

## 187

## KONWENCJA O MORZU PEŁNYM

sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r.

Przekład.

W Imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 29 kwietnia 1958 r. sporządzona została w Genewie Konwencja o morzu pełnym.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną z zastrzeżeniem uczynionym przy podpisaniu Konwencji; oświadcza, że wymieniona Konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 22 maja 1962 r.

L. S.

Przewodniczący Rady Państwa:  
A. ZawadzkiMinister Spraw Zagranicznych:  
w z. J. Winiewicz

Au Nom de la République Populaire de Pologne

LE CONSEIL D'ETAT  
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNEà tous ceux qui ces Présentes Lettres verront  
fait savoir ce qui suit:

Une Convention sur la haute mer a été faite à Genève le 29 avril 1958.

Après avoir vu et examiné ladite Convention le Conseil d'Etat l'a approuvée et approuve avec la réserve faite lors de la signature de la Convention susmentionnée; déclare que cette Convention est acceptée, ratifiée et confirmée et promet qu'elle sera inviolablement observée.

En Foi de Quoi les Présentes Lettres ont été délivrées, revêtues du Sceau de la République Populaire de Pologne.

Donné à Varsovie, le 22 Mai 1962.

L. S.

Président du Conseil d'Etat:  
A. ZawadzkiMinistre des Affaires Etrangères:  
w z. J. Winiewicz

(Tekst konwencji jest zamieszczony w załączniku nr 2 do niniejszego numeru).

Przekład.

## KONWENCJA O MORZU PEŁNYM,

sporządzona w Genewie dnia 29 kwietnia 1958 r.

Państwa, będące Stronami niniejszej Konwencji, pragnąc skodyfikować normy prawa międzynarodowego dotyczące morza pełnego, uznając, że Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie prawa morskiego, która odbyła się w Genewie w dniach od 24 lutego do 27 kwietnia 1958 r., przyjęła następujące postanowienia jako ogólnie wyrażające ustalone zasady prawa międzynarodowego, zgodziły się na następujące postanowienia:

## Artykuł 1.

Przez wyrażenie „morze pełne” rozumie się wszelkie części morza nie należące do morza terytorialnego ani do państwowych wód wewnętrznych.

## Artykuł 2.

Morze pełne jest otwarte dla wszystkich narodów, żadne Państwo nie może prawnie próbować poddania żadnej jego części swej suwerenności. Korzystanie z wolności morza pełnego odbywa się na warunkach określonych w niniejszych artykułach i w innych normach prawa międzynarodowego. Obejmuje ona między innymi — zarówno dla Państw posiadających, jak i nie posiadających dostępu do morza:

- 1) wolność żeglugi,
- 2) wolność rybołówstwa,
- 3) wolność układania podmorskich kabli i rurociągów,
- 4) wolność przelotu.

Korzystanie przez każde Państwo z tych swobód, jak i z innych swobód uznanych przez podstawowe zasady prawa międzynarodowego, powinno odbywać się przy rozsądnym uwzględnieniu interesów, jakie mogą mieć inne Państwa przy korzystaniu z wolności morza pełnego.

## Artykuł 3.

1. W celu korzystania z wolności mórz na równi z Państwami posiadającymi dostęp do morza, Państwa pozbawione takiego dostępu powinny uzyskać swobodny dostęp do morza. W tym celu Państwa, położone pomiędzy morzem a Państwem pozbawionym dostępu do morza, przyznają temu ostatniemu w drodze wspólnego porozumienia i stosownie do obowiązujących konwencji międzynarodowych:

- a) Państwu pozbawionemu dostępu do morza — swobodny tranzyt przez swe terytorium na zasadzie wzajemności oraz
- b) statkom pływającym pod banderą tego Państwa — równe traktowanie na równi z własnymi statkami lub ze statkami każdego innego Państwa w zakresie dostępu do portów morskich i korzystania z nich.

