

Nr 249.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående godkännande av Sveriges anslutning till ett mellan Storbritannien, Amerikas förenta stater m. fl. länder träffat, den 5 augusti 1944 i London undertecknat internationellt avtal rörande principerna för fortsättandet av den samfällda kontrollen över handelssjöfarten; given Stockholms slott den 9 mars 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över folkhushållningsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att godkänna Sveriges anslutning till ett mellan Storbritannien, Amerikas förenta stater m. fl. länder, den 5 augusti 1944 i London undertecknat internationellt avtal rörande principerna för fortsättandet av den samfällda kontrollen över handelssjöfarten.

GUSTAF.

Axel Gjöres.

Utdrag av protokollet över folkhushållningsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 9 mars 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anför chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Gjöres.

De förenade nationernas handelsflottor hava under kriget helt varit tagna i anspråk för den gemensamma krigsinsatsen. Efter en konferens i London

Bihang till riksdagens protokoll 1945. 1 saml. Nr 249.

under sommaren 1944 mellan representanter för Belgien, Canada, Grekland, Nederländerna, Norge, Polen, Storbritannien och Amerikas förenta stater träffades den 5 augusti 1944 mellan sagda länder ett internationellt avtal rörande principerna för fortsättandet av den samfälliga kontrollen över handelsjöfarten (*»International agreement on principles having reference to the continuance of co-ordinated control of merchant shipping»*, publicerat jämte annex i september 1944 såsom *»White Paper»* av Foreign Office, Cmd 6556), vars text torde såsom bilaga 1 få fogas till statsrådsprotokollet. Vid överläggningarna var jämväl det franska befrielseutskottet representerat. Överenskommelsen undertecknades dock icke från fransk sida, men sedermera har Frankrike liksom också Australiska statsförbundet och Brittiska Indien anslutit sig till densamma. Sovjetunionen har icke tagit någon del i överenskommelsen, men i det officiella meddelandet om undertecknandet upplyses, att Sovjetunionen och andra intresserade regeringar tillhörande de förenade nationerna hava hållits underrättade om förhandlingarna. Danmark var vid överläggningarna representerat av en observatör.

Med överenskommelsen har man velat vinna följande syften. Å ena sidan förklara de kontraherande regeringarna sig vilja ställa tonnage till förfogande för militära och andra ändamål, som äro nödvändiga för eller en följd av avslutandet av kriget i Europa och fjärran östern ävensom för försörjningen av alla befriade områden samt av de förenade nationerna (art. 1). Å andra sidan åtaga sig de fördragsslutande regeringarna att icke tillåta användning av något sitt fartyg i *»icke nödvändig»* (non-essential) sysselsättning, såvida icke det totala tonnaget inom sjöfartspoolen överskrider de sammanlagda behoven. Även i ett sådant läge må fartygen endast användas i enlighet med ömsesidigt godtagbara normer, vilka icke få innebära diskriminering av någon stats sjöfartsintressen, och vilka åt alla fördragsslutande regeringar skola inrymma skäligen möjliga möjligheter för deras fartyg att delta i handelssjöfart (art. 3).

För fullföljandet av dessa syften åtaga sig signatärmakternas regeringar att vidmakthålla en sådan kontroll över sina fartyg, som möjliggör att varje fartyg sysselsättes i enlighet med nyss angivna syften. Denna kontroll skall utövas genom rekvisition av nyttjande- eller äganderätten till fartygen (art. 2).

Kontrollen skall omfatta samtliga fartygstyper, oberoende av storlek (art. 8).

För genomförande av överenskommelsens principer åtaga sig de fördragsslutande parterna vidare att utöva kontroll över alla för sjöfarten inom sina respektive länder nödvändiga tjänster såsom bunkring, proviantering, klarering, reparationer etc. samt att i övrigt vidtaga de åtgärder, som erfordras för att säkerställa att alla nationers fartyg användas i överensstämmelse med de förenade nationernas syften. Övriga nationer, som ansluta sig till överenskommelsen, skola avgiva en motsvarande utfästelse (art. 5).

