
 ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER.

Kungl. Maj:ts och Rikets Kommerskollegii kungörelse angående de förmåner, som i Sveriges hamnar äro beviljade främmande länders fartyg; given i Stockholm den 17 september 1924.

Kungl. Maj:ts och Rikets Kommerskollegium gör veterligt: att följande främmande länders fartyg i svensk hamn tillgodonjuta nedanstående särskilda förmåner¹, nämligen:

Argentina: Enligt *vänskaps-, handels- och sjöfartstraktaten den 17 juli 1885* skola argentinska fartyg icke beläggas med andra eller högre läst, fyr-, hamn-, lots-, bärgnings- eller andra lokala avgifter än dem, som erläggas av svenska fartyg.

Argentinska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *registreringscertifikat* (Certificado de Matricula).

Australiska Statsförbundet: Se Storbritannien och Irland.

Belgien: Enligt *traktaten den 11 juni 1895* skola belgiska fartyg, vilka i barlast eller med last inlöpa uti eller avgå från svenska hamnar, de må komma från eller gå till vilken ort som helst, i dessa hamnar i alla avseenden behandlas lika med inhemska fartyg. De skola icke, vare sig vid in- eller utlöpandet eller under uppehållandet därstädes, beläggas med andra eller högre läst-, båk-, lots-, hamn-, bogserings-, karantäns- eller andra avgifter, av vad namn det vara må, som utgå av själva fartygen och uppbäras för staten, offentliga tjänstemän, kommuner, korporationer eller inrättningar eller i deras namn, än dem som drabba eller komma att drabba inhemska fartyg.

Enligt samma traktat skall i allt vad angår sjöfarten från svensk sida icke kuuna beviljas annan stat något privilegium, någon förmån eller något företräde, som icke samtidigt kommer belgiska undersåtar till godo.

Rättigheten för belgiska fartyg att idka *kustfart* från hamn till hamn i Sverige är beroende av här gällande lagar och förordningar. Dock är överenskommet, att belgiska fartyg i alla hänseenden i Sverige åtnjuta samma förmåner och privilegier, som blivit eller kunna bliva beviljade de mest gynnade nationer.

Bestämmelserna i traktaten äro icke tillämpliga å medgivanden, som äro eller bliva gjorda till Norge, och icke heller å de medgivanden, som gjorts eller framdeles kunna komma att göras grannländerna i ändamål att underlätta gränshandeln, med mindre dessa medgivanden utsträckas till att omfatta någon annan stat.

¹ Förmåner i avseende å skeppsmätning äro här icke upptagna.

Belgiska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *sjöpass* (lettre de mer).

Brasilien: Sedan brasilianska regeringen på sin tid utfärdat dekret därom, att fartyg, tillhörande nation, uti vilkas hamnar brasilianska fartyg voro underkastade högre umgälder än inhemska, för framtiden måste i brasilianska hamnar erlägga tonnageavgift med $3\frac{1}{3}$ procents förhöjning, vilken än ytterligare kunde ökas i händelse omständigheterna därtill föranledde, har genom *kungl. brevet den 5 november 1844* förordnats, att brasilianska fartyg skola åtnjuta de fördelar att i svenska hamnar vid både inkommandet och utgåendet behandlas på samma sätt som inhemska fartyg i avseende såväl å lastpenningar som å båk- och lotsavgifter, hamnumgälder samt varje annan avgift av vad namn och beskaffenhet den vara må, som för fartyg till kronan, stad eller enskild inrättning erlägges.

Till bestyrkande av sin nationalitet äro brasilianska fartyg försedda med *registreringscertifikat* (Titulo de Registro), *mönstringsrulla* (Ról de Equipagem) samt *tullpass* (Passaporte da Alfandega).

Bulgarien: Genom *ministeriella noter den 31 december 1923* har överenskommelse träffats om reglerande av de kommersiella och ekonomiska förbindelserna mellan Sverige och Bulgarien på basis av ömsesidigt tillämpande av klausulen om mest gynnad nation.

Dock äro överenskommelsens bestämmelser icke tillämpliga på *kustfart* och ej heller på de särskilda förmåner, som av Sverige äro medgivna eller kunna komma att medgivas åt Norge eller Danmark, så länge desamma icke utsträcks till någon annan stat.

Bulgariska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *Acte de Nationalité, Congé* och *Rôle d'équipage*.

Chile: Enligt *kungl. kungörelsen den 11 april 1851* skola chilenska fartyg, så länge svenska fartyg i Chiles hamnar icke underkastas andra eller högre avgifter än landets egna fartyg, i svenska hamnar behandlas, vid både inkommandet och utgåendet, på samma sätt som inhemska fartyg i avseende på hamn-, läst-, båk- och lotsavgifter samt varje annan avgift av vad namn och beskaffenhet som helst.

Till bestyrkande av sin nationalitet äro chilenska fartyg försedda med *sjöfartscertificat* (Certificado de navegation).

