

5 Särskilda bestämmelser om utländska fartyg m.m.

Utländska fartyg
[2601]

Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.

Anm. Rubriken har fått sin nuvarande lydelse enligt förordning (1982:234).

1 §

[2601] Fråga om undantag i visst fall från bestämmelserna i förordningen den 10 november 1724 angående främmandes Fahrt på Sverige och Finland och i förklaringen den 28 februari 1726 över denna förordning [2601:1] om förbud mot sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg prövas av Transportstyrelsen.

Om undantag i fråga om fartyg, som är registrerade i vissa främmande länder, finns särskilda överenskommelser. Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om avgifter för prövning av en ansökan om undantag enligt första stycket. *Förordning (2010:1582)*.

Till 1 st

[2601:1] Bestämmelser om förbud mot kustfart och insjöfart med främmande fartyg är intagna i *k förklaring 28 feb. 1726 över förordningen den 10 nov. 1724 ang. främmandes Fahrt på Sverige och Finland* (det s.k. produktplakatet), vari anföres bl.a. följande.

Fördenskull – – – have Vi Oss häröver i nåder velat förklara, att den främmandom icke allenast är betagit, att med deras farkoster hitföra – – – utan ock att de icke heller måge gå på frakt med någre svenska effekter att intaga i den ena inrikes orten och föra till en annan – – –.

Till 2 st

[2601:2] Enligt *SJÖVs medd (SJÖFS 1982:50)* är enligt särskilda överenskommelser följande länders fartyg berättigade till kustfart mellan svenska hamnar, nämligen Argentina, Belgien, Danmark, Frankrike, Irländska republiken, Island (endast beträffande fartyg, vilkas nettodräktighet överstiger 30 ton), Japan, Nederländerna, Norge, Portugal samt Storbritannien och Nordirland.

[2601:3] Enligt *regeringsbeslut 1981-11-12* framgår att fartyg under brittisk flagg men med hemort utanför Storbritannien och Nordirland, dvs. de brittiska öarna, inte är berättigade till kustfart enligt den svensk-brittiska överenskommelsen om ömsesidig kustfartsrätt.

[2601:4] I *SJÖVs skrivelse 1998-07-24 om inrikes sjötransporter med NIS-registrerade fartyg* anföres bl.a. följande.

En Kungl. förordning från 1724 med förklaring 1726 uttalar förbud mot utlandsflaggade fartyg i svensk inrikes fart. Undantag från förbudet kan ske i tre fall, nämligen om Sverige träffat bilateral överenskommelse med annan stat om ömsesidigt tillträde, i ad hoc-situationer när tillgänglig, passande svensk transportkapacitet saknas samt när fråga är om tillämpning av EU:s cabotageförordning (3577/72/EEG) ([2609] o.f.).

Beträffande NIS-registrerade fartyg kan då konstateras, att EU:s cabotageförordning i och för sig också gäller för Norge enligt EES-avtalet. NIS-fartygen uppfyller dock inte kravet enligt förordningen att få utföra trafik i eget land. Cabotageförordningen är därför inte tillämplig och ger inte någon rätt för NIS-fartygen.

**Sjötrafik-
bestämmelser
[2602]**

Genom ett regeringsbeslut 1989 godkändes en överenskommelse med Norge om att fartyg registrerade i NIS skulle omfattas av ländernas avtal från 1959 om ömsesidig rätt att utföra kustfart i varandras länder. NIS-registrerade fartyg har alltså rätt att gå i svensk kustfart.

Mot angiven bakgrund noterar Sjöfartsverket att NIS-registrerade fartyg får utföra transporter mellan orter belägna efter svensk kust (ex. Göteborg–Uddevalla). När däremot fråga är om trafik mellan icke-kustorter (ex. i Mälaren eller Vänern) eller mellan en kustort och en icke-kustort (ex. Norrköping–Västerås) medges inte sådan trafik generellt, utan får bara utföras på ad-hoc-basis efter särskilt tillstånd av Sjöfartsverket.

