

Nr 49

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående Sveriges medlemskap i Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO); given Stockholms slott den 30 januari 1959.

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

GUSTAF ADOLF

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås, att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna konventionen om upprättande av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (Inter-governmental Maritime Consultative Organisation, IMCO). Organisationen utgör Förenta Nationernas fackorgan på sjöfartens område.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 januari 1959.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med ministern för utrikes ärendena och chefen för finansdepartementet anmäler chefen för handelsdepartementet fråga om Sveriges medlemskap i Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen och anför följande.

Under andra världskriget upprättade västmakterna gemensamma organ för att samordna utnyttjandet av handelstonnage. Liknande organ fanns också under de första åren efter kriget. Även Sverige medverkade i viss utsträckning i dessa organ. Ett av ifrågavarande organ var Internationella sjöfartsrådet (United Maritime Consultative Council, UMCC). Detta ägde bestånd under tiden den 1 mars—31 oktober 1946 och hade såsom huvuduppgift att genom utbyte av upplysningar åstadkomma viss samordning av medlemsregeringarnas sjöfartspolitik.

Kort tid efter krigsslutet i Europa uppstod diskussion på det internationella planet om det fortsatta behovet av ett internationellt organ på sjöfartens område. Därvid utgick man på de flesta tongivande håll från att ett organ för samordning på regeringsnivå av utnyttjandet av handelstonnaget icke längre skulle vara erforderligt. Diskussionen gällde närmast, huruvida det skulle vara av värde att upprätta ett organ för allmänt dryftande av sjöfartens problem, särskilt spörsmål av teknisk natur. Meningarna härom var delade; från några håll hävdades sålunda, att ett dylikt organ icke behövdes.

I juni 1946 anmodade emellertid Förenta Nationernas generalsekreterare Internationella sjöfartsrådet att pröva frågan. Denna behandlades av sjöfartsrådet vid dess sista möte i oktober 1946, varefter rådet till generalsekreteraren överlämnade ett utkast till konvention om upprättande av en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation. Denna skulle anslutas till Förenta Nationerna såsom dess fackorgan för sjöfarten. Organisationen skulle ha till uppgift att *dels* behandla tekniska frågor inom den internationella sjöfarten, såsom ärenden rörande sjöfartssäkerhet och navigering, *dels* verka för undanröjande av statlig sjöfartsdiskriminering, *dels* dryfta sjöfartsfrågor, som kunde komma att hänskjutas till organisationen av Förenta Nationerna, *dels ock* underlätta utbyte av upplysningar mellan medlemsna-

tionerna i spörsmål av nu nämnda slag. Förutom en församling, omfattande företrädare för alla medlemmar, skulle organisationen ha ett råd med sexton medlemmar och en kommitté för sjöfartssäkerhetsfrågor ävensom ett sekretariat.

På anmodan av Förenta Nationernas ekonomiska och sociala råd, till vilket generalsekreteraren hänskjutit frågans vidare behandling, inbjöd denne intresserade regeringar att delta i en sjöfartskonferens i Genève. Konferensen skulle med konventionsutkastet såsom underlag behandla frågan om upprättande av en sjöfartsorganisation. Därvid borde enligt ekonomiska och sociala rådets mening övervägas, huruvida icke den föreslagna organisationen skulle kunna tilläggas uppgift att befatta sig jämväl med ärenden avseende s. k. obilliga konkurrensbegränsande åtgärder, vidtagna av sammanslutningar av rederier.

Vid antagandet den 6 augusti 1947 av inbjudan till sjöfartskonferensen förklarades från svensk sida, att organisationen icke borde erhålla befogenhet att vidtaga åtgärder på det kommersiella planet. Vidare borde redan befintliga organisationer på sjöfartsområdet få fortsätta sin verksamhet. Den nya organisationen borde därför icke syssla med sådana uppgifter, som redan voro föremål för organiserat internationellt samarbete.

I sjöfartskonferensen, som ägde rum under tiden den 19 februari—den 6 mars 1948, deltog trettiotvå stater, däribland Sverige och övriga nordiska länder. Därutöver företrädde fyra stater — liksom vissa internationella organisationer — genom observatörer. Sverige representerades av en delegation, som omfattade företrädare från statens sida samt för redarna och de ombordanställda.

Konferensens viktigaste spörsmål blev att fastställa den föreslagna organisationens kompetens. Vissa sjöfartsnationer önskade från början giva organisationen en vidsträckt kompetens att vidtaga åtgärder för motverkande av statlig sjöfatsdiskriminering. Invändningar däremot gjordes av de stater, bl. a. Amerikas förenta stater, som strävar att medelst olika former av statligt stöd främja sjöfart med fartyg under egen flagg. Vad de nordiska länderna beträffar eftersträvade dessa vid konferensen att få organisationens verksamhetsområde begränsat till att avse endast tekniska spörsmål, medan däremot prövningen av frågor av ekonomisk art icke ansågs böra tillkomma organisationen.

Vad åter angår förslagen att organisationen skulle tilläggas kompetens att dryfta sjöfatsfrågor, som kunde komma att hänskjutas till organisationen av Förenta Nationerna, samt ärenden avseende s. k. obilliga konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida, förklarade de nordiska delegationerna i konsekvens med sin nyssnämnda målsättning, att deras regeringar icke ville godtaga dessa förslag, vilka innebure, att organisationen skulle givas befogenhet att behandla — förutom tekniska spörsmål — även såväl ekonomiska som kommersiella frågor. Från andra håll gjordes gällande, att organisationen borde få en vidsträckt kompetens i sistnämnda hänseenden.

Det bör redan i detta sammanhang framhållas, att — såsom kommer att framgå av redogörelsen av artiklarna 1 och 4 av den vid konferensen antagna konventionen — förhandlingarna delvis utmynnade i kompromisser i vad gäller organisationens kompetens i ekonomiska och kommersiella frågor. Sålunda skulle visserligen organisationen erhålla befogenhet att främja undanröjande av statlig sjöfartsdiskriminering, men statligt stöd åt utvecklingen av den egna sjöfarten skulle därvid i och för sig icke anses utgöra diskriminering, förutsatt att dylikt stöd icke grundades på åtgärder, ägnade att inskränka friheten för övriga länders sjöfart att deltaga i den internationella handeln. Vidare skulle organisationen äga att befatta sig med dels frågor, som Förenta Nationerna hänsköte till densamma, dels ock frågor om obilliga konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida, beträffande sistnämnda frågor dock endast om dessa icke kunnat lösas vare sig inom den internationella sjöfartens egna organ eller genom direkta förhandlingar mellan berörda länder. Därjämte torde här få erinras om att organisationen dock i alla frågor avsågs erhålla endast rådgivande karaktär.

Resultatet av arbetet vid konferensen redovisades i en den 6 mars 1948 dagtecknad slutakt jämte fyra bilagor. Det vid konferensen framkomna, likaledes nämnda dag dagtecknade förslaget till konvention om upprättande av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen med två till konventionen hörande bilagor godkändes av tjugo av de trettiofyra i konferensen deltagande delegationerna. De skandinaviska delegationerna avstod från att rösta. En av slutaktens bilagor innefattar en resolution om upprättande av en förberedande kommitté med uppgift att — intill dess organisationen träder i verksamhet — handlägga ärenden, som har samband med organisationens tillkomst. Kommittén skall bestå av representanter för följande tolv länder, nämligen Amerikas förenta stater, Argentina, Australien, Belgien, Canada, Frankrike, Grekland, Indien, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Sverige.

Texten till själva slutakten och till konventionen jämte den senares två bilagor torde i engelsk originalversion samt i svensk översättning få fogas såsom bilagor (*Bilaga A och B*) till statsrådsprotokollet i detta ärende. Jag ber att i det följande först få redogöra för det huvudsakliga innehållet i konventionens bestämmelser.

Konventionen om upprättande av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen

I konventionens del I anges organisationens syften. Såsom framgår av *artikel 1* är dessa:

att utgöra ett organ för mellanstatligt samarbete i fråga om statlig handläggning av alla slags tekniska spörsmål avseende internationell handelsjöfart samt att främja införande av högsta möjliga standard i fråga om sjöfartssäkerhet och navigering (mom. a),

att verka för upphävande av statlig diskriminering och onödiga statliga restriktioner på den internationella handelssjöfartens område i syfte att därigenom främja tillgång utan diskriminering på tonnage för världshandeln, varvid stöd, som en regering lämnar sitt lands sjöfart för dess utveckling och av beredskapshänsyn, icke i och för sig skall anses utgöra diskriminering, förutsatt att dylikt stöd icke innebär inskränkning i friheten för övriga länders fartyg att deltaga i den internationella handeln (*mom. b*),

att under förutsättningar, som anges i konventionens artikel 4, dryfta ärenden rörande obilliga konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida (*mom. c*),

att diskutera varje sjöfartsfråga, som må hänskjutas till organisationen av något Förenta Nationernas under- eller fackorgan (*mom. d*), samt

att ombesörja utbyte av upplysningar mellan regeringarna i frågor, som behandlas av organisationen (*mom. e*).

I konventionens del II beskrives organisationens uppgifter. I artikel 2 fastslås sålunda, att organisationens verksamhet skall ha rådgivande karaktär. Enligt artikel 3 skall organisationen framlägga rekommendationer i ärenden inom ramen för dess i artikel 1 angivna syften, i den mån dylika ärenden hänskjutes till organisationen av medlem, av något Förenta Nationernas under- eller fackorgan eller av annan mellanstatlig organisation. Den skall vidare ombesörja utarbetande av utkast till konventioner, avtal eller andra lämpliga akter, rekommendera dessa utkast till antagande samt, när så anses nödvändigt, sammankalla konferenser. I artikel 4 finnes bl. a. de förut antydda särbestämmelserna om organisationens behandling av obilliga konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida. Där stadgas till en början, att alla frågor, som av organisationen anses kunna lösas inom den internationella sjöfartens egna organ, skall hänskjutas till dessa. Vidare föreskrives, att — därest organisationen finner, att ett ärende avseende konkurrensbegränsande åtgärder icke kan avgöras på nu nämnt sätt — ärendet skall upptagas till behandling på framtällning av medlem, förutsatt att ärendet först varit föremål för direkta förhandlingar mellan berörda medlemmar.

I konventionens del III, som omfattar artiklarna 5—11, behandlas frågan om medlemskap i organisationen. Medlemskap är öppet för stater, som är medlemmar av Förenta Nationerna, samt för stater, som utan att vara medlemmar i Förenta Nationerna deltagit i 1948 års sjöfartskonferens i Genève. Övriga stater kan bli medlemmar, dock på villkor, att två tredjedelar av organisationens medlemmar samtycker därtill. Område, för vars internationella förbindelser en medlem ansvarar och för vilket konventionen givits giltighet, kan bli associerad medlem. Motsvarande gäller i fråga om område, som förvaltas av Förenta Nationerna. En associerad medlem skiljer sig från en annan medlem därigenom, att den förstnämnde saknar rösträtt och valbarhet till organisationens råd och sjöfartssäkerhetskommitté. Förenta Nationernas generalförsamling kan avstänga stat eller område från medlemskap i organisationen.

Del IV — *artikel 12* — innehåller föreskrifter om organisationens o r g a n. I artikeln stadgas, att organisationen skall ha en församling, ett råd, en sjöfartssäkerhetskommitté och sådana underorgan, som må befinnas påkallade. Dessutom skall finnas ett sekretariat.

I del V, som utgöres av *artiklarna 13—16*, återfinnes bestämmelser om f ö r s a m l i n g e n. Denna består av alla organisationens medlemmar och skall hålla ordinarie möte en gång vartannat år; extra möte skall hållas sextio dagar efter det att antingen en tredjedel av medlemmarna eller rådet uttryckt önskemål därom. Möte är beslutsmässigt, då en majoritet av medlemmarna är närvarande. Församlingen skall bl. a. välja medlemmar i rådet och sjöfartssäkerhetskommittén, upprätta sådana underorgan, som befinnes påkallade, träffa avgörande i ärenden, som hänskjutes till församlingen av rådet, fastställa budget och avgöra finansieringsfrågor, yttra sig över organisationens räkenskaper samt taga ställning till förslag till de rekommendationer, som organisationen skall framlägga. I sistnämnda hänseende är det dock rådets sak — i förekommande fall sjöfartssäkerhetskommitténs via rådet — att formulera förslag till rekommendationer jämte eventuella avtalsutkast och liknande handlingar. Godtager församlingen icke dessa textförslag, skall de sändas tillbaka till rådet med församlingens kommentarer. Församlingen kan på rådet överlåta varje ärende inom ramen för organisationens verksamhet utom befogenheten att besluta om rekommendationer om antagande av bestämmelser rörande sjöfartssäkerhet.

Om r å d e t stadgas i del VI. Enligt *artikel 17* skall rådet ha sexton medlemmar, varav sex skall vara regeringar i de länder, som har det största intresset av att ställa sjötransporttjänster till förfogande, och sex skall vara regeringar i de andra länder, som har det största intresset i internationell sjöburen handel. Av de övriga fyra medlemmarna skall församlingen välja två bland regeringarna i länder, som har ett avsevärt intresse av att ställa sjötransporttjänster till förfogande, och två bland regeringarna i länder, som har ett avsevärt intresse i internationell sjöburen handel. — Artikeln hänvisar till en av de förut angivna båda bilagorna till konventionen, nämligen *Bilaga I*. I denna, till vilken torde få hänvisas, anges, hur det första rådet skall sammansättas. Här må endast nämnas, att enligt nämnda bilaga det första rådet skall bestå av Grekland, Nederländerna, Norge, Sverige, Storbritannien och Amerikas förenta stater samt av Argentina, Australien, Belgien, Canada, Frankrike och Indien ävensom av ytterligare fyra stater.

I syfte att klarlägga, vilken sammansättning rådet skall ha under en nästkommande ämbetsperiod, skall enligt *artikel 18* rådet självt fastställa, vilka länder som har det största intresset respektive ett avsevärt intresse av att tillhandahålla sjötransporttjänster. Dessa avgöranden skall träffas genom majoritetsbeslut, inbegripet majoritet av nyssnämnda båda kategorier. I motsvarande ordning skall rådet fastställa, vilka länder som har det största intresset i internationell sjöburen handel. Att märka är emellertid, att rådet icke har att befatta sig med nomineringar för den fjärde kategorien, nämligen de två länderna med ett avsevärt intresse i internationell

sjöburen handel. Enligt *artikel 19* skall rådets ämbetsperiod vara från slutet av ett ordinarie församlingsmöte till slutet av det nästa. Rådsmedlem skall kunna väljas om. Rådsmöte är enligt *artikel 20* beslutmässigt, då tolv medlemmar är närvarande. Möte skall hållas på lämplig plats och så ofta, som rådets ordförande eller minst fyra rådsmedlemmar finner nödvändigt. I *artikel 21* bestämmes, att medlem av organisationen, som icke ingår i rådet, skall inbjudas till möten om frågor av särskilt intresse för denna medlem, som därvid icke skall äga rösträtt i rådet. Rådet skall enligt *artikel 22* vidarebefordra sjöfartssäkerhetskommitténs rekommendationer till församlingen eller, då denna icke sammanträder, till medlemmarna direkt. Ärenden inom sjöfartssäkerhetskommitténs verksamhetsområde får icke behandlas av rådet, förrän kommittén yttrat sig däröver. Enligt *artikel 23* skall rådet med församlingens godkännande utse generalsekreterare och ombesörja anställning av övrig erforderlig personal. Rådet skall enligt *artiklarna 24 och 25* vid varje ordinarie församlingsmöte framlägga verksamhetsberättelse och budgetförslag. Enligt *artikel 26* äger rådet sluta avtal för organisationen med andra organisationer. Dylika avtal skall underställas församlingen för godkännande. I övrigt skall enligt *artikel 27* rådet mellan församlingsmötena fullgöra alla organisationens uppgifter, utom befogenheten att taga ställning till förslag till de rekommendationer till organisationens medlemmar, som avser antagande av bestämmelser rörande sjöfartssäkerhet.

Regler om sjöfartssäkerhetskommittén är intagna i del VII. Kommittén skall enligt *artikel 28* ha fjorton medlemmar, vilka skall vara regeringar med betydande intressen i sjöfartssäkerhet. Minst åtta skall företräda de största sjöfartsländerna. Återstoden skall representera andra länder med motsvarande intressen, exempelvis länder, varifrån sjöfarten erhåller arbetskraft till fartygen. Vid val till kommittén skall hänsyn också tagas till önskvärdheten av lämplig fördelning av medlemsplatserna mellan de viktigaste geografiska områdena. Ämbetsperioden är fyra år. Medlem kan omväljas. Sjöfartssäkerhetskommittén skall enligt *artikel 29* behandla olika i artikeln närmare angivna frågor avseende sjöfartssäkerhet. Kommittén skall i dylika frågor upprätthålla nära förbindelser med andra mellanstatliga organ på transport- och kommunikationsväsendets område. Kommittén skall enligt *artikel 31* hålla ett möte årligen och i övrigt då minst fem av dess medlemmar begär det. För beslutmässighet fordras, att en majoritet av dess medlemmar är närvarande. I behandling av fråga av särskilt intresse för någon medlem av organisationen, som icke ingår i kommittén, skall enligt *artikel 32* denna medlem inbjudas att delta utan rösträtt.

I del VIII — *artiklarna 33—38* — upptages bestämmelser om sekretariatet. Detta skall innefatta en generalsekreterare, en sekreterare för sjöfartssäkerhetskommittén och i erforderlig omfattning ytterligare personal, att utväljas av generalsekreteraren. Sekretariatets förpliktelser och arbetssätt motsvarar i övrigt vad som brukar gälla för mellanstatliga organisationer.