Danmark: Jämlikt *handels- och sjöfartstraktaten den 2 november 1826* äga danska fartyg och båtar att i svensk hamn behandlas, vid såväl inkommande som utgående, lika med svenska fartyg i avseende på hamn-, läst-, båk-, lots- och dykeriavgifter samt varje annan avgift, av vad namn och beskaffenhet den vara må, som erlägges till kronan, städer eller vilka enskilda inrättningar som helst.

Genom *ministeriella deklarationer den 22 september 1871, den 5 augusti 1879 och den 11 juni 1904* är bestämt, att danska fartyg och båtar, av vilken storlek och beskaffenhet som helst, gående mellan samtliga orter inom Köpenhamns, Helsingörs och Kjöges tulldistrikt, å ena, samt inom Hälsingborgs, Landskrona, Malmö

och Trälleborgs tullkammardistrikt, å andra sidan, skola, där de icke enligt redan gällande avtal åtnjuta än vidsträcktare rättigheter, i fråga om skeppavgifter, lastpenningar, fyr- och båkavgifter samt alla liknande avgifter till statskassan (härunder dock icke inbegripna hamnavgifter i statshamn) helt och hållet behandlas såsom ginge de inrikes orter emellan.

Enligt 1826 års traktat, art. VI, jämförd med *ministeriell deklaration den 25 juni 1869*, äga vidare de båtar från Köpenhamn och Helsingör, vilkas dräktighet icke överstiger tre svenska nyläster¹ eller tio danska registerton, att i Malmö, Hälsingborgs och Landskrona hamnar vara fria från alla hamn- och lästavgifter av vad benämning som helst, så länge samma frihet medgives båtar av samma slag från Malmö, Hälsingborg och Landskrona i Köpenhamns och Helsingörs hamnar.

Genom *ministeriella deklARATIONER den 2 april 1873 och den 11 juni 1904* är bestämt, att danska båtar och fartyg, vilkas dräktighet icke överstiger tre svenska nyläster eller tio danska ton och som hava sin hemort i och gå emellan Helsingör, Köpenhamn och Kjöge och dessa städers tulldistrikt, på den ena sidan, samt Hälsingborg, Landskrona, Malmö och Trälleborg och dessa städers tullkammardistrikt, på den andra sidan, skola i Hälsingborgs, Landskrona, Malmö och Trälleborgs hamnar i avseende på hamnavgifter behandlas på samma sätt som de i traktaten av den 2 november 1826, art. VI, och i deklARATIONEN av den 25 juni 1869 omhandlade båtar.

Slutligen skola enligt 1826 års traktat danska s. k. »Færgebaade», som komma med barlast till Höganäs att därifrån utföra stenkol och eldfasta leror, fortfarande åtnjuta den genom *kungl. förordnande den 19 november 1823* sådana båtar tillerkända frihet från att betala något slags avgift.

Enligt *kungl. kungörelsen den 19 juli 1855* skola, så länge svenska till Island och Färöarna ankommande fartyg varda behandlade lika med danska med avseende å avgifter för fartyg och last, isländska och färöiska fartyg i Sveriges hamnar, på enahanda sätt som danska, behandlas lika med svenska fartyg med hänsyn till avgifter för fartyg och last.

Jämlikt *kungl. kungörelsen den 5 maj 1858* skola, så länge svenska fartyg i danska staterna åtnjuta motsvarande förmåner, seglande eller med ångkraft försedda fartyg, tillhörande danska undersåtar och av en dräktighet av över femton (svåra) läster² enligt mätbrev, kunna idka *kustfart* mellan svenska hamnar, med rättighet att i allt, som rör seglation och handelsföretag, åtnjuta samma behandling som inhemska fartyg; skolande, likaledes mot fullkomlig reciprocitet, sådana danska seglande eller med ångkraft försedda

¹ Enligt kungl. kungörelse den 16 okt. 1874 skall vid beräkning av fartygsavgifter en nyläst anses motsvara, vad angår segelfartyg 3,14 och vad angår ångfartyg 4,5 registerton.

² En svår läst = 0,576 nyläst enligt kungl. brev den 16 dec. 1862.

fartyg, vilkas dräktighet, enligt mätningssättet i Danmark, icke överstiger femton (svåra) läster, men som, efter de i Sverige för mätning av dylika fartyg föreskrivna grunder, uppnå nämnda dräktighet, vara berättigade att härstädes undergå ny mätning för att ådagalägga sin behörighet att taga del i kustfartens idkande.

Danska fartygs nationalitet bestyrkes genom *nationalitets- och registreringscertifikat*; varjämte *det tal, som betecknar fartygets netto-dräktighet*, samt dess *registreringsbokstäver* skola vara tydligt märkta på däcksbjälken i storluckans akterkant eller, där så icke kan ske, på annat iögonfallande och lämpligt ställe på fartyget.

Egypten: Se Storbritannien och Irland.

Egyptiska fartygs nationalitet bestyrkes genom den handling, som benämnes »*Certificat d'Enrégistrement Egyptien*».

Estland: Jämlikt *ministeriella noter den 7 juli 1923* skola estniska fartyg och deras last i Sverige behandlas på enahanda sätt som mest gynnad nation tillhörande fartyg och deras last.

