



Treaty Series No. 5 (1963)

# Convention on the High Seas

Geneva, April 29/October 31, 1958

[The Convention was ratified by the United Kingdom on March 14, 1960,  
and entered into force September 30, 1962]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs  
by Command of Her Majesty  
February 1963*

LONDON

HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

PRICE 5s. 6d. NET

Cmnd. 1929

## 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,<sup>(1)</sup> 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) 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 ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

---

<sup>(1)</sup> "Miscellaneous No. 15 (1958)", Cmnd. 584.

#### 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 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

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 sea-worthiness 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 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 licence 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 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 registry and the nearest port at which she 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

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 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 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 is, in reality, of the same nationality as the warship.

2. In the cases provided for in sub-paragraphs (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 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 suspicions 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 is 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,<sup>(2)</sup> the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone 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 paragraphs 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. 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.<sup>(3)</sup>

---

(2) "Miscellaneous No. 15 (1958)", Cmnd. 584.

(3) Cmd. 9197; "Treaty Series No. 56 (1958)", Cmnd. 595; "Miscellaneous No. 23 (1962)", Cmnd. 1801.

## ARTICLE 25

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radio-active 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 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 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.

#### 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 specialized 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.<sup>(\*)</sup>

2. For each State ratifying or acceding to 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.

---

(\*) The Convention entered into force on September 30, 1962.

#### 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.

#### 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.

## 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 nations, 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 de 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 que 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 acceptés 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 des 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 de 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 gigogne 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 relâche 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 pipe-lines, 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 surjacent, 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 pipe-lines sous-marins sur le lit de la haute mer.

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien des ces câbles ou pipe-lines, 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 pipe-lines, l'Etat en question doit tenir dûment compte des câbles ou pipe-lines déjà installés sur le lit de la mer. En particulier, il ne doit pas entraver les possibilités de réparation des câbles ou pipe-lines 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 révision 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.

# 公海公約

本公約當事各國，

深願編纂關於公海之國際法規則，

鑒於自一九五八年二月二十四日至四月二十七日在日內瓦舉行之聯合國海洋法會議通過下列條款，概括宣示國際法上之確定原則，

爰議定條款如下：

## 第一條

稱“公海”者謂不屬領海或一國內國水域之海洋所有各部份。

## 第二條

公海對各國一律開放，任何國家不得有效主張公海任何部份屬其主權範圍。公海自由依本條款及國際法其他規則所規定之條件行使之。公海自由，對沿海國及非沿海國而言，均包括下列等項：

- (一) 航行自由；
- (二) 捕魚自由；
- (三) 敷設海底電纜與管線之自由；
- (四) 公海上空飛行之自由。

各國行使以上各項自由及國際法一般原則所承認之其他自由應適當顧及其他國家行使公海自由之利益。

### 第三條

一．無海岸國家應可自由通達海洋，俾與沿海國家以平等地位享有海洋自由。爲此目的，凡位於海洋與無海岸國間之國家應與無海岸國相互協議，依照現行國際公約：

(甲) 准許無海岸國根據交互原則自由過境；

(乙) 對於懸掛該國國旗之船舶，在出入及使用海港事宜上准其與本國船舶或任何他國船舶享受平等待遇。

二．凡位於海洋與無海岸國間之國家，對於一切有關過境自由及海港內平等待遇之事項如其本國及無海岸國均尙非現行國際公約之當事國，應與後者相互協議，參酌沿海國或被通過國之權利及無海岸國之特殊情況解決之。

### 第四條

各國無論是否沿海國均有權在公海上行駛懸掛本國國旗之船舶。

### 第五條

一．各國應規定給予船舶國籍、船舶在其境內登記及享有懸掛其國旗權利之條件。船舶有權懸掛一國國旗者具有該國國籍。國家與船舶之間須有真正連繫；國家尤須對懸掛其國旗之船舶在行政、技術及社會事宜上切實行使管轄及管制。

二．各國對於准享懸掛其國旗權利之船舶，應發給有關證書。

### 第六條

一．船舶應僅懸掛一國國旗航行，除有國際條約或本條款明文規定之例外情形外，在公海上專屬該國管轄。船舶除其所有權確實移轉或變更登記者外，不得於航程中或在停泊港內更換其國旗。

二．船舶如懸掛兩個以上國家之國旗航行，權宜換用，不得對他國主張其中任何一國之國籍，且得視同無國籍船舶。

### 第七條

前列各條之規定不影響供政府間組織公務用途並懸掛該組織旗幟之船舶問題。

### 第八條

一．軍艦在公海上完全免受船旗國以外任何國家之管轄。

二．本條款所稱“軍艦”謂屬於一國海軍，備具該國軍艦外部識別標誌之船舶，由政府正式任命之軍官指揮，指揮官姓名見於海軍名冊，其船員服從正規海軍紀律者。

### 第九條

一國所有或經營之船舶專供政府非商務用途者，在公海上完全免受船旗國以外任何國家之管轄。

## 第十條

一。各國爲確保海上安全，應爲懸掛本國國旗之船舶採取有關下列等款之必要辦法：

(甲) 信號之使用、通訊之維持及碰撞之防止；

(乙) 船舶人員之配置及船員之勞動條件，其辦法應參照可適用之國際勞工文書；

(丙) 船舶之構造、裝備及適航能力。

二。各國採取此項辦法，須遵照公認之國際標準並須採取必要步驟，確保此項辦法之遵守。

## 第十一條

一。船舶在公海上發生碰撞或其他航行事故致船長或船上任何其他服務人員須負刑事責任或受懲戒時，對此等人員之刑事訴訟或懲戒程序非向船旗國或此等人員隸籍國之司法或行政機關不得提起之。

二。如係懲戒事項，惟有發給船長證書或資格證書或執照之國家有權於經過適當法律程序後宣告撤銷此項證書，持證人縱非發給證書國之國民亦同。

三。除船旗國之機關外，任何機關不得命令逮捕或扣留船舶，縱使藉此進行調查亦所不許。

## 第十二條

一．各國應責成懸掛本國國旗船舶之船長在不甚危害船舶、船員或乘客之範圍內：

(甲) 對於在海上發現有淹沒危險之人，予以救助；

(乙) 於據告有人遇難亟需救助理當施救時儘速前往援救；

(丙) 於碰撞後，對於他方船舶、船員及乘客予以救助，並於可能時將其船舶名稱、船籍港及開往之最近港口告知他方船舶。

二．各沿海國應為海面及其上空之安全提倡舉辦並維持適當與有效之搜尋及救助事務，如環境需要，並與鄰國互訂區域辦法，為此目的從事合作。

## 第十三條

各國應採取有效措施以防止並懲治准懸其國旗之船舶販運奴隸，並防止非法使用其國旗從事此種販運。凡逃避至任何船舶之奴隸，不論船舶懸何國旗，應當然獲得自由。

## 第十四條

各國應儘量合作取締公海上或不屬任何國家管轄之其他處所之海盜行爲。

## 第十五條

海盜指下列任何行爲：



(一) 私有船舶或私有航空器之航員或乘客爲私人目的，對下列之人或物實施任何不法之強暴行爲、扣留行爲或任何掠奪行爲：

(甲) 公海上另一船舶或航空器，或其上之人或財物；

(乙) 不屬任何國家管轄之處所內之船舶、航空器、人或財物；

(二) 明知使船舶或航空器成爲海盜船舶或航空器之事實而自願參加其活動；

(三) 教唆或故意便利本條第一款或第二款所稱之行爲。

#### 第十六條

軍艦、政府船舶或政府航空器之航員叛變並控制船器而犯第十五條所稱之海盜行爲者，此等行爲視同私有船舶所實施之行爲。

#### 第十七條

船舶或航空器，其居於主要控制地位之人意圖用以實施第十五條所稱行爲之一者，視爲海盜船舶或航空器。凡經用以實施此項行爲之船舶或航空器，仍在犯此行爲之人控制之下者，亦同。

#### 第十八條

船舶或航空器雖已成爲海盜船舶或航空器，仍得保有其國籍。國籍之保有或喪失依給予國籍國家之法律定之。

## 第十九條

各國得在公海上或不屬任何國家管轄之其他處所逮捕海盜船舶或航空器，或以海盜行爲劫取並受海盜控制之船舶，逮捕其人員並扣押其財物。逮捕國之法院得判決應處之刑罰，並得判定船舶、航空器或財物之處置，但須尊重善意第三人之權利。