Allt det av överenskommelsen berörda tonnaget skall ställas till en särskild centralmyndighets förfogande. Denna myndighet skall träda i verksamhet efter upphörandet av kriget mot Tyskland. Enligt en till överenskommelsen fogad organisationsplan skall centralmyndigheten bestå av *dels* ett råd, »United Maritime Council», vilket skall vara en central för meningsutbyte i principiella frågor (questions of policy) men icke hava någon beslutanderätt, *dels* ock en verkställande styrelse, »United Maritime Executive Board», fördelad på två sektioner, en i London och en i Washington. I rådet skola, förutom signatärmakterna, bland annat även neutrala stater, som ansluta sig, bli representerade. Däremot skall antalet medlemmar i styrelsen vara begränsat. Enligt överenskommelsen (annex, art. 7) skall styrelsen bestå av representanter för amerikanska, brittiska, nederländska och norska regeringarna. Kontraherande regering, som icke är representerad i styrelsen, skall företrädas av en adjungerad ledamot (associate member), vilken i frågor berörande fartyg under dess kontroll eller i frågor berörande tilldelning av tonnage för dess territorium skall hava samma befogenheter som styrelsens permanenta representanter (annex, art. 8). Beslut angående fartyg hörande under viss regering skall fattas i samförstånd med denna regering genom dess representant i styrelsen (ledamot eller adjungerad ledamot, annex, art. 9, 10). Beslut genom röstning skall sålunda icke förekomma.

Centralmyndighetens huvudsakliga befogenheter äro följande:

Den skall bestämma fartygens sysselsättning i och för fullföljandet av överenskommelsens syften. Den skall anskaffa det tonnage, som från tid till annan erfordras för tillgodoseendet av de förenade nationernas militära eller andra behov. För att verkställa centralmyndighetens direktiv föreskrives vidare, att de fördragsslutande regeringarna skola ställa fartyg till förfogande för dessa behov i enlighet med centralmyndighetens beslut (art. 7 b).

Fartyg, som äro sysselsatta i kustfart eller i fart mellan närbelägna länder (short trades), skola dock vara undantagna från denna regel. För denna kategori av fartyg — överenskommelsen definierar dem icke närmare — skola vidtagas särskilda kontrollåtgärder, avpassade efter förhållandena inom respektive områden (art. 8).

Såsom allmän regel fastslås att fartyg under ett visst lands flagg skola anses lyda under flagglandets kontroll eller under det lands kontroll, till vilket det befraktats (art. 7 c).

Den ersättning, som skall utgå för nyttjandet av fartygen, skall bestämmas av centralmyndigheten med hänsyn till skälighet och i enlighet med följande huvudprinciper:

- 1) fartyg, under vilken flagg det vara må, vilka utföra samma eller liknande transporter skola erhålla samma frakt,
- 2) fartygen skola sysselsättas enligt vad som påkallas och utan ekonomiska hänsyn (art. 7 b).

De bestämmelser, som fastställas genom överenskommelsen, avses skola träda i kraft vid slutet av kriget mot Tyskland och fortsätta att tillämpas under en period, som ej överstiger sex månader efter Europa-krigets eller

Asien-krigets slut, vilkendera tidpunkten som är den senare, såvida icke överenskommelse om tidigare upphörande träffas.

Enligt överenskommelsen skola neutrala stater, vilkas handelsflottor överstiga vad som erfordras för tillgodoseendet av deras nödvändiga importbehov, inbjudas att ansluta sig till avtalet (art. 4). Dylik inbjudan har hittills, såvitt bekant, endast riktats till Sverige, vilket skett genom en den 22 september 1944 dagtecknad inbjudan från Storbritanniens och Amerikas förenta staters regeringar.

Vad beträffar den svenska handelsflottan under kriget må inledningsvis erinras om följande. Den svenska handelsflottans tonnage uppgick vid krigets utbrott till omkring 1 620 000 bruttoton, varav omkring 1 550 000 bruttoton utgjordes av sjögående fartyg om 100 bruttoton och däröver. Vid tillkomsten av minspärren i Skagerack den 9 april 1940 befunno sig fartyg till ett sammanlagt tonnage av omkring 700 000 bruttoton väster om spärren. Något mindre än hälften av det svenska sjögående tonnaget befann sig sålunda utanför spärren vid detta tillfälle. Genom sänkningar, som i främsta rummet drabbat tonnaget utanför spärren, samt genom betydande nybyggnader i Sverige ha proportionerna numera förskjutits. Vid årsskiftet 1944/45 omfattade den svenska handelsflottan sammanlagt 1 500 000 bruttoton sjögående tonnage, varav omkring 500 000 bruttoton befann sig utanför spärren, lejdtonnaget oberäknat.