Undantagen från denna bestämmelse är dock rätten att bedriva *kustfart*.

Sverige har förpliktat sig att medgiva transiteringsfrihet genom sitt område för varor, fartyg, båtar och järnvägsvagnar på väg från eller till Estland. Undantag härifrån kunna dock äga rum i följande fall: a) i fråga om krigsförnödenheter under utomordentliga omständigheter; b) med hänsyn till den allmänna säkerheten; c) med hänsyn till sundhetspolisväsendet eller till skyddande av djur eller nyttiga växter.

Från estnisk sida skall icke på grund av avtalet anspråk kunna göras på förmån, som Sverige medgivit eller kommer att medgiva Danmark eller Norge eller båda dessa länder, så länge icke samma förmån medgivits någon annan stat.

Till bestyrkande av sin nationalitet äro estniska fartyg försedda med *sjömansrulla*, *mätbrev* och *nationalitetscertifikat* (Flaggenpatent).

Finland: Jämlikt *sjöfartsavtalet den 26 maj 1923* skola finska fartyg och deras last i Sverige, där icke i avtalet annorlunda stadgats, åtnjuta fullkomligt samma behandling som svenska fartyg och dessas last, oavsett varifrån fartygen avgått eller varthän de äro destinerade, och oavsett varifrån lasten förskriver sig eller varthän den är bestämd. Sålunda skola, bland annat, finska fartyg och deras last å svenskt område icke vara underkastade andra eller högre avgifter eller pålagor, av vad slag och benämning de vara må, än svenska fartyg och deras last.

Varje företrädesrätt och befrielse, som i förenämnda hänseenden kunna komma att av Sverige medgivas en tredje makt, skola samtidigt och ovillkorligen jämväl tillerkännas Finland.

Fullständigt befriade från fartygsumgälder i Sveriges hamnar äro:

1) fartyg, som från någon ort, vilken det vara må, inkomma i barlast och i barlast åter utgå;

2) fartyg, som komma från någon svensk hamn till en eller flera hamnar inom Sverige samt kunna styrka, att de under samma resa i annan svensk hamn redan erlagt ifrågavarande avgifter;

3) fartyg, som frivilligt eller av tvingande orsaker inkommit i en hamn med last och därifrån åter utlöpa utan att hava företagit någon som helst handelsoperation.

Denna befrielse skall icke gälla lotsningsavgifter, hamnavgifter för fartyg, bogserings-, karantäns- och andra på fartyget vilande avgifter, vilka svenska och mest gynnad nations fartyg hava att i lika mån erlægga såsom gottgörelse för trafiken tjänande handräckningar och anordningar.

Vad angår skyldigheten för finska fartyg att anlita lots skola fortfarande följande bestämmelser gälla: Finska farkoster av en dräktighet av tretton finska läster eller därunder på resor fram och åter mellan Åland eller skärgården inom Åbo och Björneborgs län samt andra finska orter vid Bottniska viken, å ena sidan, och Stockholm eller annan svensk ort vid Ålands hav eller Bottniska viken, å den andra, skola när annan last än fisk eller lantmanprodukter — däri inbegripet ved — icke intages eller medhaves, vara i åtnjutande av den genom *deklarationen den 17 augusti 1872* sådana farkoster medgivna befrielse från skyldighet att i svenskt farvatten begagna lots utom, vid inkommandet, i de lotsleder, som föra till första tullplats, där inklarering sker. Därjämte skall finskt passagerarfartyg, varmed regelbunden trafik idkas mellan Finland och Sverige, tillsviðare och i den mån motsvarande förmån i finskt farvatten åtnjutes av svenska passagerarfartyg i regelbunden trafik mellan Sverige och Finland vara i åtnjutande av den genom *kungl. kungörelsen den 16 juli 1920* sådant fartyg medgivna förmån att i fråga om skyldighet att anlita kronolots vara likställt med svenskt fartyg.

Från bestämmelserna i traktaten göras undantag i fråga om *kustfarten* samt i fråga om befarandet av inre naturliga och konstgjorda vattenvägar. I sistnämnda hänseende skola för finska fartyg och deras last i Sverige gälla enahanda villkor som för mest gynnad nations fartyg och last, dock att avgifterna för fartyg och last icke skola uppbäras till högre belopp än för svenska fartyg och svensk last.

På grund av traktaten må anspråk icke kunna göras på de särskilda förmåner, som från svensk sida medgivits Danmark enligt *deklarationen den 22 september 1871* angående handels- och sjöfartsförhållandena i Öresund jämte de till nämnda deklaration hörande överenskommelser eller vilka medgivits eller framdeles kunna komma att medgivas Norge beträffande handels- och sjöfartsförhållandena i Idefjorden och Svinesund eller befarande av gemensamma inre vattenvägar, allt så länge icke samma förmåner medgivas annan stat.

Finska fartygs nationalitetshandlingar utgöras av *flaggcertifikat* samt av *nationalitetscertifikat* (fribrev) och *sjömansrulla*, såvida fartyget har en dräktighet om minst 19 registerton.