## 第二十條

逮捕涉有海盜行爲嫌疑之船舶或航空器如無充分理由，對於因逮捕而發生之任何損失或損害，逮捕國應向船舶或航空器之隸籍國負賠償之責。

## 第二十一條

因有海盜行爲而須逮捕，惟軍艦或軍用航空器，或經授予此權之他種政府事務船舶或航空器，始得爲之。

## 第二十二條

一。除干涉行爲出於條約授權之情形外，軍艦對公海上相遇之外國商船非有適當理由認爲有下列嫌疑，不得登臨該船：

(甲) 該船從事海盜行爲；或

(乙) 該船從事販賣奴隸；或

(丙) 該船懸掛外國國旗或拒不舉示其國旗，而事實上與該軍艦屬同一國籍。

二。遇有前項(甲)(乙)(丙)三款所稱之情形，軍艦得對該船之懸旗權利進行查核。爲此目的，軍艦得派由軍官指揮

之小艇前往嫌疑船舶。船舶文書經檢驗後，倘仍有嫌疑，軍艦得在船上進一步施行檢查，但須儘量審慎爲之。

三。倘嫌疑查無實據，被登臨之船舶並無任何行爲足以啓疑，其所受之任何損失或損害應予賠償。

### 第二十三條

一。沿海國主管機關有正當理由認爲外國船舶違犯該國法律規章時得進行緊追。此項追逐必須於外國船舶或其所屬小艇之一在追逐國之內國水域、領海或鄰接區內時開始，且須未曾中斷方得在領海或鄰接區外繼續進行。在領海或鄰接區內之外國船舶接獲停船命令時，發令船舶無須同在領海或鄰接區以內。倘外國船舶係在領海及鄰接區公約第二十四條所稱之鄰接區內，惟有於該區設以保障之權利遭受侵害時，方得追逐之。

二。緊追權在被追逐之船舶進入其本國或第三國之領海時即告終止。

三。緊追非俟追逐船舶以可能採用之實際方法認定被追逐之船舶、或所屬小艇之一、或與該船合作並以該船爲母艦之其他船隻，確在領海界限或鄰接區以內，不得認爲業已開始。惟有在外國船舶視聽所及之距離內發出視覺或聽覺之停船信號後，方得開始追逐。

四．緊追權僅得由軍艦或軍用航空器，或經特別授予此權之他種政府事務船舶或航空器行使之。

五．航空器實行緊追時：

(甲) 準用本條第一項至第三項之規定；

(乙) 發出停船命令之航空器必須自行積極追逐船舶，直至其所召喚之沿海國船舶或航空器前來接替追逐時為止，但其本身即能逮捕船舶者不在此限。如航空器僅發現船舶犯法或有犯法嫌疑，而其本身或接替追逐未曾中斷之其他航空器或船舶未命令停船並予追逐，不足以構成在公海上逮捕之正當理由。

六．凡在一國管轄範圍內被逮捕而經解送該國海港交主管機關審訊之船舶不得僅以該船在押解途中因環境需要，渡過一部份公海為理由而要求釋放。

七．倘船舶在公海上被迫停船或被逮捕，而按當時情形緊追權之行使並無正當理由，其因而所受之任何損失或損害應予賠償。

#### 第二十四條

各國應參酌現行關於防止污濁海水之條約規定制訂規章，以防止因船舶或管線排放油料或因開發與探測海床及其底土而污濁海水。

## 第二十五條

一。各國應參照主管國際組織所訂定之標準與規章，採取辦法，以防止傾棄放射廢料而污濁海水。

二。各國應與主管國際組織合作採取辦法，以防止任何活動因使用放射材料或其他有害物劑而污濁海水或其上空。

## 第二十六條

一。各國均有權在公海海床敷設海底電纜及管線。

二。沿海國除為探測大陸礁層及開發其天然資源有權採取合理措施外，對於此項電纜或管線之敷設或維護，不得阻礙。

三。敷設此項電纜或管線時，當事國對於海床上原已存在之電纜或管線應妥為顧及，尤不得使原有電纜或管線之修理可能，受有妨礙。

## 第二十七條

各國應採取必要立法措施，規定凡懸掛其國旗之船舶或屬其管轄之人如故意或因過失破壞或損害公海海底電纜，致使電報或電話通訊停頓或受阻，或以同樣情形破壞或損害海底管線或高壓電纜，概為應予處罰之罪行。此項規定不適用於個人基於保全其生命或船舶之正當目的，雖曾為避免破損作一切必要之預防而仍發生之任何破壞或損害情事

## 第二十八條

各國應採取必要立法措施，規定凡受該國管轄之公海海底電纜或管線所有人因敷設或修理此項電纜或管線致有破壞或損害另一電纜或管線之情事者，應償付其修理費用。

## 第二十九條

各國應採取必要立法措施，確保船舶所有人之能證明其為避免損害海底電纜或管線而捐棄一錨、一網或其他漁具者向電纜或管線所有人取得賠償，但以船舶所有人事先曾採取一切合理之預防措施為條件。

## 第三十條

本公約之條款對於現已生效之公約或其他國際協定，就其當事各國間關係言，並不發生影響。

## 第三十一條

本公約在一九五八年十月三十一日以前聽由聯合國或任何專門機關之全體會員國及經由聯合國大會邀請參加為本公約當事一方之任何其他國家簽署。

## 第三十二條

本公約應予批准。批准文件應送交聯合國秘書長存放。

### 第三十三條

本公約應聽由屬於第三十一條所稱任何一類之國家加入。加入文件應送交聯合國秘書長存放。

### 第三十四條

一。本公約應於第二十二件批准或加入文件送交聯合國秘書長存放之日後第三十日起發生效力。

二。對於在第二十二件批准或加入文件存放後批准或加入本公約之國家，本公約應於各該國存放批准或加入文件後第三十日起發生效力。

### 第三十五條

一。締約任何一方得於本公約生效之日起滿五年後隨時書面通知聯合國秘書長請求修改本公約。

二。對於此項請求應採何種步驟，由聯合國大會決定之。

### 第三十六條

聯合國秘書長應將下列事項通知聯合國各會員國及第三十一條所稱之其他國家：

(甲) 依第三十一條、第三十二條及第三十三條對本公約所爲之簽署及送存之批准或加入文件；

(乙) 依第三十四條本公約發生效力之日期；

(丙) 依第三十五條所提關於修改本公約之請求。

### 第三十七條

本公約之原本應交聯合國秘書長存放，其中文、英文、法文、俄文及西班牙文各本同一作準；秘書長應將各文正式副本分送第三十一條所稱各國。

爲此，下列全權代表各秉本國政府正式授予簽字之權，謹簽字於本公約，以昭信守。

公曆一千九百五十八年四月二十九日  
訂於日內瓦。



# КОНВЕНЦИЯ ОБ ОТКРЫТОМ МОРЕ

*Государства-Стороны настоящей Конвенции, желая* кодифицировать постановления международного права, касающиеся открытого моря,

*признавая*, что заседавшая в Женеве с 24 февраля по 27 апреля 1958 года Конференция Объединенных Наций по вопросам морского права приняла нижеследующие постановления как носящие общий характер декларации установленных принципов международного права,

*согласились* о нижеследующем:

## Статья 1

Слова «открытое море» означают все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства.

## Статья 2

Открытое море открыто для всех наций, и никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части его своему суверенитету. Свобода открытого моря осуществляется в условиях, определяемых настоящими статьями и другими нормами международного права. Она включает, в частности, как для прибрежных, так и для неприбрежных государств:

- 1) свободу судоходства,
- 2) свободу рыболовства,
- 3) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы,
- 4) свободу летать над открытым морем.

Все государства осуществляют эти свободы, равно как и другие свободы, признанные в соответствии с общими принципами международного права, разумно учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря.

## Статья 3

1. Государства, не имеющие морского берега, для того чтобы пользоваться свободой морей на равных правах с прибрежными государствами,

должны иметь свободный доступ к морю. Для этой цели государства, расположенные между морем и государством, не имеющим морского берега, по общему соглашению с этим последним и в соответствии с существующими международными конвенциями предоставляют:

а) государству, не имеющему морского берега, на основе взаимности, свободный путь через свою территорию, и

б) судам, плавающим под флагом этого государства, на условиях равенства со своими судами или судами других государств, доступ к морским портам и использованию этих портов.

2. Государства, расположенные между морем и государством, не имеющим морского берега, решают по общему соглашению с этим последним и с учетом прав прибрежного государства или государства, через территорию которого совершается транзит, а также особых условий, в которых находится государство, не имеющее морского берега, все вопросы, относящиеся к свободе транзита и равенства в пользовании портами, если такие государства не являются уже сторонами действующих международных конвенций.

#### *Статья 4*

Каждое государство, независимо от того, является ли оно прибрежным или нет, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море.

#### *Статья 5*

1. Каждое государство определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать. Между данным государством и данным судном должна существовать реальная связь; в частности, государство должно эффективно осуществлять в области технической, административной и социальной свою юрисдикцию и свой контроль над судами, плавающими под его флагом.