Det svenska tonnage, som under kriget befunnit sig utanför spärren, har som bekant icke kunnat fritt disponeras. Genom överenskommelse mellan å ena sidan Sjöfartskommittén 1939 — den svenska rederinäringens vid krigets början skapade exekutivorgan — samt å andra sidan vederbörande allierade myndigheter har sysselsättningen för här ifrågavarande svenska fartyg reglerats. Bortsett från det tonnage, som användes i lejdtrafiken och i Internationella Röda Korsets tjänst, samt ett fåtal andra fartyg, är numera praktiskt taget hela det svenska tonnaget utanför spärren sysselsatt för allierad räkning.

Vid förhandlingarna rörande Sveriges anslutning till sjöfartspoolen ha i huvudsak följande synpunkter kommit till uttryck.

Det hade ur allierad synpunkt syntts naturligt, att Sverige i samma utsträckning som de förenade nationerna efter krigets upphörande i Europa genom sin handelsflotta deltagar i arbetet på såväl ett återställande av mera normala förhållanden i Europa som ock de i samband därmed erforderliga humanitära hjälpaktionerna. Att bland de neutrala länderna endast Sverige erhållit inbjudan till anslutning torde ha sin grund däri, att vårt land synes vara det enda utanför de förenade nationernas krets, som är i besittning av en relativt betydande handelsflotta även om denna med undantag för visst specialtonnage ej är tillfyllest för de normala tonnagebehoven. Det torde vidare vara ett önskemål från allierad sida, att Sverige icke lämnas tillfälle att med hjälp av sin moderna och till stor del nybyggda handelsflotta begagna sig av sin neutrala ställning för att skaffa sig särskilda fördelar. Å andra sidan har det i

samband med inbjudningen framhållits, att Sveriges biträdande av avtalet borde vara helt frivilligt och dikterat av Sveriges egna intressen.

En vägran från svensk sida att ansluta sig skulle medföra, att svenska fartyg i de anslutna ländernas hamnar — det vill säga just de länder, som ur sjöfartssynpunkt äro av avgörande betydelse — komme att sättas i efterhand vad beträffar bunkring, erhållande av skeppsförnödenheter, klarering, reparationer m. m., vilket allvarligt skulle påverka den svenska handelsflottans konkurrenskraft och rörelsefrihet och särskilt svensk linjesjöfarts intressen. Från allierat håll har betonats, att avsikten med nämnda överenskommelse vore icke blott att befordra förenämnda syften, utan även att skapa en organisation för eventuellt framtida frivilligt internationellt samarbete på sjöfartens område.

De betänkligheter, som från svensk sida anförts mot en anslutning till sjöfartspoolen, ha framför allt riktat sig mot rekvisitionsföreskriften i artikel 2 samt mot bestämmelsen om deltagande i militära transporter. Vidare har man önskat tillfredsställande försäkringar dels att svenskt tonnage i första hand skulle reserveras för svenska import- och exportbehov, dels ock att avtalet icke komme att användas i handelspolitiskt syfte. Slutligen har man å svensk sida förklarat, att man under inga omständigheter komme att tillämpa bestämmelserna i artikel 5, så att Sverige skulle nödgas behandla exempelvis sovjetiska eller finska fartyg i svenska hamnar på ett diskriminerande sätt.

