

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1023)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli Affari Esteri**

(PELLA)

di concerto col **Ministro della Marina Mercantile**

(JERVOLINO)

col **Ministro della Difesa**

(ANDREOTTI)

col **Ministro dell'Interno**

(SEGNI)

col **Ministro delle Finanze**

(TAVIANI)

col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(GONELLA)

col **Ministro dell'Industria e del Commercio**

(COLOMBO)

e col **Ministro delle Poste e delle Telecomunicazioni**

(SPATARO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 FEBBRAIO 1960

Adesione alla Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua e alla
Convenzione sull'alto mare, adottate a Ginevra il 29 aprile 1958 e loro esecuzione

ONOREVOLI SENATORI. — 1. — L'unito disegno di legge è diretto ad autorizzare l'adesione italiana alle prime due Convenzioni adottate dalla Conferenza di Ginevra sul diritto del mare, indetta dalle Nazioni Unite e conclusasi il 29 aprile 1958.

L'idea di procedere ad una codificazione del diritto internazionale marittimo, concepita per la prima volta, senza successo, dalla Conferenza dell'Aja del 1930, venne ripresa nel 1951 dalla Commissione di Diritto internazionale dell'ONU, che nel 1956 fu in grado di presentare un progetto definitivo sulla materia. La Conferenza di Ginevra, sulla base di tale documento di lavoro, pervenne all'approvazione dei seguenti atti:

- 1) Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua;
- 2) Convenzione sull'alto mare;
- 3) Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare;
- 4) Convenzione sulla piattaforma continentale;
- 5) Protocollo facoltativo sul regolamento delle controversie.

Un gran numero di Stati membri delle Nazioni Unite, tra i quali si annoverano i Paesi con prevalenti interessi marittimi, è ormai divenuto parte contraente di alcune o di tutte le Convenzioni sopra elencate. Il Governo italiano, mentre ritiene opportuno soprassedere all'adesione agli altri atti adottati dalla Conferenza di Ginevra, è d'avviso che l'Italia stessa possa sin d'ora aderire alle prime due Convenzioni, le cui norme appaiono nel loro complesso, rispondenti alla legislazione ed agli interessi del nostro Paese.

2. — La prima Convenzione di Ginevra si apre con una Sezione contenente disposizioni di carattere generale, intese a precisare il concetto di mare territoriale. La sovranità dello Stato costiero si afferma, sopra tali acque e nello spazio aereo ad esse sovrastanti, in tutta la sua pienezza, alla stessa stregua che sul territorio nazionale. Una elencazione dei poteri riservati allo Stato sul mare territoriale è apparsa quindi superflua, data l'am-

piezza della nozione di sovranità; l'unico limite all'esercizio di tali poteri è rappresentato dal diritto di « passaggio inoffensivo », riconosciuto alle navi di altri Stati dalla Sezione III della Convenzione.

Prima, però, di passare alla disciplina del « passaggio innocente », la Convenzione tratta, nella Sezione II, la delicata questione dei limiti delle acque territoriali. Tra gli Stati partecipanti alla Conferenza di Ginevra non è stato possibile raggiungere un accordo in ordine all'estensione del mare territoriale; di conseguenza, la Convenzione non precisa fino a quale distanza dalla costa giungano le acque territoriali, e non contiene che un generico accenno (Art. 6) al limite esterno di tali acque. Minuziose regole sono dettate, invece, a proposito del limite interno, con riferimento alla « linea di base », a partire dalla quale deve essere misurata l'estensione del mare territoriale. L'articolo 3 precisa che tale linea è normalmente quella costiera, segnata dal punto estremo cui giungono le acque in regime di bassa marea; l'articolo 4 e seguenti stabiliscono, per contro, varie deroghe al principio generale sopra enunciato, in relazione a particolari conformazioni geografiche delle coste e del fondo marino. L'articolo 4 si ispira, ad esempio, al cosiddetto sistema delle linee rette, secondo il quale la linea di base non segue le sinuosità della costa, ma congiunge idealmente i punti sporgenti della costa stessa: le acque incluse tra la costa e tale linea ideale sono considerate acque interne (art. 5). Così l'articolo 7 precisa l'estensione massima delle baie, con esclusione delle cosiddette « baie storiche », e fissa i relativi criteri per la determinazione della linea di base: analoghe norme sono dettate, per le rade, dall'articolo 9. Tra le norme di questa Sezione, merita ancora di essere ricordato l'articolo 12, che prevede l'ipotesi di coste di due diversi Stati contrapposte e ravvicinate, ed è inteso ad evitare la sovrapposizione delle reciproche acque territoriali, adottando all'uopo, quale normale criterio di delimitazione esterna delle rispettive acque, la linea mediana, equidistante rispetto alle opposte linee di base.

