

チリのために

中国のために

劉鏞

薛毓麟

コロンビアのために

ホアン・ウリベ・オルギン

ホセ・ホアキン・カイセド・カステイリーヤ

コスタ・リカのために

ラウル・トレホス・フロレース

キューバのために

F・V・ガルシア・アマドール

チェッコスロヴァキアのために

第九条の規定に關する次の留保を附して

チェッコスロヴァキア共和国政府は、商業的目的のために運航する政府船舶も、現行の国際法の下においては、公海において旗国以外の国の管轄権から完全に免除されることを主張する。

カレル・クルカ

千九百五十八年十月三十日

(附屬宣言)

チェッコスロヴァキア共和国政府は、この条約で定義する海賊行為の概念は現行の国際法にも、また、公海における航行の自由を守るという利益にも合致しないことを主張する。

FOR CHILE:

FOR CUBA:

Liu Chieh

Yueh Yü-chi

FOR COLOMBIA:

Juan Uribe Holguin

José Joaquín Caicedo Castilla

FOR COSTA RICA:

Raúl Trejos Flores

FOR CUBA:

F. V. García Amador

FOR CZECHOSLOVAKIA:

With the following reservation to article 9:

"The Government of the Czechoslovak Republic holds that under international law its Government ships operated for commercial purposes also enjoy on the high seas complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State."

Karel Kruka **

30 October 1958

** Declaration: "The Government of the Czechoslovak Republic maintains that the notion of piracy as used in the Convention is neither in accordance with the present international law nor with the principle of safeguarding the freedom of navigation on the high seas."

デンマークのために

マックス・ソレンセン

T・オルデンブルグ

ドミニカ共和国のために

A・アルヴァレス・アイバール

エクアドルのために

エル・サルヴァドルのために

エチオピアのために

マラヤ連邦のために

フィンランドのために

G・A・グリッペンベリー

千九百五十八年十月二十七日

フランスのために

G・ジョルジュ・ピコ

千九百五十八年十月三十日

ドイツ連邦共和国のために

ヴェルナー・ダンクヴォルト

千九百五十八年十月三十日

ガーナのために

リチャード・カーシー

K・B・アサンテ

ギリシャのために

FOR DENMARK:

Max SORENSEN

T. OLDENBURG

FOR THE DOMINICAN REPUBLIC:

A. ALVAREZ AYBAR

FOR ECUADOR:

FOR EL SALVADOR:

FOR ETHIOPIA:

FOR THE FEDERATION OF MALAYA:

FOR FINLAND:

G. A. GRIPPENBERG

27 octobre 1958

FOR FRANCE:

G. GEORGES-PICO

30 octobre 1958

FOR THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:

Werner DANKWORT

30 October 1958

FOR GHANA:

Richard

K. B

FOR GREECE

グアテマラのために

L・アイシネナ・サラサーレ

ハイティのために

リガル

ヴァチカンのために

P・ドムール

千九百五十八年四月三十日

ホンデュラスのために

ハンガリーのために

第九条の規定に関する別紙の留保を附して

ドクトル シタ・ヤーンシュ

千九百五十八年十月三十一日

(別紙)

ハンガリー人民共和国政府は、国が所有し又は運航する船舶であつて政府の役務に使用されるものは、商業用であるか非商業用であるかを問わず、国際法の原則に従い公海において軍艦と同様の免除を享有すると考える。

(附属宣言)

ハンガリー人民共和国政府は、この条約中の海賊行為の定義は現行の国際法に合致せず、また、公海における航行の自由の一般的利益のためにならないことを宣言す

FOR GUATEMALA:

L. AYCINENA SALAZAR

FOR HAITI:

RICAL

FOR THE HOLY SEE:

P. DOMEUR

30.4.1958

FOR HONDURAS:

FOR HUNGARY:

Subject to reservation* attached to article 9:

Dr. SZITA János **

31.X.1958

* Text of the reservation:

"The Government of the Hungarian People's Republic is of the opinion that, according to the general rules of international law, the Government of the Holy See is not competent to make a reservation, but, whether commercial or noncommercial, only on the high seas, the same immunity as warships."