Vid de förhandlingar, som förekommit angående Sveriges anslutning, har man i allt väsentligt lyckats vinna beaktande för de svenska synpunkterna. Sålunda har i fråga om rekvisitionsförfarandet medgivits, att svenska regeringen äger att överlämna åt något av densamma utsett organ att för dess räkning handhåva avtalets verkställande under regeringens kontroll och för dess räkning genom tidsbefraktningsavtal eller genom annan överenskommelse tillförsäkra sig den befogenhet, som erfordras för verkställande av med avtalet följande förpliktelser. Vad beträffar avtalets bestämmelser om militära transporter har bekräftats, att de fördragsslutande regeringarna icke ha någon avsikt att använda svenska fartyg för transporter, som skulle stå i strid med Sveriges neutrala ställning. Vad angår de svenska önskemålen om tilldelning av tonnage för nödvändiga export- och importbehov har förklarats, att svenska tonnagebehov komma att tillgodoses i proportionsvis samma utsträckning som de förenade nationernas. Avsikten är, att varje land skall äga rätt att framställa förslag rörande det tonnage, som skall användas för det egna landets behov, med iakttagande av att varje land endast bör ha rätt till så stor del av den egna trafiken, som före kriget ombesörjdes av ifrågavarande lands tonnage, dock att i den mån icke övriga nationer, som tidigare deltagit i transporter till och från landet, allt fortfarande äro beredda att ställa fartyg till disposition för sådan trafik, det egna landets tonnage må insättas i motsvarande omfattning.

Beträffande övriga från svensk sida förut angivna synpunkter ha godtagbara förklaringar erhållits. De förklaringar och modifikationer, som i det föregående berörts, ha förutom i den noteväxling, som avses att äga rum, intagits i ett antal skrivelser och memoranda, som under förhandlingarna utväxlats i berörda frågor.

Departements-
chefen.

Såsom i det föregående framhållits skulle en anslutning till det mellan Storbritannien, Amerikas förenta stater m. fl. länder träffade avtalet rörande principerna för fortsättandet av den samfällda kontrollen över handelssjöfarten komma att medföra fördelar i fråga om bland annat det svenska tonnagets behandling i hamnar, tillhörande till avtalet anslutna länder. En avvisande hållning skulle däremot innebära betydande olägenheter för den svenska sjöfarten och måhända indirekt också för vår varuimport ävensom försvåra ett önskvärt samarbete med de till avtalet anslutna stora sjöfartsnationerna.

En viss säkerhet för att svenska intressen vid tillämpningen av här ifrågavarande avtal icke skola åsidosättas synes mig ligga i den i annexet till avtalet intagna bestämmelsen att beslut rörande svenska fartyg kunna fattas endast med samtycke av den svenske representanten i det verkställande organet. Ett från svensk sida framfört förslag rörande sysselsättning av svenskt tonnage kan sålunda icke ändras genom röstning inom det organ, som handlägger dessa frågor, utan endast genom överenskommelse.

Med hänsyn till vad jag sålunda anför, är jag beredd förorda anslutning från svensk sida till avtalet. Det synes angeläget, att ett svenskt biträdande av avtalet snarast möjligt kommer till stånd. Kungl. Maj:t torde böra för sin del nu godkänna anslutningen. Då tiden och omständigheterna i övrigt medgiva, att detta godkännande underställes riksdagens prövning, torde så med hänsyn till ärendets natur böra ske.

Vad angår formen för en anslutning till avtalet synes densamma kunna ske genom noteväxling mellan svenska regeringen samt brittiska och amerikanska regeringarna. Förslag till note från svensk sida å ifrågavarande inbjudan torde som bilaga 2 få fogas till statsrådsprotokollet.

Avsikten är att Sjöfartskommittén 1939 skall handhava avtalets genomförande under kontroll av statens trafikkommission såsom licensmyndighet.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte dels för sin del godkänna Sveriges anslutning till den internationella överenskommelsen rörande principerna för fortsättandet av den samfällda kontrollen över handelssjöfarten, dels ock i proposition föreslå riksdagen

att godkänna Kungl. Maj:ts förenämnda åtgärd.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen beslutar Hans Maj:t Konungen att godkänna Sveriges anslutning till den internationella överenskommelsen rörande principerna för fortsättandet av den samfällda kontrollen över handelssjöfarten samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven Persson

AGREEMENT ON PRINCIPLES HAVING REFERENCE TO THE CONTINUANCE OF CO-ORDINATED CONTROL OF MERCHANT SHIPPING.