1 a §

[2602] Förordningen den 10 november 1724 angående främmandes Fahrt på Sverige och Finland och förklaringen den 28 februari 1726 över denna förordning gäller inte för fartyg som omfattas av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) ([2609] o.f.). *Förordning (1995:961)*.

2 §

[2603] Tullverket och Kustbevakningen utövar tillsyn över att sjöfart ej bedrivs i strid mot de bestämmelser som anges i 1 § första stycket. *Förordning (1999:487)*.

3 §

[2604] Används fartyg uppsåtligen eller av oaktsamhet i strid mot de bestämmelser som anges i 1 § första stycket utan att fartyget omfattas av ett sådant undantag som anges i 1 § andra stycket eller av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 ([2609] o.f.) som anges i 1 a §, döms befälhavaren och redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget till böter. *Förordning (1999:346)*.

4 §

[2605] Transportstyrelsens beslut enligt denna förordning får överklagas hos regeringen. *Förordning (2008:1176)*.

[2606] Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1974. Det i Kungl. Maj:ts brev den 28 december 1973 meddelade bemyndigandet för Sjöfartsverket att medge undantag från förbudet att i riket bedriva kustfart och insjöfart med utländska fartyg upphör samtidigt att gälla. Undantag som medgivits enligt äldre bestämmelser skall anses meddelade enligt 1 § första stycket i denna kungörelse.

Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens ändrade förslag, med beaktande av Europaparlamentets yttrande, med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande, och

med beaktande av följande:

Den 12 juni 1992 antog Europaparlamentet en resolution om liberalisering av sjöfartscabotage och de ekonomiska och sociala följderna av detta.

Enligt artikel 61 i fördraget skall friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter.

Inför förverkligandet av den inre marknaden är det nödvändigt att avveckla inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsländerna. Den inre marknaden skall utgöra ett område inom vilket fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital säkerställs.

Principen om frihet att tillhandahålla tjänster bör därför tillämpas på sjöfartstransporter inom medlemsstaterna.

Denna frihet bör gälla rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och för denna stats flagg, oavsett om staten har en kustlinje.

Friheten skall utsträckas till att gälla fartyg som också är registrerade i Euros, så snart detta register godkänns.

För att undvika att konkurrensen snedvrids bör rederier inom gemenskapen som utnyttjar friheten att tillhandahålla cabotagetjänster uppfylla de villkor för att få utföra cabotage som gäller i den medlemsstat där deras fartyg är registrerade. Under en övergångsperiod bör denna förordning även gälla rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat men som inte har rätt att utföra cabotage i denna stat.

Genomförandet av denna frihet bör ske gradvis och inte nödvändigtvis på samma sätt för alla de berörda tjänsterna, varvid hänsyn bör tas till vissa tjänsters speciella karaktär och till den insats som, beroende på utvecklingsnivån, krävs av de olika ekonomierna inom gemenskapen.

För att säkerställa tillräckliga och regelbundna transporter till, från och mellan öar kan det vara berättigat att införa allmän trafik som medför speciella rättigheter och skyldigheter för de berörda rederierna, förutsatt att ingen åtskillnad görs på grundval av nationalitet eller hemvist.

Bestämmelser bör antas som gör det möjligt att vidta skyddsåtgärder om en sjötransportmarknad utsätts för allvarliga störningar eller i händelse av en nödsituation. I detta syfte bör lämpliga förfaranden för beslutsfattande införas.

För att säkerställa att den inre marknaden fungerar tillfredsställande och mot bakgrund av eventuella anpassningar som utvecklingen motiverar bör kommissionen rapportera om genomförandet av denna förordning och om nödvändigt föreslå ytterligare åtgärder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

[2609] 1. Från och med den 1 januari 1993 skall frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom en medlemsstat (cabotage) gälla för rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, förutsatt att fartygen uppfyller de villkor för att få utföra cabotage som gäller i den sistnämnda medlemsstaten, inberäknat fartyg registrerade i Euros så snart detta register godkänns av rådet.