** Declaration:

"The Government of the Hungarian People's Republic declares that the definition of piracy as given in the Convention is not compatible with the general interests of the freedom of navigation on the high seas."

る。
アイスランドのために
H・G・アンデルセン
インドのために

インドネシアのために
アーマッド・スバルジョ
千九百五十八年五月八日
イランのために
留保を附して

ドクトル A・マティン・ダフタリ
千九百五十八年五月二十八日

(別紙)

公海に関する条約に署名するにあたり、
本官は、次の留保を行なう。

第二条の規定中「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。」とい
う文言に関し、この禁止規定は、大陸棚に
関する条約第二条の規定に従う大陸棚につ
いて適用されないと了解する。

第二条、第三条及び第四条の規定に関し、
イラン政府は、海洋法に関する会議への同
政府の代表が、同会議の第五委員会が勧告
し、この条約の前記の諸条に取り入れられ
た規定に対し、千九百五十八年四月二十四

FOR ICELAND:

H. G. ANDERSEN

FOR INDIA:

FOR INDONESIA:

Ahmad Soezardjo

8th May 1958

FOR IRAN:

Subject to reservations

Dr. A. MATINE-DAFTARI

May 28, 1958

In signing the Convention on the High Seas, I make
the following reservations:

Article 2. With respect to the words "no State may
validly purport to subject any part of them to its
sovereignty", it shall be understood that this
prohibition does not apply to the continental shelf,
which is governed by article 2 of the Convention on the
Continental Shelf.

Articles 2, 3 and 4. The Iranian Government
maintains the objection on the ground of excess of
competence, expressed by its delegation at the twelfth
primary meeting of the Conference on the Law of the
Sea on 24 April 1958, to the articles recommended by
the Fifth Committee of the Conference and
incorporated in the final amended articles of the
Convention on the High Seas. The Iranian Government
accordingly reserves all rights regarding the contents of
these articles in so far as they relate to countries having

日に開催された同会議の第十二回総会において越権を理由として表明した反対を維持するものである。したがつて、イラン政府は、前記の諸条の規定中無海岸国に関する部分については、すべての権利を留保する。

第二条(3)並びに第二十六条1及び2の規定に関し、海底電線及び海底パイプラインの敷設に関するこれらの諸条の規定の適用は、大陸棚continental shelfに関する限り、沿岸国の許可を条件とする。

イラクのために

アイルランドのために

フランク・エイケン

千九百五十八年十月二日

イスラエルのために

シャブタイ・ロゼンス

イタリアのために

日本国のために

ジョルダン・ハシエミット王国のために

大韓民国のために

ラオスのために

Article 2(3)—article 26, paragraphs 1 and 2.
Application of the provisions of these articles relating to the laying of submarine cables and pipelines shall be subject to the approval of the coastal State, in so far as the continental shelf is concerned.

FOR IRAQ:

FOR IRELAND:

Frank Aiken

2-10-1958

FOR ISRAEL:

Shabtai Rosenne

FOR ITALY:

FOR JAPAN:

FOR THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN:

FOR THE REPUBLIC OF KOREA:

FOR LAOS:

レバノンのために

N・サダカ

千九百五十八年五月二十九日

リベリアのために

ロシュフォート・L・ウィークス

千九百五十八年五月二十七日

リビアのために

ルクセンブルグ大公国のために

メキシコのために

モナコのために

モロッコのために

ネパールのために

リシケシ・シャハ

オランダ王国のために

C・シユールマン

千九百五十八年十月三十一日

ニュー・ジールランドのために

フォス・シャナーン

千九百五十八年十月二十九日

ニカラグアのために

FOR LEBANON:

N. SADAKA

29 mai 1958

FOR LIBERIA:

Rochefort L. Weeks

27/5/58

FOR LIBYA:

FOR THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG:

FOR MEXICO:

FOR MONACO:

FOR MOROCCO:

FOR NEPAL:

Rishikesh Sarava

FOR THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS:

C. SCHEURMANN

31 October 1958

FOR NEW ZEALAND:

Foss SHANNAN

29 October 1958

FOR NICARAGUA:

ノールウェー王国のために

パキスタンのために

アリ・カーン

千九百五十八年十月三十一日

パナマのために

カルロス・スクレ・C

千九百五十八年五月二日

パラグアイのために

ペルーのために

フィリピン共和国のために

ポーランドのために

ポーランド人民共和国政府は、第九条の規定は国が所有し又は運航するすべての船舶に適用されると考える。

J・ヴィニエーヴィッチ

千九百五十八年十月三十一日

(附屬宣言)

ポーランド人民共和国政府は、この条約中の海賊行為の定義はこの問題に関する国際法の現状と完全には一致しないと考える。

FOR THE KINGDOM OF NORWAY:

FOR PAKISTAN:

Aly KHAN

31st October 1958

FOR PANAMA:

Carlos SUCRE C.

25.1958

FOR PARAGUAY:

FOR PERU:

FOR THE PHILIPPINE REPUBLIC:

FOR POLAND:

"The Government of the Polish People's Republic considers that the definition of piracy as contained in the Convention does not fully correspond with the present state of international law in this respect."

J. WIENIEWICZ

Oct. 31, 58

Declaration: "The Government of the Polish People's Republic considers that the definition of piracy as contained in the Convention does not fully correspond with the present state of international law in this respect."

ポルトガルのために

批准を条件として

ヴァスコ・ヴィエイラ・ガリン

千九百五十八年十月二十八日

ルーマニアのために

第九条の規定に關する次の留保を附して

ルーマニ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權に服しないという國際法の原則はすべての船舶（その使用目的のいかんを問わない。）に適用されると考ふる。

M・マジエル

千九百五十八年十月三十一日

(附屬宣言)

ルーマニア人民共和国政府は、公海に關する條約第十五條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いないと考ふる。

サン・マリノのために

サウデイ・アラビアのために

スペインのために

スーダンのために

FOR PORTUGAL:

Sous réserve de ratification

Vasco Vieira GARRIN

28 octobre 1958

FOR ROMANIA:

With the following reservation to article 9: The Government of the Romanian People's Republic considers that the principle of international law according to which a ship on the high sea is not subject to any jurisdiction except that of the flag State applies to all government ships regardless of the purpose for which they are used.

M. MACHERU

31 octobre 1958

The Government of the Romanian People's Republic considers that the definition of piracy as given in article 15 of the Convention on the High Seas does not cover certain acts which under temporary international law should be considered as acts of piracy.

FOR SAN MARINO:

FOR SAUDI ARABIA:

FOR SPAIN:

FOR THE SUDAN:

スウェーデンのために

スイスのために

パウル・リュツガー

千九百五十八年五月二十四日

タイのために

ルアング・チャクラバニー・シーシンウイスト

陸軍少将、法学博士 アンボン・シーチャヤン

チャピコーン・セッタブット

テュンジアのために

モンギ・スリム

千九百五十八年十月三十日

トルコのために

ウクライナ・ソヴィエト社会主義共和国のために

第九条の規定に関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。

L. パラマルチュク

千九百五十八年十月三十日

(別紙の留保)

第九条の規定に関し、ウクライナ・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国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。

FOR SWEDEN:

FOR SWITZERLAND:

Paul Ruegger

24 mai 1958

FOR THAI:

Luang Chakrabani Sitsinwisut

Major General Dr. jur. Anhorn Sitchayantra

Chapikorn Sattabutra

FOR TUNISIA:

Mongi Slim

Le 30 octobre 1958

FOR TURKEY:

FOR THE UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:

With a reservation* to article 9 and a declaration:**
texts of both attached.

L. PALAMARCHUK

30 October 1958

* Text of the reservation:

To article 9: The Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic considers that 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 restriction to all government ships.

(別紙の宣言)

ウクライナ・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らる。

南アフリカ連邦のために

ソヴィエト社会主義共和国連邦のために

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。

V・ゾーリン

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、ソヴィエト社会主義共和国連邦政府は、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国際法の原則はすべての政府船舶になんらの制限もなく適用されると考える。

(別紙の宣言)

ソヴィエト社会主義共和国連邦政府は、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

*** Text of the declaration:*
The Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic considers that the definition of piracy given in the Convention does not correspond to the actual state of international law. It should be considered as acts of piracy and does not serve to ensure freedom of navigation on international sea routes.