I del IX behandlas frågor om organisationens finanser. För närmare kännedom om bestämmelserna härutinnan hänvisas till *artiklarna 39—42*.

Del X — *artikel 43* — innehåller regler om röstning i församlingen, rådet och sjöfartssäkerhetskommittén. Varje medlem skall ha en röst. I allmänhet skall, såvida icke för särskilda fall annat överenskommits genom internationellt avtal, beslut fattas av majoriteten av närvarande och röstande medlemmar. Medlem, som nedlägger sin röst, skall anses såsom icke röstande. I de fall, då två tredjedels majoritet erfordras, skall under samma förutsättning denna majoritet beräknas på närvarande medlemmar.

Enligt del XI — *artikel 44* — skall organisationens säte upprättas i London, såvida församlingen icke med två tredjedels majoritet träffar annat beslut. Rådet äger dock besluta om församlingsmöte på annan plats.

De båda följande delarna — del XII och XIII — innehåller föreskrifter om förbindelserna med Förenta Nationerna och andra organisationer respektive om juridisk status, privilegier och immunitet för organisationen. För närmare kännedom om bestämmelserna om ifrågavarande förbindelser hänvisas till *artiklarna 45—49*. — Enligt *artikel 50* skall frågor om status m. m. regleras i samordning med Förenta Nationernas allmänna konvention om privilegier och immuniteter för fackorganen. I *artikel 51* hänvisas till den andra av konventionens bilagor, *Bilaga II*. Denna, till vilken torde få hänvisas, upptager provisoriska bestämmelser om organisationens juridiska status m. m.

I del XIV behandlas frågan om ändringar av konventionen. Ändringsförslag skall enligt *artikel 52* underställas medlemmarna minst sex månader före det församlingsmöte, vid vilket förslagen skall behandlas. För antagande av ändringsförslag fordras, att detsamma godtagits av församlingen med två tredjedels majoritet, däri inbegripen en majoritet av rådets medlemmar, samt att det uppnår godkännande av två tredjedelar av organisationens medlemmar, de associerade medlemmarna icke inräknade. Ändringen träder i kraft tolv månader efter det att sistnämnda villkor uppfyllts. Medlem kan före ikraftträdandet avgiva en förklaring att ändringen icke godkännes, varvid densamma icke blir giltig gentemot ifrågavarande medlem. Dock kan församlingen vid tidpunkten för ändringsförslagens godtagande besluta med två tredjedels majoritet, att medlem, som avgivit dylik förklaring och icke godkänner ändringen inom tolv månader efter dess ikraftträdande, vid utgången av denna tid skall vara utesluten ur organisationen. I *artiklarna 53—54* finns föreskrifter om deposition av ändring och förklaring.

Av de nästa två delarna av konventionen innehåller del XV — *artikel 57* — bestämmelser om konventionens tolkning och i del XVI upptages diverse stadganden, nämligen om undertecknande och godkännande (*artikel 57*), om icke självstyrande områden (*artikel 58*) och om utträde (*artikel 59*). Enligt sistnämnda artikel kan medlem, sedan konventionen varit i kraft i tolv månader, utträda ur organisationen genom att med tolv månaders varsel avgiva skriftlig förklaring därom.

I del XVII, omfattande konventionens fyra sista artiklar — *artiklarna 60—63* — upptages stadganden om konventionens i kraftträdande. Här må endast nämnas, att enligt *artikel 60* konventionen skall träda i kraft, så snart den ratificerats av tjugoen stater, varav minst sju skall ha handelsflottor uppgående till minst en miljon bruttoregister-ton vardera.

Dröjsmålet med konventionens ikraftträdande och orsakerna härtill

Ikraftträdandet enligt konventionens artikel 60 skedde först den 17 mars 1958, således nästan jämnt tio år efter konventionens tillkomst.

För närvarande räknar organisationen bland sina medlemmar fjorton stater, som har handelsflottor med en bruttodräktighet av minst en miljon register-ton, nämligen Argentina, Canada, Frankrike, Förenta staterna, Grekland, Italien, Japan, Liberia, Nederländerna, Norge, Panama, Sovjetunionen, Storbritannien och Förbundsrepubliken Tyskland. Övriga medlemmar är sexton till antalet, nämligen Australien, Belgien, Burma, Dominikanska republiken, Ecuador, Förenade arabrepubliken, Haiti, Honduras, Indien, Iran, Irland, Israel, Mexico, Pakistan, Schweiz och Turkiet, vad Indien beträffar dock med visst, ännu icke godkänt förbehåll. Dessutom har ratifikation företagits av den kinesiska regimen på Formosa. Norge ratificerade så sent som den 29 december 1958. Utanför organisationen står alltjämt — förutom Sverige — bl. a. Danmark och Finland samt de östeuropeiska länderna utom Sovjetunionen.

I anledning av konventionens ikraftträdande har organisationen nyligen börjat sin verksamhet. Orsakerna till det långa dröjsmålet är av följande slag.

Vad först beträffar de utpräglade sjöfartsländer, som hållit sig utanför organisationen — d. v. s. främst de nordiska länderna, av vilka dock Norge såsom nämnts för kort tid sedan biträtt konventionen — har dessa ansett, att samarbetet i stort sett skötts tillfredsställande inom den internationella sjöfartens egna organ och — i vad avser förefintliga mellanstatliga överenskommelser på olika sjöfartstekniska och nautiska områden — av den regering, nämligen i första hand den brittiska, som hittills betrotts med administrationen av dylika överenskommelser. Vidare har befarats, att en mellanstatlig organisation, vars medlemmar till betydande del väntades komma att vara länder med önskan att snabbt bygga upp egna handelsflottor, skulle med den utformning konventionen erhållit kunna utnyttjas för försök till tonnagekvoteringar och andra statliga ingripanden av ekonomisk eller kommersiell natur med avseende på den internationella sjöfarten.

Också många av de stater, som icke traditionellt brukar betecknas såsom sjöfartsländer — även om de i ett par fall har icke obetydliga handelsflottor — har funnit konventionen i dess nuvarande skick otillfredsställande. Exempel på dylika länder är latinamerikanska stater och Indien samt i viss mån de östeuropeiska staterna. Det kan antagas, att sådana länder som här avses ofta tvekar att binda sig med hänsyn till att organisationen äger be-

fogenhet i fråga om statlig sjöfartsdiskriminering. Å andra sidan har ifrågavarande bestämmelser befunnits tillfredsställande för flera länder inom denna kategori, eftersom konventionen ratificerats av vissa stater, som gjort sig kända för sjöfartsdiskriminering och knappast för närvarande torde ämna avstå därifrån.

Den starkaste invändningen från sådana stater, som icke är sjöfartsländer, synes i övrigt rikta sig mot det inflytande, som konventionen tillförsäkrar sjöfartsländerna i organisationen. Såsom framgår av redogörelsen för artikel 17 i konventionen skall ju nämligen rådet till hälften bestå av länder med viktiga intressen att tillhandahålla tonnage. Stora utsikter torde vidare finnas för att även flera av de rådsmedlemmar, som utsetts med hänsyn till sina intressen i sjöburen handel, har betydande handelsflottor och redan av detta skäl ser sina intressen i stor utsträckning sammanfalla med de utpräglade sjöfartsländernas.

De länder, vilkas regeringar uppträtt såsom de främsta tillskyndarna av organisationens upprättande — detta gäller närmast Förenta staternas och Storbritanniens regeringar — har sålunda fått konstatera, att allvarliga betänkligheter uttalats mot konventionen såväl från utpräglade sjöfartsländer som från länder, vilkas uppfattning i ekonomiska och kommersiella sjöfartsfrågor allmänt sett är en helt annan än förstnämnda länders. Båda dessa grupper av länder förhöll sig under de första åren efter konventionens tillkomst i stort sett helt avvaktande till densamma.

Tidigare åtgärder på svensk sida i fråga om konventionen

Beträffande frågan om Sveriges medlemskap i organisationen har, efter remisser, yttranden inkommit i två omgångar, nämligen *dels* år 1951, *dels* ock efter konventionens ikraftträdande den 17 mars 1958. Under mellantiden vidtogs såväl i Sverige som på det internationella planet åtgärder, som avsåg konventionen. För såväl yttrandena som ifrågavarande åtgärder kommer i det följande redogörelse att lämnas i tidsföljd.

Yttrandena år 1951

Yttrande avgavs den 25 maj 1951 av kommerskollegium, som i sin tur berett Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet tillfälle att yttra sig i ärendet. Redareföreningen inkom med två yttranden, medan övriga organisationer icke lät sig avhöra.

I yttrandena från *Sveriges redareförening* anföres bl. a., att föreningen avråder från att Sverige ansluter sig till organisationen, som föreningen anser vara obehövlig. Det framhålles, att det är helt olämpligt, att organisationen — såsom konventionen gör möjligt — handlägger rent kommersiella frågor. Föreningen framhåller, att en anslutning till organisationen, som icke synes få världsomfattande karaktär, skulle medföra ej oväsentliga

kostnader och dessutom svårigheter för både staten och sjöfartsnäringen att avvara det antal sakkunniga personer, som erfordras för de omfattande och långvariga överläggningar, som måste komma att försiggå inom organisationen.

Kommerskollegium förklarar sig icke kunna tillstyrka att Sverige ansluter sig till konventionen, eftersom dess tillämpningsområde blivit större än som ur svensk synpunkt kan anses tillrådligt. Under erinran om att kommersiella frågor, d. v. s. sådana som sedvanemässigt handhas av rederinäringens utövare, kan komma att behandlas av den tilltänkta organisationen, understryker kollegium särskilt, att organisationen trots sin karaktär av blott rådgivande institution kan befaras komma att tjäna såsom instrument för sjöfartspolitiska förfoganden (frakttregleringar o. d.), som kan lända mindre men i och för sig betydande sjöfartsnationer — sådana som de skandinaviska — till skada. Kollegium framhåller, att därest organisationen likväl kommer till stånd, även Sverige bör biträda konventionen, enär organisationens befogenheter är så vittgående att det är av vikt att Sverige då får tillfälle att inom organisationens ram bevaka sina intressen i samarbete med övriga nordiska länder.

Vissa framställningar under åren 1952—1954 rörande konventionen

I skrivelse den 13 december 1952 återkommer *Sveriges redareförening* till frågan om godkännande av konventionen. Därvid erinras om att föreningen vid upprepade tillfällen uttalat farhågor för att organisationen skulle kunna befatta sig med kommersiella frågor. Under framhållande av att från utländskt håll gjorts vissa uttalanden under hand av innehåll, att organisationen sannolikt icke kommer att befatta sig med dylika frågor, betonar föreningen, att det i sådant fall icke skulle vara nödvändigt att giva organisationen befogenheter, vilka den kan väntas icke komma att begagna. Föreningen upplyser, att man dock icke vill motsätta sig att det upprättas ett internationellt forum för behandling av rent tekniska sjöfartsfrågor och att det i sådant syfte inrättas ett mindre sekretariat i London. Föreningen uttalar, att konventionen i föreliggande skick icke bör ratificeras av Sverige, men att förslag bör framställas att sådant sekretariat upprättas eller — därest förslaget härutinnan icke skulle vinna anslutning — att konventionen ändras så, att organisationens uppgifter inskränkes till att omfatta tekniska spörsmål.

I skrivelse den 17 januari 1953 framhåller *Svenska sjöfolksförbundet* bl. a., att den brist på en mellanstatlig sjöfartsorganisation, som vid olika tillfällen beklagats av Internationella transportarbetarefederationen och andra internationella organisationer, innebär att möjlighet saknas till samlade aktioner avseende sjöräddningsväsendet, radiosändningar och väderleksrapportering o. s. v. Förbundet anholder, att Sverige ratificerar konventionen.

Redareföreningen behandlar ånyo frågan i skrivelse den 24 juni 1954. Föreningen framhåller, att behovet av en mellanstatlig sjöfartsorganisation

visserligen över huvud är tvivelaktigt men att man — därest en dylik organisation anses böra skapas — varken från de nordiska ländernas sida eller inom sjöfartskretsar i andra länder har något att erinra mot en internationell organisation, som har att befatta sig endast med tekniska och nautiska spörsmål. Från föreningens sida gör man gällande, att det för de nordiska staternas del icke torde innebära några nämnvärda olägenheter att stå utanför organisationen vid ett ikraftträdande av konventionen. Föreningen anhaller, att åtgärder måtte vidtagas i syfte att de nordiska länderna gemensamt skulle deklarera att de icke har för avsikt att ratificera konventionen i dess föreliggande form även om den skulle träda i kraft, ävensom att i samband med en dylik deklaration förslag måtte framläggas om en sådan ändring av konventionen att dess område inskränktes till att avse enbart sådana spörsmål som nyss nämnts.

I anledning av Redareföreningens skrivelse anför *kommerskollegium* den 8 juli 1954, att det måhända skulle finnas utsikt att vinna gehör för förslag att begränsa konventionens tillämpningsområde, därest ett förslag här-om framställdes av de nordiska länderna gemensamt, och förordar därför en undersökning av förutsättningarna för en dylik aktion.

Olika försök att begränsa organisationens verksamhetsområde

Sedan det framemot mitten av 1950-talet visat sig, att så många stater ratificerat konventionen att organisationen måhända omsider skulle komma till stånd, beslöt man på svensk, dansk och norsk sida att pröva möjligheterna av att få till stånd en ändring i konventionen. Ändringen skulle innebära, att de kontroversiella element, som statlig sjöfartsdiskriminering och privata konkurrensbegränsande åtgärder utgör, skulle undanröjas. Dessa överväganden ledde till ett förslag om en ändring av konventionen därhän, att organisationen i princip icke skulle få andra uppgifter än tekniska och nautiska. Ändringsförslaget, som överlämnades till Förenta Nationernas generalsekreterare hösten 1954, avsågs av förslagsställarna skola behandlas av en för ändamålet särskilt sammankallad sjöfartskonferens.

Det skandinaviska förslaget prövades i början av år 1955 av Förenta Nationernas ekonomiska och sociala råd samt av vederbörande underorgan till detta, men förkastades där med stor majoritet. Ärendet togs från norsk sida på nytt upp i Förenta Nationernas generalförsamling samma år, även där i stort sett utan framgång.

Från svensk sida har man med visst norskt och danskt stöd senare vid ett par tillfällen på diplomatisk väg bragt frågan på tal med ett stort antal länder. Därvid har understrukits, att det bästa sättet att utan ytterligare dröjsmål få till stånd en på många håll önskad organisation med tillräckligt stor anslutning för att kunna bedriva ett effektivt samarbete i tekniska sjöfartsfrågor vore att begränsa organisationens uppgifter till just dylika frågor, låt vara i vidsträckt bemärkelse.

Ehuru vederbörande myndigheter i åtskilliga länder uttalade viss förståelse för de skandinaviska synpunkterna, såväl i samband med förslagen i Förenta Nationerna som då saken på diplomatisk väg upptagits från svensk sida, visade man sig knappast på något håll beredd att medverka till en ändring i konventionen, innan densamma trätt i kraft. Från de länders sida, som redan ratificerat konventionen, hänvisade man i regel därvid till företagen ratifikation och förklarade, att öppet stöd åt den skandinaviska ståndpunkten skulle innebära ett otänkbart frånfallande av denna åtgärd. De skandinaviska staterna uppmanades i stället att själva ratificera konventionen och verka för en ändring, sedan organisationen väl kommit till stånd.

Att ifrågakvarande strävanden från nordiskt håll samt motsvarande ansträngningar från redareorganisationer i olika länder omsider burit frukt visade sig emellertid vid det sammanträde med organisationens förberedande kommitté, som i anledning av konventionens ikraftträdande hölls i New York i juni 1958. Sammanträdet hade till ändamål att bl. a. bestämma datum för det första församlingsmötet samt uppgöra förslag till program och budget för organisationen under de första två åren av dess verksamhet. I detta sammanträde deltog svenska, norska, grekiska och indiska representanter, oaktat icke något av deras länder då ännu anslutit sig till organisationen. Vidare företrädde Italien och Japan, som anslutit sig till organisationen men icke ingick i förberedande kommittén, genom observatörer.

Från skandinavisk, grekisk och indisk sida framfördes samstämmigt önskemålet om en begränsning av organisationens uppgifter till att avse i vidsträckt mening tekniska spörsmål. Den svenska delegationen efterlyste i anslutning härtill förslag till en dylik begränsning i praktiken, för den händelse övriga länder icke bedömde det lämpligt att redan vid församlingens första möte lägga fram förslag om en konventionsändring.

Så gott som alla de vid kommittésammanträdet närvarande delegationerna förklarade sig dela de skandinaviska, grekiska och indiska synpunkterna. Kommittén beslöt enhälligt att förelägga församlingen ett programförslag för de första två verksamhetsåren, omfattande endast tre kategorier av ärenden, alla av teknisk natur, nämligen sjöfartssäkerhets-, oljeskade- och skeppsmättningsfrågor. Dessutom konstaterades emellertid, att organisationen i sin egenskap av Förenta Nationernas fackorgan icke skulle kunna undandraga sig att upptaga sjöfartsspörsmål, som kunde komma att hänskjutas till densamma av moderorganet. Förenta staternas delegation uttalade därvid den åsikten, att även sistnämnda spörsmål borde vara av teknisk natur.