Frankrike: Enligt *sjöfartstraktaten den 30 december 1881* samt *konventionen den 13 januari 1892*¹ skola franska fartyg, med eller utan last, ävensom deras laddningar, i Sverige, oavsett från vilken hamn fartygen komma samt varifrån lasten förskriver sig eller varthän den är bestämd, i alla hänseenden vid ankomsten, under kvarliggandet och vid avgåendet åtnjuta samma behandling som landets egna fartyg och dessas laddningar.

Enligt samma traktat må icke i fråga om sjöfarten något privilegium, någon förmån eller frihet från svensk sida beviljas en tredje makt, som icke samtidigt utsträcker till Frankrike.

Fullständigt befriade från lastpenningar och expeditionsavgifter i svenska hamnar äro franska fartyg, om de från vilken ort som helst i barlast ankomma och jämväl utlöpa i barlast, ävensom när de, kommande från hamn i Sverige, anlöpa en eller flera svenska hamnar för att därstädes antingen lossa hela eller en del av sin last, eller ock intaga ny last eller fyllnadslast, och styrka att de redan erlagt dessa avgifter, samt slutligen fartyg, vilka frivilligt eller av tvingande orsaker inkommit i en hamn med last och därifrån utlöpa utan att hava företagit någon handelsoperation.

Från bestämmelserna i traktaten är undantag gjort vad angår *kustfart*, i fråga varom föreskrifterna i svensk lag förbliva gällande; varande för övrigt överenskommet, att vid kustfart franska fartyg skola behandlas på samma sätt som fartyg, tillhörande de mest gynnade nationer.

Franska fartygs nationalitet bestyrkes genom de handlingar, som benämnas *acte de francisation* och *congé de navigation*.

Grekland: Enligt *handels- och sjöfartstraktaten den 27 (15) oktober 1852*² skola grekiska fartyg, som ankomma till svenska hamnar, lastade eller i barlast, behandlas såväl vid ankomsten som under deras vistande därstädes och vid utgåendet, på samma sätt som inhemska fartyg, ankommande från samma orter, och detta såväl i avseende å lästavgifter, fyr- och lotspenningar, tullumgälder, hamn- och karantänsavgifter samt ersättningar till offentliga myndigheter för deras biträden eller förrättningar, som i avseende å alla andra taxor och pålagor av vad namn eller beskaffenhet som helst, och antingen de uppbäras för kronans, de lokala myndigheternas eller enskilda inrättningsars räkning.

De avgifter av vad namn som helst, som nu eller framdeles måste erläggas av själva fartygen, skola utbetalas i den första hamn, varest de lossa, antingen hela laddningen eller någon del därav, men ingen dylik avgift, pålaga eller utskyld skall ånyo fordras, om sådana fartyg sedermera skulle vilja anlöpa andra hamnar uti samma land, med mindre än att inhemska fartyg, i sådant fall, äro underkastade några ytterligare avgifter.

¹ Genom ministeriella noter den 2 och den 12 september 1918 uppsagda men provisoriskt förlängda för tre månader i sänder.

² Genom ministeriella noter den 24 mars och den 27 juni 1919 uppsagd men provisoriskt förlängd för tre månader i sänder.

Kustfarten skall förbliva uteslutande förbehållen svenska fartyg. Grekiska fartygs nationalitet bestyrkes genom den handling, som benämnes *acte de nationalité*.

Irland: Se Storbritannien och Irland.

Island: Se Danmark.

Italien: I följd av en den 14 juni 1862 avslutad handels- och sjöfartstraktat skall Italiens sjöfart komma i åtnjutande av de eftergifter eller fördelar, som efter traktatens ikraftträdande beviljas någon annan makts sjöfart.

Italienska fartyg, vilka anlända med barlast eller last till Sveriges hamnar, skola, såväl då fartygen inkomma som under det de uppehålla sig därstädes och då de utlöpa, behandlas i likhet med inhemska fartyg i vad angår hamn-, läst- och lotsavgifter, ävensom i avseende å varje annan avgift eller påлага av vad beskaffenhet eller benämning det vara må, antingen den tillkommer kronan, städerna eller vilka enskilda inrättningar som helst.

Italienska fartyg äga rätt att deltaga i *kustfarten* och varuforslingen emellan Sveriges hamnar samt skola, i allt vad som angår denna sjöfart och denna handel, behandlas lika med svenska fartyg.

Italienska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *nationalitetsbevis* (atto di nazionalità) och *sjömansrulla* (ruolo di equipaggio).

Japan: Enligt handels- och sjöfartstraktaten den 19 maj 1911 skall med avseende å allt, som rör sjöfart, varje privilegium, förmån eller frihet av vad slag det vara må, som Sverige redan beviljat eller framdeles kommer att bevilja undersåtar eller medborgare tillhörande någon annan stat, omedelbart och utan förbehåll utsträckas till japanska undersåtar.

