstjänsten skall vidare föranstalta om oundgängligen erforderlig proviantering medelst flygplan av fartyg inom de distrikt, som närmare bestämts i Art. III.

Beträffande motsvarande proviantering samt kolning och dylikt av fartyg från isbrytare skola de båda regeringarna eller, då omständigheterna så påfordra, isbrytningsledningen utfärda sinsemellan överensstämmande instruktioner, gällande de under den gemensamma isbrytningstjänsten lydande isbrytarna.

Isbrytningsledningen skall, när anledning därtill föreligger, låta sig angeläget vara att söka verka för tillämpning i största möjliga utsträckning av ensartade grunder beträffande kommunala isbrytares ersättning för lämnat bistånd åt fartyg utanför sådana isbrytares naturliga verksamhetsområde.

Art. V.

De båda regeringarna förklara sig skola för fullgörande av i Art. II—IV berörda uppgifter eftersträva att vid varje tidpunkt ställa till förfogande för isbrytningstjänsten erforderlig isbrytar- och flygmateriel m. m., och bör detta ske i någorlunda lika omfattning och på sådant sätt, att ekonomisk uppgörelse mellan regeringarna i anledning av isbrytningstjänsten i regel skall kunna undgås.

Vid isbrytningstjänstens upphörande skall ledningen för varje gång undersöka, huruvida, i trots av de i första stycket angivna grunderna för de båda ländernas deltagande i den gemensamma isbrytningstjänsten, det må anses föreligga anledning till ekonomisk uppgörelse mellan regeringarna, samt i sådant fall avgiva förslag till sådan uppgörelse.

Art. VI.

Minskad effektivitet genom haveri eller dylikt å den för isbrytningstjänsten använda materielen skall icke föranleda någon principiell rubbning i grunderna för det gemensamma fullföljandet av i Art. II—IV berörda uppgifter. Detsamma gäller därest olyckshändelse eller sjukdom drabbar i isbrytningstjänsten anställd personal.

Art. VII.

De båda regeringarna skola fastställa ensartade kännetecken för isbrytare, ingående i den gemensamma isbrytningstjänsten, såväl som ensartade signaler för förbindelse mellan isbrytarna och andra fartyg samt anvisningar för upprätthållande av förbindelse mellan flygplan och fartyg.

Art. VIII.

De båda regeringarna skola i syfte att därmed främja isbrytningstjänsten, vardera för sitt vidkommande, föranstalta om:

1:o att förenkla klareringsförhållandena för de under ledningen lydande isbrytarna samt att befria isbrytarna från allmänna hamnavgifter och övriga sjöfartsavgifter;

2:o att så långt möjligt underlätta för isbrytarna att erhålla nödvändiga förråd av bunkerkol och olja, samt att, därest dylika förnödenheter levereras från staten tillhörigt lager, förnödenheterna levereras till självkostnadspris;

3:o att, i händelse av haveri å isbrytarmateriel m. m., förskaffa ledningen bästa möjliga stöd genom företrädesrätt för isbrytarna till reparation på statliga varv eller på annat effektivt sätt;

4:o) att främja underrättelseväsendet för ledningen genom att bereda företrädesrätt vid befordran av telegram till och från densamma; samt

5:o) att underlätta isbrytarnas navigering och fullgörandet av ledningens uppgifter beträffande vintertrafikens vägledning genom särskilda åtgärder i detta syfte, häri inbegripet träffande av lämpliga anordningar för isbrytarnas erhållande av lots.

Art. IX.

De båda regeringarna äro ense därom, att bärgarlön må kunna utkrävas vid de tillfällen, då hjälp av isbrytare, lydande under ledningen, lämnas ett fartyg under sådana omständigheter, att hjälpen uppenbarligen har karaktär av bärgning. I förekommande fall skall beslut härutinnan meddelas av vederbörande regering sedan den gemensamma isbrytningsledningen avgivit yttrande och förslag i frågan.

Bärgning må emellertid företagas med av ledningen disponerade isbrytare allenast då förhandenvarande förhållanden praktiskt taget omöjliggöra bärgning med annan hjälp.

Art. X.

Den gemensamma ledningen för den svensk-danska isbrytningstjänsten har sitt säte i Köpenhamn. Den danska regeringen tillhandahåller lokaler för densamma i anslutning till sjöfartsministeriet samt erforderlig underordnad biträdespersonal. Envar av regeringarna insätter i ledningen kvalificerad personal i erforderlig omfattning.

Den danska regeringen upprättar i ledningens lokaler en särskild telegrafstation och radiotelefonstation för upprätthållande av trådlös förbindelse med isbrytarna m. fl. och för utsändning medelst radio av anvisningar och dylikt för fartygstrafiken.

Art. XI.

Den gemensamma ledningen för isbrytningstjänsten träder i verksamhet på den tidpunkt, som vid uppkommande issvärigheter närmare bestämmas genom överenskommelse direkt mellan vederbörande myndigheter i de båda länderna.

Den gemensamma ledningen vidtager erforderliga åtgärder efter nära inbördes samråd, dock att ledaren för vardera landets representation i sista hand bär ansvaret för de åtgärder, som vidtagas beträffande den materiel, som av vederbörande regering ställts till förfogande. Det är härvid förutsatt, att envar av regeringarna förbehåller sig att fullgöra sådana särskilda förpliktelser och uppgifter beträffande isbrytarnas användning, som må påvila eller komma att påvila vederbörande regering med hänsyn till lagstiftning eller varom regeringen eljest fattar särskilt beslut.

Art. XII.

Den gemensamma ledningen må träda i förbindelse med främmande offentliga institutioner beträffande utväxling av upplysningar till främjande av isunderrättelsetjänsten eller isbrytningstjänsten i dess helhet.

Art. XIII.

Alla erforderliga närmare överenskommelser berörande den svensk-danska isbrytningstjänsten träffas direkt mellan vederbörande myndigheter i de båda länderna. Så länge den bestämmelse gäller, enligt vilken den gemensamma ledningens säte är Köpenhamn, ombestyr det danska Sjöfartsministeriet ledningens åtgärder av löpande karaktär, då ledningen icke är i verksamhet, och förvarar ledningens gemensamma arkiv.

Art. XIV.

Bestämmelserna i denna överenskommelse skola icke i något avseende inskränka på skyldigheten för svenskt eller danskt fartyg (isbrytarfartyg) att bispringa nödställt fartyg i enlighet med härutinnan gällande lagstiftning eller konvention, som den ena eller båda regeringarna må hava ratificerat eller komma att ratificera.

Art. XV.

Denna överenskommelse kan genom notväxling mellan de båda regeringarna när som helst bringas att upphöra, dock att pågående isbrytningsverksamhet och därtill hörande avvecklingsarbete icke därigenom må avbrytas.

Utfärdat i Stockholm i två exemplar den 25 november 1929.

E. Wehtje.

Emil Krogh.

C. E. Landberg.

V. Lorck.

E. Selander.

Fred. Grue.