

52 (1958) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1959 Nr. 124

A. TITEL

*Verdrag inzake de volle zee;
Genève, 29 april 1958*

B. TEKST¹⁾**Convention on the High Seas**

The States Parties to this Convention,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

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

Article 2

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

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

¹⁾ De Chinese, Russische en Spaanse teksten zijn niet afgedrukt.

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) 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 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.

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. 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 seaworthiness of ships.

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

Article 11

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

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

Article 12

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

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

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

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

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) 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 war-ship, 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 war-ships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

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 pirate 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. 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 its 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

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

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.

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

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

Article 24

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

Article 25

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

2. 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 radioactive 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.

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 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

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:

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) 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.

For Afghanistan:
Pour l'Afghanistan:

(s.) A. R. PAZHWAQ
Oct. 30, 1958

For Albania:
Pour l'Albanie:

For Argentina:
Pour l'Argentine:

(s.) A. LESCURE

For Australia:
Pour l'Australie:

(s.) E. RONALD WALKER
30th October 1958

For Austria:
Pour l'Autriche:

(s.) Dr. FRANZ MATSCH
Oct. 27th 1958

For the Kingdom of Belgium:
Pour le Royaume de Belgique:

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.

For Bolivia:

Pour la Bolivie:

(s.) M. TAMAYO
17th October, 1958

For Brazil:

Pour le Brésil:

For Bulgaria:

Pour la Bulgarie:

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 ¹⁾.

(s.) Dr. VOUTOV
31st October 1958

¹⁾ Vertaling uit het Bulgaars door het secretariaat van de Verenigde Naties.

For the Union of Burma:
Pour l'Union Birmane:

For the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Pour la République Socialiste Soviétique de Biélorussie:

With a reservation ¹⁾ to article 9 and a declaration ²⁾; texts of both attached.

(s.) K. KISELEV
30. X. 1958

For Cambodia:
Pour le Cambodge:

For Canada:
Pour le Canada:

(s.) GEORGE A. DREW

For Ceylon:
Pour Ceylan:

(s.) C. COREA
30/X/58

For Chile:
Pour le Chili:

For China:
Pour la Chine:

(s.) LIU CHIEH
(s.) YU-CHI HSUEH

¹⁾ *Text of the reservation:*

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.

²⁾ *Text of the declaration:*

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.

(Vertaling uit het Russisch door het secretariaat van de Verenigde Naties.)

For Colombia:
Pour la Colombie:

- (s.) JUAN URIBE HOLGUÍN
(s.) JOSÉ JOAQUÍN CAICEDO CASTILLA

For Costa Rica:
Pour le Costa-Rica:

- (s.) RAÚL TREJOS FLORES

For Cuba:
Pour Cuba:

- (s.) F. V. GARCÍA AMADOR

For Czechoslovakia:
Pour la Tchécoslovaquie:

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.”

- (s.) KAREL KURKA ¹⁾
30 October 1958

For Denmark:
Pour le Danemark:

- (s.) MAX SORENSEN
(s.) T. OLDENBURG

For the Dominican Republic:
Pour la République Dominicaine:

- (s.) A. ALVAREZ AYBAR

For Ecuador:
Pour l'Equateur:

¹⁾ 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 El Salvador:
Pour le Salvador:

For Ethiopia:
Pour l'Éthiopie:

For the Federation of Malaya:
Pour la Fédération de Malaisie:

For Finland:
Pour la Finlande:

(s.) G. A. GRIPENBERG
27 octobre 1958

For France:
Pour la France:

(s.) G. GEORGES-PICOT
30 octobre 1958

For the Federal Republic of Germany:
Pour la République Fédérale d'Allemagne:

(s.) WERNER DANKWORT
30 October 1958

For Ghana:
Pour le Ghana:

(s.) RICHARD QUARSHIE
(s.) K. B. ASANTE

For Greece:
Pour la Grèce:

For Guatemala:
Pour le Guatemala:

(s.) L. AYCINENA SALAZAR

For Haiti:
Pour Haïti:

(s.) RIGAL

For the Holy See:
Pour le Saint-Siège:

(s.) P. DEMEUR
30.4.1958

For Honduras:
Pour le Honduras:

For Hungary:
Pour la Hongrie:

Subject to reservation ¹⁾ attached to article 9:

(s.) Dr. SZITA JÁNOS ²⁾
31.X.1958

For Iceland:
Pour l'Islande:

(s.) H. G. ANDERSEN

For India:
Pour l'Inde:

For Indonesia:
Pour l'Indonésie:

(s.) AHMAD SOEBARDJO
8th May 1958

¹⁾ *Text of the reservation:*

"The Government of the Hungarian People's Republic is of the opinion that according to the general rules of international law, 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."