La Sezione III, sul passaggio inoffensivo, stabilisce il principio generale che le navi di

qualsiasi Stato fruiscano del diritto di transito nelle acque territoriali di uno Stato terzo, a condizione che il transito stesso si effettui in guisa da non recare pregiudizio « alla pace, al buon ordine o alla sicurezza » dello Stato medesimo. Disposizioni particolari sono poi dettate per le navi mercantili, per le navi da guerra, nonché per le navi di proprietà statale, diverse dalle navi da guerra. Degno di rilievo è, a proposito delle prime, l'articolo 19, che codificando principi di diritto internazionale tradizionalmente seguiti, elenca i casi in cui è riconosciuta la giurisdizione dello Stato rivierasco sulla nave mercantile di un altro Stato, in transito nelle sue acque territoriali. La nave da guerra fruisce del diritto di passaggio soltanto ove si uniformi alle prescrizioni stabilite dallo Stato costiero, che può esigerne l'allontanamento quando essa non tenga conto dell'intimazione di attenersi alle prescrizioni suddette. Le navi statali, diverse dalle navi da guerra, sono sottoposte ad una disciplina analoga a quella dettata per il naviglio mercantile.

La seconda parte della Convenzione, che tratta della zona contigua, consta di un unico articolo. Il diritto internazionale marittimo era giunto da tempo alla individuazione di una fascia dell'alto mare, adiacente alle acque territoriali, entro la quale lo Stato costiero, pur non esplicando la piena sovranità, è tuttavia in diritto di esercitare un limitato controllo, volto a prevenire o reprimere le infrazioni alle proprie leggi di polizia. L'articolo 24 della Convenzione precisa che la zona contigua non può estendersi oltre il limite massimo di dodici miglia, a partire dalla linea di base che costituisce il limite interno delle acque territoriali, e delinea poi la portata dell'istituto entro limiti ristretti e rigorosi:

a) le materie nelle quali può esplicarsi l'attività preventiva e repressiva dello Stato costiero sono tassativamente elencate (polizia doganale, fiscale, sanitaria o d'immigrazione);

b) le sole infrazioni a tal fine rilevanti sono quelle avvenute, o che siano per avvenire, sul territorio nazionale o nelle acque territoriali dello Stato costiero.

La nostra legislazione prevede invece, che lo Stato possa esercitare la repressione delle violazioni fiscali avvenute nella stessa zona contigua (fascia doganale). Sarà peraltro possibile, se ritenuto opportuno, formulare, all'atto del deposito dello strumento di adesione italiano, una riserva riguardo all'articolo 24 della Convenzione.

3. — In contrapposto alla nozione di mare territoriale, soggetto alla sovranità dello Stato costiero, i primi due articoli della seconda Convenzione di Ginevra delimitano il concetto di alto mare, sul quale non può affermarsi la sovranità di alcun Paese. La libera utilizzazione di tali acque da parte di qualsiasi Stato può esplicarsi nelle forme più svariate, e di esse, l'articolo 2, ricordando la libertà di navigazione, di pesca, di sorvolo, di posa di cavi sottomarini, offre un'elencazione a puro titolo esemplificativo. Infatti, nell'alto mare, in linea di principio, i diritti di ciascun Paese trovano un'unica limitazione, costituita dall'esigenza del rispetto degli analoghi diritti altrui.

L'articolo 3 affronta l'impegnativo problema dell'accesso al mare e dell'utilizzazione delle acque marine da parte degli Stati sforniti di litorale marittimo. Date le estreme difficoltà pratiche della questione, dopo una generica enunciazione programmatica, secondo cui gli Stati privi di litorale « *devraient accéder librement à la mer* », la norma si limita a rimettere interamente la materia dell'accesso al mare agli accordi da stipularsi tra gli Stati limitrofi.

Gli articoli dal 4 al 9 si ispirano al principio generale che, in alto mare, la nave si trovi sottoposta alla giurisdizione esclusiva dello Stato di cui batte bandiera. A tale riguardo, dopo aver affermato che, in linea di massima, ciascun Paese è libero di determinare le condizioni in base alle quali accorda alle navi la propria nazionalità ed il diritto di inalberare la propria bandiera, la Convenzione si trova ad affrontare il problema delle cosiddette « bandiere ombra » o « bandiere di comodo ».

Il fenomeno come è noto si ricollega alla deprecabile tendenza di alcuni Stati a concedere la propria bandiera a navi mercantili

di Paesi terzi, che con tale espediente intendono sottrarsi a gravami fiscali o di polizia marittima. Al riguardo, l'articolo 5 prescrive che debba sussistere un collegamento effettivo, un nesso sostanziale tra la nave e lo Stato della bandiera; in particolare, lo Stato di immatricolazione dovrà esercitare realmente la propria giurisdizione ed il proprio controllo tecnico, amministrativo e sociale sulla nave immatricolata.

Gli articoli dal 10 al 12 tutelano la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare, richiamando misure di prevenzione e di assistenza già previste da altre Convenzioni internazionali ed in particolare dalla Convenzione di Bruxelles del 23 settembre 1910. L'articolo 11, nel quale sono rifuse le regole dettate dalla Convenzione di Bruxelles del 10 maggio 1952, risolve definitivamente il problema, ampiamente discusso in diritto internazionale, sulla competenza penale nel caso di urto di navi in alto mare: vi si stabilisce il concorso della giurisdizione dello Stato nazionale delle persone o di quello della bandiera, pur riservandosi a quest'ultimo la competenza esclusiva di sequestrare o comunque fermare, per fini istruttori, la nave che ha causato l'incidente.