2. Med avsteg från detta skall tillämpningen av den föreskrift i punkt 1, som kräver att ett fartyg uppfyller villkoren för att få utföra cabotage i den medlemsstat där fartyget är registrerat vid den aktuella tidpunkten, tillfälligt skjutas upp till och med den 31 december 1996.

Artikel 2

[2610] I denna förordning används följande beteckningar med de betydelse som här anges:

1. *Sjötransporttjänster inom en medlemsstat (cabotage)*: tjänster som normalt utförs mot ersättning, i synnerhet

a) *fastlandscabotage*: sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en och samma medlemsstats fastland eller huvudområde utan att anlöpa öar,

b) *offshorecabotage*: sjötransport av passagerare eller gods mellan en hamn i en medlemsstat och anläggningar eller konstruktioner på medlemsstatens kontinentalsockel,

c) *öcabotage*: sjötransport av passagerare eller gods mellan — hamnar på en medlemsstats fastland och på en eller flera av dess öar,

— hamnar på en och samma medlemsstats öar.

Ceuta och Melilla skall behandlas som öhamnar.

2. *Rederier inom gemenskapen*:

a) medborgare i en medlemsstat som har etablerat sig i en medlemsstat enligt den senare statens lagstiftning och som bedriver sjöfartsverksamhet,

b) rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning, vars huvudkontor är belägna i en medlemsstat och i fråga om vilka den faktiska kontrollen utövas i en medlemsstat, eller *Rättelse EGT L 187/56, 1998-07-01*.

c) medborgare i en medlemsstat som är etablerade utanför gemenskapen eller rederier som är etablerade utanför gemenskapen och kontroll utövas av medborgare i en medlemsstat, om deras fartyg är registrerade i en medlemsstat och för denna stats flagg i enlighet med statens lagstiftning.

3. *Avtal om allmän trafik*: avtal som ingåtts mellan de behöriga myndigheterna i en medlemsstat och ett rederi inom gemenskapen i syfte att förse allmänheten med tillräckliga transporttjänster.

Ett avtal om allmän trafik kan i synnerhet innefatta

— transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet,

- särskilda transporttjänster,
- transporttjänster med speciella tariffer och speciella villkor, i synnerhet för vissa kategorier passagerare eller vissa sträckor,
- anpassning av tjänster till verkliga behov.

4. *Förpliktelser vid allmän trafik*: skyldigheter som rederiet i fråga, om det tog hänsyn till sina egna kommersiella intressen, inte skulle uppfylla överhuvudtaget eller inte skulle uppfylla i samma utsträckning eller på samma villkor.

5. *Allvarlig störning på den nationella transportmarknaden*: uppkomst av problem på marknaden som är specifika för denna och som

- kan leda till ett allvarligt och eventuellt ihållande utbudsöverskott i förhållande till efterfrågan,
- beror på, eller förvärras av, cabotageverksamhet, och
- utgör ett allvarligt hot mot den finansiella stabiliteten och överlevnaden hos ett betydande antal rederier inom gemenskapen.

Detta gäller förutsatt att prognoser på kort och medellång sikt för marknaden i fråga inte tyder på några avsevärda och ihållande förbättringar.

Artikel 3

[2611] 1. För fartyg som utför fastlandscabotage och för kryssningslinjefartyg gäller, i alla frågor som rör bemanning, bestämmelserna i den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten), utom i fråga om fartyg som är mindre än 650 bruttoton, där värdstatens bestämmelser får tillämpas.

2. För fartyg som utför öcabotage gäller, i alla frågor som rör bemanning, bestämmelserna i den stat där fartyget utför en sjötransporttjänst (värdstaten).