²⁾ *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 Iran:
Pour l'Iran:

Subject to reservations ¹⁾

(s.) Dr. A. MATINE-DAFTARY
May 28, 1958

For Iraq:
Pour l'Irak:

For Ireland:
Pour l'Irlande:

(s.) FRANK AIKEN
2-10-1958

For Israel:
Pour Israël:

(s.) SHABTAI ROSENNE

For Italy:
Pour l'Italie:

For Japan:
Pour le Japon:

1) „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.”

For the Hashemite Kingdom of Jordan:
Pour le Royaume Hachémite de Jordanie:

For the Republic of Korea:
Pour la République de Corée:

For Laos:
Pour le Laos:

For Lebanon:
Pour le Liban:
(s.) N. SADAKA
29 mai 1958

For Liberia:
Pour le Libéria:
(s.) ROCHEFORTE L. WEEKS
27/5/58

For Libya:
Pour la Libye:

For the Grand Duchy of Luxembourg:
Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

For Mexico:
Pour le Mexique:

For Monaco:
Pour Monaco:

For Morocco:
Pour le Maroc:

For Nepal:
Pour le Népal:

(s.) RISHIKESH SHAHA

For the Kingdom of the Netherlands:
Pour le Royaume des Pays-Bas:

(s.) C. SCHURMANN
31 October 1958

For New Zealand:
Pour la Nouvelle-Zélande:

(s.) FOSS SHANAHAN
29 October 1958

For Nicaragua:
Pour le Nicaragua:

For the Kingdom of Norway:
Pour le Royaume de Norvège:

For Pakistan:
Pour le Pakistan:

(s.) ALY KHAN
31st October 1958

For Panama:
Pour le Panama:

(s.) CARLOS SUCRE C.
2.5.1958

For Paraguay:
Pour le Paraguay:

For Peru:
Pour le Pérou:

For the Philippine Republic:
Pour la République des Philippines:

For Poland:
Pour la Pologne:

“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.”

(s.) J. WINIEWICZ ¹⁾
Oct., 31, 58

For Portugal:
Pour le Portugal:

Sous réserve de ratification

(s.) VASCO VIEIRA GARIN
28 octobre 1958

For Romania:
Pour la Roumanie:

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.”

(s.) M. MAGHERU ²⁾
31 octobre 1958

For San Marino:
Pour Saint-Marin:

For Saudi Arabia:
Pour l'Arabie Saoudite:

¹⁾ *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.”

²⁾ *Déclaration:* „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.”

For Spain:
Pour l'Espagne:

For the Sudan:
Pour le Soudan:

For Sweden:
Pour la Suède:

For Switzerland:
Pour la Suisse:

(s.) PAUL RUEGGER
24 mai 1958

For Thailand:
Pour la Thaïlande:

(s.) LUANG CHAKRAPANI SRISILVISUDDHI
(s.) Major General Dr. jur. AMBHORN SRIJAYANTA
(s.) CHAPIKORN SRESHTHAPUTRA

For Tunisia:
Pour la Tunisie

(s.) MONGI SLIM
Le 30 octobre 1958

For Turkey:
Pour la Turquie:

For the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Pour la République Socialiste Soviétique d'Ukraine:

With a reservation ¹⁾ to article 9 and a declaration ²⁾; texts of both attached.

(s.) L. PALAMARCHUK

30 October 1958

For the Union of South Africa:
Pour l'Union Sud-Africaine:

For the Union of Soviet Socialist Republics:
Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques:

With a reservation ³⁾ to article 9 and a declaration ⁴⁾; texts of both attached.

(s.) V. ZORIN

30 October 1958

For the United Arab Republic:
Pour la République Arabe Unie:

¹⁾ *Text of the reservation:*

To article 9: The Government of the Ukrainian Soviet Socialist Republic considers that the principle of international law according to which a ship on the high seas is not subject to any jurisdiction except that of the flag State applies without restriction to all government ships.

²⁾ *Text of the declaration:*

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.

(Vertaling uit het Russisch door het secretariaat van de Verenigde Naties.)

³⁾ *Text of the reservation:*

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.

⁴⁾ *Text of the declaration:*

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics considers that the definition of piracy given in the Convention does not 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.

(Vertaling uit het Russisch door het secretariaat van de Verenigde Naties.)