Förslaget till budget och personalstat för de första två åren utformades med hänsyn till det sålunda begränsade programmet. Personalen skulle inklusive generalsekreteraren omfatta sex tjänstemän jämte erforderlig biträdespersonal. I detta sammanhang förklarades från brittiskt håll, att Storbritannien avsåg att fram till den konferens om översyn av gällande sjöfartssäkerhetskonvention, som torde komma att äga rum år 1960, med den

nya organisationens samtycke fortsätta att i praktiken administrera de mellanstatliga överenskommelser på sjöfartsområdet, för vilka Storbritannien hittills tjänstgjort såsom depositionsland.

I samband med kommittésammanträdet ställde ett par representanter i utsikt, att deras länder skulle stödja eventuella nordiska försök vid ett senare och mera lägligt tillfälle att få till stånd en ändring i konventionen.

Yttrandena år 1958 m. m.

Frågan om ett godkännande av konventionen i det nya läge, som uppstått efter konventionens ikraftträdande och efter den förberedande kommitténs sammanträde, underställdes sjöfartsstyrelsen, statskontoret, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sjöassuradörernas förening, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet för yttrande genom en inom handelsdepartementet upprättad, den 29 juli 1958 dagtecknad promemoria. Av promemorian framgick, att man vid diskussionerna om problemet, huruvida ett godkännande av konventionen bör ske, i huvudsak anslutit sig till endera av följande två ståndpunkter, nämligen att *antingen* bör Sverige icke godkänna konventionen, så länge den innehåller bestämmelser om att ekonomiska och kommersiella frågor skall kunna behandlas av organisationen, *eller* också bör Sverige godkänna konventionen i dess nuvarande utformning men såsom medlem av organisationen verka för att stadgandena om organisationens kompetens i ekonomiska och kommersiella spörsmål utgår ur konventionstexten.

Statskontoret, som endast uttalat sig om frågan om kostnaderna för ett medlemskap i organisationen, framhåller, att för ändamålet erforderliga medel torde böra äskas å riksstaten under särskilt härför avsett anslag under tionde huvudtiteln.

Icke i något av de övriga yttrandena har man uttryckt en negativ inställning till en organisation med uppgift att främja samarbete enbart i frågor av teknisk natur. Däremot intager man genomgående en avvisande hållning beträffande de stadganden i konventionen, varigenom spörsmål av ekonomisk och kommersiell karaktär lagts inom organisationens arbetsområde.

I anslutning till de synpunkter, som sålunda framförts, har i yttrandena intagits olika ståndpunkt till frågan om godkännandet av konventionen. Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening och Sjöassuradörernas förening ansluter sig därvid utan förbehåll till det första av de förut angivna båda alternativen, alltså att Sverige bör avvakta att godkänna konventionen, intill dess densamma ändrats att avse endast tekniska och nautiska spörsmål. Av övriga remissinstanser förklarar sig de ombordanställdas organisationer föredraga det andra alternativet, nämligen att Sverige godkänner konventionen sådan den nu föreligger men inom organisationen verkar för att en sådan ändring som nyss sagts kommer till stånd. Sjöfartssty-

relsen och Rederiföreningen för mindre fartyg är tveksamma men väljer — under vissa förutsättningar — även det senare alternativet.

Sveriges redareförening hänvisar *dels* till en vid sammanträde den 16 april 1958 av företrädare för redareorganisationer i ett stort antal länder inom ramen för internationella sjöfartskammaren antagen resolution, enligt vilken den nya organisationens uppgifter bör begränsas till frågor av teknisk och nautisk natur, *dels ock* till ett sammanträde den 5 september 1958 mellan representanter för de nordiska ländernas redareorganisationer, varvid man enhälligt beslutat bestämt avråda respektive regeringar från att godkänna konventionen, innan densamma ändrats så, att organisationens verksamhet begränsats på angivet sätt. Redareföreningen framhåller, att enligt dess uppfattning sådana nya förhållanden på senare tid ej inträtt, som motiverar en ändring i dess tidigare i olika sammanhang deklarerade inställning.

Stockholms rederiförening instämmer helt i vad som anförts av Redareföreningen.

Sjöassuradörernas förening förklarar sig kunna tillstyrka svensk medverkan i internationellt samarbete rörande sjöfartstekniska och nautiska frågor. Vad beträffar spörsmål av ekonomisk och kommersiell karaktär inskränker sig föreningen till att konstatera, att man från nordisk sida redan vid 1948 års Genève-konferens bestämt avvisat tanken att organisationens kompetens skulle omfatta dylika spörsmål. Föreningen erinrar om att denna nordiska ståndpunkt, som vidhållits under de mellanliggande årens diskussioner i ämnet, nu fått gehör i så måtto att även andra sjöfartsländer är beredda att i praktiken begränsa organisationens närmaste verksamhetsprogram till de tekniska och nautiska frågorna. Om denna ändrade hållning är allvarligt menad, anför föreningen, bör den logiska konsekvensen vara att konventionen ändras. Föreningen förklarar sig finna det sannolikt, att Sverige skulle ha större möjligheter att få en ändring av konventionen till stånd, om ändringen ställes såsom villkor för en anslutning än om krav härom framföres först efter det att en anslutning skett. Denna villkorliga position får enligt föreningens mening givetvis en större tyngd, om den stödes av samtliga nordiska länder.

Sjöfartsstyrelsen anför till en början.

De ekonomiska och kommersiella frågor, som enligt konventionen tillhör organisationens arbetsområde, har hittills i stort sett icke varit föremål för mellanstatliga förhandlingar av mera världsomfattande karaktär. Frågor av detta starkt intressebetonade slag lämpar sig över huvud icke för rådslag och ställningstagande i en organisation av den tilltänkta karaktären. Därtill kommer att med hänsyn till den numerära övervikt, som icke-sjöfartsländer och länder med små handelsflottor kan väntas få i organisationens församling, stor risk finns för att denna kommer att ge uttryck för starkt sjöfartsprotektionistiska tendenser och därigenom direkt skada den svenska sjöfartens intressen. För utvecklingen av sjöfartsnäringen i Sverige liksom i övriga nordiska länder är fri sjöfart en väsentlig förutsättning. Enligt styrelsens bedömning kommer det att finnas väsentligt större möjlig-

heter att i praktiken arbeta för detta önskemål vid sidan om än inom organisationen.

Styrelsen säger sig vara medveten om att — sedan organisationen nu kommit till stånd — ett avståndstagande från densamma kan medföra vissa nackdelar med hänsyn till dess uppgifter på det tekniska och nautiska planet. Styrelsen fortsätter.

Man torde kunna förutsätta, att huvuddelen av existerande internationella överenskommelser av teknisk och nautisk karaktär successivt kommer att anknytas till organisationen. Med nutidens snabba tekniska utveckling är det ofrånkomligt att överenskommelserna regelbundet överses och i den mån så erfordras ändras och utbygges. Förhandlingar i dessa frågor torde komma att föras i organisationens regi. Det har enligt styrelsens erfarenhet otvivelaktigt varit möjligt att — i synnerhet genom en fast nordisk sammanhållning — med hittillsvarande former för det internationella samarbetet på sjöfartens tekniska och nautiska områden få avsevärt gehör för de synpunkter, som i skilda avseenden framförts bl. a. från svensk sida. Skulle Sverige och Norden stå utanför den nya organisationen kommer detta att medföra en väsentlig begränsning av våra möjligheter att påverka utvecklingen. Sverige torde visserligen även om det icke är medlem i organisationen komma att beredas möjlighet att ansluta sig till de av organisationen administrerade konventionerna. Våra möjligheter att aktivt arbeta för genomförande av olika förslag torde däremot bortfalla. Nu nämnda nautiskt-tekniska aspekter får emellertid trots den betydelse de otvivelaktigt har, enligt styrelsens uppfattning icke vara avgörande i frågan om en svensk ratifikation av konventionen. Bestämmande härvidlag bör främst vara återverkningarna från ekonomisk och kommersiell synpunkt på de svenska sjöfartsintressena av en anslutning. Det är naturligt, att organisationen även utan svenskt deltagande kan fatta beslut, som ofördelaktigt påverkar de ekonomiska förutsättningarna för vår sjöfart. I vad mån så kan ske beror emellertid i hög grad av huruvida organisationen kommer att få den världsomspännande karaktär, som en dylik organisation måste ha för att kunna göra auktoritativa uttalanden avseende den internationella sjöfartens ekonomiska och kommersiella spörsmål. Därest samtliga nordiska länder stode utanför organisationen, komme detta, med hänsyn till de nordiska ländernas ställning i sjöfartshänseende, icke att sakna betydelse i nu nämnda sammanhang.

Såsom en slutsats framhåller sjöfartsstyrelsen, att — därest frågan bedömts uteslutande från nu gällande konvention — man på svensk sida bör sträva efter att tillsammans med övriga nordiska länder tills vidare stå utanför organisationen. Styrelsen framhåller emellertid, att ett betydande antal till organisationen anslutna sjöfartsnationer nu visat förståelse för de nordiska staternas ståndpunkt vad gäller organisationens faktiska verksamhetsområde. Detta torde påverka de överväganden beträffande anslutning till organisationen, som pågår i andra nordiska länder. Därest såsom en följd av dessa något av de nordiska länderna skulle ansluta sig till organisationen och därmed den nordiska fronten brytas, torde det enligt styrelsen knappast längre vara till fördel för den svenska sjöfartsnäringen att Sverige står utanför organisationen. Den svenska sjöfarten torde i så fall bäst gagnas av att Sverige genom medlemskap tillsammans med övriga nor-

diska stater påverkar verksamheten i enlighet med den nordiska uppfattningen om organisationens uppgifter.

Rederiföreningen för mindre fartyg framhåller, att det knappast torde råda någon tvekan om att ett mellanstatligt organ för behandling av rent tekniska och nautiska frågor skulle kunna vara av ett visst värde sett ur sjöfartens synpunkt. Vidare torde det med säkerhet kunna fastslås, att en sådan organisation med befogenheter att även behandla rent kommersiella spörsmål, vilket alltid måste anses utgöra respektive länders interna angelägenheter, skulle kunna lända små, men betydande sjöfartsnationer till stor skada. Med stöd av de diskussioner, som hittills förts angående en begränsning av organisationens verksamhetsområde, anser sig Rederiföreningen kunna draga den slutsatsen, att utsikterna till en revision av konventionen ter sig mycket ovissa men att man dock måste bedöma utsikten till en konventionsändring större med de nordiska länderna såsom medlemmar i organisationen än stående utanför. Enligt föreningens mening bör det beaktas om icke Sverige såsom medlem av Förenta Nationerna bör medverka vid lösandet av sjöfartsfrågor i en organisation inom Förenta Nationernas ram, enär den svenska sjöfartsnäringen under alla förhållanden kan få komma att draga konsekvenserna av de beslut, som fattas i organisationen, utan möjlighet för Sverige att — därest vårt land står utanför densamma — påverka dessa beslut. Föreningen föreslår, att man från svensk sida ratificerar konventionen, under förutsättning att även de övriga nordiska länderna gör så. Samtidigt föreslår föreningen, att man från svensk sida efter erhållet medlemskap med all kraft går in för att få till stånd en revision av konventionen att omfatta endast tekniska och nautiska frågor.

Svenska sjöfolksförbundet, som hänvisar till sin skrivelse den 17 januari 1953, framhåller, att enligt förbundets mening Sverige icke har anledning motsätta sig att de tekniska och nautiska frågorna samlas till ett internationellt permanent organ och att ett sådant obestridligen kan vara av värde. Förbundet anser, att — enär organisationen nu etablerats — Sverige endast såsom medlem av densamma bäst kan verka för en revision av konventionen och för andra för den svenska sjöfartsnäringen förmånliga initiativ. Förbundet framhåller, att sådana inom organisationen framlagda förslag, som bedömts kunna vara av sådan art att de kan skada den svenska sjöfartsnäringen, effektivt kan motarbetas från svensk sida endast under den förutsättningen att Sverige är medlem i organisationen.

Svenska stewardsföreningen förklarar sig vara av den bestämda uppfattningen, att en ratificering av konventionen bör ske. Men föreningen finner det också angeläget att framhålla, att från svensk sida i fortsättningen allt göres för att få en konventionsändring till stånd, så att organisationens framtida arbetsområde begränsas till enbart tekniska och nautiska frågor. En sådan inskränkning av verksamhetsområdet bör enligt föreningen givetvis medföra en därmed sammanhängande anpassning av sekretariatets storlek.

Sveriges fartygsbefälsförening anför bl. a., att frånvaron av ett Förenta Nationernas sjöfartsorgan anses utgöra en betänkelig lucka inom Förenta Nationernas organisation, vilket tvingar några av dess organ att syssla med frågor, för vilka de inte är helt kvalificerade, att organisationen kommer att träda i verksamhet, planlägga sitt arbete och börja handläggningen av en rad betydelsefulla sjöfartsangelägenheter samt att den förberedande kommitténs förslag att för de närmaste två åren begränsa organisationens arbete att omfatta enbart spörsmål av nautisk och teknisk karaktär utgör både en klar eftergift för den nordiska ståndpunkten och en anvisning om att man tydligen är inställd på en revision av konventionen för att uppnå den våldsomsöndande anslutning förutan vilken organisationen ej blir ett representativt organ inom Förenta Nationerna. Föreningens slutsats är, att Sverige nu bör ratificera konventionen och att vårt land därigenom bäst torde kunna verka för att kravet på en revision av konventionen vinner anhängare och snarast aktualiseras och genomföres. Lyckligast vore om ett eller flera av de nordiska länderna kunde enas om en sådan politik. Föreningen, som anser att en anslutning bör ske under det uttryckliga förbehållet att fortsatt svenskt medlemskap göres beroende av genomförande av en snabb revision, förklarar, att en starkt bidragande orsak till föreningens ställningstagande jämväl varit att föreningen med oro betraktat ett sådant läge att organisationen i sin regi skulle till överläggning uppta alla frågor, som sammanhänger med säkerheten till sjöss, och även andra betydelsefulla sjöfartsangelägenheter, som skulle beröra de sjöfarande, utan att man från svenskt håll skulle ges tillfälle att påverka handläggningen.

Svenska maskinbefälsförbundet säger sig vara införstått med att Sverige i största möjliga utsträckning bör medverka när det gäller samarbete i sjöfartsfrågor inom Förenta Nationernas ram. Men detta samarbete får enligt förbundet icke ske på bekostnad av den svenska sjöfartsnäringens berättigade intressen. Dock synes det förbundet som om vissa faror kan vara förenade med ett fullständigt avståndstagande från organisationens verksamhet, då vårt land i sådant fall skulle sakna möjligheter att påverka organisationens framtida utveckling liksom dess arbete under nu rådande känsliga situation. Enligt förbundets förmenande bör därför vårt lands anslutning till organisationen göras beroende av övriga nordiska länders ställningstaganden och framför allt till frågan om en begränsning av organisationens kompetensområde, så att detta organ enbart kommer att handlägga frågor av teknisk och nautisk karaktär samt sjöfartssäkerhetsfrågor.

I detta sammanhang torde få anmälas en från *Skandinaviska transportarbetarefederationen* inkommen, den 18 oktober 1958 dagtecknad skrivelse, vari meddelats att federationen den 17 samma månad enhälligt antagit en resolution med anhållan bl. a. att regeringarna i de nordiska länderna omedelbart måtte gå i författning om att ratificera konventionen för att genom sjöfartsorganisationen till behandling upptaga frågan om åtgärder i anled-

ning av tillväxten av handelstonnage, registrerat under s. k. bekvämlighetsflagg.

Sveriges redareförening har, med anledning av Transportarbetarefederationens nämnda resolution, i skrivelse den 6 november 1958 framhållit, att de nordiska länderna visserligen givetvis har ett starkt intresse av att registreringarna under bekvämlighetsflagg motverkas, men att frågan om dessa registreringar utgör ett typiskt exempel på problem av den art, som man från de nordiska ländernas sida icke vill att organisationen skall befatta sig med. Frågan bör därför, framhåller föreningen, behandlas i andra former än såsom en på organisationen ankommande angelägenhet. Föreningen säger sig vidhålla sin uppfattning, att Sverige icke bör ratificera konventionen, förrän en ändring skett i densamma. Transportarbetarefederationens resolution är enligt föreningen ägnad att ytterligare visa lämpligheten av en dylik attityd från vårt lands sida.

Organisationens första församlingsmöte

Med stöd av Kungl. Maj:ts beslut den 19 december 1958 utsågs den 30 samma månad tre observatörer med uppdrag att närvara vid det konstituerande mötet med organisationens församling, vilket sedermera ägde rum i London den 6—den 20 januari 1959. Dessa observatörer utsågs jämväl att vara ombud vid sammanträde den 5 nämnda månad med organisationens förberedande kommitté.

Med hänsyn till att Sverige jämlikt konventionens bilaga I avsågs skola ingå i organisationens råd under den första verksamhetsperioden uppkom vid församlingsmötet frågan om den svenska ståndpunkten beträffande konventionen. I anledning därav avgav de svenska observatörerna jämlikt sina direktiv förklaring av innehåll, att proposition angående godkännande av konventionen beräknades underställas 1959 års riksdag, dock under förutsättning att programmet för organisationens arbete under de första verksamhetsåren begränsades på sätt som föreslagits av förberedande kommittén vid dess sammanträde i juni 1958 samt att Sveriges ställning enligt konventionen och tillhörande bilagor icke äventyrades till följd av det oundvikliga dröjsmål, som riksdagens prövning av frågan skulle föranleda.

