

◎公海に関する条約

(略称) 公海条約

昭和三十三年四月二十九日 ジェネローヴで作成
昭和三十七年九月三十日 効力発生

昭和四十三年四月二十六日 国会承認

昭和四十三年五月二十八日 加入の閣議決定

昭和四十三年六月十日 加入書の寄託

昭和四十三年六月二十一日 公布及び告示
(条約第一〇号)

昭和四十三年七月十日 効力発生

目次

ページ

前文	四三三
第一条 定義	四三三
第二条 公海の自由	四三三
第三条 無海岸国	四三四
第四条 公海航行の権利	四三五
第五条 旗国と船舶との関係	四三五
第六条 旗国の排他的管轄権	四三五
第七条 政府間機関の船舶の問題	四三六

第八條	軍艦	四三六
第九條	公船の免除	四三六
第十條	安全確保のための措置	四三七
第十一條	航行上の事故についての責任	四三七
第十二條	海難救助	四三八
第十三條	奴隸の運送防止	四三九
第十四條	海賊行為抑止の協力	四三九
第十五條	海賊行為の定義	四三九
第十六條	乗組員の反乱	四四〇
第十七條	海賊船舶及び海賊航空機	四四〇
第十八條	海賊船舶及び海賊航空機の国籍	四四一
第十九條	海賊船舶、海賊航空機又は海賊行為に対する国の措置	四四一
第二十條	拿捕国の責任	四四一
第二十一條	拿捕を行なう船舶及び航空機	四四二
第二十二條	外国商船の臨検	四四二
第二十三條	追跡権	四四三
第二十四條	海水の汚濁の防止	四四五
第二十五條	海水又は上空の汚染防止措置	四四五

第二十六条	海底電線及び海底バイブラインの敷設	四四六
第二十七条	海底電線、海底バイブライン及び海底高圧電線損壞の罪	四四六
第二十八条	海底電線又は海底バイブライン修理負担	四四七
第二十九条	海底の電線又はバイブライン所有者による補償	四四七
第三十条	この条約と他の国際協定との関係	四四七
第三十一条	署名	四四八
第三十二条	批准	四四八
第三十三条	加入	四四八
第三十四条	効力発生	四四八
第三十五条	条約の改正	四四九
第三十六条	国連事務総長の任務	四四九
第三十七条	正文	四五〇
末文		四五〇

公海に関する条約

この条約の当事国は、公海に関する国際法の規則を法典化することを希望し、

千九百五十八年二月二十四日から四月二十七日までジュネーヴで開催された海洋法に関する国際連合の会議が、国際法の確立した原則を一般的に宣言しているものとして次の規定を採択したことを認めて、次のとおり協定した。

第一条

「公海」とは、いずれの国の領海又は内水にも含まれない海洋のすべての部分をいう。

第二条

公海は、すべての国民に開放されているので、いかなる国も、公海のいずれかの部分をその主権の下におくことを有効に主張することができない。公海の自由は、この条約の規定及び国際法の他の規則で定める条件に従つて行使される。この公海の自由には、沿岸国についても、非沿岸国についても、特に次のものが含まれる。

- (1) 航行の自由
- (2) 漁獲の自由

CONVENTION ON THE HIGH SEAS

The States Parties to this Convention,

Desiring to codify the rules of international law relating to the high seas,

Recognizing that the United Nations Conference on the Law of the Sea, held at Geneva from 24 February to 27 April 1958, adopted the following provisions as generally declaratory of established principles of international law,

Have agreed as follows:

Article 1

The term "high seas" means all parts of the sea that are not included in the territorial sea or in the internal waters of a State.