FOR THE UNION OF SOUTH AFRICA:

FOR THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

With a reservation* to article 9 and a declaration:**
text of both attached.

V. ZOLIN

30 October 1958

** Text of the reservation:*
The Government of the Union of Soviet Socialist Republics considers that the principle of international law according to which the flag State applies without restriction to all government ships.

*** Text of the declaration:*
The Government of the Union of Soviet Socialist Republics considers that the definition of piracy given in the Convention does not correspond to the actual state of international law. It should be considered as acts of piracy and does not serve to ensure freedom of navigation on international sea routes.

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。

アラブ連合共和国のために

グレート・ブリテン及び北部アイルランド連合王国のために

ピアソン・ディクソン

千九百五十八年九月九日

アメリカ合衆国のために

アーサー・H・ディーン

千九百五十八年九月十五日

ウルグアイのために

ヴィクトル・ポメス

ヴェネズエラのために

政府の承認を条件として

カルロス・ソーサ・ロドリゲス

千九百五十八年十月三十日

ヴィエトナムのために

イエメンのために

ユーゴスラヴィアのために

批准を条件として

ミラン・バルトス

V・ポポヴィッチ

FOR THE UNITED ARAB REPUBLIC:

FOR THE UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

Pearson Dixon

9 Sept. 1958

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:

Arthur H. Dean

15 Sept. 1958

FOR URUGUAY:

Victor Pomes

FOR VENEZUELA:

Ad referendum

Carlos Sosa Rodriguez

October 30th 1958

FOR VIET-NAM:

FOR YEMEN:

FOR YUGOSLAVIA:

Avec la réserve de ratification

Milan Bartos

V. Popovic

CONVENTION SUR LA HAUTE MER

Les Etats parties à la présente Convention,

Désireux de codifier les règles du droit international relatives à la haute mer,

Reconnaissant que les dispositions ci-après, adoptées par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, tenue à Genève du 24 février au 27 avril 1958, sont pour l'essentiel déclaratoires de principes établis du droit international,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

On entend par "haute mer" toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale ou aux eaux intérieures d'un Etat.

Article 2

La haute mer étant ouverte à toutes les na-

tions, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer :

- 1) La liberté de la navigation;
- 2) La liberté de la pêche;
- 3) La liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins;

4) La liberté de la survoler.

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

Article 3

1. Pour jouir des libertés de la mer à l'égal

des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur :

a) A l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;

b) Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux

conventions internationales en vigueur.

Article 4

Tous les Etats, riverains ou non de la mer, ont le droit de faire naviguer en haute mer des navires arborant leur pavillon.

Article 5

1. Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon.

2. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet.

Article 6

1. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et se trouvent soumis, sauf dans les cas exceptionnels expressément prévus par les traités internationaux ou par les présents articles, à sa juridiction exclusive en haute mer. Aucun changement de pavillon ne peut intervenir au cours d'un voyage ou d'une escale, sauf en cas de transfert réel de la propriété ou de changement de l'immatriculation.

2. Un navire naviguant sous les pavillons de deux ou plusieurs Etats, dont il fait usage à sa convenance, ne peut se prévaloir, vis-à-vis de tout Etat tiers, d'aucune de ces nationalités, et peut être assimilé à un navire sans nationalité.

Article 7

Les dispositions des articles précédents ne préjugent en rien la question des navires affectés au service officiel d'une organisation intergouvernementale battant pavillon de l'organisation.

Article 8

1. Les navires de guerre jouissent en haute mer d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

2. Aux fins des présents articles, l'expression "navire de guerre" désigne un navire appartenant à la marine de guerre d'un Etat et portant les signes extérieurs distinctifs des navires de guerre de sa nationalité. Le commandant doit être au service de l'Etat, son nom doit figurer sur la liste des officiers de la flotte militaire, et l'équipage doit être soumis aux règles de la discipline militaire.

Article 9

Les navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés seulement à un service gouvernemental non commercial jouissent, en haute mer, d'une immunité complète de juridiction de la part d'Etats autres que l'Etat du pavillon.