2. Каждое государство выдает судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом, соответствующие документы

### *Статья 6*

1. Суда должны плавать под флагом только одного государства и, кроме исключительных случаев, прямо предусматриваемых в международных договорах или в настоящих статьях, подчиняются его исключительной юрисдикции в открытом море. Судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода собственности или изменения регистрации.

2. Судно, плавающее под флагами двух или более государств, пользуясь ими смотря по удобству, не может требовать признания ни одной из соответствующих национальностей другими государствами и может быть приравнено к судам, не имеющим национальности.

### *Статья 7*

Постановления предыдущих статей не затрагивают вопроса о судах, состоящих на официальной службе какой-либо межправительственной организации и плавающих под флагом этой организации.

### *Статья 8*

1. Военные корабли пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага.

2. В настоящих статьях слова «военный корабль» означают судно, принадлежащее к военно-морским силам какого-либо государства и имеющее внешние знаки, отличающие военные корабли его национальности, находящееся под командой офицера, состоящего на государственной службе, имя которого занесено в список офицеров военно-морского флота, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной военной дисциплине.

### *Статья 9*

Суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на некоммерческой

правительственной службе, пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции государств, не являющихся государством флага.

### *Статья 10*

1. Каждое государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом, в частности, в том, что касается:

а) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения,

б) комплектования и условий труда экипажей судов, с учетом подлежащих применению международных актов, касающихся вопросов труда,

с) конструкции, оснащения судов и их мореходных качеств.

2. Предписывая эти меры, государство обязано соблюдать общепринятые международные нормы и предпринимать все необходимые меры для обеспечения их соблюдения.

### *Статья 11*

1. В случае столкновения или какого-либо другого происшествия с судном при плавании в открытом море, вызывающего уголовную или дисциплинарную ответственность капитана или какого-либо другого лица на службе судна, какое-либо уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица может быть возбуждено только перед судебными или административными властями государства флага или того государства, гражданином которого это лицо является.

2. В области дисциплинарной ответственности государство, которое выдало диплом судоводителя или свидетельство о квалификации, является единственно компетентным для того, чтобы, после должной процедуры, отобрать эти документы даже в том случае, если их владелец не является гражданином государства, их выдавшего.

3. Ни арест, ни задержание этого судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования, по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага.

## Статья 12

1. Каждое государство вменяет в обязанность капитану любого судна, плавающего под его флагом, поскольку капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров,

а) оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель,

б) следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, поскольку на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать,

в) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам и, поскольку это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно пойдет.

2. Все прибрежные государства должны способствовать организации и содержанию соответствующей эффективной спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также заключать с этой целью в необходимых случаях региональные соглашения о взаимном сотрудничестве с соседними государствами.

## Статья 13

Каждое государство обязано принимать эффективные меры против перевозки рабов на судах, имеющих право плавать под его флагом, и налагать наказания за такие перевозки, а также для предупреждения противозаконного пользования его флагом для этой цели. Раб, нашедший убежище на судне, под каким бы флагом это судно ни плавало, ipso facto свободен.

## Статья 14

Все государства обязаны содействовать в полной мере уничтожению пиратства в открытом море и во всех других местах, находящихся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

## Статья 15

Любое из перечисленных ниже действий является пиратством:

1) любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный

а) в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту,

б) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства,

2) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, если тот, кто этот акт совершает, знает обстоятельства, в силу которых это судно или этот летательный аппарат являются пиратским судном или пиратским летательным аппаратом,

3) любое действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотриваемого в пунктах 1 или 2 настоящей статьи.

## Статья 16

Пиратские действия, определяемые в статье 15, которые совершаются военным судном или государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил власть над этим судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном.

## Статья 17

Судно или летательный аппарат считаются пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если они предназначаются лицами, имеющими над ними власть, для совершения действий, предусмотриваемых в статье 15. Это относится также к судну или летательному аппарату, которым поль-

зовались для совершения таких действий, до тех пор пока они остаются под властью лиц, виновных в этих действиях.

### *Статья 18*

Судно или летательный аппарат может сохранять свою национальность, несмотря на то, что они стали пиратским судном или пиратским летательным аппаратом. Сохранение или утрата национальности определяется законом того государства, которым она была предоставлена.

### *Статья 19*

В открытом море или в любом другом месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства, любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат или судно, захваченное посредством пиратских действий и находящееся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество. Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц.

### *Статья 20*

Если захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве совершен без достаточных оснований, государство, совершившее захват, отвечает перед государством, национальность которого имеет судно или летательный аппарат, за всякий вред и всякие убытки, причиненные захватом.

### *Статья 21*

Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами или другими судами или летательными аппаратами, состоящими на правительственной службе и на то уполномоченными.

## Статья 22

1. За исключением случаев, когда акты вмешательства основаны на правах, устанавливаемых международными договорами, военный корабль, встретивший иностранное торговое судно в открытом море, не вправе подвергать его осмотру, если нет достаточных оснований подозревать,

- а) что это судно занимается пиратством, или
- б) что это судно занимается работоторговлей, или
- в) что, хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль.

2. В случаях, предусматриваемых в пунктах «а», «б» и «в», военный корабль может произвести проверку права судна на его флаг. С этой целью он может послать шлюпку под командой офицера к подозреваемому судну. Если после проверки документов подозрения остаются, он может произвести дальнейшее обследование на борту этого судна, со всей возможной осмотрительностью.

3. Если подозрения оказываются ошибочными, причем осмотренное судно не совершило никаких действий, которые давали бы для этих подозрений основание, ему должны быть возмещены причиненные вред и убытки.

## Статья 23

1. Преследование иностранного судна может быть предпринято, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства. Преследование должно начаться тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находятся во внутренних водах, в территориальном море или в прилежащей зоне преследующего государства, и может продолжаться за пределами территориального моря или прилежащей зоны только при условии, если оно не прерывается. Не требуется, чтобы в то время, когда иностранное судно, плавающее в территориальном море или прилежащей зоне, получает приказ остановиться, судно, отдающее этот приказ, также находилось в пре-



делах территориального моря или прилежащей зоны. Если иностранное судно находится в прилежащей зоне, определенной в статье 24 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне, преследование может начаться только в связи с нарушением прав, для защиты которых установлена эта зона.

2. Право преследования прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своей страны или в территориальное море какого-либо третьего государства.

3. Преследование считается начатым только при условии, если преследующее судно удостоверилось при помощи находящихся в его распоряжении и практически применимых средств, что преследуемое судно или одна из его шлюпок или другие шлюпки, которые действуют совместно и используют преследуемое судно в качестве судна-базы, находятся в пределах территориального моря или, в соответствующих случаях, в прилежащей зоне. Преследование может быть начато только после подачи сигнала остановиться, зрительного или звукового, с дистанции, позволяющей соответствующему судну его увидеть или услышать.

4. Право преследования может осуществляться только военными кораблями или военными летательными аппаратами или же другими судами или летательными аппаратами, находящимися на правительственной службе и специально на то уполномоченными.

5. В случае преследования летательным аппаратом

а) постановления пунктов с 1 по 3 настоящей статьи применяются *mutatis mutandis* и в отношении этого способа преследования;

б) летательный аппарат, отдающий приказ об остановке, должен сам активно преследовать судно, пока какое-либо судно или какой-либо летательный аппарат прибрежного государства, предупрежденный летательным аппаратом, не прибудет на место, чтобы продолжать преследование, если только летательный аппарат не может сам задержать судно. Чтобы обосновать задержание какого-либо судна в

открытом море, не достаточно только того, чтобы оно было просто замечено летательным аппаратом, как совершившее нарушение или как подозреваемое в совершении нарушения, если только одновременно оно не получило требования остановиться и не было преследуемо самим летательным аппаратом или другими летательными аппаратами или судами, продолжающими непрерывное преследование.

6. Освобождение судна, задержанного в пределах юрисдикции какого-либо государства и конвоируемого в порт этого государства с целью проведения расследования компетентными властями, не может быть потребовано только потому, что судно и его конвой пересекли какую-либо часть открытого моря, когда обстоятельства сделали это пересечение необходимым.

7. Если судно было остановлено или задержано в открытом море в условиях, которые не оправдывают осуществление права преследования, ему должны быть возмещены вред и убытки.

#### *Статья 24*

Каждое государство обязано издавать правила для предупреждения загрязнения морской воды нефтью с кораблей или из трубопроводов или в результате разработки или разведки поверхности морского дна или его недр, принимая при этом во внимание постановления действующих договоров по данному вопросу.

#### *Статья 25*

1. Каждое государство обязано принимать меры для предупреждения загрязнения моря от погружения радиоактивных отходов, с учетом всех норм и правил, которые могут быть выработаны компетентными международными организациями.