2. Państwa położone pomiędzy morzem a Państwem pozbawionym dostępu do morza unormują w drodze wspólnego porozumienia z tym Państwem, uwzględniając prawa

Państwa nadbrzeżnego lub tranzytowego oraz szczególną sytuację Państwa pozbawionego dostępu do morza, wszelkie zagadnienia dotyczące wolności tranzytu i równego traktowania w portach, w przypadku, gdy te Państwa nie są już uczestnikami obowiązujących konwencji międzynarodowych.

## Artykuł 4.

Każde Państwo, posiadające lub nie posiadające dostępu do morza, ma prawo uprawiania żeglugi na pełnym morzu statkami podnoszącymi jego banderę.

## Artykuł 5.

1. Każde Państwo ustala warunki, na jakich przyznaje swą przynależność państwową statkom, jak również warunki rejestracji statków na swym terytorium oraz prawo podnoszenia jego bandery. Statki posiadają przynależność Państwa, którego banderę mają prawo podnosić. Pomiędzy Państwem a statkiem powinien istnieć rzeczywisty związek; w szczególności Państwo powinno skutecznie wykonywać swą jurysdykcję i swą kontrolę w zakresie technicznym, administracyjnym i socjalnym nad statkami podnoszącymi jego banderę.

2. Każde Państwo wydaje statkom, którym przyznało prawo podnoszenia swej bandery, odnośne dokumenty.

## Artykuł 6.

1. Statki uprawiają żeglugę pod banderą jednego tylko Państwa i podlegają, poza wyjątkowymi przypadkami wyraźnie przewidzianymi w umowach międzynarodowych lub w niniejszych artykułach, jego wyłącznej jurysdykcji na pełnym morzu. Statek w czasie podróży lub pobytu w porcie nie może dokonać zmiany bandery, poza przypadkami rzeczywistego przeniesienia własności lub zmiany rejestracji.

2. Statek uprawiający żeglugę pod banderami dwóch lub więcej Państw, których używa według swego uznania, nie może w stosunku do Państwa trzeciego powołać się na żadną z tych przynależności państwowych i może zostać zrównany ze statkiem nie posiadającym przynależności państwowej.

## Artykuł 7.

Postanowienia poprzednich artykułów nie przesądzają w niczym sprawy statków zatrudnionych w oficjalnej służbie organizacji międzyrządowych, podnoszących banderę tej organizacji.

## Artykuł 8.

1. Okręty wojenne korzystają na pełnym morzu z pełnego immunitetu jurysdykcyjnego wobec Państw innych niż Państwo bandery.

2. W rozumieniu niniejszych artykułów wyrażenie „okręt wojenny” oznacza okręt należący do marynarki wojennej Państwa i noszący znaki zewnętrzne okrętów wojennych tego Państwa. Dowódca powinien być oficerem w służbie państwowej, jego nazwisko powinno znajdować się na liście oficerów marynarki wojennej, a załoga powinna być podporządkowana regulaminom dyscypliny wojskowej.

#### Artykuł 9.

Statki należące do Państwa lub eksploatowane przez nie i używane wyłącznie do służby państwowej niehandlowej korzystają na pełnym morzu z pełnego immunitetu jurysdykcyjnego wobec każdego Państwa innego niż Państwo bandery.

#### Artykuł 10.

1. Każde Państwo jest obowiązane do podjęcia wobec statków podnoszących jego banderę środków niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu, w szczególności w zakresie:

- a) używania sygnałów, utrzymywania łączności i zapobiegania zderzeniom,
- b) składu i warunków pracy załogi, przy wzięciu pod uwagę mających zastosowanie międzynarodowych aktów w sprawach pracy,
- c) konstrukcji i wyposażenia statku oraz jego zdolności żeglugowej.

2. Wydając zarządzenia co do tych środków, każde Państwo jest obowiązane do stosowania się do ogólnie przyjętych norm międzynarodowych i podjęcia wszelkich kroków, które mogą być konieczne do zapewnienia ich przestrzegania.