3. För fraktfartyg över 650 bruttoton som utför öcabotage, när resan i fråga följer efter eller föregår en resa till eller från en annan stat, gäller dock från och med den 1 januari 1999, i alla frågor som rör bemanning, bestämmelserna i den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten).

4. Kommissionen skall göra en grundlig uppföljning av de ekonomiska och sociala följderna av liberaliseringen av öcabotage och skall överlämna en rapport till rådet före den 1 januari 1997.

På grundval av denna rapport skall kommissionen till rådet överlämna ett förslag som får innehålla ändringar av de bestämmelser om bemanning som fastställs i punkt 2 och 3, så att det slutgiltiga systemet skall kunna godkännas av rådet i rätt tid och före den 1 januari 1999.

Artikel 4

[2612] 1. En medlemsstat får ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar, eller ange förpliktelser vid allmän trafik som villkor för rätten att tillhandahålla sådana cabotagetjänster.

När en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi förpliktelser vid allmän trafik skall detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen.

2. När de ålägger rederier förpliktelser vid allmän trafik skall medlemsstaterna begränsa sig till krav om vilka hamnar som skall anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyget.

Om detta är tillämpligt måste en eventuell ersättning för förpliktelser vid allmän trafik vara tillgänglig för alla rederier inom gemenskapen.

3. Existerande avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut.

Artikel 5

[2613] 1. Om det uppstår en allvarlig störning på den nationella transportmarknaden som orsakas av liberaliseringen av cabotage får en medlemsstat begära att kommissionen beslutar om skyddsåtgärder.

Efter samråd med de övriga medlemsstaterna skall kommissionen vid behov fatta beslut om nödvändiga skyddsåtgärder, inom 30 arbetsdagar efter mottagandet av en begäran från en medlemsstat. Sådana åtgärder kan innebära att ett tillfälligt undantag från denna förordnings tillämpning görs för det berörda området under högst 12 månader.

Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om varje beslut som den fattat om skyddsåtgärder.

Om kommissionen inte har fattat beslut i frågan efter 30 arbetsdagar har den berörda medlemsstaten rätt att införa de begärda skyddsåtgärderna fram till dess att kommissionen har fattat sitt beslut.

I en nödsituation får dock en medlemsstat ensidigt besluta om lämpliga tillfälliga åtgärder som får gälla i högst 3 månader. I ett sådant fall måste medlemsstaten genast underrätta kommissionen om åtgärderna. Kommissionen får upphäva åtgärderna eller bekräfta dem med eller utan ändringar tills den fattar sitt slutgiltiga beslut enligt andra stycket.

2. Kommissionen får också besluta om skyddsåtgärder på eget initiativ, efter samråd med medlemsstaterna.

Artikel 6

[2614] 1. Följande sjötransporttjänster, som utförs i Medelhavet och längs Spaniens, Portugals och Frankrikes kuster, är tillfälligt undantagna från tillämpningen av denna förordning:

- kryssningstrafik, fram till den 1 januari 1995,
- transport av strategiska varor (olja, oljeprodukter och dricksvatten), fram till den 1 januari 1997,
- trafik som utförs av fartyg mindre än 650 bruttoton, fram till den 1 januari 1998,
- regelbunden passagerar- och färjetrafik, fram till den 1 januari 1999.

2. Öcabotage i Medelhavet och cabotage till och från Kanarieöarna, Azorena och Madeira, Ceuta och Melilla, de franska öarna längs Atlankusten och Frankrikes utomeuropeiska departement är tillfälligt undantagna från tillämpningen av denna förordning fram till den 1 januari 1999.

3. Med hänsyn till den ekonomiska och sociala sammanhållningen utsträcks undantagen i punkt 2 vad gäller Grekland fram till den 1 januari 2004 för regelbunden passagerar- och färjetrafik och för trafik som utförs av fartyg som är mindre än 650 bruttoton.