Denna svenska förklaring medförde, att den svenska rådsplatsen tryggades. Sverige fick vidare rätt att i avvaktan på en svensk ratifikation deltaga i rådsmötena genom observatörer. I övrigt kom rådet att bestå av — förutom de i nyssnämnda bilaga nämnda staterna — Italien och Japan såsom sjöfartsländer samt Sovjetunionen och Förbundsrepubliken Tyskland såsom länder med avsevärt intresse i internationell sjöburen handel. Vad Indien beträffar har med hänsyn till den icke godkända indiska reservationen beslutats, att landet tills vidare icke skall ha rösträtt vare sig i rådet eller församlingen.

Församlingen beslöt vidare att i huvudsak godkänna förberedande kom-

mitténs förut angivna förslag till arbetsprogram för den första verksamhetsperioden. Härigenom har programmet sålunda inskränkts till att omfatta spörsmål i samband med sjöfartssäkerhetskonventionen och till denna konvention fogade ombordläggningsregler, internationella signalkoden, för enhetligande av skeppsmättningsregler samt oljeskadekonventionen. Att märka är vidare, att den första verksamhetsperioden utsträckts till att omfatta även år 1961, således sammanlagt tre år. Den från nordisk sida eftersträfvade begränsningen av verksamheten till tekniska spörsmål kommer således att äga bestånd i minst tre år. Budgeten vidgades i proportion härmed och slutar för den första verksamhetsperioden på 726 000 dollars. Medlemmarnas bidrag skall provisoriskt beräknas på grundval av dels ett fast belopp, grovt anpassat efter ländernas betalningsförmåga, dels ett belopp, som avspeglar storleken av det i varje land registrerade handelstonnaget.

Under församlingmötet bekräftades det intryck, som förberedande kommitténs sammanträde i juni 1958 efterlämnat, nämligen att många länder numera är inställda på att i varje fall inledningsvis koncentrera organisationens verksamhet till tekniska ärenden. I särskilt hög grad var detta fallet i fråga om de västeuropeiska sjöfartsländerna, men även från amerikanskt och sovjetiskt håll gjordes uttalanden, som tydde på en liknande inställning. Å andra sidan ville man knappast på något håll helt utesluta möjligheten av att sjöfartsärenden av ekonomisk natur på ett senare stadium skulle upptagas i organisationens program.

Till medlemmar i organisationens sjöfartssäkerhetskommitté valdes för den första perioden representanter för dels Förenta staterna, Storbritannien, Norge, Japan, Italien, Nederländerna, Frankrike och Förbundsrepubliken Tyskland, dels Argentina, Canada, Förenade arabrepubliken, Grekland, Pakistan och Sovjetunionen. Sverige ansågs i och för sig kvalificerat för medlemskap i kommittén men kunde såsom ännu stående utanför organisationen icke komma i fråga.

En särskild fråga av avsevärd principiell betydelse uppkom i samband med valet av medlemmar till sjöfartssäkerhetskommittén. Såsom framgått av redogörelsen för artikel 28 i konventionen skall minst åtta av denna kommittés medlemmar företräda de största sjöfartsländerna. Från Liberias och Panamas delegationer gjordes därvid — med kraftigt stöd från Förenta staternas delegation — gällande, att förstnämnda båda länder med hänsyn till sin plats i statistiken över det i olika länder registrerade handelstonnaget borde ingå i kommittén såsom sjöfartsländer. Mot denna tolkning opponerade sig emellertid i församlingen en av de västeuropeiska sjöfartsländerna ledd majoritet, som även omfattade Sovjetunionens delegation. Enligt denna majoritets uppfattning var Liberia och Panama icke att betrakta såsom sjöfartsländer i konventionens mening, bl. a. emedan det icke funnes något verkligt samband mellan dessa stater och de fartyg, som förde deras flaggor; hänvisning skedde i detta sammanhang till de diskussioner av frågan om fartygs nationalitet, som ägde rum vid Förenta Nationernas s. k. havsrättskonferens i Genève våren 1958. De båda staterna blev heller icke invalda

i kommittén. Församlingen beslöt emellertid på liberianskt förslag, att organisationen skulle konsultera Internationella domstolen beträffande spörsmålet huruvida den valda kommittén vore tillsatt i enlighet med konventionens bestämmelser.

Departementschefen

Under det andra världskriget och även under en kort period därefter verkade särskilda internationella samordnande organ på sjöfartens område. Sverige deltog i viss utsträckning i dessa organs verksamhet. Vid de redan vid tiden närmast efter världskriget begynnande diskussionerna på det internationella planet om det fortsatta behovet av ett internationellt sjöfartsorgan, närmast för dryftande av sjöfartsfrågor av teknisk natur, gjordes från flera håll gällande, att ett sådant behov förelåg. Motsatt uppfattning kom också till uttryck, däribland från redareorganisationerna i sjöfartsländerna.

Vid Förenta Nationernas sjöfartskonferens, som hölls i Genève år 1948, upptogs frågan om skapande av ett internationellt sjöfartsorgan till behandling.

Det främsta syftet med konferensen var att få till stånd ett organ, till vilket handläggningen av internationella sjöfartsfrågor av teknisk karaktär skulle kunna centraliseras, varjämte konventioner och andra internationella bestämmelser i dylika ämnen skulle utformas där och underställas organets medlemmar för godkännande. Skälen till önskemålet om en centralisering av de tekniska sjöfartsfrågorna, däri i viss mån inbegripet sjörättsliga och sociala spörsmål, var flera. Dessa frågor hade historiskt kommit att handläggas av en mängd internationella organ, såväl sådana av mellanstatlig karaktär som på privat initiativ tillkomna. Ifrågavarande organ ansågs icke alltid äga erforderlig sakkunskap på sjöfartsområdet, och förbindelserna dem emellan betraktades ibland såsom icke helt tillfredsställande. Likaså ansågs det på en del håll tveksamt, om — såsom då var och fortfarande är fallet — administrationen av tekniska sjöfartskonventioner borde vara anförtrodd enskilda regeringar.

Konferensen skulle emellertid icke begränsa sig till att pröva förutsättningarna för en organisation för handläggning av enbart tekniska frågor utan hade även till uppgift att undersöka möjligheterna att därutöver giva organisationen kompetens att behandla sådana ekonomiska och kommersiella spörsmål, som innefattas bl. a. i statlig sjöfatsdiskriminering och konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida.

Från Sveriges och övriga nordiska länders sida eftersträvade man vid konferensen, att verksamhetsområdet för den föreslagna organisationen skulle begränsas till att omfatta endast tekniska frågor och således ej avse ekonomiska och kommersiella spörsmål.

Frågan huruvida prövning av jämväl ärenden av sistnämnda karaktär skulle kunna tillkomma organisationen visade sig vara kontroversiell vid

konferensen. Resultatet av densamma — konventionen den 6 mars 1948 om upprättande av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen — utgör i detta avseende en kompromiss. Enligt konventionen skall visserligen organisationen äga att befatta sig — förutom med tekniska frågor — med ekonomiska och kommersiella spørsmål, men rätten till prövning av sistnämnda spørsmål har begränsats. Konventionens bestämmelser om möjlighet för organisationen att vidtaga åtgärder för motverkande av statlig sjöfartdiskriminering försågs sålunda med förbehåll avseende visst ekonomiskt och annat stöd åt den egna sjöfarten. Därjämte skall reglerna om dryftande av konkurrensbegränsande åtgärder, som vidtagits på privat väg, tillämpas endast i fall, då uppkommande problem icke kunnat lösas av berörda parter på annat sätt. Det är dock att märka, att organisationen enligt konventionen därjämte skall behandla *varje* sjöfartsfråga, som må hänskjutas till organisationen av Förenta Nationernas under- eller fackorgan.

Beträffande konventionens innehåll i övrigt torde få hänvisas till den redogörelse som förut lämnats. Konventionen skulle träda i kraft så snart den ratificerats av 21 stater, varav minst 7 skulle ha handelsflottor uppgående till minst en miljon bruttoregister-ton vardera. Uppfyllandet av detta villkor tog lång tid och konventionen trädde i kraft först den 17 mars 1958.

Under de något över tio år, som förflutit mellan konventionens tillkomst och dess ikraftträdande, har allvarliga betänkligheter uttalats mot konventionen i olika hänseenden från såväl sjöfartsländer som från länder, vilka icke brukar anses såsom sjöfartsländer. Betänkligheterna från de nordiska ländernas sida har varit föranledda av att organisationens kompetens utsträckts att omfatta ekonomiska och kommersiella spørsmål. Även en rad andra länder med delvis andra sjöfartsintressen än de nordiska länderna har i likhet med dessa ställt sig avvaktande till frågan om organisationens upprättande. Från de skandinaviska ländernas sida tog sig tveksamheten mot organisationen även uttryck i förslag under hösten 1954 till Förenta Nationernas generalsekreterare, att konventionen skulle begränsas till att avse endast frågor av teknisk natur. Förslaget och sedermera från svensk sida vidtagna åtgärder på det diplomatiska planet i samma syfte ledde icke till omedelbart åsyftat resultat, d. v. s. en ändring av konventionen. Men de betänkligheter, som man sålunda på olika håll hyst mot konventionen, har bl. a. medfört, att organisationens förberedande kommitté sommaren 1958 fattade beslut om att förslag skulle framläggas vid organisationens konstituerande möte att dess arbete under den första verksamhetsperioden skulle avse endast vissa tekniska frågor. Det konstituerande mötet i januari 1959 med organisationens församling antog detta förslag.

Vid prövningen av frågan om en svensk anslutning till konventionen är det naturligt att först behandla den sida av organisationen, som avser behandlingen av tekniska frågor.

Begreppet tekniska frågor är icke närmare definierat i konventionen. Men begreppet får anses ha en rätt vidsträckt innebörd och kan sägas omfatta alla sådana sjöfartsfrågor av teknisk natur, vilka hittills gjorts till föremål

för avtal stater emellan i form av konventioner eller vilka kan komma att regleras genom sådana konventioner.

Det bör betonas, att — när under Förenta Nationerna upprättats organ för handläggning av frågor på en mängd olika områden, exempelvis spörsmål rörande luftfarten och telekommunikationerna — det förefaller vara principiellt motiverat att organisera behandlingen av de tekniska sjöfartsfrågorna på motsvarande sätt. Det kan befaras, att sistnämnda frågor, i den mån de upptages till behandling inom Förenta Nationerna, eljest icke skulle ägnas erforderlig uppmärksamhet eller prövas med tillräcklig sakkunskap. Det får därjämte anses sannolikt, att det internationella samarbetet i vissa avseenden kan främjas genom tillkomsten av ett samlande organ för tekniska sjöfartsfrågor. Det är sålunda — såsom bland andra sjöfartsstyrelsen framhållit — möjligt, att ett dylikt organ med framgång kan verka för en mera allmän anslutning till befintliga konventioner på området än som hittills skett. Bättre samordning av det arbete, som berör verksamheten för de organ, vilka redan sysslar med vissa sjöfartsfrågor — exempelvis Internationella arbetsorganisationen — torde vidare vara en fördel, som kan uppnås. Det synes också sannolikt, att ett fackorgan för sjöfarten inom Förenta Nationernas ram skall ha större möjligheter än som hittills förelegat att uppehålla nära förbindelser med andra internationella organ, vilkas verksamhet på ett eller annat sätt berör sjöfarten. Vidare bör framhållas, att det internationella samarbetet i fråga om tekniska sjöfartsproblem kan väntas bli allt livligare. Nya regler och konventioner kommer att utarbetas och äldre måste ses över och anpassas till nya förhållanden. Mycket talar för att ett sålunda intensifierat arbete bättre kan ske genom ett samlande organ.

Å andra sidan bör framhållas, att Sveriges rättigheter och skyldigheter enligt nu förefintliga tekniska sjöfartskonventioner, vilka är avsedda att administreras av organisationen, eller enligt sådana, som sedermera kan komma att utarbetas inom organisationen och likaledes administreras av denna samt av Sverige biträdas, icke torde röna inflytande av om Sverige står utanför eller tillhör organisationen. Men möjligheterna å svensk sida att påverka utformningen av nya konventioner på området, avsedda att administreras av organisationen, synes vara avsevärt mindre, därest Sverige icke är medlem av organisationen.

Med stöd av anförda omständigheter och i linje med den inställning, som man från svensk sida tidigare intagit, finner jag, att Sverige icke rimligen bör vägra att medverka i den av organisationen bedrivna verksamheten i den del densamma avser sjöfartsfrågor av teknisk natur. I detta avseende råder icke numera några meningsskiljaktigheter mellan de av ett sådant organ berörda svenska myndigheterna och organisationerna.

Konventionen om upprättandet av det nya fackorganet på sjöfartens område innehåller emellertid stadganden, som är ägnade att inge vissa farhågor ur svensk synpunkt. Såsom framgått av den tidigare redogörelsen har å svensk och övriga nordiska länders sida ansetts, att organisationen icke bör

befatta sig med ekonomiska och kommersiella frågor. Det kan nämligen befaras, att behandlingen inom organisationen av dylika ärenden skulle påverkas av synpunkter, som strider mot önskemålet om rationella former för bedrivande av internationell sjöfart. En sådan behandling skulle vara till men för i första hand mindre länder med en utvecklad sjöfartsnäring, såsom t. ex. Sverige.

I fråga om konventionens bestämmelser om statlig sjöfartsdiskriminering må erinras om att man från svensk sida sedan lång tid och i olika sammanhang hävdar den av det stora flertalet länder vedertagna principen, att den internationella sjöfarten icke bör bli föremål för statliga konkurrenshämmande ingripanden. I nuvarande skede av hastigt expanderande världsekonomi, ökande internationell handel och intensifierat arbete på att undanröja handelshinder mellan staterna synes det i hög grad befogat att befästa och utbygga denna sjöfartens frihet. I konsekvens med denna åskådning strävar svenska myndigheter, ofta i samverkan med länder med motsvarande inställning, att förmå stater, som tillgriper nationell diskriminering och andra restriktioner, att avstå därifrån. Inom Organisationen för europeiskt ekonomiskt samarbete har härutinnan nåtts betydande resultat i fråga om länder, som är anslutna till denna organisation. På många andra håll synes emellertid en ny protektionism göra sig gällande, som bl. a. tager sig uttryck i förmånsbehandling av olika slag av det egna landets handelsfartyg.

Mot bakgrunden av det nu sagda framstår givetvis konventionens bestämmelser om motverkande av statliga sjöfartsrestriktioner såsom i sak oanstastliga ur svensk synpunkt. Att inom sjöfartsorganisationen upptaga dylika spörsmål synes emellertid av flera skäl icke ändamålsenligt.

Först må framhållas, att det till bestämmelserna om statlig sjöfartsdiskriminering hörande förbehållet att statligt stöd åt sjöfarten icke skall anses utgöra diskriminering, så länge därigenom icke friheten inskränks för andra länders fartyg att delta i internationell trafik, är svårtydligt och i varje fall ägnat att betydligt försvaga övriga stadganden i ämnet. Detta förhållande belyses av att flera länder, som notoriskt tillämpar restriktioner till förfång för andra länders fartyg och säkerligen icke avser att upphöra därmed, har sett sig oförhindrade att biträda konventionen. Därjämte kan anföras, att det torde finnas små utsikter att genom multilaterala överläggningar inom organisationen komma till rätta med statliga diskrimineringsåtgärder. Blir organisationen av mera världsomfattande karaktär — och detta är ju syftet med ett Förenta Nationernas fackorgan — kommer dess medlemmar att i stor utsträckning vara just stater, som med stöd av nyssnämnda förbehåll eller eljest önskar vidtaga dylika åtgärder. Tillämpning av konventionens stadganden i detta avseende torde då sällan komma att leda till konkreta resultat. Vidare bör betonas, att det förhållandet att organisationen enligt konventionen är behörig att upptaga diskrimineringsfall kan befaras leda till att det blir svårare att i andra former — exempelvis genom samverkan i det

enskilda fallet mellan därav drabbade länder — diskutera frågan med det diskriminerande landet. Därigenom skulle konventionens bestämmelser om diskriminering motverka sitt eget syfte.

Vad angår konventionens bestämmelser om s. k. obilliga konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida bör framhållas, att de starkaste invändningarna mot dessa bestämmelser rests från främst redarehåll såväl i Sverige som i andra länder. Föreskriften om att frågor om sådana åtgärder skall upptagas till behandling av organisationen endast när de befunnits icke kunna lösas av parterna själva eller genom direkta förhandlingar mellan berörda stater torde icke tillräckligt kunna motverka, att dessa frågor underställes organisationen. Det synes nämligen sannolikt, att den part i en tvist om konkurrensbegränsande åtgärder, som tror sig kunna vinna något genom att frågan upptages av organisationen, kommer att eftersträva att så sker. Vidare torde det komma att råda delade meningar bland olika länder om vilka konkurrensbegränsande åtgärder som skall anses såsom obilliga. Diskussioner härom inom organisationen kan befaras bli synnerligen komplicerade och leda till en för samarbetet beträffande de tekniska frågorna och för organisationen själv olycklig splittring. Lösningen av problem, som sammanhänger med konkurrensbegränsningar, torde böra sökas på andra vägar än genom ett Förenta Nationernas fackorgan, vars diskussioner i dylika frågor kan komma att så präglas av de skilda ländernas olika näringspolitiska uppfattning att den fackmässiga bedömningen blir tillbaka-satt eller helt utesluten.

Beträffande bestämmelsen i konventionen att organisationen skall behandla varje sjöfartsfråga, som hänskjutes till densamma av Förenta Nationerna eller dess fackorgan, har uttalats farhågor för att organisationen därigenom skulle komma att befatta sig med ekonomiska och kommersiella frågor. Såsom exempel på dylika frågor har nämnts regleringar eller förfoganden av olika slag på sjöfartsområdet.