#### Artykuł 11.

1. W przypadku zderzenia lub każdego innego wypadku nawigacyjnego dotyczącego statku na pełnym morzu, mogącego spowodować odpowiedzialność karną lub dyscyplinarną kapitana lub każdej innej osoby zatrudnionej na statku, postępowanie karne lub dyscyplinarne przeciwko tym osobom może być wszczęte wyłącznie przed władzami sądowymi lub administracyjnymi bądź to Państwa bandery, bądź też Państwa, którego obywatelstwo posiadają te osoby.

2. W zakresie dyscyplinarnym Państwo, które wydało dyplom kapitański lub zaświadczenie kwalifikacyjne, lub licencję, jest wyłącznie właściwe do orzeczenia, po przeprowadzeniu przepisanej przez prawo postępowania, o cofnięciu tych dokumentów; nawet wówczas, gdy ich posiadacz nie jest obywatelem Państwa, które je wydało.

3. Żadne inne władze, poza władzami Państwa bandery, nie mogą zarządzić zajęcia ani zatrzymania statku, nawet dla celów śledczych.

#### Artykuł 12.

1. Każde Państwo powinno zobowiązać kapitana statku, uprawiającego żeglugę pod jego banderą, o ile kapitan może to uczynić bez narazenia na poważne niebezpieczeństwo statku, załogi lub pasażerów:

- a) do niesienia pomocy każdej osobie znajdującej się na morzu w niebezpieczeństwie życia,
- b) do pośpieszenia z największą możliwie szybkością na pomoc osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, jeśli został powiadomiony o potrzebie udzielenia im pomocy, w zakresie, w jakim można rozsądnie oczekiwać takiej akcji z jego strony,

c) po zderzeniu — do niesienia pomocy drugiemu statkowi, jego załodze i pasażerom i w miarę możliwości do podania drugiemu statkowi nazwy swego własnego statku, swego portu rejestracji oraz najbliższego portu, do którego zawinie.

2. Każde Państwo nadbrzeżne udzieli poparcia utworzeniu i utrzymywaniu wystarczającej i skutecznej służby poszukiwań i ratownictwa dla zapewnienia bezpieczeństwa na morzu i ponad morzem oraz — kiedy wymagać będą tego okoliczności — zawrze w tym celu regionalne porozumienia o wzajemnej współpracy z Państwami sąsiednimi.

#### Artykuł 13.

Każde Państwo jest obowiązane do podjęcia skutecznych środków dla zapobiegania i karania przewozu niewolników na statkach uprawnionych do podnoszenia jego bandery oraz do zapobiegania bezprawnemu użyciu jego bandery w tym celu. Każdy niewolnik, który schroni się na statku jakiegokolwiek bandery, staje się wolny ipso facto.

#### Artykuł 14.

Wszystkie państwa powinny współdziałać we wszelki możliwy sposób w celu zniszczenia piractwa na pełnym morzu lub w każdym innym miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego Państwa.

#### Artykuł 15.

Piractwo stanowi każdy z poniżej wyliczonych aktów:

1) wszelki nielegalny akt gwałtu, zatrzymania lub wszelki rabunek dokonany dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i skierowany:

- a) na pełnym morzu przeciwko innemu statkowi lub samolotowi albo przeciwko osobom lub mieniu na pokładzie takiego statku lub samolotu,
- b) przeciwko statkowi, samolotowi, osobom lub mieniu w miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego Państwa,

2) wszelkie akty dobrowolnego uczestnictwa w korzystaniu ze statku lub samolotu, o ile ten, który ich dokonuje, ma świadomość faktów, nadających temu statkowi lub samolotowi charakter piracki,

3) wszelka akcja mająca na celu podżeganie do popełnienia czynów określonych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu albo świadomie podjęta w celu ich ułatwienia.

#### Artykuł 16.

Akty piractwa określone w artykule 15, popełnione przez okręt wojenny lub statek albo samolot państwowy, opanowany przez zbuntowaną załogę, są zrównane z aktami popełnionymi przez statek prywatny.