Anche l'articolo 13 diretto a reprimere la tratta degli schiavi, si rifà ad un precedente convenzionale, richiamando i principi dell'Atto generale antischiavista, firmato a Bruxelles il 2 luglio 1890.

Gli articoli dal 14 al 21 trattano, in modo esauriente e minuzioso, della pirateria, includendo in tale nozione non soltanto gli atti di depredazione commessi da nave contro nave, ma anche quelli riferibili ad aerei contro altri aerei o contro navi.

Gli articoli 22 e 23 si occupano rispettivamente del diritto di visita e del diritto di inseguimento, adeguandosi ai principi generali riconosciuti in materia nell'ordinamento internazionale.

Gli articoli 24 e 25 sono diretti ad evitare l'inquinamento delle acque, e prendono spunto dalla Convenzione di Londra del 1954 sulla polluzione da idrocarburi.

Infine gli articoli dal 26 al 29 si occupano della tutela dei cavi sottomarini e delle condutture subacquee di qualsiasi specie, e si ricollegano alla Convenzione del 14 marzo 1884 sui cavi telegrafici e telefonici nell'alto mare.

4. — Le due Convenzioni, di cui si sono tratteggiate le linee fondamentali, si chiudono con identiche disposizioni finali (artt. 25-32 della prima; artt. 31-37 della seconda), contenenti clausole di stile che non offrono materia per particolari rilievi. Basterà accennare che esse prevedono la possibilità di revisione delle Convenzioni (art. 30 e 35) e stabiliscono, per gli Stati aderenti, l'entrata in vigore delle Convenzioni stesse nel trentesimo giorno successivo al deposito dello strumento di ratifica o di adesione (articoli 29 e 34).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alle seguenti Convenzioni adottate a Ginevra il 29 aprile 1958 dalla Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare:

- a) Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua;
- b) Convenzione sull'alto mare.

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alle Convenzioni di cui all'articolo precedente a decorrere dalla loro entrata in vigore in conformità, rispettivamente, agli articoli 29 e 34 delle Convenzioni stesse.

ANNEXE I

CONVENTION SUR LA MER TERRITORIALE ET LA ZONE CONTIGÜE

Les Etats parties à la présente Convention

Sont convenus des dispositions suivantes:

PREMIÈRE PARTIE

MER TERRITORIALE

SECTION I. — *Dispositions générales*

Article premier

1. La souveraineté de l'Etat s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures, à une zone de mer adjacente à ses côtes, désignée sous le nom de mer territoriale.

2. Cette souveraineté s'exerce dans les conditions fixées par les dispositions des présents articles et par les autres règles du droit international.

Article 2

La souveraineté de l'Etat riverain s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au lit et au sous-sol de cette mer.

SECTION II. — *Limites de la mer territoriale*

Article 3

Sauf disposition contraire des présents articles, la ligne de base normale servant à mesurer la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer longeant la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat riverain.

Article 4

1. Dans les régions où la ligne côtière présente de profondes échancrures et indentations, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être adoptée pour le tracé de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.

2. Le tracé de ces lignes de base ne doit pas s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.

3. Les lignes de base ne sont pas tirées vers ou à partir des éminences découvertes à marée basse, à moins que des phares ou des installations similaires se trouvant en permanence au-dessus du niveau de la mer n'aient été construits sur ces éminences.

4. Dans les cas où la méthode des lignes de base droites s'applique conformément aux dispositions du paragraphe 1, il peut être tenu compte, pour la détermination de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée et dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage.

5. Le système des lignes de base droites ne peut être appliqué par un Etat de manière à couper de la haute mer la mer territoriale d'un autre Etat.

6. L'Etat riverain doit indiquer clairement les lignes de base droites sur des cartes marines, en assurant à celles-ci une publicité suffisante.

Article 5

1. Les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre font partie des eaux intérieures de l'Etat.

2. Lorsque l'établissement d'une ligne de base droite conforme à l'article 4 a pour effet d'englober comme eaux intérieures des zones qui étaient précédemment considérées comme faisant partie de la mer territoriale ou de la haute mer, le droit de passage inoffensif prévu aux articles 14 à 23 s'applique à ces eaux.

Article 6

La limite extérieure de la mer territoriale est constituée par une ligne dont chaque point est à une distance égale à la largeur de la mer territoriale du point le plus proche de la ligne de base.

Article 7

1. Le présent article ne concerne que les baies dont un seul Etat est riverain.

2. Aux fins des présents articles, une baie est une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle qu'elle contient des eaux cernées par la côte et constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est égale ou supérieure à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la ligne tirée en travers de l'entrée de l'échancrure.

3. Aux fins de l'établissement des mesures, la superficie d'une échancrure est celle qui est comprise entre la laisse de basse mer autour du rivage de l'échancrure et une ligne tracée entre les laisses de basse mer de ses points d'entrée naturels. Lorsque, en raison de la présence d'îles, une échancrure a plus d'une entrée, le demi-cercle est tracé en prenant

comme diamètre la somme des lignes fermant les différentes entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une échanerure est comprise dans la superficie totale de celle-ci.