Utan att vara tillfreds med nämnda bestämmelse i vad densamma kan komma att gälla ekonomiska och kommersiella frågor vill jag framhålla, att liknande bestämmelser återfinns i statuterna för alla Förenta Nationernas fackorgan och att det därför ur denna synpunkt är naturligt att bestämmelsen upptagits i föreliggande konvention. Det synes icke kunna hävdas, att sjöfartsorganisationen i princip skulle kunna vägra att över huvud taget befatta sig med sjöfartsärenden, som mottagits från andra fackorgan eller från Förenta Nationerna. Men förutsättningar finns givetvis såväl inom som utom organisationen att påverka bestämmelsens tillämpning. Sålunda torde det vara möjligt att i Förenta Nationerna eller i vederbörande fackorgan arbeta för att de uppdrag, som lämnas sjöfartsorganisationen, håller sig inom den önskade ramen. Därjämte torde organisationen vara oförhindrad att i sitt utlåtande i en underställd fråga ställa sig avvisande till en sakprövning av densamma. Vidare måste alltid hållas i minnet, att organisationen såsom enbart rådgivande icke kan fatta för medlemmarna bin-

dande beslut och att detta gäller icke blott i frågor, vilka den på eget initiativ dryftar, utan även i spörsmål, vilka överlätitts från Förenta Nationerna eller fackorgan.

De betänkligheter mot konventionen i dess föreliggande skick, som jag nu sökt belysa, har såsom tidigare anförts föranlett de nordiska länderna att länge förhålla sig avvaktande till frågan om organisationens upprättande och att arbeta för en ändring av konventionen, innebärande inskränkning av organisationens uppgifter till spörsmål av teknisk natur. Befattning med dylika frågor torde ostridigt vara dess viktigaste ändamål. Genom eliminering av de kontroversiella ekonomiska och kommersiella uppgifterna från organisationens verksamhetsfält skulle man sannolikt underlätta snabbare och mera omfattande anslutning och åstadkomma den önskade kraftsamlingen kring de tekniska frågorna. Bland annat synes det rimligt att antaga, att invändningarna mot sjöfartsländernas stora inflytande inom organisationen skulle bortfalla eller åtminstone avsevärt mildras, om organisationen finge ägna sig åt uteslutande tekniska ärenden, vilka utan tvekan främst är en sjöfartsländernas angelägenhet.

Med hänvisning till vad jag nu anført om konventionens bestämmelser i vad desamma avser ekonomiska och kommersiella frågor vill jag framhålla, att anledning synes saknas att frångå den hittillsvarande svenska inställningen att organisationen icke bör befatta sig med sådana frågor och att det ur svensk synpunkt är angeläget att konventionen ändras i överensstämmelse därmed.

Konventionen har numera trätt i kraft. Organisationen upprättades vid det konstituerande mötet i januari 1959. Organisationen räknar för närvarande trettioen medlemmar. Ytterligare ratifikationer torde vara att vänta under tiden fram till nästa församlingsmöte, som avses äga rum år 1961. Av de nordiska länderna har Norge ratificerat konventionen. Detta skedde den 29 december 1958.

Vid prövningen av frågan huruvida även Sverige bör ingå såsom medlem av organisationen eller fortfarande ställa sig utanför densamma torde hänsyn böra tagas till förut omnämnda beslut rörande organisationens verksamhet, som på förslag av förberedande kommittén fattades vid det konstituerande församlingsmötet. Beslutet avser, att organisationen under sina första tre år skall befatta sig uteslutande med spörsmål av teknisk art, nämligen sjöfartssäkerhets-, oljeskade- och skeppsmättningsfrågor.

Konstituerande mötets beslut rörande arbetsprogrammet innebär, att de nordiska ländernas önskemål i fråga om verksamhetens inriktning tills vidare tillgodosetts i sak. Det tillmötesgående, som sålunda visades de nordiska länderna, får till stor del tillskrivas övriga sjöfartsländers bekymmer över den jämförelsevis långsamma takten i ratifikationerna liksom deras önskan att förmå just de nordiska länderna, vilkas närvaro i sjöfartssammanhang brukar anses vara betydelsefull, att ansluta sig.

Tillmötesgåendet torde icke böra ses såsom enbart taktiskt betingat. Det förefaller tydligt, att åtminstone regeringarna i sjöfartsländerna inom or-

ganisationen blivit övertygade om det sakligt berättigade i den nordiska ståndpunkten. Säkerligen har redareorganisationerna i respektive länder genom sina många framställningar i ämnet en viktig del i denna utveckling.

Det bör emellertid framhållas, att — även om organisationen avses skola under de första verksamhetsåren befatta sig endast med de tekniska spörsmål som förut nämnts — organisationen icke kan undandraga sig befattning med sjöfartsärenden, som hänvisas till densamma av Förenta Nationerna eller dess fackorgan. Skulle dessa ärenden avse andra än tekniska frågor, äventyras i viss mån den nu planerade ramen för organisationens verksamhet. Emellertid kommer enligt församlingens beslut organisationens sekretariat icke att ha personella resurser för handläggning av ekonomiska eller kommersiella frågor. Med hänsyn härtill och till vad jag tidigare anfört rörande konventionens ifrågavarande bestämmelse om hänvisning av ärenden till organisationen synes de farhågor, som knutits till bestämmelsen, åtminstone för närvarande vara överdrivna.

Det är givetvis svårt att nu göra något bestämt uttalande beträffande frågan huruvida den för den första treårsperioden beslutade begränsningen av verksamheten kommer att gälla även framdeles. Sannolikt är att majoriteten av organisationens medlemmar kommer att bestå av länder med en i jämförelse med bl. a. de nordiska länderna väsensskild inställning till den internationella sjöfartens ekonomiska och kommersiella frågor. Detta behöver emellertid icke betyda, att förstnämnda länder ser det förenligt med sina intressen att upptaga sådana frågor till behandling inom organisationen. Därtill kommer, att det kan förutsättas att inom organisationens råd, med dess viktiga funktioner och möjligheter att i viss mån styra utvecklingen, de traditionella sjöfartsländerna fortfarande måste få en dominerande ställning. Denna skulle ytterligare förstärkas, om Sverige tillförsäkrade sig inflytande i organisationen.

Under återopande av vad jag tidigare framhållit och icke minst med hänsyn till att Norge inträtt i organisationen vill jag förorda, att Sverige icke längre håller sig utanför densamma utan godkänner konventionen. Den för de nordiska länderna gemensamma strävan att giva organisationen ett ändamålsenligt verksamhetsfält synes mig ha de största möjligheterna att nå sitt syfte genom fortsatt samverkan dessa länder emellan såväl som med andra länder med motsvarande inställning. En samverkan härutinnan från svensk sida torde icke kunna fullt förverkligas utanför organisationen, särskilt som även Danmark och Finland i sina överväganden torde ha kommit fram till motsvarande ståndpunkt.

Skulle emellertid organisationens verksamhet komma att utvecklas på ett sätt, som kan lända den svenska sjöfartsnäringen till förfång, bör Sverige icke tveka att, helst i samförstånd med andra nordiska länder, taga medlemskapet under omprövning.

I detta sammanhang vill jag beröra den i skrivelsen från Skandinaviska transportarbetarefederationen uttalade tanken, att organisationen borde dryfta åtgärder i anledning av tillväxten av tonnage, registrerat under bekväm-

lighetsflagg. Det bör framhållas, att registrering av ett fartyg under bekvämlighetsflagg kan betraktas såsom en fråga om statlig jurisdiktion och kontroll över fartyget i bl. a. tekniska avseenden. Det är givet, att Sverige bör verka såväl för att bestämmelser för erhållande av god sjöfartssäkerhet tillämpas på alla fartyg oavsett nationell status som för att tillämpningen blir föremål för vederbörlig kontroll. Vidtagande av sådana åtgärder är också ett huvudsyfte med sjöfartsorganisationens upprättande. Grundorsakerna till tillväxten av tonnage under bekvämlighetsflagg är emellertid att hänföra till ekonomiska faktorer. Med den inställning, som Sverige i samförstånd med övriga nordiska länder intagit och bör fasthålla i fråga om den nya sjöfartsorganisationens verksamhet, bör dessa bakomliggande faktorer icke dryftas inom organisationen utan bör bli föremål för överläggningar i annan ordning. Jag vill emellertid erinra om att — såsom framgått av det föregående — frågan om bekvämlighetsflaggor aktualiserades under det konstituerande församlingsmötet i samband med val av medlemmar i sjöfartssäkerhetskommittén och att i detta fall majoritetens ståndpunktstagande gick i den av de europeiska sjöfartsländerna önskade riktningen.

Kostnaderna för svenskt medlemskap i organisationen kommer att under åren 1959—1961 uppgå till omkring 33 000 kronor per år. Därtill skall för år 1959 läggas ett belopp av cirka 7 000 kronor, utgörande Sveriges andel i organisationens rörelsefond. Vidare torde böra beräknas medel för kostnader i samband med deltagande i möten inom organisationen. Jag har vid anmälan i 1959 års statsverksproposition av utgifterna under tionde huvudtiteln för budgetåret 1959/60 under punkten avseende förslagsanslaget till Bidrag till vissa internationella byråer m. m. gjort framställning om ett belopp å tillhoppa 50 000 kronor för bestridande av de löpande kostnaderna i samband med ett svenskt deltagande i organisationen. Frågan om medel till organisationens rörelsefond torde i ett senare sammanhang vid anmälan av kapitalbudgetanslag å tilläggsstat för innevarande budgetår få handläggas av ministern för utrikes ärendena.

Under återopande av det anförda får jag hemställa,

att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att godkänna konventionen den 6 mars 1948 om upprättande av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen.

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

Ur protokollet:

Rutger Croneborg

Bilaga A

(Översättning)

**United Nations Maritime
Conference**

Geneva, 6th March, 1948

Final act

The United Nations Maritime Conference was convened by the Economic and Social Council of the United Nations by the following resolution adopted on 28th March 1947.

“The Economic and Social Council requests the Secretary-General:

(a) to convene a conference of interested Governments to consider the establishment of an inter-governmental maritime organisation. The Draft Convention prepared by the United Maritime Consultative Council on this matter, concerning the scope and the purpose of the proposed organisation, will serve as a working paper forming the basis of discussion for the Conference. The Conference will also consider if the scope and purposes of the Organisation should include the removal or prevention of unfair restrictive practices by shipping concerns;

(b) to circulate the above-mentioned Draft Convention to all the Governments invited to the Conference;

(c) to inform the Governments which are invited to the Conference that any comments which they may wish to make on specific articles of the Draft Convention or amendments which they may wish to propose in advance of the Conference, should be submitted to the Secretary-General for circulation to all Governments participating in the Conference and for consideration by the Conference itself;

**Förenta Nationernas Sjö-
fartskonferens**

Genève den 6 mars 1948

Slutakt

Förenta Nationernas sjöfartskonferens sammankallades av Förenta Nationernas ekonomiska och sociala råd genom följande den 28 mars 1947 antagna resolution:

»Ekonomiska och sociala rådet uppmanar generalsekreteraren:

a) att sammankalla en konferens mellan intresserade regeringar för att dryfta upprättande av en mellanstatlig sjöfartsorganisation. Det av internationella sjöfartsrådet utarbetade stadgeutkastet i denna fråga rörande den föreslagna organisationens verksamhetsområde och syften skall tjäna som grundval för konferensens diskussioner. Konferensen skall även dryfta frågan huruvida organisationens verksamhetsområde och syften bör innefatta avskaffande eller förhindrande av obilliga konkurrensbegränsande metoder från redarisammanslutningars sida;

b) att sända ut ovannämnda stadgeutkast till alla till konferensen inbjudna regeringar;

c) att informera de till konferensen inbjudna regeringarna om att kommentarer, som de önska göra till stadgeutkastets enskilda artiklar, ävensom ändringsförslag, som de önska framlägga före konferensen, böra underställas generalsekreteraren för delgivning med alla i konferensen deltagande regeringar och för behandling av konferensen;

(d) to draw up a provisional agenda for the Conference, including the items mentioned above;

(e) to invite all the members of the United Nations and the following Governments to participate in the Conference:

Albania, Austria, Bulgaria, Eire, Finland, Hungary, Italy, Portugal, Roumania, Switzerland, Transjordanien, Yemen.

The Economic and Social Council expresses the hope that the Governments invited to the Conference may give their respective delegations full powers enabling them to sign such Convention on the establishment of an inter-governmental maritime organisation as may be concluded at the Conference.

The Economic and Social Council requests the Secretary-General to invite the specialised agencies, inter-governmental organisations and international organisations in this field, as may be appropriate, to send observers to the Conference. The Conference shall meet, if practicable, in the autumn of 1947, at a place to be determined by the Secretary-General after consultation with the President of the Council."

The United Nations Maritime Conference met in the City of Geneva from the 19th February, 1948, to the 6th March, 1948.

The Governments of the following States were represented at the Conference by Delegations:

Argentina
Australia
Belgium
Brazil
Canada
Chile
China
Colombia
Czechoslovakia
Denmark
Dominican Republic
Egypt
Eire
Finland

d) att utarbeta en provisorisk dagordning för konferensen, innefattande ovannämnda frågor;

e) att inbjuda alla medlemmar av Förenta Nationerna och följande regeringar att delta i konferensen:

Albanien, Österrike, Bulgarien, Irland, Finland, Ungern, Italien, Portugal, Rumänien, Schweiz, Transjordanien, Jemen.

Ekonomiska och sociala rådet uttrycker förhoppningen, att de till konferensen inbjudna regeringarna måtte ge sina respektive delegationer fullmakt att underteckna den konvention om upprättande av en mellanstatlig sjöfartsorganisation, som må komma att slutas vid konferensen.

Ekonomiska och sociala rådet uppmanar generalsekretären att inbjuda de fackorgan, mellanstatliga organisationer och andra internationella organisationer på detta område, som må finnas lämpligt, att sända observatörer till konferensen. Konferensen skall om möjligt sammanträda hösten 1947 på plats, som fastställs av generalsekretären efter samråd med rådets ordförande.»

Förenta Nationernas sjöfartskonferens sammanträdde i Genève från den 19 februari 1948 till den 6 mars 1948.

Följande länders regeringar voro representerade av delegationer vid konferensen:

Argentina
Australien
Belgien
Brasilien
Canada
Chile
Kina
Colombia
Tjeckoslovakien
Danmark
Dominikanska republiken
Egypten
Irland
Finland

France
Greece
India
Italy
Lebanon
Netherlands
Norway
New Zealand
Pakistan
Panama
Poland
Peru
Portugal
Sweden
Switzerland
Turkey
United Kingdom
United States of America.

The Governments of the following States had observers at the conference:

Cuba
Ecuador
Iran
Union of South Africa

The following organisations were represented by observers:

Frankrike
Grekland
Indien
Italien
Libanon
Nederländerna
Norge
Nya Zeeland
Pakistan
Panama
Polen
Peru
Portugal
Sverige
Schweiz
Turkiet
Storbritannien

Amerikas Förenta Stater
Följande länders regeringar hade sändt observatörer till konferensen:

Cuba
Ecuador
Iran
Sydafrikanska unionen

Följande organisationer voro representerade av observatörer:

A. Inter-Governmental Organisations

International Labour Office
World Health Organisation
International Civil Aviation Organisation
International Telecommunications Union
International Meteorological Organisation.

B. Non-Governmental Organisations

International Co-operative Alliance
International Chamber of Commerce
International Law Association
International Transport Workers' Federation.

The Conference had before it and used as a basis for discussion the draft agreement for an inter-governmental maritime organisation pre-

A. Mellanstatliga organisationer

Internationella arbetsbyrån
Världshälsoorganisationen
Internationella civilflygorganisationen
Internationella telekommunikationsunionen
Internationella meteorologiska organisationen.

B. Andra internationella organisationer

Internationella kooperativa alliansen
Internationella handelskammaren
Internationella rättsförbundet
Internationella transportarbetarfederationen.

Konferensen använde som grundval för diskussionen det av internationella sjöfartsrådet utarbetade utkastet till överenskommelse om en

pared by the United Maritime Consultative Council. This document was submitted as a working paper for the Conference in accordance with the resolution adopted by the Economic and Social Council on 28th March, 1947, at its 4th session, on the recommendation of its Transport and Communications Commission.

On the basis of its deliberations, as recorded in the records and reports of the respective committees, and of the plenary sessions, the Conference prepared and opened for signature and acceptance a Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation.

In addition, the Conference adopted the following resolutions:

1. A Resolution for the Establishment of a Preparatory Committee of the Inter-governmental Maritime Consultative Organisation;

(Appended hereto as Annex A to this Final Act.)

2. A Resolution on the Safety of Life at Sea Conference;

(Appended hereto as Annex B to this Final Act.)

3. A Resolution relating to the Report of the Preparatory Committee of Experts on Co-ordination of Safety at Sea and in the Air;

(Appended hereto as Annex C to this Final Act).

The Conference also approved the substance of a Draft Agreement on Relationships between the new Organisation and the United Nations (appended hereto as Annex D) and decided that it be used as a basis for negotiations by the Preparatory Committee with the United Nations in conformity with section 2 of the resolution establishing the Committee.

In witness whereof the respective representatives have signed this Final Act:

Done in the City of Geneva this 6th day of March, 1948, in a single copy in the English, French and

mellanstatlig sjöfartsorganisation. Detta dokument förelades konferensen i enlighet med den resolution, som antogs av ekonomiska och sociala rådet vid dess fjärde session den 28 mars 1947 på rekommendation av dess transport- och kommunikationskommission.