THE undersigned representatives, duly authorised by their respective Governments or Authorities, hereinafter referred to as contracting Governments, have agreed as follows: —

1. The contracting Governments declare that they accept as a common responsibility the provision of shipping for all military and other tasks necessary for, and arising out of, the completion of the war in Europe and the Far East and for the supplying of all the liberated areas as well as of the United Nations generally and territories under their authority.

2. The contracting Governments undertake to continue to maintain such powers of control over all ships which are registered in their territories or are otherwise under their authority as will enable them effectively to direct each ship's employment in accordance with the foregoing declaration. Subject to the provisions of paragraphs 3 and 9, this control shall continue to be exercised by each contracting Government through the mechanism of requisitioning for use or title.

3. The contracting Governments agree not to release from control any ships under their authority or permit them to be employed in any non-essential services or for any non-essential cargo unless the total overall tonnage is in excess of the total overall requirements, and then only in accordance with a mutually acceptable formula which shall not discriminate against the commercial shipping interests of any nation and shall extend to all contracting Governments an equitable opportunity for their respective tonnages to engage in commercial trades.

4. Neutral Governments having ships under their control in excess of the tonnage required to carry on their essential import requirements shall be invited to subscribe to obligations in respect of all their ships which shall ensure that their employment is in conformity with the general purposes of the United Nations.

5. The contracting Governments undertake to exercise control over the facilities for shipping available in their territories, by suitable measures on the lines of the United States and British Ship Warrant Schemes, and to take such other measures as may be necessary to secure that ships under all flags are used in conformity with the purposes of the United Nations. Other Governments acceding hereto shall give a similar undertaking.

6. Without prejudice to questions of disposition or title, the employment of such ships as may at any time be permitted to operate under enemy flag or authority shall be determined to serve the requirements of the United Nations.

7.—(a) In order that the allocation of all ships under United Nations control may continue to be effectively determined to meet the

requirements of the United Nations, a central authority shall be established, to come into operation upon the general suspension of hostilities with Germany. The central authority shall be organised in accordance with the plan agreed in the Annex.

- (b) The central authority shall determine the employment of ships for the purpose of giving effect to the responsibilities assumed by each contracting Government in paragraph 1 to provide the tonnage required from time to time to meet current requirements for ships for the military and other purposes of the United Nations, and ships shall be allocated for those purposes by those Governments in accordance with the decisions of the central authority. So far as is consistent with the efficient overall use of shipping as determined by the central authority for those purposes, and with the provisions of paragraph 7 (c), each contracting Government may allocate ships under its own authority, wholly or partly to cover the essential import requirements of territories for which it has special shipping responsibilities.
- (c) In general, ships under the flag of one of the contracting Governments shall be under the control of the Government of that flag, or the Government to which they have been chartered.

In order to meet the special case of military requirements those ships which have been taken up, under agreements made by the United States Government and/or United Kingdom Government with the other Governments having authority for those ships, for use as troopships, hospital ships, and for other purposes in the service of the armed forces, shall remain on charter as at present to the War Shipping Administration and/or the Ministry of War Transport as the case may be, under arrangements to be agreed between the Governments severally concerned. (Any further ships required for such purposes shall be dealt with in a like manner.)

The fact that these ships are assigned to military requirements shall not prejudice the right of the Governments concerned to discuss with the central authority the measures to be taken to provide shipping for their essential requirements within the scope of paragraph 1.
- (d) The contracting Governments shall supply to one another, through the central authority, all information necessary to the effective working of the arrangements, *e.g.*, regarding programmes, employment of tonnage, and projected programmes, subject to the requirement of military secrecy.
- (e) The central authority shall also initiate the action to be taken to give effect to paragraph 5 and shall direct action under paragraph 6.
- (f) The terms of remuneration to be paid by the users (Government or private) of ships shall be determined by the central authority on a fair and reasonable basis in such manner as to give effect to the following two basic principles:—

- (i) Ships of all flags performing the same or similar services should charge the same freights.
- (ii) Ships must be employed as required without regard to financial considerations.

8. The principles herein agreed shall apply to all types of merchant ships, irrespective of size, including passenger ships, tankers and whale factories when not used for whaling (but paragraph 7 (b) will not be applicable to ships engaged in coastal trades and short trades between nearby countries, the arrangements for control of which shall be appropriate to meet the requirements prevailing in each particular area).