4. Si la distance entre les laisses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas 24 milles, une ligne de démarcation peut être tracée entre ces deux laisses de basse mer, et les eaux ainsi enfermées sont considérées comme eaux intérieures.

5. Lorsque la distance entre les laisses de basse mer des points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles, une ligne de base droite de 24 milles est tracée à l'intérieur de la baie, de manière à enfermer la superficie d'eau la plus grande qu'il soit possible de délimiter par une ligne de cette longueur.

6. Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux baies dites « historiques », ni dans les cas où le système des lignes de base droites prévu par l'article 4 est appliqué.

Article 8

Aux fins de délimitation de la mer territoriale, les installations permanentes faisant partie intégrante du système portuaire qui s'avancent le plus vers le large sont considérées comme faisant partie de la côte.

Article 9

Les rades qui servent normalement au chargement, au déchargement et au mouillage des navires, et qui sans cela seraient situées, totalement ou en partie, en dehors du tracé général de la limite extérieure de la mer territoriale, seront comprises dans la mer territoriale. L'Etat riverain doit délimiter nettement ces rades et les indiquer sur les cartes marines avec leurs limites, qui doivent faire l'objet d'une publicité suffisante.

Article 10

1. Une île est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute.

2. La mer territoriale d'une île est mesurée conformément aux dispositions des présents articles.

Article 11

1. Par hauts-fonds découvrants, il faut entendre les élévations naturelles de terrain qui sont entourés par la mer et découvertes à marée basse, mais recouvertes à marée haute. Dans les cas où des hauts-fonds découvrants se trouvent, totalement ou partiellement, à une distance du continent ou d'une île ne dépassant pas la largeur de la mer territoriale, la laisse de basse mer sur ces fonds peut être prise comme ligne de base pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

2. Dans les cas où les hauts-fonds découvrants se trouvent totalement à une distance du continent ou d'une île supérieure à la largeur de la mer territoriale, ils n'ont pas de mer territoriale propre.

Article 12

1. Lorsque les côtes de deux Etats se font face ou sont limitrophes, aucun de ces Etats n'est en droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale

au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats. Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent cependant pas dans le cas où à raison de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter la mer territoriale des deux Etats autrement qu'il n'est prévu dans ces dispositions.

2. La ligne de démarcation entre les mers territoriales de deux Etats dont les côtes se font face ou sont limitrophes est tracée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par les Etats riverains.

Article 13

Si un fleuve se jette dans la mer sans former d'estuaire, la ligne de base est une ligne droite tracée à travers l'embouchure du fleuve entre les points limites de la marée basse sur les rives.

SECTION III. — *Droit de passage inoffensif*

SOUS-SECTION a). — Règles applicables à tous les navires

Article 14

1. Sous réserve des dispositions des présents articles, les navires de tous les Etats, riverains ou non de la mer, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

2. Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.

3. Le passage comprend le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt ou le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse.

4. Le passage est inoffensif tant qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat riverain. Ce passage doit s'effectuer en conformité des présents articles et des autres règles du droit international.

5. Le passage des bateaux de pêche étrangers n'est pas considéré comme inoffensif si ces bateaux ne se conforment pas aux lois et règlements que l'Etat riverain peut édicter et publier en vue de leur interdire la pêche dans la mer territoriale.

6. Les navires sous-marins sont tenus de passer en surface et d'arborer leur pavillon.

Article 15

1. L'Etat riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale.

2. L'Etat riverain est tenu de faire connaître de façon appropriée tous les dangers dont il a connaissance, qui menacent la navigation dans sa mer territoriale.

Article 16

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.

2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, l'Etat riverain a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans lesdites eaux.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, l'Etat riverain peut, sans établir de discrimination entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif de navires étrangers si cette suspension est indispensable pour la protection de sa sécurité. La suspension ne prendra effet qu'après avoir été dûment publiée.

4. Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication une partie de la haute mer avec une autre partie de la haute mer ou avec la mer territoriale d'un Etat étranger, servent à la navigation internationale.

Article 17

Les navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif doivent se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les présents articles et les autres règles du droit international et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation.

SOUS-SECTION b) - Règles applicables aux navires de commerce

Article 18

1. Il ne peut être perçu de taxes sur les navires étrangers à raison de leur simple passage dans la mer territoriale.

2. Des taxes ne peuvent être perçues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services déterminés rendus à ce navire. Ces taxes sont perçues sans discrimination.

Article 19

1. La juridiction pénale de l'Etat riverain ne devrait pas être exercée à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'arrestation d'une personne ou la exécution d'actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors du passage, sauf dans l'un ou l'autre des cas ci-après:

- a) Si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat riverain;
- b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale;
- c) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon; ou
- d) Si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants,

2. Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre toutes mesures autorisées par sa législation en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

3. Dans les cas prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Etat riverain doit, si le capitaine le demande, aviser l'autorité consulaire de l'Etat du pavillon avant de prendre des mesures quelconques, et faciliter le contact entre cette autorité et l'équipage du navire. En cas de nécessité urgente, cette notification peut être faite pendant que les mesures sont en cours d'exécution.

4. En examinant si l'arrestation doit être faite, et de quelle façon, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation.

5. L'Etat riverain ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale, en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale, si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale, sans entrer dans les eaux intérieures.