Japanska fartyg skola, varifrån de än må komma och vart de än äro destinerade, icke inom svenskt sjöterritorium påläggas tonnage-, transit-, kanal-, hamn-, lots-, fyr-, karantäns- eller andra liknande eller motsvarande avgifter eller pålagor av vilken benämning det vara må, som uppbäras i regeringens namn eller till dess förmån, av offentliga tjänstemän, enskilda, korporationer eller inrättningar av alla slag, med mindre än att de likaledes och under samma förhållanden påläggas inhemska fartyg i allmänhet eller den mest gynnade nations fartyg.

Japanska fartyg, som användas för reguljär posttjänst, skola, vare sig de tillhöra staten eller av denna för sådant ändamål understött rederi, åtnjuta samma lättnader, privilegier och friheter, som tillkomma dylika fartyg tillhörande den mest gynnade nation.

Kustfarten undantages från bestämmelserna i traktaten och regleras genom Sveriges lagar. Dock skola japanska fartyg med avseende å *kustfarten* i Sverige åtnjuta mest gynnad nations behandling.

Japanska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *nationalitetscertifikat* (Certificate of Vessel's Nationality).

Kanada: Se Storbritannien och Irland.

Kina: Enligt vänskaps-, handels- och sjöfartstraktaten den 2 juli 1908 skola kinesiska handelsfartyg inom svenskt område åtnjuta

mest gynnad nations behandling. De skola erlægga lastungälder eller andra avgifter eller pålagor i överensstämmelse med i Sverige gällande författningar, men det må icke avkrävas dem andra eller högre lastungälder eller avgifter eller pålagor än mest gynnad nations fartyg.

Kustfarten är icke undantagen från bestämmelserna om behandling som mest gynnad nation

Kinesiska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *registreringscertifikat* (Certificate of Registration).

Liberias fartyg skola, jämlikt en *den 1 september 1863* avslutad *vänskaps-, handels- och sjöfartstraktat*, i svenska hamnar icke påläggas andra eller högre lästavgifter eller andra avgifter eller taxor av vad namn det vara må, än som i lika fall skulle drabba inhem-ska fartyg.

Lithauen: Jämlikt *ministeriella noter den 17 februari 1924* skola lithauiska fartyg och deras last i Sverige behandlas på enahanda sätt som mest gynnad nation tillhörande fartyg och deras last.

Undantagen från denna bestämmelse är dock rätten att bedriva *kustfart*.

Sverige har förpliktat sig att medgiva transiteringsfrihet genom sitt område för varor, fartyg, båtar och järnvägsvagnar på väg från eller till Lithauen. Undantag från dessa stadganden kunna äga rum i följande fall: a) i fråga om krigsförnödenheter under utomordentliga omständigheter; b) med hänsyn till den allmänna säkerheten; c) med hänsyn till sundhetspolisväsendet eller till skyddande av djur eller nyttiga växter.

Från lithauisk sida skall icke på grund av avtalet anspråk kunna göras på särskild förmån, som Sverige medgivit eller kommer att medgiva Danmark eller Norge eller båda dessa länder, så länge icke samma förmån medgivits någon annan stat.

Lithauen skall icke heller kunna fordra de förmåner rörande gränshandel, -trafik och -sambandsel, vilka på grund av lokala skäl kunna hava medgivits angränsande stater.

Mexiko: Enligt *vänskaps-, handels- och sjöfartstraktaten den 29 juli 1885* skall Sverige i fråga om sjöfarten icke bevilja någon annan makts undersåtar något privilegium, någon förmån eller frihet av vad slag som helst, som icke utsträcker till mexikansk sjöfart. Det är välförstått, att Mexikos delaktighet uti de förmåner, privilegier och friheter, som må vara eller bliva andra länder beviljade, icke skall hava längre varaktighet än de fördelar, som medgivits den därmed gynnade nationen.

Av mexikanska fartyg skola icke i svenska hamnar, vare sig vid inlöpandet, under kvarliggandet eller vid utgåendet, uppbäras andra eller högre avgifter, pålagor eller sportler till ämbets- och tjänstemän, såsom lästavgifter, fyr-, hamn- och lotspenningar, karantäns-kostnader, bärgarlön eller ersättning för bistånd i fall av haveri eller skeppsbrott, ej heller andra pålagor eller allmänna eller för särskilda orter fastställda avgifter av vad beskaffenhet eller namn

det vara må än sådana, som erläggas eller må komma att erläggas av varje annan nation.

Den dråktighet, som finnes angiven i skeppshandlingarna, skall läggas till grund för erläggandet av de avgifter, som utgå efter tontal.

Mexikanska ångfartyg, som underhålla regelbunden förbindelse mellan Sverige och Mexiko, åtnjuta samma lättnader vid inlöpande, expedition och utgående som de, vilka beviljats eller framdeles må varda beviljade ångfartyg, tillhörande vilken som helst annan nation.

Fullständigt befriade från lastpenningar i svenska hamnar äro mexikanska fartyg, om de från vilken ort som helst i barlast ankomma och jämväl utlöpa i barlast; vidare när de, kommande från hamn i Sverige, anlöpa en eller flera svenska hamnar för att därstädes antingen lossa hela eller en del av sin last, eller ock intaga ny last eller fyllnadslast, och styrka att de redan erlagt dessa avgifter; ävensom när de av tvingande orsaker inkommit i en hamn med last och därifrån utlöpa utan att hava företagit någon handelsoperation.