Article 2

The high seas being open to all nations, no State may validly purport to subject any part of them to its sovereignty. Freedom of the high seas is exercised under the conditions laid down by these articles and by the other rules of international law. It comprises, inter alia, both for coastal and non-coastal States:

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;

- (3) 海底電線及び海底パイプラインを敷設する自由
- (4) 公海の上空を飛行する自由

これらの自由及び国際法の一般原則により承認されたその他の自由は、すべての国により、公海の自由を行使する他国の利益に合理的な考慮を払つて、行使されなければならない。

第三条

1 無海岸国は、沿岸国と同等の条件で海洋の自由を享有するために、自由に海洋に出入することができるものとする。このため、海洋と無海岸国との間にある国は、その無海岸国との合意により、かつ、現行の国際条約の規定に従い、

- (a) 無海岸国に対し、相互主義に基づいて、自国の領域の自由な通過を許し、また、
- (b) 無海岸国の旗を掲げる船舶に対し、海港への出入及びその使用に関して、自国の船舶又は第三国の船舶に与えている待遇と同等の待遇を許すものとする。

2 海洋と無海岸国との間にある国は、自国及び無海岸国がまだ現行の国際条約の当事国でない場合には、無海岸国との合意により、沿岸国又は通過国の権利及び無海岸国の特殊性を考慮して、通過の自由及び港における同等の待遇に関連するすべての問題を解決するものとする。

(3) Freedom to lay submarine cables and pipelines;

(4) Freedom to fly over the high seas.

These freedoms, and others which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas.

Article 3

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international convention accord:

(a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and

(b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in

第四条

沿岸国であるかどうかを問わず、いずれの国も、自国の旗を掲げる船舶を公海において航行させる権利を有する。

第五条

- 1 各国は、船舶に対する国籍の許与、自国の領域内における船舶の登録及び自国の旗を掲げる権利に関する条件を定めるものとする。船舶は、その旗を掲げる権利を有する国の国籍を有する。その国と当該船舶との間には、真正な関係が存在しなければならず、特に、その国は、自国の旗を掲げる船舶に対し、行政上、技術上及び社会上の事項について有効に管轄権を行使し、及び有効に規制を行わなければならない。
- 2 各国は、自国の旗を掲げる権利を許与した船舶に対し、その旨の文書を発給するものとする。

第六条

- 1 船舶は、一国のみの旗を掲げて航行するものとし、国際条約又はこの条約に明文の規定がある特別の場合を除き、公海においてその国の排他的管轄権に服するものとする。船舶は、所有権の現実の移転又は登録の変更の場合を除き、航海

ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

Article 4

Every State, whether coastal or not, has the right to sail ships under its flag on the high seas.

Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect.

Article 6

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in these articles, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or

中又は寄港中にその旗を変更することができない。

2 二以上の国の旗を適宜に使用して航行する船舶は、そのいずれの国の国籍をも第三国に対して主張することができないものとし、また、このような船舶は、国籍のない船舶とみなすことができる。

第七条

政府間機
関の船舶
の問題

前諸条の規定は、政府間機関の公務に使用され、かつ、その機関の旗を掲げる船舶の問題に影響を及ぼすものではない。

第八条

1 公海上の軍艦は、旗国以外のいずれの国の管轄権からも完全に免除される。

2 この条約の適用上、「軍艦」とは、一国の海軍に属する船舶であつて、その国の国籍を有する軍艦であることを示す外部標識を掲げ、政府によつて正式に任命されてその氏名が海軍名簿に記載されている士官の指揮の下にあり、かつ、海軍の規律に服する乗組員が配置されているものをいう。

第九条

while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

Article 7

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an inter-governmental organization flying the flag of the organization.

Article 8

1. Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

2. For the purposes of these articles, the term "warship" means a ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

Article 9

国が所有し又は運航する船舶で政府の非商業的役務にのみ使用されるものは、公海において旗国以外のいずれの国の管轄権からも完全に免除される。

第十条

1 いずれの国も、自国の旗を掲げる船舶について、特に次のことに関し、海上における安全を確保するために必要な措置を執るものとする。

(a) 信号の使用、通信の維持及び衝突の防止

(b) 船舶における乗組員の配乗及びその労働条件。この場合において、労働に関して適用される国際文書を考慮に入れるものとする。

(c) 船舶の構造、設備及び堪航性

2 各国は、1の措置を執るにあたり、一般に受諾されている国際的基準に従うものとし、また、この基準の遵守を確保するために必要な手段を執るものとする。

第十一条

1 公海上の船舶につき衝突その他の航行上の事故が生じた場合において、船長その他当該船舶に勤務する者の刑事上又は懲戒上の責任が問われるときは、これらの者に対する刑事

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

Article 10

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard *inter alia* to:

(a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;

(b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

(c) The construction, equipment and seaworthiness of ships.