På grundval av sina överläggningar, redovisade i respektive utskotts samt plenarsessionernas protokoll och yttranden, utarbetade konferensen och framlade för undertecknande och godkännande en konvention om den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen.

Dessutom antog konferensen följande resolutioner:

1. En resolution om upprättande av en förberedande kommitté för den Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen;

(Bifogad som Bilaga A¹ till denna slutakt.)

2. En resolution om konferensen om säkerheten till sjöss;

(Bifogad som Bilaga B¹ till denna slutakt.)

3. En resolution beträffande rapporten från förberedande expertutskottet för samordning av säkerheten till sjöss och i luften;

(Bifogad som Bilaga C¹ till denna slutakt.)

Konferensen godkände även i huvudsak ett utkast till överenskommelse om förbindelserna mellan den nya organisationen och Förenta Nationerna (bifogad som Bilaga D¹) och beslöt, att det skulle användas såsom grundval för förhandlingar mellan förberedande kommittén och Förenta Nationerna i enlighet med punkt 2 av resolutionen om upprättande av kommittén.

Till bestyrkande varav respektive representanter ha undertecknat denna slutakt:

Som skedde i Genève den 6 mars 1948 i ett enda exemplar på engelska, franska och spanska språken, vilka

¹ Bilagan utesluten i denna proposition.

Spanish languages, each text being equally authentic. The original texts will be deposited with the Secretary-General of the United Nations who will send certified copies to each of the Governments invited to send representatives to the Conference.

(Here follow the signatures.)

texter skola äga lika giltighet. Originaltexterna skola deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare, vilken kommer att överlämna bevittnade kopior till var och en av de regeringar som inbjudits att sända representanter till konferensen.

(Här följa underskrifterna.)

Bilaga B

Convention
for the Establishment of the
Inter-governmental Maritime
Consultative Organisation

The States parties to the present Convention hereby establish the Inter-governmental Maritime Consultative Organisation (hereinafter referred to as "the Organisation").

Part I.—Purposes of the Organisation.

ARTICLE 1.

The purposes of the Organisation are:

(a) to provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety and efficiency of navigation;

(b) to encourage the removal of discriminatory action and unnecessary restrictions by Governments affecting shipping engaged in international trade so as to promote the availability of shipping services to the commerce of the world without discrimination; assistance and encouragement given by a Government for the development of its national shipping and for purposes of security does not in itself constitute discrimination, provided that such assistance and encouragement is not based on measures designed to restrict the freedom of shipping of all flags to take part in international trade;

(c) to provide for the consideration by the Organisation of matters concerning unfair restrictive practices by shipping concerns in accordance with Part II;

Konvention
om upprättande av Mellanstat-
liga rådgivande sjöfartsorga-
nisationen

De till denna konvention anslutna staterna upprätta härmed Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (härnedan kallad »organisationen»).

Del I. — Organisationens syften.

ARTIKEL 1.

Organisationens syften äro:

a) att utgöra ett organ för samarbete regeringar emellan rörande lagstiftning och praxis på den internationella handelssjöfartens område, såvitt angår tekniska frågor av alla slag, samt att befordra allmänt införande av högsta möjliga standard i fråga om sjöfartssäkerhet och navigering;

b) att verka för undanröjande av diskriminerande statliga åtgärder och onödiga statliga restriktioner berörande den internationella handelssjöfarten för att därigenom främja tillgång på tonnage för världshandeln utan diskriminering. Statligt stöd och uppmuntran åt utvecklingen av det egna landets sjöfart och i beredskapssyfte utgör icke i och för sig diskriminering, förutsatt att dylikt stöd och uppmuntran ej grundats på åtgärder, som avse inskränkning i friheten för fartyg av varje nationalitet att delta i den internationella handeln;

c) att i enlighet med del II träffa anstalter för behandling inom organisationen av frågor rörande obilliga konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida.

(d) to provide for the consideration by the Organisation of any matters concerning shipping that may be referred to it by any organ or specialised agency of the United Nations;

(e) to provide for the exchange of information among Governments on matters under consideration by the Organisation.

Part II.—Functions.

ARTICLE 2.

The functions of the Organisation shall be consultative and advisory.

ARTICLE 3.

In order to achieve the purposes set out in Part I, the functions of the Organisation shall be:

(a) subject to the provisions of Article 4, to consider and make recommendations upon matters arising under Article 1 (a), (b) and (c) that may be remitted to it by members, by any organ or specialised agency of the United Nations or by any other inter-governmental organisation or upon matters referred to it under Article 1 (d);

(b) to provide for the drafting of conventions, agreements, or other suitable instruments, and to recommend these to Governments and to inter-governmental organisations, and to convene such conferences as may be necessary;

(c) to provide machinery for consultation among members and the exchange of information among Governments.

ARTICLE 4.

In those matters which appear to the Organisation capable of settlement through the normal processes of international shipping business the Organisation shall so recommend. When, in the opinion of the Organisation, any matter concerning unfair restrictive practices by shipping concerns is incapable of settlement through the normal processes of in-

d) att träffa anstalter för behandling inom organisationen av sjöfartsfrågor, som må hänskjutas till densamma av Förenta Nationernas organ eller fackorgan;

e) att träffa anstalter för utbyte regeringarna emellan av upplysningar i frågor, som äro under behandling hos organisationen.

Del II. — Uppgifter.

ARTIKEL 2.

Organisationens uppgifter skola vara rådgivande.

ARTIKEL 3.

För uppnående av de i del I angivna syftena skola organisationens uppgifter vara:

a) att under hänsynstagande till föreskrifterna i artikel 4 dryfta och framlägga rekommendationer i frågor enligt artikel 1 a), b) och c), vilka hänskjutas till den av dess medlemmar, av Förenta Nationernas organ eller fackorgan eller av annan mellanstatlig organisation eller i frågor, vilka hänskjutas till den enligt artikel 1 d);

b) att ombesörja utarbetande av konventioner, avtal eller andra lämpliga akter samt att rekommendera dessa åt regeringar och åt mellanstatliga organisationer ävensom att sammankalla de konferenser som kunna bli nödvändiga;

c) att vara ett organ för samråd medlemmarna emellan och för utbyte av upplysningar regeringar emellan.

ARTIKEL 4.

Beträffande frågor, som förefalla organisationen att kunna lösas med den internationella handelssjöfartens normala metoder, skall organisationen rekommendera sådant tillvägagångssätt. Då någon fråga rörande obilliga konkurrensbegränsande åtgärder från rederisammanslutningars sida enligt organisationens åsikt icke kan lösas med den internationella

ternational shipping business, or has in fact so proved, and provided it shall first have been the subject of direct negotiations between the Members concerned, the Organisation shall, at the request of one of those members, consider the matter.

Part III.—Membership.

ARTICLE 5.

Membership in the Organisation shall be open to all States, subject to the provisions of Part III.

ARTICLE 6.

Members of the United Nations may become members of the Organisation by becoming parties to the Convention in accordance with the provisions of Article 57.

ARTICLE 7.

States not members of the United Nations which have been invited to send representatives to the United Nations Maritime Conference convened in Geneva on 19th February, 1948, may become members by becoming parties to the Convention in accordance with the provisions of Article 57.

ARTICLE 8.

Any State not entitled to become a member under Article 6 or 7 may apply through the Secretary-General of the Organisation to become a member and shall be admitted as a member upon its becoming a party to the Convention in accordance with the provisions of Article 57, provided that, upon the recommendation of the Council, its application has been approved by two-thirds of the members other than associate-members.

ARTICLE 9.

Any territory or group of territories to which the Convention has been made applicable under Article 58, by

handelssjöfartens normala metoder eller faktiskt har visat sig icke kunna lösas på detta sätt, skall organisationen, förutsatt att frågan först har varit föremål för direkta förhandlingar mellan de berörda medlemmarna, taga upp frågan till behandling på anmodan av en av dessa medlemmar.

Del III. — Medlemskap.

ARTIKEL 5.

Medlemskap i organisationen skall med beaktande av bestämmelserna i artiklarna 6—11 kunna vinnas av alla stater.

ARTIKEL 6.

Medlemmar av Förenta Nationerna kunna bli medlemmar av organisationen genom att ansluta sig till konventionen i enlighet med föreskrifterna i artikel 57.

ARTIKEL 7.

Stater, som icke äro medlemmar av Förenta Nationerna men som inbjudits att sända representanter till Förenta Nationernas sjöfartskonferens, sammankallad i Genève den 19 februari 1948, kunna bli medlemmar genom att ansluta sig till konventionen i enlighet med föreskrifterna i artikel 57.

ARTIKEL 8.

Stater, som icke äro berättigade till medlemskap enligt artiklarna 6 och 7, kunna ansöka om medlemskap hos organisationens generalsekreterare och skola antagas såsom medlemmar efter att ha anslutit sig till konventionen i enlighet med föreskrifterna i artikel 57, förutsatt att ansökan på rekommendation av rådet har godkänts av två tredjedelar av medlemmarna, associerade medlemmar icke medräknade.

ARTIKEL 9.

Område eller grupp av områden, på vilken konventionen har gjorts tillämplig i enlighet med artikel

the member having responsibility for its international relations or by the United Nations, may become an associate-member of the Organisation by notification in writing given by such member or by the United Nations, as the case may be, to the Secretary-General of the United Nations.

ARTICLE 10.

An associate-member shall have the rights and obligations of a member under the Convention except that it shall not have the right to vote in the Assembly or be eligible for membership on the Council or on the Maritime Safety Committee and subject to this the word "member" in the Convention shall be deemed to include associate-member unless the context otherwise requires.

ARTICLE 11.

No State or territory may become or remain a member of the Organisation contrary to a resolution of the General Assembly of the United Nations.

Part IV.—Organs.

ARTICLE 12.

The Organisation shall consist of an Assembly, a Council, a Maritime Safety Committee, and such subsidiary organs as the Organisation may at any time consider necessary; and a Secretariat.

Part V.—The Assembly.

ARTICLE 13.

The Assembly shall consist of all the members.

ARTICLE 14.

Regular sessions of the Assembly shall take place once every 2 years. Extraordinary sessions shall be convened after a notice of 60 days whenever one-third of the members give notice to the Secretary-General that they desire a session to be arranged, or at any time if deemed necessary by the Council, after a notice of 60 days.

58 av den medlem som har ansvaret för dess internationella förbindelser eller av Förenta Nationerna, kan bli associerad medlem av organisationen efter skriftligt meddelande härom från berörda medlem respektive Förenta Nationerna till Förenta Nationernas generalsekreterare.

ARTIKEL 10.

En associerad medlem skall ha samma rättigheter och skyldigheter som enligt konventionen tillkommer en medlem med undantag av rösträtt i församlingen och valbarhet till rådet eller sjöfartssäkerhetskommittén. Med dessa undantag skall ordet »medlem» i konventionen anses omfattas associerad medlem, för såvitt sammanhanget icke kräver annorlunda.

ARTIKEL 11.

Ingen stat och intet område må bli eller förbli medlem av organisationen i strid mot resolution antagen av Förenta Nationernas generalförsamling.

Del IV. — Organ.

ARTIKEL 12.

Organisationen skall bestå av en församling, ett råd, en sjöfartssäkerhetskommitté och sådana underorgan, som organisationen vid varje tidpunkt må befinna nödvändiga, samt ett sekretariat.

Del V. — Församlingen.

ARTIKEL 13.

Församlingen skall bestå av samtliga medlemmar.

ARTIKEL 14.

Ordinarie möten med församlingen skola äga rum vartannat år. Extra möten skola sammankallas med sextio dagars varsel, då en tredjedel av medlemmarna meddela generalsekreteraren, att de önska att ett möte skall hållas, eller då rådet anser det nödvändigt.

ARTICLE 15.

A majority of the members other than associate-members shall constitute a quorum for the meetings of the Assembly.

ARTICLE 16.

The functions of the Assembly shall be:

(a) to elect at each regular session from among its members, other than associate-members, its President and 2 Vice-Presidents who shall hold office until the next regular session;

(b) to determine its own rules of procedure except as otherwise provided in the Convention;

(c) to establish any temporary or, upon recommendation of the Council, permanent subsidiary bodies it may consider to be necessary;

(d) to elect the members to be represented on the Council, as provided in Article 17, and on the Maritime Safety Committee as provided in Article 28;

(e) to receive and consider the reports of the Council, and to decide upon any question referred to it by the Council;

(f) to vote the budget and determine the financial arrangements of the Organisation, in accordance with Part IX;

(g) to review the expenditures and approve the accounts of the Organisation;

(h) to perform the functions of the Organisation, provided that in matters relating to Article 3 (a) and (b), the Assembly shall refer such matters to the Council for formulation by it of any recommendations or instruments thereon; provided further that any recommendations or instruments submitted to the Assembly by the Council and not accepted by the Assembly shall be referred back to the Council for further consideration with such observations as the Assembly may make;

(i) to recommend to members for adoption regulations concerning mari-

ARTIKEL 15.

En majoritet av medlemmarna, associerade medlemmar icke medräknade, skall utgöra beslutsmässigt antal vid församlingens möten.

ARTIKEL 16.

Församlingens uppgifter skola vara:

a) att vid varje ordinarie möte bland medlemmarna, associerade medlemmar icke medräknade, välja en ordförande och två vice ordföranden, som skola inneha posterna till nästa ordinarie möte;

b) att själv fastställa sina procedurregler, utom då annat är stadgat i konventionen;

c) att upprätta tillfälliga eller, på rådets rekommendation, permanenta underorgan, som den må anse nödvändiga;

d) att välja de medlemmar, som skola vara representerade i rådet i enlighet med artikel 17 och i sjöfarts-säkerhetskommittén i enlighet med artikel 28;

e) att mottaga och dryfta rådets rapporter samt att fatta beslut i frågor, som hänskjutas till densamma av rådet;

f) att rösta om budgeten och besluta om organisationens finanser i enlighet med del IX;

g) att granska organisationens utgifter och godkänna dess räkenskaper;

h) att fullgöra organisationens uppgifter, dock att den skall hänskjuta frågor, som falla under artikel 3 a) och b), till rådet för utarbetande av rekommendationer eller akter härutinnan, samt att rekommendationer eller akter, som rådet underställer församlingen men denna icke godkänner, skola sändas tillbaka till rådet med församlingens eventuella kommentarer;

i) att till medlemmarnas godkännande rekommendera regler beträf-

time safety, or amendments to such regulations, which have been referred to it by the Maritime Safety Committee through the Council;

(j) to refer to the Council for consideration or decision any matters within the scope of the Organisation, except that the function of making recommendations under paragraph (i) of this Article shall not be delegated.

Part VI.—The Council.

ARTICLE 17.

The Council shall consist of 16 members and shall be composed as follows:

(a) six shall be Governments of the nations with the largest interest in providing international shipping services;

(b) six shall be Governments of other nations with the largest interest in international sea-borne trade;

(c) two shall be elected by the Assembly from among the Governments of nations having a substantial interest in providing international shipping services; and

(d) two shall be elected by the Assembly from among the Governments of nations having a substantial interest in international sea-borne trade.

In accordance with the principles set forth in this article the first Council shall be constituted as provided in Appendix I to the present Convention.

ARTICLE 18.

Except as provided in Appendix I to the present Convention, the Council shall determine, for the purpose of Article 17 (a), the members, Governments of nations with the largest interest in providing international shipping services, and shall also determine, for the purpose of Article 17 (c), the members, Governments of nations having a substantial interest in providing such services. Such de-

fande sjöfartssäkerhet eller ändringar i sådana regler, vilka ha hänskjutits till den av sjöfartssäkerhetskommittén genom rådet;

j) att till rådet för övervägande eller beslut hänskjuta frågor inom organisationens verksamhetsområde, dock att uppgiften att göra rekommendationer enligt denna artikels moment i) icke skall överlåtas.

Del VI. — Rådet.

ARTIKEL 17.

Rådet skall bestå av sexton medlemmar och ha följande sammansättning:

a) sex skola vara regeringar i länder med det största intresset i tillhandahållande av tonnage för den internationella handelssjöfarten;

b) sex skola vara regeringar i andra länder med det största intresset i den internationella sjöburna handeln;

c) två skola väljas av församlingen bland regeringar i länder med ett avsevärt intresse i tillhandahållande av tonnage för den internationella handelssjöfarten; och

d) två skola väljas av församlingen bland regeringar i länder med ett avsevärt intresse i den internationella sjöburna handeln.

I enlighet med de i denna artikel fastställda principerna skall det första rådet konstitueras såsom stadgas i Bilaga I till denna konvention.

ARTIKEL 18.

Med förbehåll för vad som är stadgat i Bilaga I till denna konvention skall rådet fastställa vilka som i enlighet med artikel 17 a) skola vara medlemmar i egenskap av regeringar i länder med det största intresset i tillhandahållande av tonnage för den internationella handelssjöfarten och likaledes fastställa vilka som i enlighet med artikel 17 c) skola vara medlemmar bland regeringar i

terminations shall be made by a majority vote of the Council, including the concurring votes of a majority of the members represented on the Council under Article 17 (a) and (c). The Council shall further determine, for the purpose of Article 17 (b), the members, Governments of nations with the largest interest in international sea-borne trade. Each Council shall make these determinations at a reasonable time before each regular session of the Assembly.

ARTICLE 19.

Members represented on the Council in accordance with Article 17 shall hold office until the end of the next regular session of the Assembly. Members shall be eligible for re-election.

ARTICLE 20.

(a) The Council shall elect its Chairman and adopt its own rules of procedure except as otherwise provided in the Convention.