Kustfärten är förbehållen svenska fartyg.

Mexikanska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *nationalitetscertifikat och pass* (Patente de Navegación) eller medelst *registre-rings- och mätintyg* (Certificado de Matricula).

Nederländerna: Enligt *handels- och sjöfartstraktat den 25 september 1847* jämte *tilläggskonvention den 15 december 1908* har Sverige tillförsäkrat Nederländerna den mest gynnade nations behandling i allt som angår sjöfart.

Nederländska fartyg, vilka i barlast eller lastade, från vilket land som helst till Sveriges hamnar ankomma, skola såväl vid deras ankomst som vid deras avgång behandlas på samma sätt som inhemska fartyg med avseende å hamn-, läst-, fyr- och lotsavgifter ävensom i avseende å varje annan avgift eller pålaga, av vad namn och beskaffenhet den vara må, vilken tillfaller staten, städerna eller särskilda inrättningar.

Enligt *kungl. kungörelsen den 30 december 1856* skall det vara nederländska fartyg tillåtet att idka *kustfart* mellan hamnar i Sverige, så länge det är svenska fartyg medgivet att idka *kustfart* mellan hamnar i konungariket Nederländernas europeiska och västindiska besittningar.

Bestämmelserna om behandling som mest gynnad nation skola icke vara tillämpliga å de särskilda förmåner, som av Sverige äro medgivna eller kunna komma att medgivas norska undersåtar, så länge samma förmåner icke medgivas någon annan stats undersåtar, och icke heller å de medgivanden, som Sverige har beviljat eller framdeles kan komma att bevilja någon grannstat för att underlätta gränstrafiken.

Nederländska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *sjöpass* (lettre de mer).

New-Foundland: Se Storbritannien och Irland.

Norge: Enligt *kungl. kungörelsen angående de rättigheter, som i Sverige tillkomma norska fartyg och båtar, den 11 maj 1906* gäller: att norska fartyg och båtar ävensom deras last skola, oavsett varifrån de avgått eller varthän de äro destinerade samt varifrån lasten förskriver sig eller varthän den är bestämd, här i riket åtnjuta enahanda behandling och rättigheter som svenska fartyg och båtar samt dessas last;

att nämnda förmån ej inbegriper rätt till kustfart;

att ej heller rätt till fraktfart å insjöar, floder eller kanaler är härigenom medgiven i vidare mån än som följer av bestämmelserna i gällande tullstadga och nådiga kungörelsen den 18 september 1874 angående rättighet till varuutförsel med främmande nationers fartyg från insjöar, floder och kanaler.

Norskt fartygs nationalitet bestyrkes medelst *nationalitetsbevis*.

Nya Zeeland: Se Storbritannien och Irland.

Persien: Enligt en *den 17 november 1857* avslutad *vänskaps- och handelstraktat* skola persiska fartyg i svenska hamnar icke vara underkastade andra avgifter än dem, som åligga fartyg, tillhörande den mest gynnade nation.

Portugal: Enligt *deklaration av den 16 april 1904* är Portugal av Sverige tillförsäkrat den mest gynnade nations behandling i allt vad som angår sjöfart.

Bestämmelsen innefattar icke inrymmandet av de särskilda förmåner, som av Sverige äro eller kunna varda uteslutande medgivna Norge eller Danmark.

Till bestyrkande av sin nationalitet äro portugisiska fartyg försedda med bland annat *registreringscertifikat, sjöpass och sjömansrulla*.

Rumänien: Genom *ministeriella noter den 11 november och den 18 december 1922* har träffats provisorisk överenskommelse om ordnandet av de kommersiella och ekonomiska förbindelserna mellan Sverige och Rumänien på basis av ömsesidigt tillämpande av klausulen om mest gynnad nation.

Bestämmelserna i avtalet äro emellertid icke tillämpliga på *kustfarten* samt ej heller på de särskilda förmåner, som av Sverige kunna komma att medgivas Norge eller Danmark, så länge dessa ej bliva utsträckta till någon annan stat.

Rumänska fartygs nationalitet bestyrkes genom den handling, som benämnes *Act de Romanisare*.

Ryssland: Enligt *handelsavtal den 15 mars 1924* skola handelsfartyg, tillhörande De Socialistiska Sovjetrepublikernas Union såväl som sådana fartygs last i Sveriges hamnar i alla avseenden åtnjuta samma behandling, lättnader, förmåner och skydd som fartyg från varje annat land och deras last. Denna bestämmelse har avseende å alla lättnader i fråga om kol och vatten, kaj- och ankarplats, torrdockor, kranar, varumagasin, reparationer och lotsning och över huvud alla tjänster, hjälpmedel och lokaler, vilka stå i samband med sjöfarten.