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

(s.) PIERSON DIXON

9 Sept. 1958

For the United States of America:
Pour les Etats-Unis d'Amérique:

(s.) ARTHUR H. DEAN

15 Sept. 1958

For Uruguay:
Pour l'Uruguay:

(s.) VÍCTOR POMES

For Venezuela:
Pour le Venezuela

Ad referendum

(s.) CARLOS SOSA RODRÍGUEZ

October 30th 1958

For Viet-Nam:
Pour le Vietnam:

For Yemen:
Pour le Yémen:

For Yugoslavia:
Pour la Yougoslavie:

Avec la réserve de ratification

(s.) MILAN BARTOS

(s.) V. POPOVIC

C. VERTALING**Verdrag inzake de volle zee**

De staten die partij zijn bij dit Verdrag,

Verlangend de regelen van het volkenrecht met betrekking tot de volle zee te codificeren,

Erkennend, dat de van 24 februari tot 27 april 1958 te Genève gehouden Zeerechtconferentie van de Verenigde Naties de volgende bepalingen heeft aangenomen als algemene verklaring van vaststaande beginselen van het volkenrecht,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1

Onder de uitdrukking „volle zee” wordt verstaan alle delen van de zee die niet behoren tot de territoriale zee of de binnenwateren van een staat.

Artikel 2

Daar de volle zee voor alle naties open is, kan geen enkele staat op wettige wijze enig deel van de volle zee aan zijn soevereiniteit onderwerpen. De vrijheid van de volle zee wordt uitgeoefend met inachtneming van de in deze artikelen en in de andere regelen van het volkenrecht neergelegde voorwaarden. Deze vrijheid houdt, voor kuststaten zowel als voor niet-kuststaten, onder andere het volgende in:

- (1) vrijheid van scheepvaart;
- (2) vrijheid van visserij;
- (3) vrijheid onderzeese kabels en pijpleidingen te leggen;
- (4) vrijheid over de volle zee te vliegen.

Deze vrijheden, alsmede andere door de algemene beginselen van het volkenrecht erkende vrijheden, worden door alle staten uitgeoefend met behoorlijke inachtneming van de belangen die andere staten bij de uitoefening van de vrijheid van de volle zee hebben.

Artikel 3

1. Ten einde de vrijheid van de zee te kunnen genieten op gelijke voet met kuststaten dienen staten die geen zeekust hebben, vrije toegang tot de zee te hebben. Te dien einde dienen staten die gelegen zijn tussen de zee en een staat die geen zeekust heeft, in gemeenschappelijk overleg met laatstbedoelde staat en in overeenstemming met bestaande internationale verdragen:

(a) aan de staat die geen zeekust heeft, op basis van wederkerigheid, vrije doortocht en doorvoer over hun gebied te verlenen en

(b) aan schepen die de vlag van die staat voeren, een behandeling toe te kennen, welke gelijk is aan de behandeling toegekend aan hun eigen schepen of aan de schepen van enige andere staat, wat betreft toegang tot zeehavens en het gebruik van zodanige havens.

2. De staten die gelegen zijn tussen de zee en een staat die geen zee kust heeft, dienen in gemeenschappelijk overleg met laatstbedoelde staat en rekening houdende met de rechten van de kuststaat of de staat die doortocht en doorvoer verleent, en met de bijzondere omstandigheden van de staat die geen zee kust heeft, alle kwesties te regelen die verband houden met de vrijheid van doortocht en doorvoer en met gelijke behandeling in de havens, indien die staten niet reeds partij zijn bij bestaande internationale verdragen.

Artikel 4

Iedere staat, ongeacht of hij kuststaat is of niet, heeft het recht schepen onder zijn eigen vlag op de volle zee te doen varen.

Artikel 5

1. Iedere staat stelt de voorwaarden vast voor het verlenen van zijn nationaliteit aan schepen, voor de registratie van schepen op zijn grondgebied en voor het recht zijn vlag te voeren. Schepen hebben de nationaliteit van de staat wiens vlag zij het recht hebben te voeren. Er moet een wezenlijke band bestaan tussen de staat en het schip; in het bijzonder dient de staat op administratief, technisch en sociaal gebied zijn rechtsmacht en toezicht op doeltreffende wijze uit te oefenen.

2. Iedere staat dient aan schepen aan wie hij het recht heeft verleend zijn vlag te voeren, documenten te verstrekken waaruit zulks blijkt.