#### Artykuł 17.

Za statki lub samoloty pirackie uważa się statki przeznaczone przez osoby, sprawujące nad nimi faktyczną kontrolę, do popełnienia jednego z czynów, przewidzianych w artykule 15. Dotyczy to także statków lub samolotów, które posłużyły do popełnienia takich czynów, dopóki pozostają one pod kontrolą osób winnych popełnienia tych czynów.

#### Artykuł 18.

Statek lub samolot może zachować swą przynależność państwową, pomimo iż stał się statkiem lub samolotem pi-

rackim. Zachowanie lub utratę przynależności państwowej określa się według prawa Państwa, które przynależność tę nadało.

#### Artykuł 19.

Każde Państwo może zająć statek lub samolot piracki albo statek pochwycony na skutek aktów piractwa i pozostający w mocy piratów oraz zatrzymać osoby i zająć mienie znajdujące się na pokładzie wymienionego statku lub samolotu, na pełnym morzu lub w każdym innym miejscu nie podlegającym jurysdykcji żadnego państwa. Sądy Państwa, które dokonało zajęcia, mogą orzekać w zakresie wymiaru kar, jak również o środkach, jakie należy podjąć wobec statków, samolotów lub mienia z uwzględnieniem praw osób trzecich działających w dobrej wierze.

#### Artykuł 20.

Gdy zajęcia statku lub samolotu, podejrzanego o piractwo, dokonano bez wystarczającego uzasadnienia, Państwo, które dokonało zajęcia, ponosi odpowiedzialność wobec Państwa przynależności statku lub samolotu za wszelkie straty lub szkody spowodowane zajęciem.

#### Artykuł 21.

Zajęcia pod zarzutem piractwa dokonać mogą jedynie okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo inne statki lub samoloty pozostające w służbie rządowej i upoważnione do takich czynności.

#### Artykuł 22.

1. Wyjąwszy przypadki, gdy akty ingerencji są oparte na uprawnieniach przyznanych w umowach, okręt wojenny, spotykając na pełnym morzu obcy statek handlowy, nie może go poddać rewizji, chyba że zachodzą uzasadnione podejrzenia:

- a) że statek uprawia piractwo albo
- b) że statek zajmuje się handlem niewolnikami, albo
- c) że statek podnosząc obcą banderę lub odmawiając oddzielenia swej bandery jest w rzeczywistości statkiem o tej samej przynależności państwowej, co okręt wojenny.

2. W przypadkach przewidzianych w ustępach a), b) i c) okręt wojenny może przystąpić do sprawdzenia dokumentów uprawniających do podnoszenia bandery. W tym celu może wystąpić do podejrzanego okrętu łódź pod dowództwem oficera. Jeśli po sprawdzeniu dokumentów podejrzenia istnieją nadal, można przeprowadzić dalszą kontrolę na statku, która owinna zostać dokonana przy zachowaniu wszelkich możliwych względów.

3. Jeśli podejrzenia nie okażą się uzasadnione i jeśli zatrzymany statek nie popełnił żadnego usprawiedliwiającego go czynu, należy wynagrodzić mu wszelkie straty i szkody, jakie mógł ponieść.

#### Artykuł 23.

1. Można wszcząć pościg obcego statku, jeśli właściwe władze Państwa nadbrzeżnego mają uzasadnione podstawy do przypuszczeń, że statek ten naruszył prawa i przepisy tego Państwa. Pościg ten powinien się rozpocząć, gdy obcy statek lub jedna z jego szalup znajduje się na wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym bądź też w morskim pasie przyległym Państwa ścigającego i może być kontynuowany poza granice morza terytorialnego lub morską pasę

przyległego jedynie pod warunkiem, że pościg nie był przerwany. Nie jest konieczne, aby statek nakazujący zatrzymanie się obcemu statkowi, płynącemu na morzu terytorialnym lub w morskim pasie przyległym, również się tam znajdował w chwili odbioru tego wezwania przez statek wezwany. Jeśli statek obcy znajduje się w morskim pasie przyległym, określonym w artykule 24 Konwencji o morzu terytorialnym i o morskim pasie przyległym, pościg można wszcząć jedynie, jeśli nastąpiło naruszenie praw, które miały być chronione przez ustanowienie tego pasa przyległego.