Article 20

1. L'Etat riverain ne devrait ni arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord.

2. L'Etat riverain ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile que si ces mesures sont prises à raison d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire au cours ou en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.

3. Les dispositions du paragraphe précédent ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale, ou qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

Sous-section c) — Règles applicables aux navires d'Etat autres que les navires de guerre

Article 21

Les règles prévues aux sous-sections A et B s'appliquent également aux navires d'Etat affectés à des fins commerciales.

Article 22

1. Les règles prévues à la sous-section A et à l'article 18 s'appliquent aux navires d'Etat affectés à des fins non commerciales.

2. A l'exception des dispositions auxquelles se réfère le paragraphe précédent, aucune disposition des présents articles ne porte atteinte aux immunités dont jouissent ces navires en vertu desdits articles ou des autres règles du droit international.

SOUS-SECTION *d*) - Règle applicable aux navires de guerre

Article 23

En cas d'inobservation par un navire de guerre des règles de l'Etat riverain sur le passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, l'Etat riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale.

DEUXIÈME PARTIE

ZONE CONTIGUË

Article 24

1. Sur une zone de la haute mer contiguë à sa mer territoriale, l'Etat riverain peut exercer le contrôle nécessaire en vue:

- a) De prévenir les contraventions à ses lois de police douanière, fiscale, sanitaire ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale;
- b) De réprimer les contraventions à ces mêmes lois, commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

2. La zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 12 milles à partir de la ligne de base qui sert de point de départ pour mesurer la largeur de la mer territoriale.

3. Lorsque les côtes de deux Etats sont adjacentes ou se font face, aucun de ces deux Etats n'aura le droit, à défaut d'accord contraire entre eux, d'étendre sa zone contiguë au-delà de la ligne médiane dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun de ces Etats.

TROISIÈME PARTIE

ARTICLES FINALS

Article 25

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 26

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 27

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

Article 28

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'article 26. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29

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 30

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 31

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 26:

a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 26, 27 et 28;

b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 29;

c) Les demandes de révision présentées conformément à l'article 30.

Article 32

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 26.

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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.

Pour l'Afghanistan:

A. R. PAZHWAQ

Oct. 30, 1958

Pour l'Albanie:

Pour l'Argentine:

A. LESCURE

Pour l'Australie:

E. RONALD WALKER

30th October 1958

Pour l'Autriche:

Dr. FRANZ MATSCH

Oct. 27th 1958

Pour le Royaume de Belgique:

Pour la Bolivie:

M. TAMAYO

17th October, 1958

Pour le Brésil:

Pour la Bulgarie:

(Traduction du Secrétariat) Réserve: à l'article 20 - Le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère que les navires d'Etat se trouvant dans des eaux étrangères jouissent de l'immunité et que, pour cette raison, les mesures mentionnées dans cet article ne peuvent leur être appliquées qu'avec le consentement de l'Etat dont le navire arbore le pavillon; à l'article 23 (Sous-section D. Règle applicable aux navires de guerre) - Le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère que l'Etat riverain a le droit d'établir un régime d'autorisation pour le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.

Dr. VOUTOV

31st October 1958

Pour l'Union Birmane:

Pour la République Socialiste Soviétique de Biélorussie:

(Traduction du Secrétariat): Réserves (1) aux articles 20 et 23. Texte des réserves joint en annexe.

K. KISSELEV

30-X-58

(1) Texte des réserves:

Article 20 — Le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie considère que les navires d'Etat jouissent de l'immunité dans les eaux territoriales étrangères et que, pour cette raison, les mesures prévues dans cet article ne peuvent leur être appliquées qu'avec le consentement de l'Etat dont le navire arbore le pavillon.

Article 23 (Sous-section D. Règle applicable aux navires de guerre) — Le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie considère que l'Etat riverain a le droit d'établir un régime d'autorisation pour le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.

Pour le Cambodge:

Pour le Canada:

GEORGE A. DREW

Pour Ceylan:

C. COREA

30-X-58

Pour le Chili:

Pour la Chine:

LIU CHIEH

YU-CHI HSUEH

Pour la Colombie:

Con la aclaración anexa

(Traduction du Secrétariat): La délégation colombienne déclare, aux fins de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, que l'article 98 de la Constitution de son pays subordonne le passage de troupes étrangères sur le territoire national à l'autorisation du Sénat et que, en vertu d'une interprétation par analogie, le passage des navires de guerre étrangers par les eaux territoriales colombiennes est également subordonné à cette autorisation.

JUAN URIBE HOLGUÍN

JOSÉ JOAQUÍN CAICEDO CASTILLA

Pour le Costa-Rica:

RAÚL TREJOS FLORES

Pour Cuba:

F. V. GARCÍA AMADOR

Pour la Tchécoslovaquie:

With the following reservations:

« In view of the fact that the Conference had not adopted a special article concerning the passage of warships through the territorial waters of foreign States, the Government of the Czechoslovak Republic deems it necessary to stress that articles 14 and 23 cannot in any sense be interpreted as establishing a right of innocent passage for warships through the territorial waters.