Artikel 6

1. Een schip mag slechts onder de vlag van één staat varen en is, behalve in bijzondere gevallen waarin uitdrukkelijk is voorzien in internationale verdragen of in deze artikelen, op volle zee onderworpen aan de uitsluitende rechtsmacht van die staat. Een schip mag gedurende een reis of tijdens het verblijf in een aanloophaven niet van vlag veranderen, behalve in het geval van een werkelijke overdracht van de eigendom of een wijziging in de registratie.

2. Een schip dat vaart onder de vlag van twee of meer staten en dat naar omstandigheden de ene of de andere vlag gebruikt, kan zich tegenover een derde staat op de nationaliteit van geen van deze staten beroepen en kan worden gelijkgesteld met een schip zonder nationaliteit.

Artikel 7

De bepalingen van de voorgaande artikelen hebben geen betrekking op het vraagstuk van schepen die officieel in dienst staan van een intergouvernementele organisatie en de vlag voeren van die organisatie.

Artikel 8

1. Oorlogsschepen in volle zee genieten volledige immuniteit van de rechtsmacht van iedere staat die niet de vlaggestaat is.

2. In deze artikelen wordt onder „oorlogsschip” verstaan een schip dat behoort tot de marinestrijdkrachten van een staat en dat de uiterlijke onderscheidingstekenen draagt van oorlogsschepen van zijn nationaliteit. De commandant moet in staatsdienst zijn, zijn naam moet voorkomen in het Naamboek van Marine-Officieren, en de bemanning moet onderworpen zijn aan de regelen der krijgstuicht.

Artikel 9

Schepen die het eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een staat en door die staat slechts voor niet-commerciële overheidsdoeleinden worden gebruikt, genieten in volle zee volledige immuniteit van de rechtsmacht van iedere staat die niet de vlaggestaat is.

Artikel 10

1. Iedere staat neemt ten aanzien van de schepen die onder zijn vlag varen alle maatregelen welke nodig zijn om de veiligheid op zee te verzekeren, onder andere met betrekking tot:

(a) het gebruik van signalen, het onderhouden van verbindingen en het voorkomen van aanvaringen;

(b) het bemannen der schepen en de arbeidsvoorwaarden voor bemanningen, waarbij rekening wordt gehouden met de van toepassing zijnde internationale arbeidsverdragen;

(c) de bouw, uitrusting en zeewaardigheid der schepen.

2. Bij het nemen van zodanige maatregelen dient iedere staat zich te houden aan de algemeen aanvaarde internationale normen en alles in het werk te stellen dat nodig is om de inachtneming van die normen te verzekeren.

Artikel 11

1. In geval van een aanvaring of een ander voorval verband houdende met de navigatie van een schip in volle zee, waarvoor de kapitein of enige andere persoon in dienst van het schip strafrechtelijk of tuchtrechtelijk verantwoordelijk kan worden gesteld, kan tegen een dergelijke persoon een strafvervolgung of tuchtrechtelijke vervolgung slechts worden ingesteld voor de rechterlijke of bestuurlijke autoriteiten van de vlaggestaat of van de staat waarvan een dergelijke persoon onderdaan is.

2. De staat die een gezagvoerdersdiploma of ander diploma heeft uitgereikt is, in tuchtrechtelijke gevallen, bij uitsluiting bevoegd om, na een behoorlijke door het recht omschreven procedure, zulke diploma's in te trekken, ook indien de houder niet een onderdaan is van die staat.

3. Het aanhouden of vasthouden van een schip mag, zelfs voor maatregelen van onderzoek, alleen bevolen worden door de autoriteiten van de vlaggestaat.

Artikel 12

1. Iedere staat dient de kapitein van een schip dat onder zijn vlag vaart, ertoe te verplichten dat hij, voor zover hij zulks kan doen zonder ernstig gevaar voor het schip, de bemanning of de passagiers,

(a) hulp verleent aan een ieder die hij op zee in levensgevaar aantreft;

(b) met de grootst mogelijke spoed personen die in nood verkeren te hulp komt, indien hem is medegedeeld dat zij hulp behoeven, voor zover een dergelijke handelwijze redelijkerwijze van hem verwacht kan worden;

(c) na een aanvaring hulp verleent aan het andere schip, zijn bemanning en passagiers en, indien mogelijk, het andere schip de naam van zijn eigen schip, de haven waar het is geregistreerd en de dichtstbijzijnde haven waar het zal aanlopen, mededeelt.