4. Med avvikelse från artikel 4.1 andra stycket får avtal om allmän trafik som ingåtts före dagen för Kroatians anslutning fortsätta att tillämpas till och med den 31 december 2016.

5. Med avvikelse från artikel 1.1 ska kryssningstrafik mellan kroatiska hamnar som utförs av fartyg som är mindre än 650 bruttoton till och med den 31 december 2014 reserveras för fartyg som är registrerade i Kroatien och förs under kroatisk flagg, som används av rederier vilka är etablerade i enlighet med kroatisk lag och har huvudkontor i Kroatien, där också den faktiska kontrollen utövas.

6. Med avvikelse från artikel 1.1 och under en övergångsperiod till och med den 31 december 2014 får kommissionen efter en motiverad begäran från en medlemsstat, inom 30 arbetsdagar från mottagandet av begäran i fråga, besluta att fartyg som omfattas av undantaget i punkt 5 i den här artikeln inte ska utföra kryssningstrafik mellan hamnar i vissa områden i en annan medlemsstat än Kroatien, om det kan visas att utförandet av dessa tjänster allvarligt skulle störa eller hota att allvarligt störa den inre transportmarknaden i de berörda områdena. Om kommissionen efter 30 arbetsdagar inte har fattat något beslut ska den berörda medlemsstaten ha rätt att vidta skyddsåtgärder till dess att kommissionen har fattat sitt beslut. I en nödsituation får medlemsstaten ensidigt besluta om lämpliga tillfälliga åtgärder som får gälla i högst tre månader. Medlemsstaten ska omedelbart underrätta kommissionen om detta. Kommissionen får upphäva åtgärderna eller bekräfta dem till dess att den fattar sitt slutgiltiga beslut. Medlemsstaterna ska hållas underrättade. *EUT L 112, 2012.*

Artikel 7

[2615] Artikel 62 i fördraget skall tillämpas på de förhållanden som täcks av denna förordning.

Artikel 8

[2616] Utan att det påverkar tillämpningen av fördragets bestämmelser om etableringsrätten eller av denna förordning får en person som utför en sjötransporttjänst tillfälligt fortsätta sin verksamhet i den medlemsstat där tjänsten utförs, på samma villkor som gäller för statens egna medborgare.

Artikel 9

[2617] Medlemsstaterna skall samråda med kommissionen innan de antar lagar och andra författningar för att genomföra denna förordning. De skall underrätta kommissionen om de åtgärder som de sålunda beslutat om.

Artikel 10

[2618] Före den 1 januari 1995 och därefter vartannat år skall kommissionen till rådet överlämna en rapport om genomförandet av denna förordning samt vid behov föreslå nödvändiga åtgärder.

Artikel 11

[2619] Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1993.

**[2621] Kommunikdeps äskr till GTS (TFS 1968:189)
om medgivande att idka svensk kustfart med viss
utrustning med fartyg registrerade i Amerikas förenta
stater**

Utländska fartyg
[2621]

Genom beslut den 2 september 1966 har Kungl. Maj:t medgivit kustfart vid transport mellan svenska hamnar av tomma containers och liknande godsbehållare med fartyg under amerikansk flagg om utrustningen i fråga ägs eller hyrs av det transporterande fartygets redare eller den som handhar driften av fartyget och transporteras för att användas att frakta last i utrikeshandel, förutsatt att på amerikansk sida motsvarande rätt till kustfart tillkommer fartyg registrerade i Sverige.

Enligt beslut på amerikansk sida den 11 oktober 1966 har sådan rätt tillerkänts svenska fartyg.

Enligt en i Amerikas förenta stater den 11 augusti 1968 antagen lag (Public Law 90-474) är utländska fartygs kustfart mellan amerikanska hamnar tillåten vid transport av tillbehör till godsbehållare, stuvningsutrustning m.m. (equipment for use with cargo vans, lift vans or shipping tanks, empty barges specifically designed for carriage aboard a vessel, any empty instrument for international traffic, and stevedoring equipment and material). Denna utvidgade rätt till kustfart gäller under förutsättning att av vederbörande amerikanska myndigheter utrönts att ömsesidighet föreligger.