2. In taking such measures each State is required to conform to generally accepted international standards and to take any steps which may be necessary to ensure their observance.

Article 11

1. In the event of a collision or of any other incident of navigation concerning a ship on the high seas, involving the penal or disciplinary responsibility of the master or of any

上又は懲戒上の手続は、当該船舶の旗国又はこれらの者が属する国の司法当局又は行政当局においてのみ執ることができらる。

2 懲戒上の問題に関しては、船長免状その他の資格又は免許の証明書を交付した国のみが、交付された者がその国の国民でない場合においても、法律上の正当な手続を経てそれらを取り消す権限を有する。

3 船舶の拿捕又は抑留は、調査の手段としても、旗国の当局以外の当局が命令してはならない。

第十二条

海難救助

1 いずれの国も、自国の旗を掲げて航行する船舶の船長に対し、船舶、乗組員又は旅客に重大な危険を及ぼさない限度において次の措置を執ることを要求するものとする。

(a) 海上において生命の危険にさらされている者を発見したときは、その者に援助を与えること。

(b) 援助を必要とする旨の通報を受けたときは、当該船長に合理的に期待される限度において、可能な最高速度で遭難者の救助におもむくこと。

(c) 衝突したときは、相手の船舶並びにその乗組員及び旅客に援助を与え、また、可能なときは、自己の船舶の名称、

other person in the service of the ship, no penal or disciplinary proceedings may be instituted against such persons except before the judicial or administrative authorities either of the flag State or of the State of which such person is a national.

2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or license shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.

3. No arrest or detention of the ship, even as a measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.

Article 12

1. Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers,

(a) To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;

(b) To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;

(c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of reg-

船籍港及び寄港しようとする最も近い港を相手の船舶に知らせること。

2 いずれの沿岸国も、海上における安全に關する適切かつ実効的な搜索及び救助の機關の設置及び維持を促進し、また、状況により必要とされるときは、このため、相互間の地域的取極により隣接国と協力するものとする。

第十三条

いづれの国も、自国の旗を掲げること認められた船舶による奴隸の運送を防止し及び処罰するため、並びに奴隸の運送のために自国の旗が不法に使用されることを防止するため、実効的な措置を執るものとする。いづれの船舶（旗国のいかんを問わな）に避難する奴隸も、避難したという事実によつて自由となる。

第十四条

すべての国は、可能な最大限度まで、公海その他いづれの国の管轄権にも服さない場所における海賊行為の抑止に協力するものとする。

第十五条

istry and the nearest port at which they will call.

2. Every coastal State shall promote the establishment and maintenance of an adequate and effective search and rescue service regarding safety on and over the sea and—where circumstances so require—by way of mutual regional arrangements co-operate with neighbouring States for this purpose.

Article 13

Every State shall adopt effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag, and to prevent the unlawful use of its flag for that purpose. Any slave taking refuge on board any ship, whatever its flag, shall ipso facto be free.

Article 14

All States shall co-operate to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any State.