2. Iedere staat bevordert de oprichting en het onderhoud van een voor zijn taak berekende en doeltreffende opsporings- en reddingsdienst ten behoeve van de veiligheid op en boven de zee en dient — waar de omstandigheden zulks nodig maken — hiertoe met zijn buurstaten regionale overeenkomsten voor wederzijdse samenwerking te sluiten.

Artikel 13

Iedere staat neemt doeltreffende maatregelen om het vervoer van slaven in schepen die zijn vlag mogen voeren, te verhinderen en te bestraffen, alsmede om onrechtmatig gebruik van zijn vlag voor dat doel te verhinderen. Iedere slaaf die op enig schip, ongeacht de vlag die het voert, zijn toevlucht zoekt, krijgt door dit enkele feit zijn vrijheid.

Artikel 14

Alle staten werken zo nauw mogelijk samen ter onderdrukking van de zeeroof op volle zee of op andere plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige staat vallen.

Artikel 15

Zeeroof is een der hiernavolgende handelingen:

1. Iedere onwettige daad van geweld, aanhouding, alsmede iedere daad van plundering die door de bemanning of de passagiers van

een particulier schip of een particulier luchtvaartuig voor persoonlijke doeleinden wordt gepleegd en die is gericht:

a. in volle zee, tegen een ander schip of luchtvaartuig of tegen personen of eigendommen aan boord van een zodanig schip of luchtvaartuig;

b. tegen een schip, een luchtvaartuig, personen of eigendommen op een plaats die buiten de rechtsmacht van enige staat valt;

2. Iedere vrijwillige deelneming aan de exploitatie van een schip of luchtvaartuig met kennis van de feiten die het schip of luchtvaartuig tot zeeroversschip of zeeroversluchtvaartuig maken;

3. Iedere opruiing tot of opzettelijke vergemakkelijking van een in lid 1 of 2 van dit artikel omschreven handeling.

Artikel 16

De daden van zeeroof als omschreven in artikel 15, bedreven door een oorlogsschip, staatsschip of staatsluchtvaartuig waarvan de bemanning heeft gemuit en het beheer van het schip of luchtvaartuig heeft overgenomen, worden gelijkgesteld met daden bedreven door een particulier schip.

Artikel 17

Een schip of luchtvaartuig wordt als zeeroversschip of zeeroversluchtvaartuig beschouwd als het door de personen die de daadwerkelijke macht over het schip of luchtvaartuig uitoefenen, bestemd is om te worden gebruikt voor het bedrijven van een van de in artikel 15 genoemde handelingen. Hetzelfde geldt voor een schip of luchtvaartuig dat gebruikt is voor het plegen van een dergelijke handeling zo lang het in de macht blijft van de personen die zich aan die handeling hebben schuldig gemaakt.

Artikel 18

Een schip of luchtvaartuig kan zijn nationaliteit behouden ondanks het feit dat het een zeeroversschip of -luchtvaartuig is geworden. Het behoud of het verlies van de nationaliteit wordt bepaald door de wet van de staat die deze nationaliteit heeft toegekend.

Artikel 19

In volle zee of op andere plaatsen die buiten de rechtsmacht van enige staat zijn gelegen, mag iedere staat een zeeroversschip of -luchtvaartuig of een schip dat door zeerovers is overmeesterd en zich in hun macht bevindt, in beslag nemen, de personen aan boord arresteren en de goederen aan boord in beslag nemen. De gerechten van de staat die de inbeslagname heeft uitgevoerd, kunnen beslissen over de op te leggen straffen en kunnen tevens besluiten hoe gehandeld zal worden met de schepen, luchtvaartuigen of eigen-

dommen, met inachtneming van de rechten van derden te goeder trouw.

Artikel 20

Indien een schip of luchtvaartuig zonder voldoende grond in beslag is genomen wegens verdenking van zeeroof, is de staat die de inbeslagneming heeft verricht, tegenover de staat welks nationaliteit het schip of het luchtvaartuig bezit, verantwoordelijk voor ieder verlies of iedere schade die tengevolge van de inbeslagneming is ontstaan.

Artikel 21

Inbeslagneming wegens zeeroof mag alleen geschieden door oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen of andere daartoe gemachtigde schepen of luchtvaartuigen in dienst van de regering.