2. Все государства обязаны сотрудничать с компетентными международными организациями в принятии мер по предупреждению загрязнения моря или воздушного пространства над морем в результате всякой деятельности, которая включает применение радиоактивных материалов или других вредоносных веществ.

## Статья 26

1. Каждое государство имеет право прокладывать по дну открытого моря подводные кабели и трубопроводы.

2. Прибрежное государство не может препятствовать прокладке или поддержанию подводных кабелей или трубопроводов на континентальном шельфе, кроме тех случаев, когда оно осуществляет свое право принимать разумные меры для разведки континентального шельфа и разработки его естественных богатств.

3. Прокладывая эти кабели или трубопроводы, указанное государство обязано принимать должным образом во внимание уже проложенные по дну моря кабели и трубопроводы. В частности, оно не должно препятствовать возможности производить ремонт существующих кабелей и трубопроводов.

## Статья 27

Каждое государство обязано принимать необходимые законодательные меры, предусматривающие, что разрыв или повреждение подводного кабеля в открытом море каким-либо судном, плавающим под его флагом, или каким-либо лицом, подчиненным его юрисдикции, совершаемые намеренно или в силу преступной небрежности таким образом, что могут прервать или затруднить телеграфную или телефонную связь, и, равным образом, разрыв или повреждение подводного трубопровода или высоковольтного кабеля при подобных обстоятельствах являются наказуемым деянием. Это постановление не относится к разрывам или повреждениям, причиняемым лицами, действующими исключительно с правомерной целью спасения своей жизни или своих судов, после принятия всех мер предосторожности для избежания таких разрывов или повреждений.

## Статья 28

Каждое государство обязано принимать необходимые законодательные меры, предусматривающие, что, если находящиеся под его юрисдикцией лица, которым принадлежит подводный кабель или трубопровод в открытом море, причиняют при проклад-

ке или ремонте этого кабеля или трубопровода разрыв или повреждение другого кабеля или трубопровода, они несут соответствующие расходы по ремонту.

#### *Статья 29*

Каждое государство обязано принимать необходимые законодательные меры для того, чтобы владельцы судов, которые могут доказать, что они пожертвовали якорем, сетью или какой-либо другой рыболовной снастью во избежание повреждения подводного кабеля или трубопровода, могли получить возмещение от владельца этого кабеля или трубопровода при том условии, что ими предварительно были приняты все разумные меры предосторожности.

#### *Статья 30*

Постановления настоящей Конвенции не затрагивают конвенций или других международных соглашений, действующих в отношениях между государствами-сторонами этих конвенций или соглашений.

#### *Статья 31*

Настоящая Конвенция открыта до 31 октября 1958 года для подписания ее всеми государствами-членами Организации Объединенных Наций или любого из специализированных учреждений и любым другим государством, которое будет приглашено Генеральной Ассамблеей стать стороной Конвенции.

#### *Статья 32*

Настоящая Конвенция подлежит ратификации. Акты ратификации депонируются у Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций.

#### *Статья 33*

Настоящая Конвенция остается открытой для присоединения к ней государств, принадлежащих к любой из категорий, упомянутых в статье 31. Акты присоединения депонируются у Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций.

### *Статья 34*

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на тридцатый день, считая со дня, следующего за датой депонирования у Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций двадцать второго акта ратификации или присоединения.

2. В отношении каждого государства, ратифицировавшего Конвенцию или присоединившегося к ней после депонирования двадцать второго акта ратификации или присоединения, Конвенция вступает в силу на тридцатый день после депонирования этим государством своего акта ратификации или присоединения.

### *Статья 35*

1. По истечении пяти лет со дня вступления настоящей Конвенции в силу каждая из Договаривающихся Сторон может в любое время посредством письменного заявления на имя Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций просить о пересмотре настоящей Конвенции.

2. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций постановляет, в соответствующих случаях, о подлежащих принятию в связи с этим заявлением мерах.

### *Статья 36*

Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает всем государствам-членам Организации Объединенных Наций и другим государствам, упомянутым в статье 31:

а) о каждом подписании настоящей Конвенции и о депонировании актов ратификации или присоединения, согласно статьям 31, 32 и 33;

б) о дате вступления настоящей Конвенции в силу, согласно статье 34;

с) о просьбах о пересмотре, согласно статье 35.

### *Статья 37*

Подлинник настоящей Конвенции, русский, английский, испанский, китайский и французский тексты

которого являются равно аутентичными, депонируется у Генерального Секретаря Организации Объединенных Наций, который рассылает заверенные копии всем государствам, упомянутым в статье 31.

**В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО** нижеподписавшиеся представители, должным образом на то уполномоченные своими правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

**СОВЕРШЕНО** в Женеве двадцать девятого апреля тысяча девятьсот пятьдесят восьмого года.

## CONVENCION SOBRE LA ALTA MAR

Los Estados Partes en esta Convención,

Deseando codificar las normas de derecho internacional referentes a la alta mar,

Reconociendo que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, aprobó las disposiciones siguientes como declaratorias en términos generales de los principios establecidos de derecho internacional,

Han convenido en lo siguiente:

### ARTÍCULO 1

Se entenderá por "alta mar" la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.

### ARTÍCULO 2

Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del derecho internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

- (1) La libertad de navegación;
- (2) La libertad de pesca;
- (3) La libertad de tender cables y tuberías submarinos;
- (4) La libertad de volar sobre la alta mar.

Estas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del derecho internacional, serán ejercidas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar.

### ARTÍCULO 3

1. Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener<sup>(1)</sup> libre acceso al mar. A tal fin, los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán, de común acuerdo con este último y en conformidad con las convenciones internacionales existentes:

- (a) Al Estado sin litoral, en condiciones de reciprocidad, el libre tránsito por su territorio;
- (b) A los buques que enarboles la bandera de este Estado el mismo trato que a sus propios buques o a los buques de cualquier otro Estado, en cuanto a la entrada a los puertos marítimos y a su utilización.

2. Los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral reglamentarán, de acuerdo con éste, teniendo en cuenta los derechos del Estado ribereño o de tránsito y las particularidades del Estado sin litoral, todo lo

(1) Las palabras "deberán tener" equivalen a "should have" en inglés.

relativo a la libertad de tránsito y a la igualdad de trato en los puertos en caso de que tales Estados no sean ya partes en las convenciones internacionales existentes.

#### ARTÍCULO 4

Todos los Estados con litoral o sin él tienen el derecho de que naveguen en alta mar los buques que enarboles su bandera.

#### ARTÍCULO 5

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, así como para que puedan ser inscritos en su territorio en un registro y tengan el derecho de enarbolar su bandera. Los buques poseen la nacionalidad del Estado cuya bandera están autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque; en particular, el Estado ha de ejercer efectivamente su jurisdicción y su autoridad sobre los buques que enarboles su pabellón, en los aspectos administrativo, técnico y social.

2. Cada Estado expedirá, para los buques a los que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón, los documentos procedentes.

#### ARTÍCULO 6

1. Los buques navegarán con la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de un modo expreso en los tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá efectuar ningún cambio de bandera durante un viaje ni en una escala, excepto como resultado de un cambio efectivo de la propiedad o en el registro.

2. El buque que navegue bajo las banderas de dos o más Estados, utilizándolas a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado como buque sin nacionalidad.

#### ARTÍCULO 7

Las disposiciones de los artículos precedentes no prejuzgan en nada la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de una organización intergubernamental y enarboles la bandera de la organización.

#### ARTÍCULO 8

1. Los buques de guerra que naveguen en alta mar gozarán de completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

2. A los efectos de estos artículos, se entiende por buques de guerra los que pertenecen a la marina de guerra de un Estado y ostentan los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad. El



comandante del buque ha de estar al servicio del Estado y su nombre ha de figurar en el escalafón de oficiales de la Armada. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina naval militar.

#### ARTÍCULO 9

Los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él, y destinados exclusivamente a un servicio oficial no comercial, gozarán, cuando estén en alta mar, de una completa inmunidad de jurisdicción respecto de cualquier Estado que no sea el de su bandera.

#### ARTÍCULO 10

1. Todo Estado dictará, para los buques que tengan derecho a enarbolar su bandera, las disposiciones que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, sobre todo por lo que respecta a:

- (a) La utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones y la prevención de los abordajes;
- (b) La tripulación del buque y sus condiciones de trabajo, habida cuenta de los instrumentos internacionales aplicables en materia de trabajo;
- (c) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad del buque.

2. Al dictar estas disposiciones, los Estados tendrán en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas. Tomarán las medidas necesarias para garantizar la observancia de dichas disposiciones.