2. Prawo pościgu ustaje, gdy statek ścigany wejdzie na morze terytorialne Państwa, do którego należy, albo Państwa trzeciego.

3. Pościg uznaje się za wszczęty jedynie pod warunkiem, że statek ścigający upewnił się możliwymi do zastosowania środkami, jakimi dysponuje, że statek ścigany lub jedna z jego szalup bądź też inne jednostki pracujące w zespole i korzystające ze statku ściganego jako statku macierzystego znajdują się wewnątrz granic morza terytorialnego lub w morskim pasie przyległym. Pościg można wszcząć jedynie po podaniu sygnału do zatrzymania, wizualnego lub akustycznego, z odległości pozwalającej na jego odbiór przez obcy statek.

4. Prawo pościgu mogą wykonywać jedynie okręty wojenne lub samoloty wojskowe albo inne statki lub samoloty pozostające w służbie państwowej i specjalnie upoważnione do tego celu.

5. W przypadku pościgu wykonywanego przez samolot:

a) postanowienia paragrafów 1—3 niniejszego artykułu stosuje się mutatis mutandis,

b) samolot, który wydaje polecenia zatrzymania się, powinien sam aktywnie ścigać statek, dopóki statek lub samolot Państwa nadbrzeżnego, wezwany przez samolot, nie przybędzie na miejsce, aby kontynuować pościg, chyba że samolot mógłby sam zatrzymać statek. Dla usprawiedliwienia zatrzymania statku na pełnym morzu nie wystarcza, aby był on po prostu odkryty przez samolot jako sprawca wykroczenia lub jako podejrzan o wykroczenie, jeśli nie został on równocześnie wezwany do zatrzymania się i ścigany przez ten sam samolot lub przez inne samoloty lub statki, które kontynuują pościg bez przerwy.

6. Zwolnienia statku, zatrzymanego w miejscu podlegającym jurysdykcji Państwa i eskortowanego do portu tego Państwa w celu dokonania kontroli przez właściwe władze, nie można żądać na tej tylko podstawie, że statek eskortowany był przez część morza pełnego, jeśli okoliczności spowodowały konieczność takiego przepływu.

7. Jeśli statek został aresztowany lub zatrzymany na pełnym morzu w okolicznościach, które nie usprawiedliwiają wykonania prawa pościgu, powinien on uzyskać odszkodowanie za wszelkie straty lub szkody, które na skutek tego wynikły.

#### Artykuł 24.

Każde Państwo jest obowiązane do wydania przepisów zmierzających do zapobieżenia zanieczyszczeniu mórz olejami rozlewianymi przez statki lub rurociągi albo pochodzącymi z eksploatacji lub badań dna i podłoża morskiego, przy wzięciu pod uwagę istniejących w tym przedmiocie zobowiązań traktatowych.

#### Artykuł 25.

1. Każde Państwo jest obowiązane do podjęcia środków dla zapobieżenia zanieczyszczeniu mórz, wynikłego z zanieczyszczenia odpadkami radioaktywnymi, przy wzięciu pod uwagę

wszelkich norm i przepisów, które mogą zostać opracowane przez właściwe organizacje międzynarodowe.

2. Wszystkie Państwa są obowiązane do współpracy z właściwymi organizacjami międzynarodowymi w podejmowaniu środków zmierzających do zapobiegania zanieczyszczeniu mórz i przestrzeni powietrznej ponad nimi, wynikłemu z wszelkich czynności, połączonych z użyciem materiałów radioaktywnych lub innych szkodliwych materiałów.