Artikel 22

1. Behalve in gevallen waarin zulks is toegestaan uit hoofde van aan verdragen ontleende bevoegdheden, is een oorlogsschip dat in volle zee een buitenlands koopvaardijship aantreft, niet gerechtigd het aan te houden, tenzij er gegronde reden bestaat aan te nemen:

(a) dat het schip zich bezighoudt met zeeroof; of

(b) dat het schip zich bezighoudt met de slavenhandel; of

(c) dat het schip, hoewel het een vreemde vlag voert of weigert zijn vlag te tonen, in werkelijkheid van dezelfde nationaliteit is als het oorlogsschip.

2. In de gevallen hierboven bedoeld sub *a*, *b* en *c* kan het oorlogsschip overgaan tot een onderzoek naar het recht van het schip tot het voeren van zijn vlag. Te dien einde kan het een boot naar het verdachte schip zenden onder bevel van een officier. Indien er na het onderzoek van de scheepspapieren verdenking blijft bestaan, kan het overgaan tot een nader onderzoek aan boord van het schip, welk onderzoek dient te geschieden zonder onnodige overlast te veroorzaken.

3. Indien de verdenkingen ongegrond blijken te zijn en indien het aangehouden schip niets heeft gedaan om die verdenkingen te rechtvaardigen, wordt het schadeloos gesteld voor ieder verlies of iedere schade die het eventueel heeft geleden.

Artikel 23

1. Een vreemd schip kan worden achtervolgd als de bevoegde autoriteiten van de kuststaat goede redenen hebben om aan te nemen, dat het schip de wetten en voorschriften van die staat heeft overtreden. Een dergelijke achtervolging dient aan te vangen wanneer het vreemde schip of een van zijn boten zich binnen de binnenwateren of de territoriale zee of de aansluitende zone van de achter-

volgende staat bevindt, en mag alleen buiten de territoriale zee of de aansluitende zone worden voortgezet, indien de achtervolging niet is onderbroken. Het is niet noodzakelijk dat, op het oogenblik waarop het vreemde schip binnen de territoriale zee of de aansluitende zone bevel krijgt te stoppen, het schip dat het bevel geeft zich eveneens binnen de territoriale zee of de aansluitende zone bevindt. Indien het vreemde schip zich bevindt binnen een aansluitende zone, als omschreven in artikel 24 van het Verdrag inzake de territoriale zee en de aansluitende zone, mag slechts tot achtervolging worden overgegaan, indien er een inbreuk heeft plaats gehad op de rechten voor welker bescherming de zone is ingesteld.

2. Het achtervolgingsrecht houdt op zodra het achtervolgde schip de territoriale zee van zijn eigen land of van een derde staat bereikt.

3. De achtervolging wordt niet geacht te zijn begonnen voordat het achtervolgende schip zich er met behulp van de ter beschikking staande bruikbare middelen van overtuigd heeft, dat het achtervolgde schip of een van zijn boten of andere schepen die in één verband werken en het achtervolgde schip als moederschip gebruiken, zich binnen de territoriale zee, onderscheidenlijk de aansluitende zone, bevinden. De achtervolging mag slechts worden begonnen nadat een zichtbaar of hoorbaar signaal tot stoppen is gegeven op een afstand die het voor het vreemde schip mogelijk maakt het signaal te zien of te horen.

4. Het achtervolgingsrecht mag alleen worden uitgeoefend door oorlogsschepen of militaire luchtvaartuigen of andere schepen of luchtvaartuigen die in dienst zijn van de regering en die speciaal voor dat doel zijn gemachtigd.

5. Indien de achtervolging wordt verricht door een luchtvaartuig:

(a) zullen de bepalingen van de leden 1 tot en met 3 van dit artikel mutatis mutandis van toepassing zijn;

(b) moet het luchtvaartuig dat het bevel tot stoppen geeft zelf het schip daadwerkelijk achtervolgen tot het oogenblik waarop een schip of luchtvaartuig van de kuststaat, dat door het luchtvaartuig is opgeroepen, ter plaatse verschijnt om de achtervolging over te nemen, tenzij het luchtvaartuig zelf in staat is het schip aan te houden. Het is geen voldoende rechtvaardiging voor een aanhouding in volle zee, dat het schip slechts door het luchtvaartuig is ontdekt als overtreder of als verdacht van een overtreding, indien het niet bevel heeft gekregen te stoppen, alsmede achtervolgd is door het luchtvaartuig zelf of door andere luchtvaartuigen of schepen die de achtervolging ononderbroken voortzetten.

6. Het vrijgeven van een schip dat binnen de rechtsmacht van een staat is aangehouden en dat naar een haven van die staat is gescorteerd met de bedoeling dat daar een onderzoek zal worden ingesteld voor de bevoegde autoriteiten, kan niet worden geëist alleen

op grond van het feit dat het schip, tijdens zijn reis, gedurende een deel van zijn reis over de volle zee geëscorteerd werd, indien de omstandigheden zulks noodzakelijk maakten.