Article 15

海賊行為
の定義

海賊行為とは、次の行為をいう。

- (1) 私有の船舶又は航空機の乗組員又は旅客が私的目的のために行なうすべての不法な暴力行為、抑留又は略奪行為であつて次のものに対して行なわれるもの
 - (a) 公海における他の船舶若しくは航空機又はこれらの内にある人若しくは財産
 - (b) いずれの国の管轄権にも服さない場所にある船舶、航空機、人又は財産
- (2) 当該船舶又は航空機を海賊船舶又は海賊航空機とするような事実を知つてその船舶又は航空機の運航に自発的に参加するすべての行為
- (3) (1)又は(2)に規定する行為を扇動し又は故意に助長するすべての行為

第十六条

乗組員の
反乱

第十五条に定義する海賊行為であつて、乗組員が反乱を起こして支配している軍艦又は政府の船舶若しくは航空機が行なうものは、私有の船舶が行なう行為とみなされる。

第十七条

海賊船舶
及び海賊
航空機

船舶又は航空機であつて、これを実効的に支配している者が第十五条に規定するいずれかの行為を行なうために使用するこ

Piracy consists of any of the following acts:

- (1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (b) Against a ship, aircraft, persons, or property in a place outside the jurisdiction of any State;
- (2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
- (3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

Article 16

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft, are assimilated to acts committed by a private ship.

Article 17

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose

海賊船舶
及び海賊
航空機の
国籍

海賊船舶
又は航空
機又は海
賊行為に
對する國
の措置

拿捕國の
責任

とを意図しているものは、海賊船舶又は海賊航空機とみなされる。前記のいずれかの行為を行なうために使用された船舶又は航空機で、当該行為につき有罪とされる者により引き続き支配されているものについても、同様とする。

第十八条

船舶又は航空機は、海賊船舶又は海賊航空機となつた場合にも、その国籍を保持することができる。国籍の保持又は喪失は、当該国籍を与えた国の法律によつて決定される。

第十九条

いずれの国も、公海その他いずれの国の管轄権にも服さない場所において、海賊船舶、海賊航空機又は海賊行為によつて奪取され、かつ、海賊の支配下にある船舶を拿捕し、及び当該船舶又は航空機内の人又は財産を逮捕し又は押収することができ、拿捕を行なつた国の裁判所は、課すべき刑罰を決定することができ、また、善意の第三者の権利を尊重することを条件として、当該船舶、航空機又は財産について執るべき措置を決定することができる。

第二十条

海賊行為の嫌疑に基づく船舶又は航空機の拿捕が十分な根拠

of committing one of the acts referred to in article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

Article 18

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article 19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

Article 20

Where the seizure of a ship or aircraft on

なしに行なわれた場合には、**拿捕**を行なつた国は、その船舶又は航空機がその国籍を有する国に対し、その**拿捕**によつて生じたいかなる損失又は損害についても責任を負う。

第二十一条

海賊行為を理由とする**拿捕**は、軍艦若しくは軍用航空機により、又は政府の公務に使用されているその他の船舶若しくは航空機でこのための権限を与えられたものによつてのみ行なうことができる。

第二十二條

1 条約上の権限に基づく干渉行為の場合を除き、公海において外国商船に遭遇した軍艦がその商船を臨検することは、次のいづれかのことを疑うに足りる十分な根拠がない限り、正当と認められない。

- (a) その船舶が海賊行為を行なつてゐること。
- (b) その船舶が奴隷取引に従事してゐること。
- (c) その船舶が外国の旗を掲げてゐるか又はその船舶の旗を示すことを拒否したが、実際にはその軍艦と同一の国籍を有すること。

2 軍艦は、1 (a)、(b)又は(c)に定める場合において、当該船舶がその旗を掲げる権利を確認することができる。このため、

suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure.

Article 21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

Article 22

1. Except where acts of interference derive from powers conferred by treaty, a warship which encounters a foreign merchant ship on the high seas is not justified in boarding her unless there is reasonable ground for suspecting:

- (a) That the ship is engaged in piracy; or
- (b) That the ship is engaged in the slave trade; or
- (c) That, though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship in, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in subparagraphs (a), (b) and (c) above, the warship may proceed to verify the ship's right to fly its flag. To this end, it may send a boat under the

拿捕を行
なう船舶
及び航空
機

外国商船
の臨検

3 軍艦は、嫌疑がある船舶に対し士官の指揮の下にボートを派遣することができる。書類を検閲した後もお嫌疑があるときは、軍艦は、その船舶内においてさらに検査を行なうことができるが、その検査は、できる限り慎重に行なわなければならない。