#### ARTÍCULO 11

1. En caso de abordaje o de cualquier otro accidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar, que pueda entrañar una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otra persona al servicio del buque, las sanciones penales y disciplinarias contra esas personas sólo se podrán ejercitar ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera enarbolaba el buque o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales.

2. En materia disciplinaria, el Estado que haya expedido un certificado de mando, o un certificado o licencia de competencia, podrá, siguiendo el procedimiento jurídico correspondiente, decretar la retirada de esos títulos incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió.

3. No podrá ser ordenado ningún embargo ni retención sobre el buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado cuya bandera enarbola el buque.

#### ARTÍCULO 12

1. Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- (a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

- (b) Se dirijan a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;
- (c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, y, cuando sea posible, comuniquen al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.

2. El Estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y—cuando las circunstancias lo exijan—cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

#### ARTÍCULO 13

Todo Estado estará obligado a tomar medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su bandera y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su bandera. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su bandera, quedará libre *ipso facto*.

#### ARTÍCULO 14

Todos los Estados deberán cooperar en toda la medida de lo posible a la represión de la piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.

#### ARTÍCULO 15

Constituyen actos de piratería los enumerados a continuación:

- (1) Todo acto ilegal de violencia, de detención o de depredación cometido con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigido:
  - (a) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
  - (b) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes situados en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- (2) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo cometa tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- (3) Toda acción que tenga por objeto incitar o ayudar intencionalmente a cometer los actos definidos en los párrafos 1 y 2 de este artículo.

#### ARTÍCULO 16,

Se asimilan a los actos cometidos por un buque privado los actos de piratería definidos en el artículo 15, perpetrados por un buque de guerra o un buque del Estado o una aeronave del Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.

## ARTÍCULO 17

Se consideran buques y aeronaves piratas los destinados, por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran, a cometer cualquiera de los actos previstos por el artículo 15. Se consideran también piratas los buques y aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos, mientras se encuentren bajo el mando efectivo de las personas culpables de esos actos.

## ARTÍCULO 18

Un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad, no obstante haberse convertido en buque o en aeronave pirata. La conservación y la pérdida de la nacionalidad se rigen por la ley del Estado que la haya concedido.

## ARTÍCULO 19

Todo Estado puede apresarse en alta mar, o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, a un buque o a una aeronave pirata, o a un buque capturado a consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo de dicho buque o aeronave. Los tribunales del Estado que haya efectuado la presa podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que haya que tomar respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, dejando a salvo los intereses legítimos de terceros de buena fe.

## ARTÍCULO 20

Cuando un buque o una aeronave sea apresado por sospechas de piratería, sin fundamento suficiente, el Estado que lo haya apresado será responsable ante el Estado de la nacionalidad del buque o de la aeronave de todo perjuicio o daño causados por la captura.

## ARTÍCULO 21

Sólo los buques de guerra y las aeronaves militares, u otros buques o aeronaves al servicio de un gobierno autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo capturas por causa de piratería.

## ARTÍCULO 22

1. Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en virtud de facultades concedidas por tratados, un buque de guerra que encuentre un buque mercante extranjero en alta mar no tiene derecho a efectuar en él ningún registro a menos que haya motivo fundado para creer:

- (a) Que dicho buque se dedica a la piratería; o
- (b) Que el buque se dedica a la trata de esclavos; o
- (c) Que el buque tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque haya izado una bandera extranjera o se haya negado a izar bandera.

2. En los casos de los incisos (a), (b) y (c), el buque de guerra podrá proceder a la comprobación de los documentos que autoricen el uso de la bandera. Para ello podrá enviar un bote al buque sospechoso, al mando de un oficial. Si aun después del examen de los documentos persistiesen las sospechas, podrá proceder a otro examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las atenciones posibles.

3. Si las sospechas no resultaren fundadas, y siempre que el buque detenido no hubiere cometido ningún acto que las justifique, dicho buque tendrá derecho a ser indemnizado por todo perjuicio o daño sufridos.

## ARTÍCULO 23

1. El Estado ribereño podrá emprender la persecución de un buque extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de sus leyes y reglamentos. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores o en el mar territorial o en la zona contigua del Estado del buque perseguidor, y podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de que no se haya interrumpido. No es necesario que el buque que da la orden de detenerse a un buque extranjero que navega por el mar territorial o por la zona contigua se encuentre también en ellos en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encontrase en una zona contigua, tal como está definida en el artículo 24 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la persecución no se podrá emprender más que por atentado a los derechos para cuya protección fué creada dicha zona.

2. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del país a que pertenece o en el de una tercera Potencia.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque madrina se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, si es del caso, en la zona contigua. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido la señal de detenerse, visual o auditiva, desde una distancia que permita al buque interesado oírla o verla.

4. El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o por aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves, destinados al servicio de un gobierno y especialmente autorizados a tal fin.

5. Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

(a) Las disposiciones de los párrafos 1 a 3 de este artículo se aplicarán *mutatis mutandis* a esta forma de persecución;

(b) La aeronave que haya dado la orden de detención habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque o aeronave del Estado ribereño llamado por ella llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola detener al buque. Para justificar la visita

y registro de un buque en alta mar no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúan la persecución sin interrupción.

6. Cuando el buque sea detenido en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de este Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el solo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

7. Cuando un buque sea interceptado o detenido en alta mar en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o interceptación.

#### ARTÍCULO 24

Todo Estado está obligado a dictar disposiciones para evitar la contaminación de las aguas por los hidrocarburos vertidos de los buques, desprendidos de las tuberías submarinas o producidos por la explotación y exploración del suelo y del subsuelo submarinos, teniendo en cuenta las disposiciones de los convenios existentes en la materia.

#### ARTÍCULO 25

1. Todo Estado está obligado a tomar medidas para evitar la contaminación del mar debida a la inmersión de desperdicios radioactivos, teniendo en cuenta las normas y reglamentaciones que puedan dictar los organismos internacionales competentes.

2. Todos los Estados están obligados a colaborar con los organismos internacionales competentes en la adopción de medidas para evitar la contaminación del mar y del espacio aéreo superyacente resultante de cualesquiera actividades realizadas con sustancias radioactivas o con otros agentes nocivos.

#### ARTÍCULO 26

1. Todo Estado tiene el derecho de tender sobre el lecho de la alta mar cables y tuberías submarinos.

2. Sin perjuicio de su derecho de tomar medidas adecuadas para la exploración de la plataforma continental y la explotación de sus recursos naturales, el Estado ribereño no podrá impedir que se tiendan cables o tuberías submarinos ni que se proceda a su conservación.

3. Cuando tienda dichos cables o tuberías, el Estado de que se trate tendrá debidamente en cuenta los cables y tuberías ya instalados en el lecho del mar, y en particular la posibilidad de reparación de los cables o tuberías ya existentes.

#### ARTÍCULO 27

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que la ruptura o el deterioro, por un buque que enarbole su bandera o por una persona sometida a su jurisdicción, de un cable submarino en alta mar, causados voluntariamente o por negligencia culpable, que interrumpen u obstruyan las comunicaciones telegráficas o telefónicas, así como la ruptura o el deterioro, en las mismas condiciones, de un cable de alta tensión o de una tubería submarinos, constituyan infracciones susceptibles de sanción. Esta disposición no es aplicable a las rupturas ni a los deterioros cuyos autores sólo hubiesen tenido el propósito legítimo de proteger sus vidas o la seguridad de sus buques, después de haber tomado todas las precauciones necesarias para evitar la ruptura o el deterioro.

#### ARTÍCULO 28

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que las personas sometidas a su jurisdicción que sean propietarias de un cable o de una tubería en alta mar y que, al tender o reparar el cable o la tubería, causen la ruptura o deterioro de otro cable o de otra tubería, respondan del costo de su reparación.

#### ARTÍCULO 29

Todo Estado está obligado a tomar las medidas legislativas necesarias para que los propietarios de buques que puedan probar que han sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, sean indemnizados por el propietario del cable o de la tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

#### ARTÍCULO 30

Las disposiciones de esta Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados Partes en ellos.

#### ARTÍCULO 31

Esta Convención quedará abierta hasta el 31 de octubre de 1958 a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados y de cualquier otro Estado invitado por la Asamblea General de las Naciones Unidas a suscribir la Convención.

#### ARTÍCULO 32

Esta Convención está sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

### ARTÍCULO 33

Esta Convención estará abierta a la adhesión de los Estados incluidos en cualquier categoría mencionada en el artículo 31. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

### ARTÍCULO 34

1. Esta Convención entrará en vigor el trigésimo día que siga a la fecha en que se haya depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión.

2. Para cada uno de los Estados que ratifiquen la Convención o se adhieran a ella después de haberse depositado el vigésimo segundo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el trigésimo día después de que dicho Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

### ARTÍCULO 35

1. Una vez expirado el plazo de cinco años a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Convención, las Partes Contratantes podrán pedir en todo momento, mediante una comunicación escrita dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que se revise esta Convención.