7. Indien een schip in volle zee tot stoppen is gedwongen of aangehouden onder omstandigheden die de uitoefening van het achtervolgingsrecht niet rechtvaardigen, dient het schip voor ieder verlies of iedere schade die het daardoor eventueel heeft geleden, schadeloos te worden gesteld.

Artikel 24

Iedere staat dient regelen vast te stellen ter voorkoming van de verontreiniging van de zee door het verspreiden van olie door schepen of pijpleidingen of ten gevolge van de exploitatie en exploratie van de zeebedding en de ondergrond daarvan, waarbij rekening moet worden gehouden met de op dit punt bestaande verdragsbepalingen.

Artikel 25

1. Iedere staat dient maatregelen te nemen ter voorkoming van de verontreiniging van de zee ten gevolge van het storten van radioactieve afvalstoffen, waarbij rekening dient te worden gehouden met de normen en voorschriften welke eventueel door de bevoegde internationale organisaties zullen worden opgesteld.

2. Alle staten dienen met de bevoegde internationale organisaties samen te werken bij het nemen van maatregelen ter voorkoming van de verontreiniging van de zee of het luchtruim daarboven ten gevolge van handelingen met radioactieve of andere schadelijke stoffen.

Artikel 26

1. Alle staten hebben het recht onderzeese kabels en pijpleidingen te leggen op de bedding van de volle zee.

2. Onder voorbehoud van het recht redelijke maatregelen te nemen voor de exploratie van het continentale plateau en de exploitatie van de natuurlijke rijkdommen daarvan, mag de kuststaat het leggen of het onderhoud van dergelijke kabels of pijpleidingen niet belemmeren.

3. Bij het leggen van zodanige kabels of pijpleidingen dient de betrokken staat rekening te houden met reeds op de zeebedding liggende kabels of pijpleidingen. Er zal in het bijzonder op moeten worden toegezien, dat de mogelijkheid tot het herstellen van bestaande kabels of pijpleidingen niet nadelig wordt beïnvloed.

Artikel 27

Iedere staat zal de wettelijke maatregelen nemen nodig om te bepalen, dat strafbaar is het opzettelijk of ten gevolge van grove

onachtzaamheid breken of beschadigen van een onderzeese kabel in volle zee door een schip dat zijn vlag voert, of door een persoon die is onderworpen aan zijn rechtsmacht, op een zodanige wijze, dat daardoor de telegraaf- of telefoonverbindingen kunnen worden onderbroken of bemoeilijkt, alsmede het breken of beschadigen van een onderzeese pijpleiding of een sterkstroomkabel. Deze bepaling is niet van toepassing op een breuk of beschadiging veroorzaakt door personen die slechts handelen met het gerechtvaardigde doel hun leven of hun schip te redden, nadat zij alle noodzakelijke voorzorgen hadden genomen om een dergelijke breuk of beschadiging te vermijden.

Artikel 28

Iedere staat zal de wettelijke maatregelen nemen nodig om te bepalen dat, indien aan zijn rechtsmacht onderworpen personen die eigenaar zijn van een kabel of een pijpleiding in volle zee, bij het leggen of herstellen van die kabel of pijpleiding een breuk in of schade aan een andere kabel of pijpleiding veroorzaken, deze personen de kosten van het herstel zullen moeten betalen.

Artikel 29

Iedere staat zal de wettelijke maatregelen nemen nodig om te verzekeren, dat eigenaars van schepen die kunnen bewijzen dat zij een anker, een net of ander visgerei hebben opgeofferd ten einde beschadiging van een onderzeese kabel of pijpleiding te voorkomen, schadeloos zullen worden gesteld door de eigenaar van de kabel of pijpleiding, onder voorwaarde dat de eigenaar van het schip van te voren alle redelijke voorzorgsmaatregelen heeft genomen.

Artikel 30

Aan reeds van kracht zijnde verdragen of andere internationale overeenkomsten wordt, voor zover betreft de staten die daarbij partij zijn, geen afbreuk gedaan door de bepalingen van dit Verdrag.

Artikel 31

Dit Verdrag staat tot 31 oktober 1958 open ter ondertekening door alle staten die Lid zijn van de Verenigde Naties of van een der Gespecialiseerde Organisaties, en door iedere andere staat die door de Algemene Vergadering der Verenigde Naties wordt uitgenodigd partij te worden bij dit Verdrag.