3 嫌疑に根拠がないことが証明され、かつ、臨検を受けた船舶が嫌疑を正当とするいかなる行為をも行なつていなかった場合には、その船舶は、被つた損失又は損害に対する補償を受けるものとする。

第二十三条

1 沿岸国の権限のある当局は、外国船舶が自国の法令に違反したと信ずるに足りる十分な理由があるときは、その外国船舶の追跡を行なうことができる。この追跡は、外国船舶又はそのボートが追跡国の内水、領海又は接続水域にある時に開始しなければならず、また、中断されない限り、領海又は接続水域の外において引き続き行なうことができる。領海又は接続水域にある外国船舶が停船命令を受ける時に、その命令を発する船舶も同様に領海又は接続水域にあることは、必要でない。外国船舶が領海及び接続水域に関する条約第二十四条に定める接続水域にあるときは、追跡は、当該接続水域の設定によつて保護しようとする権利の侵害があつた場合に限り、行なうことができる。

command of an officer to the suspected ship. If suspicion remains after the documents have been checked, it may proceed to a further examination on board the ship, which must be carried out with all possible consideration.

3. If the suspicious prove to be unfounded, and provided that the ship boarded has not committed any act justifying them, it shall be compensated for any loss or damage that may have been sustained.

Article 23

1. The hot pursuit of a foreign ship may be undertaken when the competent authorities of the coastal State have good reason to believe that the ship has violated the laws and regulations of that State. Such pursuit must be commenced when the foreign ship or one of its boats is within the internal waters or the territorial sea or the contiguous zone of the pursuing State, and may only be continued outside the territorial sea or the contiguous zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the pro-

2 追跡権は、被追跡船舶がその旗国又は第三国の領海に入ると同時に消滅する。

3 追跡は、被追跡船舶又はそのボート若しくは被追跡船舶を母船としてこれと一団となつて作業する舟艇が領海又は場合により接続水域にあることを追跡船舶がその場における実行可能な手段により確認しない限り、開始されたものとみなされない。追跡は、視覚的又は聴覚的停止信号を当該外国船舶が視認し又は聞くことができる距離から発した後にのみ、開始することができる。

4 追跡権は、軍艦若しくは軍用航空機又は政府の公務に使用されているその他の船舶若しくは航空機で特にこのための権限を与えられたもののみが行使用することができる。

5 追跡が航空機によつて行なわれる場合には、

(a) 1から3までの規定を準用する。

(b) 停船命令を發した航空機は、船舶を自ら拿捕することができる場合を除き、自己が呼び寄せた沿岸国の船舶又は航空機が到着して追跡を引き継ぐまで、その船舶を自ら積極的に追跡しなければならぬ。当該船舶が停船命令を受け、かつ、当該航空機又は追跡を中断することなく引き続き行なう他の航空機若しくは船舶によつて追跡されたのではない限り、当該航空機がその船舶を違反を犯したものと又は違反の疑いがあるものとして発見しただけでは、公海における拿捕を正当とするために十分ではない。

tection of which the same was established.

2. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

3. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship are within the limits of the territorial sea, or as the case may be within the contiguous zone. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

4. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service specially authorized to that effect.

5. Where hot pursuit is effected by an aircraft:

(a) The provisions of paragraph 1 to 3 of this article shall apply *mutatis mutandis*;

(b) The aircraft giving the order to stop must itself actively pursue the ship until a ship or aircraft of the coastal State, summoned by the aircraft, arrives to take over the pursuit, unless the aircraft is itself able to arrest the ship. It does not suffice to justify an arrest on the high seas that the ship was merely sighted by the aircraft as an offender or suspected offender, if it was not both ordered to stop and pursued by the aircraft itself or other aircraft or ships which continue the pursuit without interruption.