2. La Asamblea General de las Naciones Unidas decidirá las medidas que corresponde tomar acerca de esa petición.

### ARTÍCULO 36

El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a todos los demás Estados mencionados en el artículo 31:

- (a) Cuáles son los países que han firmado esta Convención y los que han depositado los instrumentos de ratificación o de adhesión, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 31, 32 y 33;
- (b) En qué fecha entrará en vigor esta Convención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34;
- (c) Las peticiones de revisión hechas de conformidad con el artículo 35.

### ARTÍCULO 37

El original de esta Convención, cuyos textos chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien remitirá copias certificadas a todos los Estados mencionados en el artículo 31.

En testimonio de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado esta Convención.

Hecho en Ginebra, a los veintinueve días del mes de abril de mil novecientos cincuenta y ocho.

**FOR AFGHANISTAN:**

**POUR L'AFGHANISTAN:**

**阿富汗**

**За Афганистан**

**FOR EL AFGANISTÁN:**

**A. R. PAZHWAQ.**

**Oct. 30, 1958.**

**FOR ALBANIA:**

**POUR L'ALBANIE:**

**阿爾巴尼亞**

**За Албанию**

**FOR ALBANIA:**

**FOR ARGENTINA:**

**POUR L'ARGENTINE:**

**阿根廷**

**За Аргентину**

**FOR LA ARGENTINA:**

**A. LESCURE.**

**FOR AUSTRALIA:**

**POUR L'AUSTRALIE:**

**澳大利亞**

**За Австралию**

**FOR AUSTRALIA:**

**E. RONALD WALKER.**

**30th October 1958**



FOR AUSTRIA:

POUR L'AUTRICHE:

奧地利

За Австрию

FOR AUSTRIA:

DR. FRANZ MATSCH.

Oct. 27th 1958.

FOR THE KINGDOM OF BELGIUM:

POUR LE ROYAUME DE BELGIQUE:

比利時王國

За Королевство Бельгия

FOR EL REINO DE BÉLGICA:

FOR BOLIVIA:

POUR LA BOLIVIE:

玻利維亞

За Боливию

FOR BOLIVIA:

M. TAMAYO.

17th October, 1958.

FOR BRAZIL:

POUR LE BRÉSIL:

巴西

За Бразилию

FOR EL BRASIL:

**FOR BULGARIA:**

**POUR LA BULGARIE:**

**保加利亞**

**За България**

**FOR BULGARIA:**

\* *Оговорка:*

По статье 9: «Правительство Н. Р. Болгарии считает, что принцип международного права, согласно которому в открытом море судно подчиняется юрисдикции лишь того государства, под флагом которого оно плавает, относится без каких-либо ограничений ко всем государственным судам».

*Заявление:* «Правительство Н. Р. Болгарии считает, что определение пиратства, данное в Конвенции, не охватывает некоторые действия, которые по современному международному праву должны считаться пиратскими, и не отвечает интересам обеспечения свободы мореплавания на международных морских путях».

Д-р Вутов

31st October 1958

**FOR THE UNION OF BURMA:**

**POUR L'UNION BURMANE:**

**緬甸聯邦**

**За Бирманский Союз**

**FOR LA UNIÓ N BURMANA:**

---

\* [Translation by the Secretariat]

*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 immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State relates 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.

**FOR THE BYELORUSSIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:**  
**POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE:**  
**白俄羅斯蘇維埃社會主義共和國**  
**За Белорусскую Советскую Социалистическую Республику**  
**FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE BIELORRUSIA:**

† С оговоркой по статье 9 и заявлением. Текст оговорки<sup>(1)</sup> и заявления<sup>(2)</sup> прилагаются.

К. Киселев  
30. X. 1958.

**FOR CAMBODIA:**  
**POUR LE CAMBODGE:**  
**高棉**  
**За Камбоджу**  
**FOR CAMBOJA:**

---

(<sup>1</sup>) По статье 9: «Правительство Белорусской Советской Социалистической Республики считает, что принцип международного права, согласно которому в открытом море судно подчиняется юрисдикции лишь того государства, под флагом которого оно плавает, относится без каких-либо ограничений ко всем государственным судам».

(<sup>2</sup>) При подписании Конвенции об открытом море Правительство Белорусской Советской Социалистической Республики считает нужным заявить следующее: «Правительство Белорусской Советской Социалистической Республики считает, что определение пиратства, данное в Конвенции, не охватывает некоторые действия, которые по современному международному праву должны считаться пиратскими, и не отвечает интересам обеспечения свободы мореплавания на международных морских путях».

† [Translation by the Secretariat]

With a reservation to Article 9<sup>(1)</sup> and a declaration<sup>(2)</sup>; texts of both attached.

*Text of the reservation:*

(<sup>1</sup>) To Article 9: The Government of the Byelorussian 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.

*Text of the declaration:*

(<sup>2</sup>) The Government of the Byelorussian Soviet Socialist Republic 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.

FOR CANADA:

POUR LE CANADA:

加拿大

За Канаду

FOR EL CANADÁ:

GEORGE A. DREW.

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA: (Faint text)

Соединенные Штаты

Соединенных Штатов

FOR CEYLON:

POUR CEYLAN:

錫蘭

За Цейлон

FOR CEILÁN:

C. COREA.

30/X/58.

FOR CHILE:

POUR LE CHILI:

智利

За Чили

FOR CHILE:

**FOR CHINA:**

**POUR LA CHINE:**

中國

За Китай

**FOR LA CHINA:**

**LIU CHIEH.**

**YU-CHI HSUEH.**

**FOR COLOMBIA:**

**POUR LA COLOMBIE:**

哥倫比亞

За Колумбию

**FOR COLOMBIA:**

**JUAN URIBE HOLGUÍN.**

**JOSÉ JOAQUÍN CAICEDO CASTILLA.**

**FOR COSTA RICA:**

**POUR LE COSTA-RICA:**

哥斯大黎加

За Коста-Рику

**FOR COSTA RICA:**

**RAÚL TREJOS FLORES.**

**FOR CUBA:**

**POUR CUBA:**

古巴

За Кубу

**FOR CUBA:**

**F. V. GARCÍA AMADOR.**

**FOR CZECHOSLOVAKIA:**

**POUR LA TCHÉCOSLOVAQUIE:**

**捷克斯拉夫**

**За Чехословакию**

**FOR CECOSLOVAKIA:**

With the following reservation to article 9:

“The Government of the Czechoslovak Republic holds that under international law in force 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 KURKA.<sup>(1)</sup>**

**30 October 1958.**

**FOR DENMARK:**

**POUR LE DANEMARK:**

**丹麥**

**За Данию**

**FOR DINAMARCA:**

**MAX SORENSEN.**

**T. OLDENBURG.**

**FOR THE DOMINICAN REPUBLIC:**

**POUR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE:**

**多明尼加共和國**

**За Доминиканскую Республику**

**FOR LA REPÚBLICA DOMINICANA:**

**A. ALVAREZ AYBAR.**

---

<sup>(1)</sup> *Declaration:* “The Government of the Czechoslovak Republic maintains that the notion of piracy as defined in the Convention is neither in accordance with the present international law nor with the interest of safeguarding the freedom of navigation on the high seas.”

**FOR ECUADOR:**

**POUR L'EQUATEUR:**

厄瓜多

За Эквадор

**FOR EL ECUADOR:**

**FOR EL SALVADOR:**

**POUR LE SALVADOR:**

薩爾瓦多

За Сальвадор

**FOR EL SALVADOR:**

**FOR ETHIOPIA:**

**POUR L'ETHIOPIE:**

阿比西尼亞

За Эфиопию

**FOR ETIOPIA:**

**FOR THE FEDERATION OF MALAYA:**

**POUR LA FÉDÉRATION DE MALAISIE:**

馬來亞聯邦

За Малайскую Федерацию

**FOR LA FEDERACIÓN MALAYA:**

**FOR FINLAND:**  
**POUR LA FINLANDE:**  
**芬蘭**  
**За Финляндию**  
**FOR FINLANDIA:**

**G. A. GRIPENBERG,**  
27 octobre 1958.

**FOR FRANCE:**  
**POUR LA FRANCE:**  
**法蘭西**  
**За Францию**  
**FOR FRANCIA:**

**G. GEORGES-PICOT.**  
30 octobre 1958.

**FOR THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:**  
**POUR LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE:**  
**德意志聯邦共和國**  
**За Федеративную Республику Германии**  
**FOR LA REPÚBLICA FEDERAL ALEMANA:**

**WERNER DANKWORT.**  
30 October 1958.



FOR GHANA:  
POUR LE GHANA.  
迦納  
За Гану  
POR GHANA:

RICHARD QUARSHIE.  
K. B. ASANTE.