« The Government of the Czechoslovak Republic holds that under international law in force all government ships without distinction enjoy immunity and therefore does not agree with the application of articles 19 and 20 of the Convention to government ships operated for commercial purposes ».

KAREL KURKA

30 October 1958

Pour le Danemark:

MAX SORENSEN

T. OLDENBURG

Pour la République Dominicaine:

A. ALVAREZ AYBAR

Pour l'Equateur:

Pour le Salvador:

Pour l'Ethiopie:

Pour la Fédération de Malaisie:

Pour la Finlande:

G. A. GRIPENBERG

27 octobre 1958

Pour la France:

Pour la République Fédérale d'Allemagne:

Pour le Ghana:

RICHARD QUARSHIE

K. B. ASANTE

Pour la Grèce:

Pour le Guatemala:

L. AYCINENA SALAZAR

Pour Haïti:

RIGAL

Pour le Saint-Siège:

P. DEMEUR

30-4-1958

Pour le Honduras:

Pour la Hongrie:

Subject to reservations attached to article 14, 23 and 21

« *Articles 14 and 23:* The Government of the Hungarian People's Republic is of the opinion that the coastal State is entitled to make the passage of warships through its territorial waters subject to previous authorization; *article 21:* The Government of the Hungarian People's Republic is of the opinion that the rules contained in Sub-Section B of Section III of Part I of the Convention are generally inapplicable to government ships operated for commercial purposes so far as they encroach on the immunities enjoyed under international law by all government ships, whether commercial or non-commercial, on foreign territorial waters. Consequently, the provisions of Sub-section B restricting the immunities of government ships operated for commercial purposes are applicable only upon consent of the State whose flag the ship flies ».

Dr. SZITA JÁNOS

31-X-1958

Pour l'Islande:

H. G. ANDERSEN

Pour l'Inde:

Pour l'Indonésie:

Pour l'Iran:

Subject to reservations

Translation by the Secretariat: In signing the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, I make the following reservation: *Article 14.* The Iranian Government maintains the objection, on the ground of excess of competence, expressed by its delegation at the twelfth plenary meeting of the Conference on the Law of the Sea on 24 April 1958, to the articles recommended by the Fifth Committee of the Conference and incorporated

in part in article 14 of this Convention. The Iranian Government accordingly reserves all rights regarding the contents of this article in so far as it relates to countries having no sea coast.

Dr. A. MATINE-DAFTARY

May 28, 1958

Pour l'Irak:

Pour l'Irlande:

FRANK AIKEN

2-10-1958

Pour Israël:

SHABTAI ROSENNE

Pour l'Italie:

Pour le Japon:

Pour le Royaume Hachémite de Jordanie:

Pour la République de Corée:

Pour le Laos:

Pour le Liban:

Pour le Libéria:

ROCHEFORTE L. WEEKS

27/5/58

Pour la Libye:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

Pour le Mexique:

Pour Monaco:

Pour le Maroc:

Pour le Népal:

RISHIKESH SHAHA

Pour le Royaume des Pays Bas:

C. SCHURMANN

31 October 1958

Pour la Nouvelle-Zélande:

FOSS SHANAHAN

29 October 1958

Pour le Nicaragua:

Pour le Royaume de Norvège:

Pour le Pakistan:

ALY KHAN

31st October 1958

Pour le Panama:

CARLOS SUCRE C.

2.5.1958

Pour le Paraguay:

Pour le Pérou:

Pour la République des Philippines:

Pour la Pologne:

Pour le Portugal:

Sous réserve de ratification

VASCO VIEIRA GARIN

28 Octobre 1958

Pour la Roumanie:

« Sous les réserves suivantes: 1) à l'article 20: le Gouvernement de la République populaire Roumaine estime que les navires d'Etat jouissent de l'immunité dans les eaux territoriales étrangères et que l'application des mesures prévues dans cet article peut avoir lieu pour ces navires seulement avec l'assentiment de l'Etat sous le pavillon duquel ils naviguent; 2) à l'article 23: le Gouvernement de la République populaire Roumaine estime que l'Etat riverain a le droit d'établir que le passage des navires de guerre étrangers par ses eaux territoriales est subordonné à une approbation préalable ».

M. MAGHERU

31 octobre 1958

Pour Saint-Marin:

Pour l'Arabie Saoudite:

Pour l'Espagne:

Pour le Soudan:

Pour la Suède:

Pour la Suisse:

F. SCHNYDER

22 octobre 1958

Pour la Thaïlande:

LUANG CHAKRAPANI SRISILVISUDDHI

Pour la Tunisie:

« Sous la réserve suivante: Le Gouvernement de la République Tunisienne ne se considère pas comme lié par les dispositions de l'article 16, paragraphe 4, de la présente Convention ».

MONGI SLIM

le 30 octobre 1958

Pour la Turquie:

Pour la République Socialiste Soviétique d'Ukraine:

(Traduction du Secrétariat): Réserves * aux articles 20 et 23. Texte des réserves joint en annexe.

L. PALAMARTCHOUK

30 October 1958

* Texte des réserves:

Article 20 — Le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine considère que les navires d'Etat jouissent de l'immunité dans les eaux territoriales étrangères et que, pour cette raison, les mesures prévues dans cet article ne peuvent leur être appliquées qu'avec le consentement de l'Etat dont le navire arbore le pavillon.