6 いずれかの国の管轄区域内で拿捕され、かつ、権限のある当局の審理を受けるためその国の港に護送される船舶は、事情により護送の途中において公海の一部を航行することが必要である場合に、そのような公海の航行のみを理由として釈放を要求することができない。

7 追跡権の行使が正当とされない状況の下に公海において船舶が停止され、又は拿捕されたときは、その船舶は、これにより被つた損失又は損害に対する補償を受けるものとする。

第二十四条

すべての国は、海水の汚濁の防止に関する現行の条約の規定を考慮に入れて、船舶若しくはパイプラインからの油の排出又は海底及びその下の開発及び探査により生ずる海水の汚濁の防止のための規則を作成するものとする。

第二十五条

1 すべての国は、権限のある国際機関が作成する基準及び規則を考慮に入れて、放射性廃棄物の廃棄による海水の汚染を防止するための措置を執るものとする。

2 すべての国は、放射性物質その他の有害な物質の使用を伴う活動により生ずる海水又はその上空の汚染を防止するため

6. The release of a ship arrested within the jurisdiction of a State and escorted to a port of that State for the purposes of an enquiry before the competent authorities may not be claimed solely on the ground that the ship, in the course of its voyage, was escorted across a portion of the high seas, if the circumstances rendered this necessary.

7. Where a ship has been stopped or arrested on the high seas in circumstances which do not justify the exercise of the right of hot pursuit, it shall be compensated for any loss or damage that may have been thereby sustained.

Article 24

Every State shall draw up regulations to prevent pollution of the seas by the discharge of oil from ships or pipelines or resulting from the exploitation and exploration of the seabed and its subsoil, taking account of existing treaty provisions on the subject.

Article 25

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radioactive waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

2. All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of

の措置を執るにあたり、権限のある国際機関と協力するものとする。

第二十六条

1 すべての国は、公海の海底に海底電線及び海底パイプラインを敷設する権利を有する。

2 沿岸国は、海底電線又は海底パイプラインの敷設又は維持を妨げることができない。もつとも、沿岸国は、大陸棚の探查及びその天然資源の開発のために適当な措置を執る権利を有する。

3 海底電線又は海底パイプラインを敷設する国は、すでに海底に敷設されている電線又はパイプラインに妥当な考慮を払わなければならない。特に、既設の電線又はパイプラインを修理する可能性は、害してはならない。

第二十七条

すべての国は、自国の旗を掲げる船舶又は自国の管轄権に服する者が、故意又は過失により、電気通信を中断し、又は妨害することとなるような方法で、公海にある海底電線を損壊し、及び海底パイプライン又は海底高圧電線を同様に損壊することが処罰すべき犯罪であることを定めるために必要な立法措置を執るものとする。この規定は、そのような損壊を避けるために必要とするすべての予防措置を執つた後に自己の生命又は船舶を守るという正当な目的のみで行動した者による損壊については、適

the seas or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.

Article 26

1. All States shall be entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas.

2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

3. When laying such cables or pipelines the State in question shall pay due regard to cables or pipelines already in position on the seabed. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

Article 27

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as to be liable to interrupt or obstruct telegraphic or telephonic communications, and similarly the breaking or injury of a submarine pipeline or high-voltage power cable shall be a punishable offence. This provision shall not apply to any break or injury caused by persons who acted

用しない。

第二十八条

すべての国は、自国の管轄権に服する者で公海にある海底電線又は海底パイプラインの所有者であるものが、その電線又はパイプラインを敷設し又は修理するに際して他の電線又はパイプラインを損壊した場合に、修理の費用を負担すべきであることを定めるために必要な立法措置を執るものとする。

第二十九条

すべての国は、海底電線又は海底パイプラインの損壊を避けるためにいかり又は網その他の漁具を失つたことを証明することができるときに、その者が事前にあらゆる適当な予防措置を執つたことを条件として、その電線又はパイプラインの所有者により補償が行なわれることを確保するために必要な立法措置を執るものとする。

第三十条

この条約の規定は、すでに効力を有する条約その他の国際協定の当事国間においては、それらに影響を及ぼすものではない。

海底電線
又は海底
パイプラ
イン

海底の電
線又はパ
イプライ
ン所有者
による補
償

この条約
その他の国
際協定と
の関係

merely with the legitimate object of saving their lives or their ships, after having taken all necessary precautions to avoid such break or injury.