Avgifter av varje slag och benämning, vilka i det ena landets hamnar påläggas fartyg, tillhörande den ena parten eller dess medborgare, eller sådana fartygs last, skola icke överstiga de motsvarande avgifter, som påläggas fartyg från vilket som helst annat land eller deras last.

Den behandling, det skydd och de förmåner, som tillerkännas befäl, besättning och passagerare på sådana fartyg, skola i intet avseende vara mindre gynnsamma än den behandling, det skydd och de förmåner, som tillerkännas medborgare från vilket som helst annat land.

Kustfarten undantages från bestämmelserna i traktaten.

Från rysk sida skall icke på grund av bestämmelserna i detta avtal anspråk kunna göras på förmån, som svenska regeringen har medgivit eller kan komma att medgiva Danmark eller Norge eller båda dessa länder, så länge icke samma förmån medgivits ytterligare något land.

Därjämte må ingendera parten med stöd av bestämmelsen om behandling som mest gynnad nation vad angår avgifter av varje slag och benämning å fartyg och last göra anspråk på rättigheter, förmåner eller lättnader, som den andra parten medgivit eller kan komma att medgiva utslutande de länder, vilka erkänt Unionens regering de jure före den 15 februari 1924.

Spanien: Enligt *sjöfartstraktaten den 15 mars 1883* samt *deklarationen den 23 juni 1887* skola spanska fartyg, med eller utan last, ävensom deras laddningar, i Sverige, oavsett från vilken hamn fartygen komma samt varifrån lasten förskriver sig eller varthän den är bestämd, i alla hänseenden vid ankomsten, under kvarliggandet och vid avgående åtnjuta samma behandling som landets egna fartyg och dessas laddningar.

Från svensk sida skall i fråga om sjöfarten icke något privilegium, någon förmån eller frihet beviljas annan makts undersåtar som icke samtidigt utsträcker till spansk sjöfart.

Med förbehåll av rättighet för vederbörande att uppbära särskilda för lokala behov avsedda avgifter, äro från sjöfarts- och hamnavgifter, lastpenningar och expeditionsavgifter i svenska hamnar spanska fartyg fullständigt befriade, om de från vilken ort som helst ankomma i barlast och åter utlöpa i barlast, ävensom när de, kommande från hamn i Sverige, anlöpa en eller flera svenska hamnar för att därstädes antingen lossa hela eller en del av sin last, eller ock intaga ny last eller fyllnadslast, och styrka att de redan erlagt dessa avgifter; varjämte spanska fartyg, som av tvingande orsak inlöpa i svensk hamn, därstädes äro befriade från alla hamn- och sjöfartsavgifter, som uppbäras av staten, därest de orsaker, vilka gjort det oundgängligt att söka nödhamn, äro giltiga och uppenbara, samt under förutsättning att ingen handelsoperation medelst lastning eller lossning av varor i nödhamn företages.

Traktatens bestämmelser äro icke tillämpliga å den för *kustfarten* gällande ordning.

Spanska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *seglationspass* (Real Patente de Navegación) och *folkpass* (Ról de Navegación).

Storbritannien och Irland: Enligt *handels- och sjöfartstraktaten den 18 mars 1826* och *kungl. kungörelsen den 26 oktober 1849* har — till motsvarighet för vissa åt svenska fartyg i brittiska hamnar medgivna förmåner — förordnats, att brittiska fartyg, som till svenska hamnar anlända, skola vid såväl inkommandet som utgåendet behandlas på samma sätt som inhemska fartyg i anseende till skepps- och hamnumgälder samt andra avgifter till kronan, städer eller enskilda inrättningar av vilken beskaffenhet som helst. Dessa bestämmelser äro tillämpliga även å fartyg tillhörande Australiska Statsförbundet, Kanada, New-Foundland, Nya Zeeland och Sydafrikanska Unionen.

På grund av *kungl. kungörelsen den 15 augusti 1854* må, så länge *kustfarten* mellan brittiska hamnar fortfar att för svenska fartyg vara fri och obehindrad, jämväl brittiska fartyg sådan fart mellan svenska hamnar idka.

Genom överenskommelse den 8 juli 1921 hava alla mellan Sverige och Storbritannien i kraft varande traktater — med visst undantag, som icke berör denna kungörelse — utsträckts att gälla jämväl Egypten.

Nationaliteten av fartyg och laddningar, som under brittisk flagga till svensk hamn ankomma, skall, jämlikt *kungl. brev den 23 maj 1828*, anses tillförlitligen styrkt endast genom brittiske konsulns eller vice konsulns på stället i berörda avseende utfärdade *certifikat*.

Sydafrikanska Unionen: Se Storbritannien och Irland.

Tyska riket: Sedan från tysk sida förklarats, att svenska fartyg i tyska hamnar skola komma i åtnjutande av samma behandling som tyska fartyg, synes det i § 21 mom. 2 i kungl. förordningen ang. sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m. den 13 juli 1911 förutsatta villkor för den i samma moment, sådant det lyder enligt kungl. kungörelse den 11 oktober 1918, omförmälda lägre tonavgiftens utgående beträffande tyska fartyg vara uppfyllt.