Article 23 (Sous-section D. Règle applicable aux navires de guerre) — Le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine considère que l'Etat riverain a le droit d'établir un régime d'autorisation pour le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.

Pour l'Union Sud-Africaine:

Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques:

(Traduction du Secrétariat): Réserves * aux articles 20 et 23. Texte des réserves joint en annexe.

V. ZORINE

30 October 1958

* Texte des réserves:

Article 20 — Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère que les navires d'Etat jouissent de l'immunité dans les eaux étrangères et que, pour cette raison, les mesures prévues dans cet article ne peuvent leur être appliquées qu'avec le consentement de l'Etat dont le navire arbore le pavillon.

Article 23 (Sous-section D. Règle applicable aux navires de guerre) — Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère que l'Etat riverain a le droit d'établir un régime d'autorisation pour le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.

Pour la République Arabe Unie:

Pour le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord:

PIERSON DIXON

9 Sept. 1958

Pour les Etats-Unis d'Amérique:

ARTHUR H. DEAN

15 Sept. 1958

Pour l'Uruguay:

CARLOS CARBAJAL

H. MARTINEZ MONTERO

Pour le Venezuela:

Traduction du Secrétariat: La République du Venezuela déclare en signant la présente Convention qu'en ce qui concerne l'article 12 il existe des circonstances spéciales qui devront être prises en considération pour les régions suivantes: golfe de Paria et zones adjacentes à ce golfe; région comprise entre les côtes vénézuéliennes et l'île d'Aruba; golfe de Venezuela.

CARLOS SOSA RODRIGUEZ

October 30th 1958

Pour le Viet-Nam:

Pour le Yémen:

Pour la Yougoslavie:

Avec la réserve de ratification

MILAN BARTOS

V. POPOVIC

CONVENTION SUR LA HAUTE MER

Les Etats parties à la présente Convention,

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

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

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

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

Article 2

La haute mer étant ouverte à toutes les 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 la 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 articles 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 que après l'émission d'un signal de stopper, visuel ou auditif, donné à une distance permettant au navire intéressé de le voir ou de l'entendre.

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

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

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

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

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

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

Article 24

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

Article 25

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

2. Tous les Etats sont tenus de coopérer avec les organismes internationaux compétents à l'adoption de mesures tendant à éviter la pollution des mers ou de l'espace aérien surjacent, résultant de toutes activités qui comportent l'emploi de matériaux radio-actifs ou d'autres agents nocifs.

Article 26

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

2. L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien 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 revision présentées conformément à l'article 35.

Article 37

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

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

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

Pour l'Afghanistan:

A. R. PAZHWAQ

Oct. 30, 1958

Pour l'Albanie:

Pour l'Argentine:

A. LESCURE

Pour l'Australie:

E. RONALD WALKER

30th October 1958

Pour l'Autriche:

Dr. FRANZ MATSCH

Oct. 27th 1958

Pour le Royaume de Belgique:

Pour la Bolivie:

M. TAMAYO

17th October, 1958

Pour le Brésil:

Pour la Bulgarie:

(Traduction du Secrétariat): Réserve à l'article 9: Le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère 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 sans limitation d'aucune sorte à tous les navires d'Etat.

Déclaration: Le Gouvernement de la République populaire de Bulgarie considère que la définition de la piraterie donnée dans la Convention ne mentionne pas certains actes qui doivent être considérés comme actes de piraterie selon le droit international actuel et ne répond pas à la nécessité d'assurer la liberté de navigation sur les routes maritimes internationales.

Dr. VOUTOV

31st October, 1958

Pour l'Union Birmane:

Pour la République Socialiste Soviétique de Biélorussie:

(Traduction du Secrétariat): Réserve * à l'article 9 et déclaration **. Texte de la réserve et de la déclaration joint en annexe.

K. KISSELEV

30.X.1958

* Texte de la réserve:

Article 9: Le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie considère 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 sans limitation d'aucune sorte à tous les navires d'Etat.

** Texte de la déclaration:

Le Gouvernement de la République socialiste soviétique de Biélorussie considère que la définition de la piraterie donnée dans la Convention ne mentionne pas certains actes qui doivent être considérés comme actes de piraterie selon le droit international actuel et ne répond pas à la nécessité d'assurer la liberté de navigation sur les routes maritimes internationales.

Pour le Cambodge:

Pour le Canada:

GEORGE A. DREW

Pour Ceylan:

C. COREA

30.X.1958

Pour le Chili:

Pour la Chine:

LIU CHIEH

YU-CHI HSUEH

Pour la Colombie:

JUAN URIBE HOLGUÍN

JOSÉ JOAQUÍN CAICEDO CASTILLA

Pour le Costa-Rica:

RAUL TREJOS FLORES

Pour Cuba:

F. V. GARCIA AMADOR

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 ».

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 ».