Article 28

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that, if persons subject to its jurisdiction who are the owners of a cable or pipeline beneath the high seas, in laying or repairing that cable or pipeline, cause a break in or injury to another cable or pipeline, they shall bear the cost of the repairs.

Article 29

Every State shall take the necessary legislative measures to ensure that the owners of ships who can prove that they have sacrificed an anchor, a net or any other fishing gear, in order to avoid injuring a submarine cable or pipeline, shall be indemnified by the owner of the cable or pipeline, provided that the owner of the ship has taken all reasonable precautionary measures beforehand.

Article 30

The provisions of this Convention shall not affect conventions or other international agreements already in force, as between States Parties to them.

第三十一条

この条約は、国際連合及びそのいずれかの専門機関の加盟国並びにその他の国でこの条約の当事国となるように国際連合の総会が招請したものである署名のため、千九百五十八年十月三十一日まで開放しておく。

第三十二条

この条約は、批准されなければならない。批准書は、国際連合事務総長に寄託するものとする。

第三十三条

この条約は、第三十一条に規定するいずれかの種類に属する国による加入のため、開放しておく。加入書は、国際連合事務総長に寄託するものとする。

第三十四条

1 この条約は、二十二番目の批准書又は加入書が国際連合事務総長に寄託された日の後三十日目の日に効力を生ずる。

2 この条約は、二十二番目の批准書又は加入書が寄託された

Article 31

This Convention shall, until 31 October 1958, be open for signature by all States Members of the United Nations or of any of the specialised agencies, and by any other State invited by the General Assembly of the United Nations to become a Party to the Convention.

Article 32

This Convention is subject to ratification. The instruments of ratification shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 33

This Convention shall be open for accession by any States belonging to any of the categories mentioned in article 31. The instruments of accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 34

1. This Convention shall come into force on the thirtieth day following the date of deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession with the Secretary-General of the United Nations.
2. For each State ratifying or acceding to

効力発生

加入

批准

署名

後にこの条約を批准し又はこれに加入する国については、その国がその批准書又は加入書を寄託した日の後三十日目の日に効力を生ずる。

第三十五条

1 この条約が効力を生じた日から五年の期間を経過した後は、いずれの締約国も、国際連合事務総長にあてた書面による通告により、いつでもこの条約の改正のための要請を行なうことができる。

2 国際連合の総会は、1の要請に関連して執るべき措置がある場合には、その措置について決定を行なうものとする。

第三十六条

国際連合事務総長は、国際連合のすべての加盟国その他第三十一条に規定する国に次の事項を通報するものとする。

- (a) 第三十一条、第三十二条又は第三十三条の規定に従って行なわれるこの条約の署名及び批准書又は加入書の寄託
- (b) 第三十四条の規定に従つてこの条約が効力を生ずる日
- (c) 第三十五条の規定に従つて行なわれる改正の要請

the Convention after the deposit of the twenty-second instrument of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the thirtieth day after deposit by such State of its instrument of ratification or accession.

Article 35

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

Article 36

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the United Nations and the other States referred to in article 31:

(a) Of signatures to this Convention and of the deposit of instruments of ratification or accession, in accordance with articles 31, 32 and 33;

(b) Of the date on which this Convention will come into force, in accordance with article 34;

(c) Of requests for revision in accordance with article 35.