Artikel 32

Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd. De akten van bekrachtiging zullen worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 33

Dit Verdrag staat open voor toetreding door iedere staat die tot een der in artikel 31 genoemde categorieën behoort. De akten van toetreding zullen worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 34

1. Dit Verdrag treedt in werking op de dertigste dag volgend op de datum van nederlegging van de tweeëntwintigste akte van bekrachtiging of toetreding bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

2. Ten aanzien van iedere staat die het Verdrag bekrachtigt of ertoe toetreedt na de nederlegging van de tweeëntwintigste akte van bekrachtiging of toetreding, treedt het Verdrag in werking op de dertigste dag na de nederlegging van de akte van bekrachtiging of toetreding door die staat.

Artikel 35

1. Na het verstrijken van een tijdvak van vijf jaar te rekenen van de datum waarop dit Verdrag in werking treedt af, kan iedere Verdragsluitende Partij te allen tijde door middel van een schriftelijke, tot de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties gerichte mededeling om een herziening van dit Verdrag verzoeken.

2. De Algemene Vergadering van de Verenigde Naties beslist over de eventueel te nemen stappen naar aanleiding van een dergelijk verzoek.

Artikel 36

De Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties doet aan alle staten die Lid zijn van de Verenigde Naties en aan de andere in artikel 31 bedoelde staten mededeling van:

(a) ondertekeningen van dit Verdrag en van de nederlegging van akten van bekrachtiging of toetreding, overeenkomstig de artikelen 31, 32 en 33;

(b) de datum waarop dit Verdrag ingevolge artikel 34 in werking zal treden;

(c) verzoeken om herziening overeenkomstig artikel 35.

Artikel 37

Het origineel van dit Verdrag, waarvan de Chinese, Engelse, Franse, Russische en Spaanse teksten gelijkelijk authentiek zijn, zal worden nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties, die gewaarmerkte afschriften ervan zal doen toekomen aan alle in artikel 31 bedoelde staten.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheidene Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

Gedaan te Genève, de negentwintigste april negentienhonderd achtenvijftig.

(Voor de ondertekeningen zie na de Engelse en de Franse tekst, blz. 20 e.v.)

D. GOEDKEURING

Het Verdrag behoeft de goedkeuring der Staten-Generaal ingevolge artikel 60, lid 2, der Grondwet, alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

E. BEKRACHTIGING

Een akte van bekrachtiging is overeenkomstig artikel 32 van het Verdrag bij de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties te New York nedergelegd door:

Afghanistan 28 april 1959

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van het Verdrag zullen ingevolge artikel 34, eerste lid, in werking treden op de dertigste dag na de nederlegging van de tweeëntwintigste akte van bekrachtiging of toetreding.

J. GEGEVENS

De Engelse tekst van het Verdrag en de Engelse tekst of vertaling van de bij de ondertekening gemaakte voorbehouden zijn tevens opgenomen in uitgave nr. 56 (november 1958) van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, blz. 181 e.v. en blz. 207 e.v.

Van het op 29 april 1958 te Genève voor ondertekening opgestelde Verdrag inzake de territoriale zee en de aansluitende zone, naar welk Verdrag wordt verwezen in artikel 23, eerste lid, van het onderhavige Verdrag, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Trb.* 1959, 123.

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco ondertekende Handvest der Verenigde Naties, naar welke organisatie wordt verwezen in de artikelen 31 e.v. van het onderhavige Verdrag, zijn tekst en vertaling opgenomen in *Stb.* F 321; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1959, 37.

Op 29 april 1958 zijn te Genève eveneens voor ondertekening opgesteld:

Verdrag inzake de visserij en de instandhouding van de levende rijkdommen van de volle zee (tekst en vertaling in *Trb.* 1959, 125);

Verdrag inzake het continentale plateau (tekst en vertaling in *Trb.* 1959, 126);

Protocol van facultatieve ondertekening inzake de verplichte beslechting van geschillen (tekst en vertaling in *Trb.* 1959, 127).

De Engelse en de Franse tekst van de slotakte van de van 24 februari tot 27 april 1958 te Genève bijeengekomen Conferentie van de Verenigde Naties over zeerecht, tijdens welke Conferentie het onderhavige Verdrag is opgesteld, zijn opgenomen in *Trb.* 1959, 123, blz. 42 e.v.

Uitgegeven de zesde oktober 1959.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

J. DE QUAY.