KAREL KURKA

30 October, 1958

Pour le Danemark:

MAX SORENSEN

T. OLDENBURG

Pour la République Dominicaine:

A. ALVAREZ AYBAR

*Pour l'Equateur:**Pour le Salvador:**Pour l'Ethiopie:**Pour la Fédération de Malaisie:**Pour la Finlande:*

G. A. GRIPENBERG

27 octobre 1958

Pour la France:

G. GEORGES-PICOT

30 octobre 1958

Pour la République fédérale d'Allemagne:

WERNER DANKWORT

30 October 1958

Pour le Ghana:

RICHARD QUARSHIE
K. B. ASANTE

*Pour la Grèce:**Pour le Guatemala:*

L. AYCINENA SALAZAR

Pour Haïti:

RIGAL

Pour le Saint-Siège:

P. DEMEUR

30.4.1958

*Pour le Honduras:**Pour la Hongrie:*

Subject to reservation * attached to article 9:

Dr. SZITA JÁNOS **

31.X.1958

** Text of the reservation:*

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

*** 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 ».

Pour l'Islande:

H. G. ANDERSEN

*Pour l'Inde:**Pour l'Indonésie:*

AHMAD SOEBARDJO

8th May 1958

Pour l'Iran:

Subject to reservations

Dr. A. MATINE-DAFTARY

May 28, 1958

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

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

Articles 2, 3 and 4. The Iranian Government maintains the objection on the ground of excess of competence, expressed by its delegation at the twelfth plenary meeting of the Conference on the Law of the Sea on 4 April 1958, to the articles recommended by the Fifth Committee of the Conference and incorporated in the afore-mentioned articles of the Convention on the High Seas. The Iranian Government accordingly reserves all rights regarding the contents of these articles in so far as they relate to countries having no sea coast.

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

Pour l'Irak:

Pour l'Irlande:

FRANK AIKEN

2-1)-1958

Pour Israël:

SHABTAI ROSENNE

Pour l'Italie:

Pour le Japon:

Pour le Royaume Hachémite de Jordanie:

Pour la République de Corée:

Pour le Laos:

Pour le Liban:

N. SADAKA

29 mai 1958

Pour le Libéria:

ROCHEFORTE L. WEEKS

27/5/58

Pour la Libye:

Pour le Grand-Duché de Luxembourg:

Pour le Mexique:

Pour Monaco:

Pour le Maroc:

Pour le Népal:

RISHIKESH SHAHA

Pour le Royaume des Pays-Bas:

C. SCHURMANN

31 October 1958

Pour la Nouvelle-Zélande:

FOSS SHANAHAN

29 October 1958

Pour le Nicaragua:

Pour le Royaume de Norvège:

Pour le Pakistan:

ALY KHAN

31st October 1958

Pour le Panama:

CARLOS SUCRE C.

2.5.1958

Pour le Paraguay:

Pour le Pérou:

Pour la République des Philippines:

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 ».

J. WINIEWICZ *

Oct. 31, 58

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

Pour le Portugal:

Sous réserve de ratification

VASCO VIEIRA GARIN

28 octobre 1958

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 ».

M. MAGHERU **

31 octobre 1958

** *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 ».

Pour Saint-Marin:

Pour l'Arabie Saoudite:

Pour l'Espagne:

Pour le Soudan:

Pour la Suède:

Pour la Suisse:

PAUL RUEGGER

24 mai 1958

Pour la Thaïlande:

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

Pour la Tunisie:

MONGI SLIM

30 octobre 1958

Pour la Turquie:

Pour la République Socialiste Soviétique d'Ukraine:

(*Traduction du Secrétariat*): Réserve * à l'article 9 et déclaration **. Texte de la réserve et de la déclaration joint en annexe.

L. PALAMARTCHOUK

30 Octobre 1958

* *Texte de la réserve:*

Article 9: Le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine considère 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 sans limitation d'aucune sorte à tous les navires d'Etat.

** *Texte de la déclaration:*

Le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine considère que la définition de la piraterie donnée dans la Convention ne mentionne pas certains actes qui doivent être considérés comme actes de piraterie selon le droit international actuel et ne répond pas à la nécessité d'assurer la liberté de navigation sur les routes maritimes internationales.

Pour l'Union Sud-Africaine:

Pour l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques:

(Traduction du Secrétariat): Réserve * à l'article 9 et déclaration **. Texte de la réserve et de la déclaration joint en annexe.

V. ZORINE

30 octobre 1958

* *Texte de la réserve:*

Article 9: Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère 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 sans limitation d'aucune sorte à tous les navires d'Etat.

** *Texte de la déclaration:*

Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques considère que la définition de la piraterie donnée dans la Convention ne mentionne pas certains actes qui doivent être considérés comme actes de piraterie selon le droit international actuel et ne répond pas à la nécessité d'assurer la liberté de navigation sur les routes maritimes internationales.

Pour la République Arabe Unie:

Pour le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

PIERSON DIXON

9 Sept. 1958

Pour les Etats-Unis d'Amérique:

ARTHUR H. DEAN

15 Sept. 1958

Pour l'Uruguay:

VICTOR POMES

Pour le Venezuela:

Ad referendum

CARLOS SOSA RODRÍGUEZ

October 30th 1958

Pour le Vietnam:

Pour le Yémen:

Pour la Yougoslavie:

Avec la réserve de ratification

MILAN BARTOS

V. POPOVIC