FOR GREECE:  
POUR LA GRÈCE:  
希臘  
За Грецію  
POR GRECIA:

FOR GUATEMALA:  
POUR LE GUATEMALA:  
瓜地馬拉  
За Гватемалу  
POR GUATEMALA:

L. AYCINENA SALAZAR.

FOR HAÏTI:  
POUR HAÏTI:  
海地  
За Гаїти  
POR HAÏTI:

RIGAL.

**FOR THE HOLY SEE:**  
**POUR LE SAINT-SIÈGE:**  
教廷  
За Святейший Престол  
**FOR LA SANTA SEDE:**

P. DEMEUR.

30.4.1958.

**FOR HONDURAS:**  
**POUR LE HONDURAS:**  
洪都拉斯  
За Гондурас  
**FOR HONDURAS:**

**FOR HUNGARY:**  
**POUR LA HONGRIE:**  
匈牙利  
За Венгрию  
**FOR HUNGRIA:**

Subject to reservation attached to article 9:(<sup>1</sup>)

DR. SZITA JANOS.(<sup>2</sup>)

31.X.1958.

---

(<sup>1</sup>) "The Government of the Hungarian People's Republic is of the opinion that, according to the general rules of international law, ships owned or operated by a State and used on government service, whether commercial or noncommercial, enjoy on the high seas the same immunity as warships."

(<sup>2</sup>) *Declaration:* "The Government of the Hungarian People's Republic declares that the definition of piracy as given in the Convention is not consistent with present international law and does not serve the general interests of the freedom of navigation on the high seas."

FOR ICELAND:  
POUR L'ISLANDE:  
冰島  
За Исландию  
POR ISLANDIA:

H. G. ANDERSEN.

FOR INDIA:  
POUR L'INDE:  
印度  
За Индию  
POR LA INDIA:

FOR INDONESIA:  
POUR L'INDONÉSIE:  
印度尼西亞  
За Индонезию  
POR INDONESIA:

AHMAD SOEBARDJO.

8th May 1958.

FOR IRAN:

POUR L'IRAN:

伊朗

За Иран

FOR IRÁN:

Subject to reservations.<sup>(1)</sup>

DR. A. MATINE-DAFTARY.

May 28, 1958.

FOR IRAQ:

POUR L'IRAK:

伊拉克

За Ирак

FOR IRAK:

---

‡ <sup>(1)</sup> "En signant la Convention sur la haute mer, je fais les réserves suivantes:

"*l'article 2*: en ce qui concerne la phrase "aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté", il est bien entendu que cette interdiction ne s'applique pas au plateau continental régi par l'article 2 de la Convention sur le plateau continental.

"*les articles 2, 3 et 4*: le Gouvernement iranien maintient l'exception d'incompétence opposée par sa délégation à la Conférence sur le droit de la mer, à la douzième séance plénière de la Conférence, tenue le 24 avril 1958, contre les articles recommandés par la Cinquième Commission de la Conférence et incorporés dans ces articles de la Convention sur la haute mer. Ainsi, le Gouvernement de l'Iran se réserve tous les droits en ce qui concerne le contenu de ces articles qui touche les pays dépourvus de littoral.

"*l'article 2, paragraphe 3—l'article 26, paragraphes 1 et 2*: les stipulations de ces articles traitant de la pose des câbles et des pipe-lines sous-marins seront sujettes à l'autorisation de l'Etat riverain en ce qui concerne le plateau continental."

‡ [Translation by the Secretariat]

(<sup>1</sup>) 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 plenary 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 afore-mentioned 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 no sea coast.

*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 authorisation of the coastal State, in so far as the continental shelf is concerned.

FOR IRELAND:  
POUR L'IRLANDE:  
愛爾蘭  
За Ирландию  
POR IRLANDA:

FRANK AIKEN.  
2-10-1958.

FOR ISRAEL:  
POUR ISRAËL:  
以色列  
За Израиль  
POR ISRAEL:

SHABTAI ROSENNE.

FOR ITALY:  
POUR L'ITALIE:  
義大利  
За Италию  
POR ITALIA:

FOR JAPAN:  
POUR LE JAPON:  
日本  
За Японию  
POR EL JAPÓN:

FOR THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN:  
POUR LE ROYAUME HASHÉMITE DE JORDANIE:  
約但哈希米德王國  
За Хашемитское Королевство Иордания  
POR EL REINO HASHEMITA DE JORDANIA:

FOR THE REPUBLIC OF KOREA:  
POUR LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE:  
大韓民國  
За Корейскую Республику  
POR LA REPÚBLICA DE COREA:

FOR LAOS:  
POUR LE LAOS:  
寮國  
За Лаос  
POR LAOS:

FOR LEBANON:  
POUR LE LIBAN:  
黎巴嫩  
За Ливан  
POR EL LÍBANO:

N. SADAKA.

29 mai 1958:

FOR LIBERIA:

POUR LE LIBÉRIA:

賴比瑞亞

За Либерию

FOR LIBERIA:

ROCHEFORTE L. WEEKS.

27/5/58.

FOR LIBYA:

POUR LA LIBYE:

利比亞

За Ливию

FOR LIBIA:

FOR THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG:

POUR LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG:

盧森堡大公國

За Великое Герцогство Люксембург

FOR EL GRAN DUCADO DE LUXEMBURGO:

FOR MEXICO:

POUR LE MEXIQUE:

墨西哥

За Мексику

FOR MÉXICO:

**FOR MONACO:**

**POUR MONACO:**

摩納哥

За Монако

**FOR MONACO:**

**FOR MOROCCO:**

**POUR LE MAROC:**

摩洛哥

За Марокко

**FOR MARRUECOS:**

**FOR NEPAL:**

**POUR LE NÉPAL:**

尼泊爾

3 Непал

**FOR NEPAL:**

**RISHIKESH SHAHA.**

**FOR THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS:**

**POUR LE ROYAUME DES PAYS-BAS:**

荷蘭王國

За Королевство Нидерландов

**FOR EL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS:**

**C. SCHURMANN.**

**31 October 1958.**



FOR NEW ZEALAND:

POUR LA NOUVELLE-ZÉLANDE:

紐西蘭

За Новую Зеландию

FOR NUEVA ZELANDIA:

FOSS SHANAHAN.

29 October 1958.

FOR NICARAGUA:

POUR LE NICARAGUA:

尼加拉瓜

За Никарагуа

FOR NICARAGUA:

FOR THE KINGDOM OF NORWAY:

POUR LE ROYAUME DE NORVÈGE:

挪威王國

За Королевство Норвегии

FOR EL REINO DE NORUEGA:

FOR PAKISTAN:

POUR LE PAKISTAN:

巴基斯坦

За Пакистан

FOR EL PAKISTÁN:

ALY KHAN.

31st October 1958.

**FOR PANAMA:**

**POUR LE PANAMA:**

巴拿馬

За Панама

**POR PANAMÁ:**

**CARLOS SUCRE C.**

2.5.1958.

**FOR PARAGUAY:**

**POUR LE PARAGUAY:**

巴拉圭

За Парагвай

**POR EL PARAGUAY:**

**FOR PERU:**

**POUR LE PÉROU:**

祕魯

За Перу

**POR EL PERÚ:**

**FOR THE PHILIPPINE REPUBLIC:**

**POUR LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES:**

**菲律賓共和國**

**За Филиппинскую Республику**

**FOR LA REPÚBLICA DE FILIPINAS:**

**FOR POLAND:**

**POUR LA POLOGNE:**

**波蘭**

**За Польшу**

**FOR POLONIA:**

“The Government of the Polish People’s Republic considers that the rule expressed in article 9 applies to all ships owned or operated by a State.”

**J. WINIEWICZ.<sup>(1)</sup>**

**Oct., 31, 58.**

**FOR PORTUGAL:**

**POUR LE PORTUGAL:**

**葡萄牙**

**За Португалию**

**FOR PORTUGAL:**

**Sous réserve de ratification.**

**VASCO VIEIRA GARIN.**

**28 octobre 1958.**

---

<sup>(1)</sup> *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.”

**FOR ROMANIA:**

**POUR LA ROUMANIE:**

羅馬尼亞

За Румынию

**POR RUMANIA:**

§ Sous la réserve suivante à l'article 9:

“ Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine estime que le principe du droit international selon lequel un navire n'est soumis en haute mer qu'à la juridiction de l'Etat sous le pavillon duquel il navigue s'applique à tous les navires d'Etat indifféremment du but en vue duquel ils sont utilisés.”

M. MAGHERU.<sup>(1)</sup>

31 octobre 1958.