Article 10

1. Tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :

a) L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;

b) La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;

c) La construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.

2. En prescrivant ces mesures, chaque Etat est tenu de se conformer aux normes internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

Article 11

1. En cas d'abordage ou de tout autre

événement de navigation concernant un navire en haute mer, de nature à engager la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de toute autre personne au service du navire, aucune poursuite pénale ou disciplinaire ne peut être intentée contre ces personnes que devant les autorités judiciaires ou administratives, soit de l'Etat du pavillon, soit de l'Etat dont ces personnes ont la nationalité.

2. En matière disciplinaire, l'Etat qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité est seul compétent pour prononcer, après procédure régulière de droit, le retrait de ces titres, même si le titulaire n'a pas la nationalité de l'Etat de délivrance.

3. Aucune saisie ou retenue du navire ne peut être ordonnée, même pour des mesures d'instruction, par des autorités autres que celles de l'Etat du pavillon.

Article 12

1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine

d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers :

a) A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre ;

b) A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part ;

c) Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

2. Tous les Etats riverains favoriseront la création et l'entretien d'un service adéquat et efficace de recherche et de sauvetage pour assurer la sécurité en mer et au-dessus de la mer, et concluront à cette fin, le cas échéant, des accords régionaux de coopération mutuelle

avec les Etats voisins.

Article 13

Tout Etat est tenu de prendre des mesures efficaces pour empêcher et punir le transport des esclaves sur les navires autorisés à arborer son pavillon et pour empêcher l'usurpation de son pavillon à cette fin. Tout esclave qui se réfugie sur un navire, quel que soit son pavillon, est libre *ipso facto*.

Article 14

Tous les Etats doivent coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre endroit ne relevant de la juridiction d'aucun Etat.

Article 15

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés :

1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour

des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés :

a) En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord;

b) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;

2) Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;

3) Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux alinéas 1 ou 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

Article 16

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis

à l'article 15, perpétrés par un navire de guerre ou un navire d'Etat ou un aéronef d'Etat dont l'équipage mutiné s'est rendu maître, sont assimilés à des actes commis par un navire privé.

Article 17

Sont considérés comme navires ou aéronefs pirates les navires ou aéronefs destinés, par les personnes sous le contrôle desquelles ils se trouvent effectivement, à commettre l'un des actes visés à l'article 15. Il en est de même des navires ou aéronefs qui ont servi à commettre de tels actes, tant qu'ils demeurent sous le contrôle des personnes coupables de ces actes.

Article 18

Un navire ou aéronef peut conserver sa nationalité malgré sa transformation en navire ou aéronef pirate. La conservation ou la perte de la nationalité sont déterminées conformément à la loi de l'Etat qui avait conféré cette nationalité.

Article 19

Tout Etat peut saisir un navire ou un aéronef pirate, ou un navire capturé à la suite d'actes de piraterie et qui est au pouvoir de pirates, et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord dudit navire ou aéronef, en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Les tribunaux de l'Etat qui a opéré la saisie peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne les navires, les aéronefs ou les biens, réserve faite des droits de tierces personnes de bonne foi.

Article 20

Lorsque la saisie d'un navire ou aéronef suspect de piraterie a été effectuée sans motif suffisant, l'Etat qui a appréhendé le navire ou l'aéronef est responsable, vis-à-vis de l'Etat dont le navire ou l'aéronef a la nationalité, de toute perte ou de tout dommage causés par la capture.

Article 21

Toute saisie pour cause de piraterie ne peut être exécutée que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou par d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et autorisés à cet effet.

Article 22

1. Sauf dans les cas où les actes d'ingérence sont fondés sur des pouvoirs accordés par traité, un navire de guerre rencontrant en haute mer un navire de commerce étranger ne peut l'arraisonner à moins qu'il n'y ait un motif sérieux de penser :

- a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou
- b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou
- c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre.

2. Dans les cas prévus aux alinéas *a*, *b* et *c*, le navire de guerre peut procéder à la vérification des titres autorisant le port du pavillon. A cette fin, il peut envoyer une embarcation, sous le commandement d'un officier, au navire suspect. Si, après vérification des papiers, les soupçons subsistent, il peut procéder à un examen ultérieur à bord du navire, qui doit être effectué avec tous les égards possibles.