Sveriges redareförening har i skrivelser den 13 juni och 22 september 1967 hemställt att medgivande lämnas till transporter med amerikanska fartyg mellan svenska hamnar av sådan utrustning som

enligt den amerikanska lagen den 11 augusti 1968 får transporteras i kustfart mellan amerikanska hamnar.

I ärendet har yttranden avgivits av Sjöfartsstyrelsen, Generaltullstyrelsen och Kommerskollegium. I samtliga yttranden har föreningens hemställan tillstyrkts eller lämnats utan erinran.

Kungl. Maj: medger kustfart mellan svenska hamnar vid transport med fartyg, registrerade i Amerikas förenta stater, av sådan utrustning som avses med framställningen och under samma villkor i övrigt som gäller enligt Kungl. Maj:ts beslut den 2 september 1966.

[2631] Regeringsprotokoll (TFS 1978:77) om godkännande av överenskommelse mellan Sverige och Amerikas Förenta Stater angående kustfartstillstånd för LASH-pråmar

Enligt förklaringen av den 28 februari 1726 över förordningen den 10 november 1724 angående de främmandes fart på Sverige och Finland (det s.k. produktplakatet) [2601:1] är sjöfart i inrikes trafik mellan orter vid rikets kuster (kustfart) eller orter vid inlandsvatten (insjöfart) icke tillåten för andra fartyg än sådana, som genom överenskommelse med främmande makt blivit likställda i detta avseende med svenska fartyg.

Enligt en i Amerikas Förenta Stater antagen lag den 23 november 1971 (Public law 92-163) erhåller utländska redare rätt att transportera gods som införts från utlandet i LASH-pråmar registrerade i andra landet och från dessa omlasta till andra sådana præmar tillhörande eller förhyrda av samma redare eller annan som handhar driften av præmarna. Denna rätt till kustfart gäller under förutsättning att av vederbörande amerikanska myndigheter utrönts att ömsesidighet föreligger.

Sveriges Redareförening har i skrivelser den 15 mars 1974 och 12 november 1975 hemställt att medgivande lämnas till transporter med amerikanska LASH-pråmar mellan svenska hamnar i enlighet med den amerikanska lagen av den 23 november 1971.

I ärendet har yttranden avgivits av Sjöfartsverket, Generaltullstyrelsen och Kommerskollegium. I samtliga yttranden har föreningens hemställan tillstyrkts.

På diplomatisk väg har överläggningar förts med amerikanska vederbörande om förslag till skriftväxling om ömsesidigt kustfartstillstånd för LASH-pråmar. Skriftväxlingen framgår av bilaga [2632, 2633] till regeringsprotokoll i detta ärende.

Regeringen lämnar sådant medgivande som ovan angivits samt godkänner föreliggande förslag till skriftväxling. Denna handling får offentliggöras omedelbart.

[2632] The Embassy of Sweden presents its compliments to the Department of State and has the honour to refer to Public Law 92-163 of November 23, 1971 amending the Merchant Marine Act of 1920 providing that upon such terms and conditions as the Secretary of the Treasury by regulation may prescribe, and, if the transporting vessel is of foreign registry, upon its finding, pursuant to information furnished by the Secretary of State, that the government of the nation of registry extends reciprocal privileges to vessels of the United States, the Secretary of Treasury may permit the transportation of merchandise between points in the United States (excluding transportation between the continental United States and non-contiguous states, districts, territories and possessions embraced within the coastwise laws) which while moving in the foreign trade of the United States, is transferred from a non-self-propelled barge certified by the owner or operator to be specifically designed for carriage aboard a vessel in foreign trade to another such barge owned or leased by the same owner or operator, without regard to whether any such barge is under foreign registry or qualified to engage in coastwise trade.