The principles shall also be applied to the extent necessary, through suitable machinery, to fishing vessels, whale catchers, and other similar craft in those areas where special measures in respect of such craft are agreed to be necessary. A special authority shall be set up capable of apportioning between naval and commercial services such craft as are available in those areas.

9. The foregoing principles shall take effect on the coming into operation of the central authority, and shall remain in effect for a period not extending beyond six months after the general suspension of hostilities in Europe or the Far East, whichever may be the later, unless it is unanimously agreed among the Governments represented on the duly authorised body of the central authority that any or all of the agreed principles may be terminated or modified earlier.

Done in London on the 5th day of August, 1944.

For the Government of Belgium:
A. BALTHAZAR.

For the Government of Canada:
VINCENT MASSEY.
A. L. MACCALLUM.

For the Royal Hellenic Government:
G. VASSILIADIS.

For the Government of the Netherlands:
J. M. DE BOOY.

For the Government of Norway:
ARNE SUNDE.

For the Government of the Republic of Poland:
J. KWAPINSKI.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:
LEATHERS.

For the Government of the United States of America:
PHILIP D. REED.
HUNTINGTON T. MORSE.
WALTER A. RADIUS.
JOHN M. ALLISON.

For the French Committee of National Liberation:

ANNEX.

Organisation of the Central Authority.

1. The central authority shall consist of—

(a) A Council (United Maritime Council).

(b) An Executive Board (United Maritime Executive Board).

(a) *The United Maritime Council.*

2. Each contracting Government shall be represented on the Council. Membership of the Council shall also be open to all other Governments, whether of the United Nations or of neutral countries, which desire to accede and are prepared to accept the obligations of contracting Governments.

3. The Council shall meet when deemed necessary and at least twice a year at such places as may be convenient. Meetings shall be arranged by the Executive Board. The Council shall elect its own Chairman and determine its own procedure. The meetings of the Council are intended to provide the opportunity for informing the contracting Governments as to the overall shipping situation and to make possible the interchange of views between the contracting Governments on general questions of policy arising out of the working of the Executive Board.

(b) *The United Maritime Executive Board.*

4. The Executive Board shall be established with Branches in Washington and London under War Shipping Administration and Ministry of War Transport chairmanship respectively.

5. The Executive Board shall exercise through its Branches the executive functions of the central authority. Appropriate machinery under the two Branches shall be established for the purpose of enabling them to discharge the functions described in paragraph 7 of the Agreement on Principles. Machinery to carry out the arrangements under paragraph 8 of that Agreement as regards ships engaged in coasting and short sea trades, and as regards small craft shall be set up under the Executive Board.

6. The division of day-to-day responsibility between the two Branches of the Executive Board shall be established as convenient from time to time. So that the two Branches of the Executive Board may work in unison, meetings of the Executive Board as a whole shall be arranged at the instance of the two chairmen, as often as may be necessary, and at such place as may be convenient from time to time.

7. The membership of the Executive Board shall be restricted in numbers. By reason of their large experience in shipping normally engaged in international trade, and their large contribution of ships for the common purpose, the following Governments shall be represented on the Executive Board:—

Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland;

Government of the United States of America;

Government of the Netherlands;

Government of Norway.

It shall be open to the members of the Executive Board to recommend to contracting Governments additions to the membership of the executive Board

as circumstances may require in order to promote the effective working of the central authority.

8. Each contracting Government not represented on the Executive Board shall be represented by an associate member who shall be consulted by, and entitled to attend meetings of, the Executive Board or its Branches on matters affecting ships under the authority of that Government, or on matters affecting the supply of ships for the territories under the authority of that Government.

9. The Executive Board and its Branches shall proceed by agreement among the members. There shall be no voting.

10. The decisions of the Executive Board affecting the ships under the authority of any contracting Government shall be reached with the consent of that Government, acting through its representative on the Executive Board or through its associate member, as the case may be.

11. The Executive Board shall be the duly authorised body for the purpose of paragraph 9 of the Agreement on Principles, but it is understood that no decision reached under that paragraph by the Governments represented on the Executive Board shall impose any new or greater obligation on any other contracting Government without its express consent.

