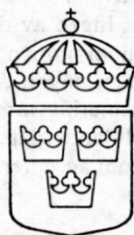


Sveriges överenskommelser med främmande makter

SÖ 1975: 5



Nr 5

Sjöfartsavtal med Kina. Peking 18 januari 1975.

Sjöfartsavtal mellan Sveriges regering och Folkrepubli- ken Kinas regering

Sveriges regering och Folkrepubliken Kinas regering har, i avsikt att ytterligare utveckla de vänskapliga förbindelserna mellan de två länderna och stärka sitt samarbete på sjöfartsområdet, i enlighet med principerna om jämlikhet och ömsesidig fördel, överenskommit om följande:

Artikel 1

I föreliggande avtal betyder begreppet "avtalslutande parts fartyg" ett handelsfartyg som seglar under Sveriges eller Folkrepubliken Kinas flagga.

Artikel 2

De avtalslutande parternas fartyg har rätt att segla mellan de två ländernas hamnar som är öppna för utrikeshandel och att bedriva passagerar- och lasttrafik mellan de två länderna eller ettdera landet och ett tredje land.

Fartyg som seglar under tredje lands flagga, och som drivs av rederier från endera avtalslutande parten, tillerkänns samma rättigheter, om parternas behöriga myndigheter inte gör invändningar.

Agreement on Maritime Transport between the Government of Sweden and the Government of the People's Republic of China

The Government of Sweden and the Government of the People's Republic of China, for the purpose of further developing the friendly relations between the two countries and of strengthening their cooperation in the field of maritime transport, have, in accordance with the principles of equality and mutual benefit, agreed as follows:

Article 1

For the purpose of this Agreement:

The term "vessel of either Contracting Party" shall mean a merchant vessel flying the national flag of Sweden or the national flag of the People's Republic of China.

Article 2

Vessels of either Contracting Party are entitled to sail between the ports of the two countries open to foreign trade, and to engage in passenger and cargo services between the two countries or either country and a third country.

Vessels flying the national flags of third countries and operated by the shipping companies of either Party shall be accorded the same right, if the competent authorities of the Contracting Parties do not object.

Artikel 3

Ingen av de avtalsslutande parterna skall, inom ramen för internationell sjöfart, vidtaga någon åtgärd som innebär flaggdiskriminering mot fartyg från den andra avtalsslutande parten eller mot fartyg från länder som accepteras av båda parterna.

Artikel 4

Avtalsslutande parts fartyg och besättningsmedlemmar skall iakttaga den andra partens tillämpliga lagar, regler och bestämmelser under uppehåll på den senares territorium.

Artikel 5

Båda avtalsslutande parterna skall ömsesidigt medgiva mest-gynnad-nationsbehandling till fartyg som omnämns i artikel 1 i föreliggande avtal och till besättningsmedlemmar som omnämns i artikel 11 i vad avser upptagande av olika skatter, tullar och avgifter beträffande fartyget, tullbehandling, karantänbestämmelser, gränsformaliteter och hamnformaliteter eller hamnbestämmelser, förtöjning vid kaj eller för ankar, förhalning, lastning och lossning, passage-rars av- och påstigning, vidareändring av last; liksom även leverans av nödvändiga förråd för fartyget, besättning och passagerare så länge som fartyg från endera parten seglar i den andra partens sjöterritorium eller vid ankomst, avsegling eller uppehåll i denna parts hamnar.

Hamntjänster, inbegripet sådana som avser lastning, lossning, stapling och förvaring av gods på kaj eller i magasin, på strand eller vatten, liksom även anläggningar till hjälp för sjöfarten och lotstjänst i den ena avtalsslutande partens hamnar, skall tillhandahållas den andra partens fartyg enligt villkoren för mest-gynnad-nationsbehandling.

Bestämmelserna i denna artikel gäller ej fördelar, förmåner, privilegier eller immuniteter som härrör från gällande eller framtida tullunioner eller liknande internationella överenskommelser till vilka endera av de avtalsslutande parterna är eller kan bli ansluten.

Article 3

Neither Contracting Party shall, within the framework of international maritime transport, take any action which would constitute flag discrimination against vessels of the other Party or those of countries acceptable to both Parties.

Article 4

The vessels and crew members of one Contracting Party shall observe the relevant laws, rules and regulations of the other Party during their stay in the latter's territory.

Article 5

Both Contracting Parties shall mutually grant mostfavoured-nation treatment to vessels referred to in Article 1 of the present Agreement and to their crew members holding identity documents mentioned in Article 11 in the collection of various taxes, dues and charges on the vessel, the execution of customs formalities, quarantine requirements, frontier inspections and port formalities or regulations; berthing alongside or mooring at anchorage, shifting berths, loading and discharging, embarkation and disembarkation of passengers, transshipment of cargo; as well as in the furnishing of supplies required by the vessel, crew and passengers as long as vessels of one Party sail in the territorial waters of the other Party or enter, clear or stay in the ports thereof.

Port facilities, including those for loading, discharging, stacking and storage purposes on wharf, shore and water as well as navigational aids and pilotage services at ports of one Contracting Party shall be furnished to the vessels of the other Party under the terms of the mostfavoured-nation treatment.