(b) Twelve members of the Council shall constitute a quorum.

(c) The Council shall meet upon one month's notice as often as may be necessary for the efficient discharge of its duties upon the summons of its Chairman or upon request by not less than 4 of its members. It shall meet at such places as may be convenient.

ARTICLE 21.

The Council shall invite any member to participate, without vote, in its deliberations on any matter of particular concern to that member.

ARTICLE 22.

(a) The Council shall receive the recommendations and reports of the Maritime Safety Committee and shall transmit them to the Assembly and, when the Assembly is not in session, to the members for information, to

länder med ett avsevärt intresse i sådant tillhandahållande. Dyliga beslut skola fattas genom majoritetsröstning i rådet, inbegripet instämmande röster från majoriteten av de medlemmar, som äro representerade i rådet i enlighet med artikel 17 a) och c). Rådet skall vidare fastställa vilka som i enlighet med artikel 17 b) skola vara medlemmar i egenskap av regeringar i länder med det största intresset i den internationella sjöburna handeln. Varje råd skall fatta dessa beslut i rimlig tid före varje ordinarie möte med församlingen.

ARTIKEL 19.

Medlemmar representerade i rådet i enlighet med artikel 17 skola inneha sina poster till slutet av nästa ordinarie möte med församlingen. Medlem skall kunna omväljas.

ARTIKEL 20.

a) Rådet skall självt välja sin ordförande och självt fastställa sina procedurregler, där ej annat är stadgat i konventionen.

b) Tolv medlemmar av rådet skola vara beslutsmässiga.

c) Rådet skall sammanträda med en månads varsel så ofta detta är nödvändigt för ett effektivt fullgörande av dess uppgifter. Det skall sammankallas av ordföranden eller på begäran av minst fyra av dess medlemmar. Det skall sammanträda på plats som må vara lämplig.

ARTIKEL 21.

Rådet skall inbjuda medlem att utan rösträtt deltaga i dess förhandlingar i varje fråga av särskilt intresse för denna medlem.

ARTIKEL 22.

a) Rådet skall mottaga sjöfartssäkerhetskommitténs rekommendationer och rapporter och vidarebefordra dem till församlingen eller, när denna icke har möte, direkt till de enskilda medlemmarna för deras kännedom

gether with the comments and recommendations of the Council.

(b) Matters within the scope of Article 29 shall be considered by the Council only after obtaining the views of the Maritime Safety Committee thereon.

ARTICLE 23.

The Council, with the approval of the Assembly, shall appoint the Secretary-General. The Council shall also make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, and determine the terms and conditions of service of the Secretary-General and other personnel, which terms and conditions shall conform as far as possible with those of the United Nations and its specialised agencies.

ARTICLE 24.

The Council shall make a report to the Assembly at each regular session on the work of the Organisation since the previous regular session of the Assembly.

ARTICLE 25.

The Council shall submit to the Assembly the budget estimates and the financial statements of the Organisation, together with its comments and recommendations.

ARTICLE 26.

The Council may enter into agreements or arrangements covering the relationship of the Organisation with other organisations, as provided for in Part XII. Such agreements or arrangements shall be subject to approval by the Assembly.

ARTICLE 27.

Between sessions of the Assembly, the Council shall perform all the functions of the Organisation, except the function of making recommendations under Article 16 (i).

jämte rådets kommentarer och rekommendationer.

b) Frågor, som hänföra sig till artikel 29, skola behandlas av rådet endast efter inhämtande av sjöfartssäkerhetskommitténs åsikt.

ARTIKEL 23.

Rådet skall med församlingens godkännande utnämna generalsekreterare. Rådet skall även vidtaga åtgärder för utnämning av annan personal som må behövas samt fastställa villkor och tjänsteförhållanden för generalsekreteraren och annan personal, vilka villkor och förhållanden i största möjliga utsträckning skola stå i överensstämmelse med Förenta Nationernas och dess fackorgans.

ARTIKEL 24.

Rådet skall vid varje ordinarie möte avlägga rapport till församlingen om organisationens arbete sedan församlingens senaste ordinarie möte.

ARTIKEL 25.

Rådet skall underställa församlingen organisationens budgetberäkningar och finansrapporter jämte sina kommentarer och rekommendationer.

ARTIKEL 26.

Rådet må träffa avtal och anstalter beträffande organisationens förbindelser med andra organisationer i enlighet med del XII. Sådana avtal och anstalter skola vara underkastade församlingens godkännande.

ARTIKEL 27.

Mellan församlingens möten skall rådet utföra organisationens samtliga åligganden med undantag av uppgiften i fråga om rekommendationer enligt artikel 16 i).

Part VII.—Maritime Safety Committee.

Del VII. — Sjöfartssäkerhetskommittén.

ARTICLE 28.

(a) The Maritime Safety Committee shall consist of 14 members elected by the Assembly from the members, Governments of those nations having an important interest in maritime safety, of which not less than 8 shall be the largest ship-owning nations, and the remainder shall be elected so as to ensure adequate representation of members, Governments of other nations with an important interest in maritime safety, such as nations interested in the supply of large numbers of crews or in the carriage of large numbers of berthed and unberthed passengers, and of major geographical areas.

(b) Members shall be elected for a term of 4 years and shall be eligible for re-election.

ARTICLE 29.

(a) The Maritime Safety Committee shall have the duty of considering any matter within the scope of the Organisation and concerned with aids to navigation, construction and equipment of vessels, manning from a safety standpoint, rules for the prevention of collisions, handling of dangerous cargoes, maritime safety procedures and requirements, hydrographic information, log-books and navigational records, marine casualty investigation, salvage and rescue, and any other matters directly affecting maritime safety.

(b) The Maritime Safety Committee shall provide machinery for performing any duties assigned to it by the Convention, or by the Assembly, or any duty within the scope of this article which may be assigned to it by any other inter-governmental instrument.

(c) Having regard to the provisions of Part XII, the Maritime Safety Committee shall have the duty of maintaining such close relationship with other inter-governmental bodies con-

ARTIKEL 28.

a) Sjöfartssäkerhetskommittén skall bestå av fjorton medlemmar, valda av församlingen bland medlemmar, som äro regeringar i länder med betydande intresse i sjöfartssäkerheten, varav minst åtta skola vara de största sjöfartsnationerna, medan återstoden skall väljas på sådant sätt att skäligen representation tillförsäkras medlemmar, som äro regeringar i andra länder med betydande intresse i sjöfartssäkerheten, såsom länder med intressen i tillhandahållande av stort antal besättningsmän eller i transport av stort antal med eller utan kojplats resande passagerare, ävensom större geografiska områden.

b) Medlemmar skola väljas för en tid av fyra år och skola kunna omväljas.

ARTIKEL 29.

a) Sjöfartssäkerhetskommitténs uppgift skall vara att behandla frågor inom organisationens verksamhetsområde rörande navigeringshjälpmedel, byggnad och utrustning av fartyg, bemanning sedd ur säkerhets synpunkt, regler för undvikande av ombordläggning, handhavande av farlig last, tillvägagångssätt och föreskrifter ifråga om sjöfartssäkerheten, hydrografiska upplysningar, loggböcker och navigeringsanteckningar, utredning av sjöolyckor, bärgning och räddningsaktioner samt andra spörsmål, som direkt beröra sjöfartssäkerheten.

b) Sjöfartssäkerhetskommittén skall organiseras så, att den kan åtaga sig alla uppgifter, som tilldelas densamma i denna konvention eller av församlingen, liksom varje uppgift inom ramen för denna artikel, som må hänskjutas till kommittén genom annan mellanstatlig akt.

c) Sjöfartssäkerhetskommitténs uppgift skall vara att jämlikt del XII upprätthålla sådana nära förbindelser med andra mellanstatliga organ på transport- och kommunika-

cerned with transport and communications as may further the object of the Organisation in promoting maritime safety and facilitate the co-ordination of activities in the fields of shipping, aviation, telecommunications and meteorology with respect to safety and rescue.

ARTICLE 30.

The Maritime Safety Committee, through the Council, shall

(a) submit to the Assembly at its regular sessions proposals made by members for safety regulations or for amendments to existing safety regulations, together with its comments or recommendations thereon;

(b) report to the Assembly on the work of the Maritime Safety Committee since the previous regular session of the Assembly.

ARTICLE 31.

The Maritime Safety Committee shall meet once a year and at other times upon request of any 5 of its members. It shall elect its officers once a year and shall adopt its own rules of procedure. A majority of its members shall constitute a quorum.

ARTICLE 32.

The Maritime Safety Committee shall invite any member to participate, without vote, in its deliberations on any matter of particular concern to that member.

Part VIII.—The Secretariat.

ARTICLE 33.

The Secretariat shall comprise the Secretary-General, a Secretary of the Maritime Safety Committee and such staff as the Organisation may require. The Secretary-General shall be the chief administrative officer of the Organisation, and shall, subject to the provisions of Article 23, appoint the above-mentioned personnel.

tionsområdet, som kunna främja organisationens syfte att befordra sjöfartssäkerheten och att underlätta samordning av verksamheten på sjöfartens, luftfartens, telekommunikationernas och meteorologiens områden i fråga om säkerhet och räddningstjänst.

ARTIKEL 30.

Sjöfartssäkerhetskommittén skall genom rådet:

a) vid församlingens ordinarie möten underställa denna av medlemmar framlagda förslag om säkerhetsföreskrifter eller ändringar i gällande säkerhetsföreskrifter jämte sina kommentarer och rekommendationer;

b) avlägga rapport till församlingen om sjöfartssäkerhetskommitténs arbete sedan senaste ordinarie session med församlingen.

ARTIKEL 31.

Sjöfartssäkerhetskommittén skall sammanträda en gång om året och vid andra tidpunkter på begäran av fem av sina medlemmar. Den skall själv årligen välja sina styresmän och själv antaga sina procedurregler. En majoritet av dess medlemmar skall vara beslutsmässig.

ARTIKEL 32.

Sjöfartssäkerhetskommittén skall inbjuda medlem att utan rösträtt delta i dess förhandlingar i varje fråga av särskilt intresse för denna medlem.

Del VIII. — Sekretariatet.

ARTIKEL 33.

Sekretariatet skall bestå av generalsekreteraren, en sekreterare för sjöfartssäkerhetskommittén samt annan personal, som organisationen må behöva. Generalsekreteraren skall vara organisationens chefstjänsteman och skall under hänsynstagande till föreskrifterna i artikel 23 utse ovannämnda personal.

ARTICLE 34.

The Secretariat shall maintain all such records as may be necessary for the efficient discharge of the functions of the Organisation and shall prepare, collect and circulate the papers, documents, agenda, minutes and information that may be required for the work of the Assembly, the Council, the Maritime Safety Committee, and such subsidiary organs as the Organisation may establish.

ARTICLE 35.

The Secretary-General shall prepare and submit to the Council the financial statements for each year and the budget estimates on a biennial basis, with the estimates for each year shown separately.

ARTICLE 36.

The Secretary-General shall keep members informed with respect to the activities of the Organisation. Each member may appoint one or more representatives for the purpose of communication with the Secretary-General.

ARTICLE 37.

In the performance of their duties the Secretary-General and the staff shall not seek or receive instructions from any Government or from any authority external to the Organisation. They shall refrain from any action which might reflect on their position as international officials. Each member on its part undertakes to respect the exclusively international character of the responsibilities of the Secretary-General and the staff and not to seek to influence them in the discharge of their responsibilities.

ARTICLE 38.

The Secretary-General shall perform such other tasks as may be assigned to him by the Convention, the Assembly, the Council and the Maritime Safety Committee.

ARTIKEL 34.

Sekretariatet skall hålla sådant arkiv, som kräves för ett effektivt fullgörande av organisationens uppgifter, och skall utarbeta, insamla och distribuera rapporter, dokument, dagordningar, protokoll och upplysningar, som krävas för församlingens, rådets, sjöfartssäkerhetskommitténs och av organisationen eventuellt upprättade underorgans arbete.

ARTIKEL 35.

Generalsekreteraren skall utarbeta och underställa rådet finansrapporter för varje år och budgetberäkningarna för tvåårsperioder med beräkningar för varje år för sig.

ARTIKEL 36.

Generalsekreteraren skall hålla medlemmarna underrättade om organisationens verksamhet. Varje medlem må utse en eller flera representanter för förbindelse med generalsekreteraren.

ARTIKEL 37.

Vid fullgörandet av sina uppgifter skola generalsekreteraren och personalen icke begära eller mottaga instruktioner från någon regering eller från någon myndighet utanför organisationen. De skola avhålla sig från varje handling, som kan kasta skugga på deras ställning som internationella tjänstemän. Varje medlem förbinder sig för sin del att respektera den rent internationella arten hos generalsekreterarens och hans personals uppgifter samt att icke söka påverka dem vid uppfyllandet av deras plikter.

ARTIKEL 38.

Generalsekreteraren skall utföra sådana ytterligare uppgifter, som tilldelas honom genom konventionen, av församlingen, rådet eller sjöfartssäkerhetskommittén.

Part IX.—Finances.

ARTICLE 39.

Each member shall bear the salary, travel and other expenses of its own delegation to the Assembly and of its representatives on the Council, the Maritime Safety Committee, other committees and subsidiary bodies.

ARTICLE 40.

The Council shall consider the financial statements and budget estimates prepared by the Secretary-General and submit them to the Assembly with its comments and recommendations.

ARTICLE 41.

(a) Subject to any agreement between the Organisation and the United Nations, the Assembly shall review and approve the budget estimates.

(b) The Assembly shall apportion the expenses among the members in accordance with a scale to be fixed by it after consideration of the proposals of the Council thereon.

ARTICLE 42.

Any member which fails to discharge its financial obligation to the Organisation within one year from the date on which it is due shall have no vote in the Assembly, the Council, or the Maritime Safety Committee unless the Assembly, at its discretion, waives this provision.

Part X.—Voting.

ARTICLE 43.

The following provisions shall apply to voting in the Assembly, the Council and the Maritime Safety Committee:

(a) Each member shall have one vote.

(b) Except as otherwise provided in the Convention or in any international agreement which confers func-

Del IX. — Finanser.

ARTIKEL 39.

Varje medlem skall bestrida löne-, rese- och andra utgifter för sin egen delegation i församlingen och sina egna representanter i rådet, sjöfartssäkerhetskommittén, andra kommittéer och underorgan.

ARTIKEL 40.

Rådet skall dryfta de av generalsekreteraren utarbetade finansrapporterna och budgetberäkningarna samt underställa församlingen dem jämte sina kommentarer och rekommendationer.

ARTIKEL 41.

a) Med förbehåll för överenskomelse i annan riktning mellan organisationen och Förenta Nationerna skall församlingen granska och godkänna budgetberäkningarna.

b) Församlingen skall fördela utgifterna mellan medlemmarna i enlighet med en skala, som fastställs av församlingen efter prövning av rådets förslag därom.

ARTIKEL 42.

Medlem, som uraktlåter att uppfylla sina finansiella förpliktelser gentemot organisationen inom ett år från betalningsdatum, skall fråntagas rösträtt i församlingen, rådet och sjöfartssäkerhetskommittén, försåvitt icke församlingen efter eget gottfinnande avstår från att tillämpa denna föreskrift.

Del X. — Röstning.

ARTIKEL 43.

Följande föreskrifter skola gälla vid röstning i församlingen, rådet och sjöfartssäkerhetskommittén:

a) Varje medlem skall ha en röst.

b) Därest ej annat stadgas i konventionen eller i annat internationellt avtal, som tilldelar försam-

tions on the Assembly, the Council, or the Maritime Safety Committee, decisions of these organs shall be by a majority vote of the members present and voting and, for decisions where a two-thirds majority vote is required, by a two-thirds majority vote of those present.

(c) For the purpose of the Convention, the phrase "members present and voting" means "members present and casting an affirmative or negative vote". Members which abstain from voting shall be considered as not voting.

Part XI.—Headquarters of the Organisation.

ARTICLE 44.

(a) The headquarters of the Organisation shall be established in London.

(b) The Assembly may by a two-thirds majority vote change the site of the headquarters if necessary.

(c) The Assembly may hold sessions in any place other than the headquarters if the Council deems it necessary.

Part XII.—Relationship with the United Nations and other Organisations.

ARTICLE 45.

The Organisation shall be brought into relationship with the United Nations in accordance with Article 57 of the Charter of the United Nations as the specialised agency in the field of shipping. This relationship shall be effected through an agreement with the United Nations under Article 63 of the Charter of the United Nations, which agreement shall be concluded as provided in Article 26.

ARTICLE 46.

The Organisation shall co-operate with any specialised agency of the United Nations in matters which may be the common concern of the Organisation and of such specialised agen-

lingen, rådet eller sjöfartssäkerhetskommittén uppgifter, skola beslut i dessa organ fattas med majoriteten bland de närvarande och röstande medlemmarna samt vid beslut, där två tredjedels majoritet kräves, med två tredjedels majoritet bland de närvarande medlemmarna.

c) Uttrycket »närvarande och röstande medlemmar» i denna konvention betyder »närvarande medlemmar, som avgiva en positiv eller negativ röst». Medlemmar, som nedlägga sin röst, skola betraktas såsom icke röstande.

Del XI. — Organisationens säte.

ARTIKEL 44.

a) Organisationens säte skall upprättas i London.

b) Församlingen må med två tredjedels majoritet flytta sätet, om så är nödvändigt.

c) Församlingen må hålla möte annorstädes än å sätet om rådet anser detta nödvändigt.

Del XII. — Förbindelserna med Förenta Nationerna och andra organisationer.