3. Si les soupçons ne se trouvent pas fondés, et que le navire arrêté n'ait commis aucun acte les justifiant, il doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 23

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la

zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

2. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale du pays auquel il appartient ou dans celle d'une tierce puissance.

3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré, par les moyens

utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire gréegne se trouvent à l'intérieur des limites de la mer territoriale, ou le cas échéant, dans la zone contiguë. La poursuite ne peut être commencée qu'après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

4. Le droit de poursuite ne peut être exercé que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs affectés à un service public et spécialement autorisés à cet effet.

5. Dans le cas d'une poursuite effectuée par un aéronef :

a) Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* à ce mode de poursuite ;

b) L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire

jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autres aéronefs ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

6. La relaxe d'un navire arrêté à un endroit relevant de la juridiction d'un Etat et escorté vers un port de cet Etat, en vue d'un examen par les autorités compétentes, ne peut être exigée du seul fait que le navire et son escorte aient traversé une partie de la haute mer lorsque les circonstances ont rendu nécessaire cette traversée.

7. Si un navire a été arraisonné ou saisi en haute mer dans des circonstances qui ne justifient pas l'exercice du droit de poursuite, il

doit être indemnisé de toute perte ou de tout dommage.

Article 24

Tout Etat est tenu d'édicter des règles visant à éviter la pollution des mers par les hydrocarbures répandus par les navires ou les pipelines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

Article 25

1. Tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'immersion de déchets radio-actifs, en tenant compte de toutes normes et de toutes réglementations qui auront pu être élaborées par les organismes internationaux compétents.

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien sur-

jaçant, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs.

Article 26

1. Tout Etat a le droit de poser des câbles et des pipelines sous-marins sur le lit de la haute mer.

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou pipelines, réserve faite de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

3. En posant ces câbles ou pipelines, l'Etat en question doit tenir dûment compte des câbles ou pipelines déjà installés sur le lit de la mer. En particulier, il ne doit pas entraver les possibilités de réparation des câbles ou pipelines existants.

Article 27

Tout Etat est tenu de prendre les mesures

législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration, par un navire battant son pavillon ou par une personne soumise à sa juridiction, d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipe-line sous-marins, constituent des infractions passibles de sanction. Cette disposition ne s'applique pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur navire, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

Article 28

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer et

qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line, en supportent les frais de réparation.

Article 29

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipe-line sous-marins soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipe-line, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précaution raisonnables.

Article 30

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux conventions ou aux autres accords internationaux en vigueur dans les rapports entre Etats parties à ces conventions ou accords.

Article 31

La présente Convention sera, jusqu'au 31 octobre 1958, ouverte à la signature de tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée, ainsi que de tout autre Etat invité par l'Assemblée générale des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

Article 32

La présente Convention sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 33

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 31. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 34

1. La présente Convention entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chacun des Etats qui ratifieront la Convention ou y adhéreront après le dépôt du vingt-deuxième instrument de ratification ou d'adhésion, la Convention entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt par cet Etat de son instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 35

1. Après expiration d'une période de cinq ans à partir de la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, une demande de révision de la présente Convention peut être formulée en tout temps, par toute Partie contractante, par voie de notification écrite

adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. L'Assemblée générale des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

Article 36

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifie à tous les Etats Membres de l'Organisation des Nations Unies et aux autres Etats visés à l'article 31 :

a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 31, 32 et 33 ;

b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 34 ;

c) Les demandes de revision présentées conformément à l'article 35.

Article 37

L'original de la présente Convention, dont les textes anglais, chinois, espagnol, français et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en fera tenir copie certifiée conforme à tous les Etats visés à l'article 31.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le vingt-neuf avril mil neuf cent cinquante-huit.

(参考)

この条約は、昭和三十三年二月二十四日から同年四月二十七日まで国際連合の主催の下にジュネーヴにおいてわが国を含む八十六箇国の代表が参加して行なわれた国際会議において採択されたものである。公海に関する慣習国際法を成文化したものである。