The provisions of this Article shall not apply to the benefits, favours, privileges and immunities resulting from any existing or future customs unions or similar international agreement to which either of the Contracting Parties is or may become a Party.

Artikel 6

De avtalsslutande parterna skall, inom ramen för sin nationella lagstiftning och sina hamnföreskrifter, vidtaga alla lämpliga åtgärder för att underlätta och påskynda trafiken till sjöss, för att förhindra förseningar för fartyg och för att förenkla och påskynda tullprocedurer och andra föreskrivna formaliteter.

Artikel 7

Bestämmelserna i föreliggande avtal skall icke tillämpas på kustfart. Kustfart skall icke anses föreligga när den ena avtalsslutande partens fartyg seglar mellan två av den andra partens hamnar för att lossa ingående last och/eller sätta i land passage-rare från utlandet eller lasta utgående last och/eller ta ombord passagerare till utlandet.

Artikel 8

De avtalsslutande parterna skall ömsesidigt erkänna fartygs nationalitet på grundval av det registreringscertifikat som endera partens behöriga myndigheter har utfärdat i överensstämmelse med gällande lagar och förordningar.

De avtalsslutande parterna skall ömsesidigt erkänna mätbrev och andra bevis eller fartygshandlingar som är vederbörligen utfärdade av endera partens behöriga myndigheter — eller de dokument från tredje land som erkänts av den ena parten utan att ha mötts av invändningar från den andra parten — utan förnyad mätning av berörda fartyg. Alla hamnavgifter och omkostnader skall beräknas på grundval av dessa dokument.

Artikel 9

De avtalsslutande parterna är överens om att ingen av parterna skall uttaga någon form av skatt på inkomster och andra intäkter av sjötransport som utföres av den andra partens rederier.

Artikel 10

Om endera avtalsslutande partens fartyg skulle bli inblandat i sjöolycka eller möta annan fara på den andra partens sjöterritorium eller i dess hamnar, skall den senare se till att allt det bistånd och all den upp-

Article 6

The Contracting Parties shall, within the limits of their national laws and port regulations, adopt all appropriate measures to facilitate and expedite maritime traffic, to prevent delays to vessels and to simplify and expedite the performance of customs and other formalities required.

Article 7

The provisions of the present Agreement shall not apply to cabotage. When a vessel of one Contracting Party sails from one port of the other Party to another for discharging inward cargo and/or disembarking passengers from abroad or loading outward cargo and/or embarking passengers for a foreign country, it shall not be regarded as cabotage.

Article 8

The Contracting Parties shall mutually recognize the nationalities of vessels on the basis of the Certificate of Registry duly issued by the competent Authorities of either Party in compliance with its relevant laws and regulations.

The Contracting Parties shall mutually recognize the Tonnage Certificate and other certificates or documents of ships duly issued by the competent Authorities of the other Party—or those of third countries recognized by one Party and met with no objection from the other Party—without remeasuring the vessel concerned. All port charges and expenses shall be collected on the basis of these documents.

Article 9

The Contracting Parties agree that neither Party shall impose any form of taxation on income and other revenues derived from maritime transport undertaken by the shipping enterprises of the other Party.

Article 10

Should a vessel of either Contracting Party be involved in a maritime accident or encounter any other danger in the territorial waters or ports of the other Party, the latter shall ensure that all possible

märksamhet som är möjlig ges till fartyget, besättning, last och passagerare som är i fara och att den berörda partens behöriga myndigheter underrättas på snabbaste sätt. Ingen diskriminering skall utövas vid beräkning av uppkommande avgifter.

Om last ombord på endera avtalsslutande partens fartyg, vilket är inblandat i en sjöolycka, behöver lossas och tillfälligt lagras i land hos den andra parten för att sändas tillbaka till avskeppningslandet eller till ett tredje land, skall den sistnämnda parten ge allt det bistånd som krävs. Sådan last skall undantas från alla tullavgifter, pålagor och skatter.

Artikel 11

Envar avtalsslutande part skall godkänna de identitetshandlingar för besättningsmedlemmar som utfärdats av den andra partens behöriga myndigheter. De som utfärdats av Sverige är "pass" eller "svensk sjöfartsbok", och de som utfärdats av Folkrepubliken Kina är "sjömansbok".

För besättningsmedlemmar från tredje land, vilka arbetar ombord på endera avtalsslutande partens fartyg, skall envar part godkänna de identitetshandlingar som utfärdats av behöriga myndigheter i länder accepterade av den parten.

Besättningsmedlemmar ombord som innehar godkända dokument skall tillåtas att gå iland och uppehålla sig i den ort på den andra avtalsslutande partens territorium där hamnen är belägen med iakttagande av tillämpliga bestämmelser på uppehållsorten.

Om någon besättningsmedlem måste tas in för vård på sjukhus på den andra avtalsslutande partens territorium, skall denna parts behöriga myndigheter ge tillstånd för denne att stanna under den erforderliga tiden.