Artykuł 26.

1. Każde Państwo ma prawo układania kabli i rurociągów podmorskich na dnie morza pełnego.

2. Państwo przybrzeżne nie może stawiać przeszkód przy układaniu lub konserwacji tych kabli lub rurociągów, z zastrzeżeniem jego uprawnień do przedsięwzięcia rozsądnych środków dla badań szelfu kontynentalnego lub eksploatacji jego zasobów naturalnych.

3. Przy układaniu tych kabli lub rurociągów odnośne Państwo powinno w sposób należyty zwrócić uwagę na kable i rurociągi już zainstalowane na dnie morza. W szczególności nie powinno się naruszać możliwości dokonywania reperacji kabli i rurociągów istniejących.

Artykuł 27.

Każde Państwo obowiązane jest do podjęcia niezbędnych kroków ustawodawczych, aby zerwanie lub uszkodzenie kabla podmorskiego na morzu pełnym przez statek podnoszący jego banderę lub przez osobę podlegającą jego jurysdykcji, dokonane umyślnie lub na skutek zawinionego zaniedbania i które mogłoby spowodować przerwanie lub utrudnienie łączności telegraficznej lub telefonicznej; jak również zerwanie lub uszkodzenie w takich samych okolicznościach kabla wysokiego napięcia lub rurociągu podmorskiego, stanowiło wykroczenie podlegające sankcjom. Przepis ten nie dotyczy zerwania lub uszkodzenia spowodowanego przez osoby, które miały na celu wyłączenie legalną ochronę własnego życia lub bezpieczeństwa ich statku, po przedsięwzięciu wszelkich koniecznych ostrożności dla zapobieżenia takiemu zerwaniu lub uszkodzeniu.

Artykuł 28.

Każde Państwo jest obowiązane do podjęcia niezbędnych kroków ustawodawczych, aby osoby podległe jego jurysdykcji, będące właścicielami kabla lub rurociągu leżącego pod morzem pełnym, które przez układanie lub naprawę tego kabla lub rurociągu spowodują zerwanie lub uszkodzenie innego kabla lub rurociągu, poniosły koszty jego naprawy.

Artykuł 29.

Każde Państwo jest obowiązane do podjęcia niezbędnych kroków ustawodawczych, aby właściciele statków, którzy mogą udowodnić, że poświęcili kotwice, sieć lub inny sprzęt rybacki celem uniknięcia uszkodzenia kabla lub rurociągu podmorskiego, otrzymali odszkodowanie od właściciela kabla lub rurociągu, pod warunkiem, że uprzednio zastosowali wszelkie rozsądne środki ostrożności.

Artykuł 30.

Postanowienia niniejszej Konwencji nie naruszają konwencji lub innych porozumień międzynarodowych obowiązujących w stosunkach pomiędzy Państwami Uczestniczącymi w tych konwencjach lub porozumieniach.

Artykuł 31.

Niniejsza Konwencja otwarta będzie do podpisu do dnia 31 października 1958 r. przez wszystkie Państwa będą-

ce członkami Organizacji Narodów Zjednoczonych lub każdej z instytucji wyspecjalizowanych, jak również i przez każde inne Państwo zaproszone przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych, aby stało się stroną Konwencji.

Artykuł 32.

Niniejsza Konwencja podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne zostaną złożone u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 33.

Niniejsza Konwencja będzie otwarta do przystąpienia dla każdego państwa należącego do jednej z kategorii wymienionych w artykule 31. Dokumenty przystąpienia zostaną złożone u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 34.

1. Niniejsza Konwencja wejdzie w życie trzydziestego dnia od daty złożenia u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych dwudziestego drugiego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

2. Dla każdego z Państw, które ratyfikuje Konwencję lub do niej przystąpi po złożeniu dwudziestego drugiego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia, Konwencja wejdzie w życie trzydziestego dnia od daty złożenia przez to Państwo jego dokumentu ratyfikacji lub przystąpienia.