第三十七条

正文

この条約は、中国語、英語、フランス語、ロシア語及びスペイン語の本文をひとしく正文とし、その原本は、国際連合事務総長に寄託するものとし、同事務総長は、第三十一条に規定するすべての国にその認証謄本を送付するものとする。

末文

以上の証拠として、下名の全権委員は、このためそれぞれ政府から正当に委任を受け、この条約に署名した。

千九百五十八年四月二十九日にジュネーヴで作成した。

アフガニスタンのために

A・R・パズワク

千九百五十八年十月三十日

アルバニアのために

アルゼンティンのために

A・レスクレ

オーストラリアのために

E・ロナルド・ウォーカー

千九百五十八年十月三十日

Article 37

The original of this Convention, of which the Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified copies thereof to all States referred to in article 31.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Convention.

Done at Geneva, this twenty-ninth day of April one thousand nine hundred and fifty-eight.

FOR AFGHANISTAN:

A. R. PAZVAK

Oct. 30, 1958

FOR ALBANIA:

FOR ARGENTINA:

A. LESCLURE

FOR AUSTRALIA:

E. RONALD WALKER

30th October 1958

オーストリアのために

ドクトル フランツ・マツチ

千九百五十八年十月二十七日

ベルギー王国のために

ポリヴィアのために

M・タマヨ

千九百五十八年十月十七日

ブラジルのために

ブルガリアのために

留保

第九条の規定に關し、ブルガリア人民共和国政府は、公海における船舶がその旗国以外の国の管轄権から完全に免除されるという国際法の原則はなんらの制限もなくすべて政府船舶に適用されると考える。

宣言

ブルガリア人民共和国政府は、この条約中の海賊行為の定義には現行の国際法の下において海賊行為とみなされるべきある種の行為が含まれておらず、その定義は国際航路における航行の自由を保証するためには不十分であると考える。

ドクトル ヴートフ

千九百五十八年十月三十一日

ビルマ連邦のために

FOR AUSTRIA:

Dr. Franz MATSCHI

Oct. 27th 1958

FOR THE KINGDOM OF BELGIUM:

FOR BOLIVIA:

M. TAMAYO

17th October, 1958

FOR BRAZIL:

FOR BULGARIA:

Reservation to article 9: The Government of the People's Republic of Bulgaria considers that the principle of international law according to which ships have complete freedom of navigation on the high seas is more important than the flag State raises without any restriction to all government ships.

Declaration: The Government of the People's Republic of Bulgaria considers that the definition of piracy given in the Convention does not cover certain acts which under contemporary international law should be considered as acts of piracy and does not serve to ensure freedom of navigation on international sea routes.

Dr. Voutov

31st October 1958

FOR THE UNION OF BURMA:

白ロシア・ソヴィエト社会主義共和国のために

第九条の規定に關する留保及び宣言を附して
留保及び宣言の本文は、別紙のとおりである。

K・キセリヨフ

千九百五十八年十月三十日

(別紙の留保)

第九条の規定に關し、白ロシア・ソヴィエト社会主義共和国政府は、公海における船舶がその旗国以外の国の管轄権に服しないという國際法の原則はなんらの制限もなくすべての政府船舶に適用されると考える。

(別紙の宣言)

白ロシア・ソヴィエト社会主義共和国政府は、この条約中の海賊行為の定義には現行の國際法の下において海賊行為とみなされるべきある種の行為が含まれておらず、その定義は國際航路における航行の自由を保証するためには不十分であると考える。

カンボディアのために

カナダのために

ジョージ・A・ドリユー

セイロンのために

C・コリア

千九百五十八年十月三十日

FOR THE BYELORUSSIAN
SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:
With a reservation* to article 9 and a declaration**;
texts of both attached.

K. KISERLY

30. X. 1968

* Part of the reservation:

The Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic considers the principle of international law according to which a ship on the high seas is not subject to any jurisdiction except that of the flag State applies without reservation in all circumstances.

** Text of the declaration:

The Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic considers that the definition of piracy given in the Convention does not apply to the activities of armed contemporary international law vessels which are engaged in the exercise of their right of freedom of navigation on international sea routes.

FOR CAMBODIA:

FOR CANADA:

George A. Drew

FOR CEYLON:

C. COLEA

30/X/58