**FOR SAN MARINO:**

**POUR SAINT-MARIN:**

聖馬利諾

За Сан-Марино

**POR SAN MARINO:**

**FOR SAUDI ARABIA:**

**POUR L'ARABIE SAOUDITE:**

沙烏地阿拉伯

За Саудовскую Аравию

**POR ARABIA SAUDITA:**

---

§[[*Translation by the Secretariat*]

With the following reservation to Article 9:

The Government of the Roumanian People's 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 to all Government ships regardless of the purpose for which they are used.

(1) *Declaration:* “ Le Gouvernement de la République Populaire Roumaine estime que la définition de la piraterie telle qu'elle est formulée dans l'article 15 de la Convention sur la haute mer ne comprend pas certaines actions qui, selon le droit international contemporain, doivent être considérées comme constituant des actes de piraterie.” ||

||[[*Translation by the Secretariat*]

The Government of the Roumanian 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 contemporary international law should be considered as acts of piracy.

**FOR SPAIN:**

**POUR L'ESPAGNE:**

西班牙

За Испанию

**FOR ESPAÑA:**

**FOR THE SUDAN:**

**POUR LE SOUDAN:**

蘇丹

За Судан

**FOR EL SUDÁN:**

**FOR SWEDEN:**

**POUR LA SUÈDE:**

瑞典

За Швецию

**FOR SUECIA:**

**FOR SWITZERLAND:**

**POUR LA SUISSE:**

瑞士

За Швейцарию

**FOR SUITZA:**

**PAUL RUEGGER.**

24 mai 1958.

**FOR THAILAND:**

**POUR LA THAÏLANDE:**

泰國

За Таиланд

**FOR TAILANDIA:**

**LUANG CHAKRAPANI SRISILVISUDDHI.**

**MAJOR GENERAL DR. JUR. AMBHORN SRIJAYANTA.**

**CHAPIKORN SRESHTHAPUTRA.**

**FOR TUNISIA:**

**POUR LA TUNISIE:**

突尼西亞

За Тунис

**FOR TÚNEZ:**

**MONGI SLIM.**

Le 30 octobre 1958.

**FOR TURKEY:**

**POUR LA TURQUIE:**

土耳其

За Турцию

**FOR TURQUÍA:**

**FOR THE UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:**

**POUR LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE:**

**烏克蘭蘇維埃社會主義共和國**

**За Украинскую Советскую Социалистическую Республику**

**FOR LA REPÚBLICA SOCIALISTA SOVIÉTICA DE UCRANIA:**

¶ С оговоркой по статье 9 и заявлением. Текст оговорки<sup>(1)</sup> и заявление<sup>(2)</sup> прилагаются.

Л. Паламарчук  
30 October 1958.

**FOR THE UNION OF SOUTH AFRICA:**

**POUR L'UNION SUD-AFRICAINE:**

**南非聯邦**

**За Южно-Африканский Союз**

**FOR LA UNIÓN SUDAFRICANA:**

---

(<sup>1</sup>) По статье 9: «Правительство Украинской Советской Социалистической Республики считает, что принцип международного права, согласно которому в открытом море судно подчиняется юрисдикции лишь того государства, под флагом которого оно плавает, относится без каких-либо ограничений ко всем государственным судам».

(<sup>2</sup>) При подписании Конвенции об открытом море Правительство Украинской Советской Социалистической Республики считает нужным заявить следующее: «Правительство Украинской Советской Социалистической Республики считает, что определение пиратства, данное в Конвенции, не охватывает некоторые действия, которые по современному международному праву должны считаться пиратскими, и не отвечает интересам обеспечения свободы мореплавания на международных морских путях».

¶ [Translation by the Secretariat]

With a reservation to Article 9<sup>(1)</sup> and a declaration<sup>(2)</sup>; texts of both attached.

*Text of the reservation:*

(<sup>1</sup>) 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.

*Text of the declaration:*

(<sup>2</sup>) The Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic 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.

FOR THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:

POUR L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:

蘇維埃社會主義共和國聯邦

За Союз Советских Социалистических Республик

FOR LA UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS:

\*\* С оговоркой по статье 9 и заявлением. Текст оговорки<sup>(1)</sup> и заявление<sup>(2)</sup> прилагаются.

В. Зорин

30 October 1958.

FOR THE UNITED ARAB REPUBLIC:

POUR LA RÉPUBLIQUE ARABE UNIE:

聯合阿拉伯共和國

За Объединенную Арабскую Республику

FOR LA REPÚBLICA ARABE UNIDA:

---

(<sup>1</sup>) По статье 9: «Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает, что принцип международного права, согласно которому в открытом море судно подчиняется юрисдикции лишь того государства, под флагом которого оно плавает, относится без каких-либо ограничений ко всем государственным судам».

(<sup>2</sup>) При подписании Конвенции об открытом море Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает нужным заявить следующее: «Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает, что определение пиратства, данное в Конвенции, не охватывает некоторые действия, которые по современному международному праву должны считаться пиратскими, и не отвечает интересам обеспечения свободы мореплавания на международных морских путях».

\*\* [Translation by the Secretariat]

With a reservation to Article 9<sup>(1)</sup> and a declaration<sup>(2)</sup>.

*Text of the reservation:*

(<sup>1</sup>) To Article 9: The Government of the Union of Soviet Socialist Republics 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.

*Text of the declaration:*

(<sup>2</sup>) The Government of the Union of Soviet Socialist Republics 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.



FOR THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:  
POUR LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD:  
大不列顛及北愛爾蘭聯合王國  
За Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии  
POR EL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE:

PIERSON DIXON.

9 Sept. 1958.

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:  
POUR LES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE:  
美利堅合衆國  
За Соединенные Штаты Америки  
POR LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA:

ARTHUR H. DEAN.

15 Sept. 1958.

FOR URUGUAY:  
POUR L'URUGUAY:  
烏拉圭  
За Уругвай  
POR EL URUGUAY:

VÍCTOR POMES.

**FOR VENEZUELA:**

**POUR LE VENEZUELA:**

委內瑞拉

За Венесуэлу

**POR VENEZUELA:**

*Ad referendum.*

**CARLOS SOSA RODRÍGUEZ,**

October 30th 1958.

**FOR VIET-NAM:**

**POUR LE VIETNAM:**

越南

За Вьетнам

**POR VIET-NAM:**

**FOR YEMEN:**

**POUR LE YÉMEN:**

葉門

За Йемен

**POR EL YEMEN:**

**FOR YUGOSLAVIA:**

**POUR LA YOUGOSLAVIE:**

南斯拉夫

За Югославию

**POR YUGOESLAVIA:**

*Avec la réserve de ratification.*

**MILAN BARTOS.**

**V. POPOVIC.**

## RATIFICATIONS

<i>Country</i>	<i>Date of Deposit</i>
United Kingdom <sup>(1)</sup> (with Declaration)	March 14, 1960
Afghanistan	April 28, 1959
Bulgaria*	August 31, 1962
Byelorussia*	January 27, 1961
Czechoslovakia*	August 31, 1961
Guatemala	November 27, 1961
Haiti	March 29, 1960
Hungary*	December 6, 1961
Indonesia	August 10, 1961
Israel <sup>(2)</sup>	September 6, 1961
Poland*	June 29, 1962
Roumania*	December 12, 1961
Soviet Union*	November 22, 1960
Ukraine*	January 12, 1961
United States	April 12, 1961
Venezuela	August 15, 1961

\* These countries all confirm the reservations and declarations made at signature.

<sup>(1)</sup> In depositing their instrument of ratification of the Convention on the High Seas, Her Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland declare that, save as may be stated in any further and separate notices that may hereafter be given, ratification of this Convention on behalf of the United Kingdom does not extend to the States in the Persian Gulf enjoying British protection. Multilateral Conventions to which the United Kingdom becomes a party are not extended to these States until such time as an extension is requested by the Ruler of the State concerned.

<sup>(2)</sup> In the letter accompanying the instruments of ratification, the Permanent Representative of Israel informed the Secretary-General of the following:

"I am instructed to place on record the Government of Israel's formal objection to all reservations and declarations made in connection with the signing or ratification of or accession to the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone and the Convention on the High Seas which are incompatible with the purposes and objects of these Conventions. This objection applies in particular to the declaration or reservation made by Tunisia to Article 16, paragraph 4, of the first of the above-mentioned Conventions on the occasion of signature."

ACCESSIONS

<i>Country</i>	<i>Date</i>
Malaya ... ..	December 21, 1961
Cambodia ... ..	March 18, 1960
Senegal ... ..	April 25, 1961
Malagasy Republic ... ..	July 31, 1962

	<i>Date of receipt of notification</i>
Nigeria considers itself bound by the Convention ...	June 26, 1961
Sierra Leone considers itself bound by the Convention ... ..	March 13, 1962