Tyska fartygs nationalitet bestyrkes medelst *skeppscertifikat*; dock att, enligt *kungl. brev den 29 maj 1896*, därest tyskt fartyg icke är försett med vederbörligt skeppscertifikat, såsom giltig nationalitetshandling må erkännas *utdrag av skeppscertifikatet*, avfattat i enlighet med visst formulär (amtlich beglaubigter Auszug aus dem Schiffscertifikate).

Ungern: Jämlikt *handels- och sjöfartstraktat den 3 november 1873* skall den behandling, som i Sverige är förbehållen den nationella flaggan i allt vad som angår fartyg eller deras laddningar, vara tillförsäkrad ungerska fartyg.

Denna bestämmelse skall icke äga tillämpning å *kustfart*.

Enligt § 3 av kungl. förordningen med tulltaxa för inkommande varor den 9 juni 1911 är vara, som införes med främmande lands fartyg, såvitt icke särskilt annorlunda stadgas, ej underkastad högre tullavgift än enahanda vara, då den inkommer med svenskt fartyg.

Genom kungl. kungörelsen den 18 september 1874 är förordnat, att varuutförsel må äga rum med främmande nationers fartyg från insjöar, floder och kanaler, under villkor att utförseln sker direkt till utrikes ort och att fartygen vid vederbörlig tullkammare utklaras; dock att härigenom ingen förändring skall äga rum i de bestämmelser, som angående fart med utländska fartyg från en till annan inrikes ort äro gällande.

Enligt kungl. kungörelsen den 6 juni 1924 angående handläggning av ansökningar om tillstånd för utländska fartyg att lossa från utlandet medförd last å annan ort vid flod, kanal eller insjö än stapelstad skall ansökning om dylikt tillstånd, vad angår fartyg tillhörande nation, där svenska fartyg behandlas lika med samma nations egna, ställas till och avgöras av generaltullstyrelsen men eljest ingivas till kommerskollegium, som äger att efter samråd med generaltullstyrelsen avgöra ansökningen.

Med de här ovan omförmälda undantag för *belgiska, danska, egyptiska, franska, isländska, italienska, japanska, kinesiska, nederländska, portugisiska* samt *Storbritanniens* och *Irlands* är rättighet att idka *kustfart* mellan svenska hamnar på grund av kungl. förklaring den 28 februari 1726 icke medgiven främmande länders fartyg.

Stockholm den 17 september 1924.

K. A. FRYXELL.

C. E. LANDBERG.

Fritz von Schwerin.

Kungl. Maj:ts och Rikets Kommerskollegii kungörelse angående de förmåner i fråga om skeppsmätning, som på grund av traktater eller särskilda överenskommelser tillkomma svenska fartyg i främmande länders hamnar.

Kungl. Maj:t har den 13 juni 1924 medgivit anstånd med utfärdande av ifrågavarande kungörelse, i vad avser år 1924.

18
The first part of the document is a letter from the Secretary of the State Department to the Secretary of the Treasury Department, dated August 1, 1914. The letter discusses the financial situation of the United States at that time, particularly the need for a new loan to finance the war effort. It mentions the existing debt and the need for additional funds to cover the costs of the military and other government activities.

The second part of the document is a report from the Secretary of the Treasury Department to the Secretary of the State Department, dated August 1, 1914. The report provides a detailed account of the financial situation of the United States, including the amount of the existing debt, the amount of the new loan, and the estimated costs of the war. It also discusses the various measures that have been taken to manage the government's finances, such as the sale of government securities and the imposition of taxes. The report concludes with a statement of the Secretary's confidence in the government's ability to meet its financial obligations.

The third part of the document is a letter from the Secretary of the State Department to the Secretary of the Treasury Department, dated August 1, 1914. The letter discusses the financial situation of the United States at that time, particularly the need for a new loan to finance the war effort. It mentions the existing debt and the need for additional funds to cover the costs of the military and other government activities.

The fourth part of the document is a report from the Secretary of the Treasury Department to the Secretary of the State Department, dated August 1, 1914. The report provides a detailed account of the financial situation of the United States, including the amount of the existing debt, the amount of the new loan, and the estimated costs of the war. It also discusses the various measures that have been taken to manage the government's finances, such as the sale of government securities and the imposition of taxes. The report concludes with a statement of the Secretary's confidence in the government's ability to meet its financial obligations.

The fifth part of the document is a letter from the Secretary of the State Department to the Secretary of the Treasury Department, dated August 1, 1914. The letter discusses the financial situation of the United States at that time, particularly the need for a new loan to finance the war effort. It mentions the existing debt and the need for additional funds to cover the costs of the military and other government activities.

The sixth part of the document is a report from the Secretary of the Treasury Department to the Secretary of the State Department, dated August 1, 1914. The report provides a detailed account of the financial situation of the United States, including the amount of the existing debt, the amount of the new loan, and the estimated costs of the war. It also discusses the various measures that have been taken to manage the government's finances, such as the sale of government securities and the imposition of taxes. The report concludes with a statement of the Secretary's confidence in the government's ability to meet its financial obligations.