Artikel 12

Besättningsmedlemmar, som innehar godkända dokument som avses i artikel 11 i föreliggande avtal, kan, för att återvända till hemlandet, fortsätta till en annan hamn för att mönstra på ett fartyg eller för varje annat skäl, som godkänns av den andra partens behöriga myndigheter, resa genom den partens territorium sedan ifrågavarande

assistance and attention be given to the vessel, crew, cargo and passengers in danger and that the appropriate Authorities of the Party concerned are notified in the quickest way. No discrimination shall be exercised in the collection of charges incurred.

Where cargo on board a vessel of one Contracting Party involved in a maritime accident needs to be discharged and stored temporarily on the shore of the other Party for carrying back to the country of shipment or to a third country, that other Party shall provide all facilities required. Such cargo shall be exempt from all customs duties, dues and taxes.

Article 11

Each Contracting Party shall recognize the identity documents of the crew duly issued by the competent Authorities of the other Party. Those issued by Sweden shall be the "Passport" or "Seaman's Book", while those issued by the People's Republic of China shall be the "Seaman's Book".

For crew members of third countries working on board vessels of either Contracting Party, each Party shall recognize the identity documents issued by the competent Authorities of such countries acceptable to that Party.

Crew members on board the vessel holding recognized documents shall be permitted to go ashore and stay in the city or town of the other Party where the port is located, in accordance with the relevant regulations in force in the country of stay.

If any member of the crew must be hospitalized in the territory of the other Contracting Party, the competent Authorities of that Party shall give permission for him to stay for the necessary length of time.

Article 12

Crew members holding recognized documents referred to in Article 11 of the present Agreement may, for the purpose of repatriation, for proceeding to another port to join a vessel, or for any other reason acceptable to the competent Authorities of the other Party, travel through the territory of that Party, after such documents have

de parts behöriga myndigheter medgett visum.

Nämnda visa skall utfärdas av den berörda partens behöriga myndigheter på kortast möjliga tid och giltighetstiden skall bestämmas av den behöriga myndighet som utfärdar sådana visa.

Artikel 13

Under den tid ena avtalsslutande partens fartyg uppehåller sig i den andra partens hamnar har den ena partens diplomatiska eller konsulära tjänstemän och besättningen från den parten rätt att ta kontakt med och möta varandra efter uppfyllande av gällande bestämmelser i uppehållsstaten.

Artikel 14

För att främja utvecklingen av de två ländernas sjötransporter och för att behandla frågor av ömsesidigt intresse, som härrör från tillämpningen av föreliggande avtal, skall särskilda representanter utses av de båda parternas behöriga myndigheter för att mötas på tid och plats som ömsesidigt överenskommits.

Artikel 15

Detta avtal träder i kraft från dagen för dess undertecknande.

Om endera parten önskar att föreliggande avtal skall upphöra att gälla, skall den skriftligen meddela den andra parten detta, och föreliggande avtal skall upphöra att gälla sex månader efter det datum då den andra parten erhållit sådant meddelande.

Som skedde i Peking den 18 januari 1975, i två exemplar. Varje exemplar har utfärdats på svenska, kinesiska¹ och engelska språken, vilka tre texter äger lika vitsord.

För Sveriges regering

Kaj Björk
(L. S.)

För Folkrepubliken Kinas regering

Yu Mei
(L. S.)

been visaed by the competent Authorities of that Party.

The above said visas shall be issued by the competent Authorities of the Party concerned within the shortest possible time, and the period of validity of the visas shall be determined by the competent Authorities who issue such visas.

Article 13

During the stay of the vessels of one Contracting Party at the ports of the other Party, the diplomatic or consular officials of the former Party and the crew members of the vessel of that Party are entitled to contact and to meet each other after due performance of the relevant formalities in force in the country of stay.

Article 14

In order to promote the development of maritime transport of both countries and to deal with matters of mutual interest arising from the implementation of the present Agreement, special representatives shall be appointed by the competent Authorities of both Parties to meet at the date and place mutually agreed upon.

Article 15

This Agreement shall enter into force from the date of signing.

If either Contracting Party wishes to terminate the present Agreement, it shall notify the other Party in writing, and the present Agreement shall be terminated six months after the date of receipt of such notification by the other Party.

Done at Peking on the 18th of January of the year 1975, in duplicate. Each copy has been done in Swedish, Chinese and English, all three texts being equally valid.

¹ Den kinesiska texten utlämnad här.

The first part of the document discusses the general principles of the proposed system. It is intended to provide a clear and concise summary of the main points.

The second part of the document details the specific provisions of the system. It outlines the various components and their respective functions.

The third part of the document addresses the implementation of the system. It discusses the necessary steps and resources required for successful execution.

The fourth part of the document concludes with a summary of the key findings and recommendations. It emphasizes the importance of the proposed system and offers suggestions for further research.

The second part of the document discusses the specific details of the proposed system. It provides a comprehensive overview of the various elements involved.

The third part of the document focuses on the practical aspects of the system. It describes the methods and procedures used to develop and test the system.

The fourth part of the document presents the results of the study. It includes a detailed analysis of the data collected and a discussion of the implications.

The final part of the document provides a concluding statement and a list of references. It acknowledges the contributions of other researchers and provides a clear path for future work.