12. A Planning Committee shall be set up to begin work in London as soon as possible after the signature of the Agreement on Principles for the purpose of working out on a basis satisfactory to the contracting Governments the details of the machinery required to enable the Executive Board to discharge its functions, including the functions under paragraph 7 (*f*). Any contracting Government may be represented on the Planning Committee.

13. The Executive Board shall have the full use of the machinery and procedure of the War Shipping Administration and Ministry of War Transport in order to avoid duplication.

14. The contracting Governments shall nominate their representatives on the Planning Committee to the Governments of the United States and the United Kingdom, as soon as practicable. They shall also so nominate their representatives as members or as associate members of the Executive Board as the case may be. The Governments of the United States and the United Kingdom shall be responsible, in consultation with the other contracting Governments concerned, for determining the date of coming into operation of the central authority in accordance with paragraph 7 (*a*) of the Agreement on Principles.

Bilaga 2.

F Ö R S L A G

till

note till brittiska och amerikanska regeringarna angående Sveriges anslutning till den internationella överenskommelsen rörande principerna för fortsättandet av den samfälliga kontrollen över handelssjöfarten.

The Swedish Government have now considered the memorandum presented by the Governments of the United Kingdom and United States of America on the 22nd September last in which those Governments invited the participation of the Swedish Government in the scheme defined by the »Agreement on Principles having reference to the continuance of co-ordinated control of Merchant Shipping», signed in London on August 5th, 1944.

The Swedish Government, finding itself in accord with the provisions of the Agreement, desires, subject to the approval of the Swedish Riksdag, to accede to it and to accept the obligations and exercise the rights of a contracting Government on the understandings:—

(1) That the provision of shipping for the supply of Sweden on the same basis as for the supply of the United Nations shall be regarded as a responsibility of all the contracting Governments under paragraph 1 of the Agreement;

(2) That Swedish ships shall not be required to carry arms, ammunition and implements of war included in the five categories accepted for the purpose of the International Convention for the Suspension of International Trade in Arms and Ammunition of June, 1925.

In order to give effect to paragraph two of the »Agreement on Principles», a single responsible body will be the disponent of all Swedish shipping by time charter or bareboat charter or ownership and will act in this capacity with the full authority of and as agent for the Swedish Government, throughout the period of the »Agreement on Principles».

London . . .

Washington . . .

ÖVERSÄTTNING

av

FÖRSLAG

till

note till brittiska och amerikanska regeringarna angående Sveriges anslutning till den internationella överenskommelsen rörande principerna för fortsättandet av den samfällda kontrollen över handelssjöfarten.

Svenska regeringen har numera övervägt det memorandum, som den 22 september 1944 överlämnades av regeringarna i Storbritannien och Amerikas Förenta Stater, i vilket dessa regeringar inbjödo svenska regeringen att ansluta sig till den plan, som närmare angivits i den i London den 5 augusti 1944 undertecknade »Överenskommelsen rörande principerna för fortsättandet av den samfällda kontrollen över handelssjöfarten».

Svenska regeringen, som samtycker till bestämmelserna i denna överenskommelse, önskar under förutsättning av svenska riksdagens bifall ansluta sig till överenskommelsen och ikläda sig de skyldigheter och utöva de rättigheter, som tillkomma en fördragsslutande regering under förutsättning:

1) Att tilldelningen av tonnage för Sveriges försörjning skall ske enligt samma grunder som beträffande försörjningen av de förenade nationerna och anses såsom alla de fördragsslutande regeringarnas angelägenhet i enlighet med artikel 1 i överenskommelsen;

2) Att svenska fartyg icke skola vara skyldiga att befordra vapen, ammunition och krigsmateriel, tillhörande de fem överenskomna kategorier, som angivas i den internationella konventionen av juni 1925 för kontroll av internationell handel med vapen och ammunition.

För att sätta i kraft bestämmelserna i artikel 2 i »Överenskommelsen rörande principerna» skall ett enda organ vara ansvarigt för handhavandet av allt svenskt tonnage, vare sig genom tidsbefraktning eller på bareboat basis eller för egen räkning; ifrågavarande organ skall i denna egenskap handla med full behörighet och såsom ombud för svenska regeringen under hela giltighetstiden av »Överenskommelsen rörande principerna».