The Embassy of Sweden is pleased to inform the Department of State that although the provisions in the commentary of February 28, 1726 to the ordinance of November 10, 1724 concerning the maritime trade of foreign ships with Sweden the so-called produktplakat (Commodity Act) serves to prohibit non-Swedish carriers from engaging in the Swedish coastal trade, the Government of Sweden, on June 1 1978, took a decision to exempt from the restrictions of the law and to extend to the Government of the United States privileges reciprocal to those extended to non-self propelled barges of foreign registry under PL 92-163.

The Embassy avails itself — — —

[2633] Inofficiell översättning av

Förslag till skriftväxling till USA:s Utrikesdepartement om kustfartstillstånd för LASH-pråmar

Sveriges ambassad betygar Utrikesdepartementet sin högaktning och har äran hänvisa till Public Law 92-163 av den 23 november 1971 om ändring av Merchant Marine Act 1920 vilken stadgar att finansministern, på de villkor som denne föreskriver, kan medge transport av varor vilka, medan de befinner sig i utrikes trafik i USA, förs över från en pråm utan egen framdrivningsanordning, som av ägaren eller operatören förklarats vara speciellt konstruerad för att forslas på ett fartyg i utrikes trafik, till en annan sådan pråm, som är ägd eller förhyrd av samme ägare eller operatör, oberoende av om pråmen i fråga är registrerad i utlandet eller är berättigad att delta i kustfart. Denna transport får äga rum mellan platser i USA (med undantag av transport mellan USA:s fastland och ej angränsande stater, områden, territorier och besittningar som omfattas av lagarna om kusttrafik), under förutsättning att, om det transporterande fartyget är registrerat i utlandet, det är klarlagt enligt upplysningar lämnade av utrikesministern att registreringslandets regering medger fartyg från USA motsvarande förmåner.

Sveriges ambassad har nöjet meddela Utrikesdepartementet att Sveriges regering — fastän bestämmelserna i förklaringen den 28 februari 1726 över förordningen den 10 november 1724 om sjöfart med utländskt fartyg i Sverige, det s.k. produktplakatet [2601:1], förbjuder främmande fartyg att idka kustfart i Sverige — den 1 juni 1978 beslutade att medge undantag från nämnda bestämmelser och tillerkänna USA:s regering privilegier svarande mot dem som medgetts för utlandsregistrerade pråmar utan egen framdrivningsanordning enligt PL 92—163.

— — —

**[2641] Kommunikdeps äskr till SJÖV (TFS 1970:118)
om undantag från förbud att i riket idka kustfart med
utländska fartyg vid tillämpning av överenskommelsen
med Polen om bärgning av fartyg och annan egendom i
svenskt och polskt sjöterritorium**

Kungl. Maj:t godkände den 5 juni 1970 förslag till överenskommelse mellan Sverige och Polen om bärgning av fartyg och annan egendom i svenskt och polskt sjöterritorium samt till signaturprotokoll och skriftväxling om viss bärgningshjälp.

Överenskommelsen och signaturprotokollet undertecknades den 5 oktober 1970. Samma dag verkställdes nämnda skriftväxling.

Överenskommelsen skall enligt dess artikel 10 träda i kraft då skriftväxling om dess godkännande äger rum.

Anm. Enligt meddelande från Utrikesdepartementet har överenskommelsen trätt i kraft den 23 januari 1971 efter verkställd skriftväxling.

Kungl. Maj:t medger att utländskt fartyg, vilket bedriver bärgningsverksamhet i svenskt sjöterritorium i enlighet med bestämmelserna i överenskommelsen mellan Sverige och Polen om bärgning av fartyg och annan egendom i svenskt och polskt sjöterritorium, får — utan hinder av gällande förbud att i riket idka kustfart med utländska fartyg — bedriva kustfart som är nödvändig för bärgningsverksamheten.

Anm. Sveriges sjöterritorium, se [1751] o.f.