ARTIKEL 45.

Organisationen skall anslutas till Förenta Nationerna i enlighet med artikel 57 i Förenta Nationernas stadga såsom fackorganet på sjöfartens område. Denna anslutning skall ske genom ett avtal med Förenta Nationerna i enlighet med artikel 63 i Förenta Nationernas stadga och artikel 26 i denna konvention.

ARTIKEL 46.

Organisationen skall samarbeta med Förenta Nationernas fackorgan i frågor, som kunna vara av gemensamt intresse för organisationen och dessa fackorgan, samt skall

cy, and shall consider such matters and act with respect to them in accord with such specialised agency.

ARTICLE 47.

The Organisation may, on matters within its scope, co-operate with other inter-governmental organisations which are not specialised agencies of the United Nations, but whose interests and activities are related to the purposes of the Organisation.

ARTICLE 48.

The Organisation may, on matters within its scope, make suitable arrangements for consultation and co-operation with non-governmental international organisations.

ARTICLE 49.

Subject to approval by a two-thirds majority vote of the Assembly, the Organisation may take over from any other international organisations, governmental or non-governmental, such functions, resources and obligations within the scope of the Organisation as may be transferred to the Organisation by international agreements or by mutually acceptable arrangements entered into between competent authorities of the respective organisations. Similarly, the Organisation may take over any administrative functions which are within its scope and which have been entrusted to a Government under the terms of any international instrument.

Part XIII.—Legal Capacity, Privileges and Immunities.

ARTICLE 50.

The legal capacity, privileges and immunities to be accorded to, or in connexion with, the Organisation shall be derived from and governed by the General Convention on the Privileges and Immunities of the Specialised Agencies approved by the

dryfta sådana frågor och vidtaga åtgärder beträffande dem i samråd med berörda fackorgan.

ARTIKEL 47.

Organisationen må i frågor inom dess verksamhetsområde samarbeta med andra mellanstatliga organisationer, som icke äro fackorgan under Förenta Nationerna men vilkas intressen och verksamhet ha samband med organisationens syften.

ARTIKEL 48.

Organisationen må i frågor inom dess verksamhetsområde träffa lämpliga anstalter för samråd och samarbete med icke mellanstatliga internationella organisationer.

ARTIKEL 49.

Under förutsättning av godkännande med två tredjedels majoritet i församlingen må organisationen från andra internationella organisationer, vare sig mellanstatliga eller icke, övertaga de uppgifter, tillgångar och förpliktelser inom organisationens verksamhetsområde, som må överföras till organisationen genom internationella avtal eller genom ömsesidigt godtagbara föranstaltningar beslutade av behöriga instanser i respektive organisationer. Likaledes må organisationen övertaga administrativa uppgifter inom dess verksamhetsområde, vilka enligt stadganden i en internationell akt anförtratts en regering.

Del XIII. — Juridisk status, privilegier och immunitet.

ARTIKEL 50.

Den juridiska status, de privilegier och den immunitet, som skola beviljas åt eller i samband med organisationen, skola härleda sig från och regleras av allmänna konventionen om fackorganens privilegier och immunitet, antagen av Förenta Natio-

General Assembly of the United Nations on 21st November, 1947, subject to such modifications as may be set forth in the final (or revised) text of the Annex approved by the Organisation in accordance with Sections 36 and 38 of the said General Convention.

ARTICLE 51.

Pending its accession to the said General Convention in respect of the Organisation, each member undertakes to apply the provisions of Appendix II to the present Convention.

Part XIV.—Amendments.

ARTICLE 52.

Texts of proposed amendments to the Convention shall be communicated by the Secretary-General to members at least 6 months in advance of their consideration by the Assembly. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority vote of the Assembly, including the concurring votes of a majority of the members represented on the Council. Twelve months after its acceptance by two-thirds of the members of the Organisation, other than associate-members, each amendment shall come into force for all members except those which, before it comes into force, make a declaration that they do not accept the amendment. The Assembly may by a two-thirds majority vote determine at the time of its adoption that an amendment is of such a nature that any member which has made such a declaration and which does not accept the amendment within a period of 12 months after the amendment comes into force shall, upon the expiration of this period, cease to be a party to the Convention.

ARTICLE 53.

Any amendment adopted under Article 52 shall be deposited with the Secretary-General of the United

nernas generalförsamling den 21 november 1947, med förbehåll för sådana ändringar, som må intagas i den slutgiltiga (eller reviderade) texten till den av organisationen i enlighet med §§ 36 och 38 av sagda konvention antagna bilagan.

ARTIKEL 51.

I avvaktan på sin anslutning till sagda allmänna konvention med avseende på organisationen förbinder sig varje medlem att tillämpa stadgandena i Bilaga II till denna konvention.

Del XIV. — Ändringar.

ARTIKEL 52.

Texter till föreslagna ändringar i konventionen skola av generalsekretären tillställas medlemmarna minst sex månader före deras behandling av församlingen. Ändringar skola godtagas med två tredjedels majoritet i församlingen, inbegripet instämmande röster från majoriteten av de i rådet representerade medlemmarna. Tolv månader efter godkännande med två tredjedels majoritet av organisationens medlemmar, associerade medlemmar undantagna, skall varje ändring träda i kraft för samtliga medlemmar utom för dem som, innan den träder i kraft, avge en förklaring, att de icke godkänna ändringen. Församlingen må vid tidpunkten för godtagandet med två tredjedels majoritet bestämma, att en ändring är av sådan art att medlem, som avgivit sådan förklaring och icke godtager ändringen inom en tidrymd av tolv månader från dess ikraftträdande, vid utgången av denna tidrymd skall upphöra att vara ansluten till konventionen.

ARTIKEL 53.

Jämlikt artikel 52 antaget ändringsförslag skall deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare,

Nations, who will immediately forward a copy of the amendment to all members.

som omedelbart sänder en kopia därav till samtliga medlemmar.

ARTICLE 54.

A declaration or acceptance under Article 52 shall be made by the communication of an instrument to the Secretary-General for deposit with the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General will notify members of the receipt of any such instrument and of the date when the amendment enters into force.

ARTIKEL 54.

En förklaring eller ett godkännande jämlikt artikel 52 skall göras genom att berörda medlem tillställer generalsekreteraren ett instrument för deposition hos Förenta Nationernas generalsekreterare. Generalsekreteraren skall underrätta medlemmarna om mottagandet av sådant instrument och om datum för ändringens ikraftträdande.

Part XV.—Interpretation.

Del XV. — Tolkning.

ARTICLE 55.

Any question or dispute concerning the interpretation or application of the Convention shall be referred for settlement to the Assembly, or shall be settled in such other manner as the parties to the dispute agree. Nothing in this article shall preclude the Council or the Maritime Safety Committee from settling any such question or dispute that may arise during the exercise of their functions.

ARTIKEL 55.

Varje spörsmål eller tvist beträffande tolkningen eller tillämpningen av konventionen skall hänskjutas till församlingen för avgörande eller skall lösas på sådant annat sätt, varom parterna i tvisten överenskomma. Denna artikel skall icke utgöra hinder för rådet eller sjöfartssäkerhetskommittén att lösa spörsmål eller tvist av nämnt slag, som kan uppstå under utövande av deras verksamhet.

ARTICLE 56.

Any legal question which cannot be settled as provided in Article 55 shall be referred by the Organisation to the International Court of Justice for an advisory opinion in accordance with Article 96 of the Charter of the United Nations.

ARTIKEL 56.

Varje juridisk fråga, som inte kan lösas jämlikt artikel 55, skall hänskjutas av organisationen till Internationella domstolen för utlåtande jämlikt artikel 96 av Förenta Nationernas stadga.

Part XVI.—Miscellaneous Provisions.

Del XVI. — Diverse stadganden.

ARTICLE 57.

ARTIKEL 57.

Signature and Acceptance.

Undertecknande och godkännande.

Subject to the provisions of Part III, the present Convention shall remain open for signature or acceptance and States may become parties to the Convention by:

Denna konvention är öppen för undertecknande och godkännande under hänsynstagande till bestämmelserna i del III, och stater kunna bli anslutna till konventionen genom:

(a) signature without reservation as to acceptance;

a) undertecknande utan förbehåll för godkännande;

(b) signature subject to acceptance followed by acceptance;
or

(c) acceptance.

Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

b) undertecknande med förbehåll för godkännande, följt av godkännande;

c) godkännande.

Godkännande skall verkställas genom deposition av ett instrument hos Förenta Nationernas generalsekretärare.

ARTICLE 58.

Territories.

(a) Members may make a declaration at any time that their participation in the Convention includes all or a group or a single one of the territories for whose international relations they are responsible.

(b) The Convention does not apply to territories for whose international relations members are responsible unless a declaration to that effect has been made on their behalf under the provisions of paragraph (a) of this article.

(c) A declaration made under paragraph (a) of this article shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations and a copy of it will be forwarded by him to all States invited to the United Nations Maritime Conference and to such other States as may have become members.

(d) In cases where under a trusteeship agreement the United Nations is the administering authority, the United Nations may accept the Convention on behalf of one, several, or all of the trust territories in accordance with the procedure set forth in Article 57.

ARTICLE 59.

Withdrawal.

(a) Any member may withdraw from the Organisation by written notification given to the Secretary-General of the United Nations, who will immediately inform the other members and the Secretary-General

ARTIKEL 58.

Områden.

a) Medlemmar må vid vilken tidpunkt som helst avgiva förklaring att deras anslutning till konventionen innefattar alla eller en grupp eller ett enda av de områden, för vilkas internationella förbindelser de äro ansvariga.

b) Konventionen är icke tillämplig å områden, för vilkas internationella förbindelser medlemmar äro ansvariga, försävt icke en förklaring här om har avgivits å deras vägnar jämlikt moment a).

c) Jämlikt moment a) avgiven förklaring skall tillställas Förenta Nationernas generalsekretärare, och denne sänder en kopia till samtliga till Förenta Nationernas sjöfartskonferens inbjudna stater och andra stater, som må ha blivit medlemmar.

d) I de fall, då Förenta Nationerna genom ett förvaltarskapsavtal har blivit den förvaltande myndigheten, må Förenta Nationerna godkänna konventionen för ett, flera eller alla förvaltarskapsområden i enlighet med den i artikel 57 fastställda proceduren.

ARTIKEL 59.

Utträde.

a) Medlem må utträda ur organisationen genom skriftlig anmälan till Förenta Nationernas generalsekretärare, som genast underrättar övriga medlemmar och organisationens generalsekretärare om sådan anmä-

of the Organisation of such notification. Notification of withdrawal may be given at any time after the expiration of 12 months from the date on which the Convention has come into force. The withdrawal shall take effect upon the expiration of 12 months from the date on which such written notification is received by the Secretary-General of the United Nations.

(b) The application of the Convention to a territory or group of territories under Article 58 may at any time be terminated by written notification given to the Secretary-General of the United Nations by the member responsible for its international relations or, in the case of a trust territory of which the United Nations is the administering authority, by the United Nations. The Secretary-General of the United Nations will immediately inform all members and the Secretary-General of the Organisation of such notification. The notification shall take effect upon the expiration of 12 months from the date on which it is received by the Secretary-General of the United Nations.

Part XVII.—Entry into Force.

ARTICLE 60.

The present Convention shall enter into force on the date when 21 States, of which 7 shall each have a total tonnage of not less than 1 million gross tons of shipping, have become parties to the Convention in accordance with Article 57.

ARTICLE 61.

The Secretary-General of the United Nations will inform all States invited to the United Nations Maritime Conference and such other States as may have become members, of the date when each State becomes party to the Convention, and also of the date on which the Convention enters into force.

lan. Anmälan om utträde må ingivas när som helst efter utgången av tolv månader från dagen för konventionens ikraftträdande. Utträdet blir giltigt tolv månader efter den dag, då Förenta Nationernas generalsekreterare mottager sådan skriftlig anmälan.

b) Tillämpningen av konventionen å område eller grupp av områden jämlikt artikel 58 må när som helst uppsägas genom skriftlig anmälan till Förenta Nationernas generalsekreterare från den för dess internationella förbindelser ansvarige medlemmen eller, i fråga om ett förvaltarshipsområde för vilket Förenta Nationerna är den förvaltande myndigheten, från Förenta Nationerna. Förenta Nationernas generalsekreterare underrättar omedelbart alla medlemmar och organisationens generalsekreterare om sådan anmälan. Anmälan blir giltig tolv månader från den dag då Förenta Nationernas generalsekreterare mottagit den.

Del XVII. — Ikraftträdande.

ARTIKEL 60.

Denna konvention skall träda i kraft då tjugoen stater, varav sju skola ha ett sammanlagt fartygstonnage av minst en miljon bruttoton vardera, anslutit sig till konventionen jämlikt artikel 57.

ARTIKEL 61.

Förenta Nationernas generalsekreterare kommer att underrätta alla till Förenta Nationernas sjöfartskonferens inbjudna stater och andra stater, som blivit medlemmar, om dagen för varje stats anslutning till konventionen och likaså om dagen för konventionens ikraftträdande.

ARTICLE 62.

The present Convention, of which the English, French and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who will transmit certified copies thereof to each of the States invited to the United Nations Maritime Conference and to such other States as may have become members.

ARTICLE 63.

The United Nations is authorised to effect registration of the Convention as soon as it comes into force.

In witness whereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments for that purpose have signed the present Convention.

Done at Geneva this 6th day of March, 1948.

(Here follow the signatures.)

ARTIKEL 62.

Denna konvention, vars engelska, franska och spanska texter skola äga lika giltighet, skall deponeras hos Förenta Nationernas generalsekretärare, som kommer att överlämna bevitnade kopior därav till alla till Förenta Nationernas sjöfartskonferens inbjudna stater och till andra stater, som blivit medlemmar.

ARTIKEL 63.

Förenta Nationerna bemyndigas att verkställa registrering av konventionen så snart den träder i kraft.

Till bestyrkande varav undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Genève den 6 mars 1948.

(Här följa underskrifterna.)

Appendix I

(Referred to in Article 17.)

Composition of the First Council.

In accordance with the principles set forth in Article 17 the first Council shall be constituted as follows:

(a) The 6 members under Article 17 (a) being

Greece
Netherlands
Norway
Sweden
United Kingdom
United States

(b) The 6 members under Article 17 (b) being

Argentina
Australia
Belgium
Canada
France
India

Bilaga I

(Omnämnd i artikel 17.)

Det första rådets sammansättning.

Jämlikt de i artikel 17 fastställda principerna skall det första rådet sammansättas på följande sätt:

a) De sex medlemmarna enligt artikel 17 a) skola vara:

Grekland
Nederländerna
Norge
Sverige
Storbritannien
Amerikas förenta stater

b) De sex medlemmarna enligt artikel 17 b) skola vara:

Argentina
Australien
Belgien
Canada
Frankrike
Indien.

(c) Two members to be elected by the Assembly under Article 17 (c) from a panel nominated by the 6 members named in paragraph (a) of this Appendix.

(d) Two members elected by the Assembly under Article 17 (d) from among the members having a substantial interest in international sea-borne trade.

c) Två medlemmar skola väljas av församlingen jämlikt artikel 17 c) ur en grupp utvald av de sex i moment a) av denna bilaga nämnda medlemmarna.

d) Två medlemmar skola väljas av församlingen jämlikt artikel 17 d) bland de medlemmar, som ha ett avsevärt intresse i internationell sjöburen handel.

Appendix II

(Referred to in Article 51.)

Legal Capacity, Privileges and Immunities.

The following provisions on legal capacity, privileges and immunities shall be applied by members to, or in connexion with, the Organisation pending their accession to the General Convention on Privileges and Immunities of Specialised Agencies in respect of the Organisation:

SECTION 1.

The Organisation shall enjoy in the territory of each of its members such legal capacity as is necessary for the fulfilment of its purposes and the exercise of its functions.

SECTION 2.

(a) The Organisation shall enjoy in the territory of each of its members such privileges and immunities as are necessary for the fulfilment of its purposes and the exercise of its functions.

(b) Representatives of members, including alternates and advisers and officials and employees of the Organisation, shall similarly enjoy such privileges and immunities as are necessary for the independent exercise of their functions in connexion with the Organisation.

Bilaga II

(Omnämnd i artikel 51.)

Juridisk status, privilegier och immunitet.

Följande stadganden beträffande juridisk status, privilegier och immunitet skola tillämpas av medlemmarna å eller i samband med organisationen i avvaktan på deras anslutning till allmänna konventionen om fackorganens privilegier och immunitet med avseende på organisationen:

AVDELNING 1.

Organisationen skall på varje medlems område åtnjuta sådan juridisk status, som är nödvändig för att nå dess syften och fullgöra dess uppgifter.

AVDELNING 2.

a) Organisationen skall på varje medlems område åtnjuta de privilegier och den immunitet, som äro nödvändiga för att nå dess syften och fullgöra dess uppgifter.

b) Medlemmarnas representanter, inbegripet ställföreträdare och rådgivare samt organisationens tjänstemän och övriga anställda skola likaledes åtnjuta de privilegier och den immunitet, som äro nödvändiga för ett oberoende fullgörande av deras uppgifter i samband med organisationen.

SECTION 3.

In applying the provisions of Sections 1 and 2 of this Appendix, the members shall take into account as far as possible the standard clauses of the General Convention on the Privileges and Immunities of the Specialised Agencies.

AVDELNING 3.

Vid tillämpningen av stadgandena i avdelning 1 och 2 av denna bilaga skola medlemmarna i största utsträckning taga hänsyn till huvudreglerna i allmänna konventionen om fackorganens privilegier och immunitet.