Artykuł 35.

1. Po upływie okresu pięciu lat od daty wejścia w życie niniejszej Konwencji każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie postawić wniosek o rewizję postanowień niniejszej Konwencji w formie pisemnej noty skierowanej do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych ustali w danym przypadku, czy i jakie środki należy podjąć w przedmiocie takiego wniosku.

Artykuł 36.

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych będzie notyfikował wszystkim Państwom Członkowskim Organizacji Narodów Zjednoczonych i innym Państwom przewidzianym w artykule 31:

a) o podpisaniu niniejszej Konwencji oraz o złożeniu dokumentów ratyfikacji lub przystąpienia zgodnie z artykułami 31, 32 i 33,

b) o dacie, w której niniejsza Konwencja wejdzie w życie zgodnie z artykułem 34;

c) o wnioskach o rewizję zgłoszonych zgodnie z artykułem 35.

Artykuł 37.

Oryginał niniejszej Konwencji, której teksty chiński, angielski, francuski, rosyjski i hiszpański są jednakowo autentyczne, zostanie złożony u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych, który prześle należyte i uwierzytelnione kopie wszystkim Państwom wymienionym w artykule 31.

Na dowód czego niżej podpisani Pełnomocnicy, należycie upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą Konwencję.

Sporządzono w Genewie dnia dwudziestego dziewiętego kwietnia tysiąc dziewięćset pięćdziesiątego ósmego roku.

## CONVENTION ON THE HIGH SEAS

The States Parties to this Convention,

### Article 5.

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

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

Have agreed as follows:

### Article 1.

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

### Article 2.

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

- (1) Freedom of navigation;
- (2) Freedom of fishing;
- (3) 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.

### Article 4.

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

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 measure of investigation, shall be ordered by any authorities other than those of the flag State.

Article 12.

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

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

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

(c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of 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 within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the 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 paragraph 1 to 3 of this article shall apply mutatis mutandis;

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

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

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

Article 24.

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

Article 25.

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

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.

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 if 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 fiftyeight.

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 des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

#### Article 4.

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

#### Article 5.

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

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

#### Article 6.

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

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

#### Article 7.

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

#### Article 8.

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

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

#### Article 9.

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

#### Article 10.

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

- a) L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;
- b) La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;
- c) La construction et l'armement du navire et son aptitude à tenir la mer.

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

#### Article 11.

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

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

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

#### Article 12.

1. Tout Etat est tenu d'obliger le capitaine d'un navire naviguant sous son pavillon, autant que le capitaine peut le faire sans danger sérieux pour le navire, l'équipage ou les passagers:

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

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

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

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

#### Article 13.

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

#### Article 14.

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

#### Article 15.

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés:

1) Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés:

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

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

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

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

#### Article 16.

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

#### Article 17.

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

#### Article 18.

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

#### Article 19.

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

#### Article 20.

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

#### Article 21.

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

#### Article 22.

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

a) Que ledit navire se livre à la piraterie; ou

b) Que le navire se livre à la traite des esclaves; ou

c) Que le navire, arborant un pavillon étranger ou refusant de hisser son pavillon, est en réalité un navire ayant la même nationalité que le navire de guerre.

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

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

#### Article 23.

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant, et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la poursuite ne peut être entamée que pour cause de violation des droits que l'institution de ladite zone avait pour objet de protéger.

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

3. La poursuite n'est considérée comme étant commencée qu'à condition que le navire poursuivant se soit assuré, par les moyens utilisables dont il dispose, que le navire poursuivi ou l'une de ses embarcations ou d'autres embarcations qui travaillent en équipe et utilisent le navire poursuivi comme navire 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 les 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 le lieu 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 pipelines, ou résultant de l'exploitation et de l'exploration du sol et du sous-sol sous-marins, en tenant compte des dispositions conventionnelles existant en la matière.

#### Article 25.

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

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

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de ces câbles ou 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.