

820 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

13. 6. 1973

Regierungsvorlage**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:

**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 et 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:

(Übersetzung)

**ÜBEREINKOMMEN ÜBER
DIE HOHE SEE**

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,

vom Wunsche geleitet, die Regeln des Völkerrechts über die Hohe See zu kodifizieren,

in der Erkenntnis, daß durch die nachstehenden Bestimmungen die von der in Genf vom 24. Februar bis 27. April 1958 abgehaltenen Seerechtskonferenz der Vereinten Nationen angenommen wurden, im wesentlichen im Völkerrecht geltende Grundsätze deklaratorisch festgestellt werden,

haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Unter „Hohe See“ sind alle Teile des Meeres zu verstehen, die nicht zum Küstenmeer oder zu den inneren Gewässern eines Staates gehören.

Artikel 2

Da die Hohe See allen Nationen offensteht, kann kein Staat das Recht für sich in Anspruch nehmen, einen Teil davon seiner Souveränität zu unterstellen. Die Freiheit der Hohen See wird gemäß den Bedingungen dieser Artikel und der anderen Regeln des Völkerrechts ausgeübt. Sie umfaßt für Küsten- und Binnenstaaten insbesondere:

- (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 other which are recognized by the general principles of international law, shall be exercised by all States with reasonable regard to the interests of other States in their exercise of the freedom of the high seas.

Article 3

1. In order to enjoy the freedom of the seas on equal terms with coastal States, States having no sea-coast should have free access to the sea. To this end States situated between the sea and a State having no sea-coast shall by common agreement with the latter and in conformity with existing international convention accord:

- (a) To the State having no sea-coast, on a basis of reciprocity, free transit through their territory; and
- (b) To ships flying the flag of that State treatment equal to that accorded to their own ships, or to the ships of any other States, as regards access to seaports and the use of such ports.

2. States situated between the sea and a State having no sea-coast shall settle, by mutual agreement with the latter, and taking into account the rights of the coastal State or State of transit and the special conditions of the State having no sea-coast, all matters relating to freedom of transit and equal treatment in ports, in case such States are not already parties to existing international conventions.

- 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 d'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.

1. die Freiheit der Schifffahrt,
2. die Freiheit der Fischerei,
3. die Freiheit, unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen,
4. die Freiheit, die Hohe See zu überfliegen.

Diese sowie die anderen nach den allgemeinen Grundsätzen des Völkerrechts anerkannten Freiheiten werden von jedem Staat unter angemessener Berücksichtigung des Interesses ausgeübt, das die anderen Staaten an der Freiheit der Hohen See haben.

Artikel 3

1. Die Binnenstaaten sollen freien Zugang zum Meer haben, um die Freiheit des Meeres im gleichen Maße wie die Küstenstaaten zu genießen. Zu diesem Zweck gewähren die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, im Einvernehmen mit diesem und in Übereinstimmung mit den in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen

- a) dem Binnenstaat auf der Grundlage der Gegenseitigkeit den freien Durchgang durch ihr Hoheitsgebiet;
- b) den die Flagge dieses Staates führenden Schiffen hinsichtlich des Zugangs zu den Seehäfen und ihrer Benützung die gleiche Behandlung wie ihren eigenen Schiffen oder den Schiffen irgendeines anderen Staates.

2. Die Staaten, die zwischen dem Meer und einem Binnenstaat liegen, regeln im Einvernehmen mit diesem, unter Berücksichtigung der Rechte des Küsten- oder Durchgangsstaates sowie der besonderen Verhältnisse des Binnenstaates, alle den freien Durchgang und die Gleichbehandlung in den Häfen betreffenden Fragen, sofern diese Staaten nicht bereits Vertragsparteien von in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen sind.

820 der Beilagen

3

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 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 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.

Artikel 4

Alle Staaten, ob Küsten- oder Binnenstaaten, haben das Recht, Schiffe unter ihrer Flagge auf der Hohen See fahren zu lassen.

Artikel 5

1. Jeder Staat legt die Bedingungen fest, unter denen er Schiffen seine Nationalität gewährt, sie registriert und ihnen das Recht einräumt, seine Flagge zu führen. Schiffe besitzen die Nationalität des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Zwischen dem Staat und dem Schiff muß eine echte Verbindung bestehen; insbesondere muß der Staat über die seine Flagge führenden Schiffe seine Hoheitsgewalt und seine Kontrolle in technischen, sozialen und Verwaltungsangelegenheiten tatsächlich ausüben.

2. Jeder Staat stellt den Schiffen, denen er das Recht einräumt, seine Flagge zu führen, entsprechende Dokumente aus.

Artikel 6

1. Schiffe fahren unter der Flagge eines einzigen Staates und unterstehen auf Hoher See seiner ausschließlichen Hoheitsgewalt, mit Ausnahme besonderer Fälle, die ausdrücklich in internationalen Verträgen oder in diesen Artikeln vorgesehen sind. Ein Schiff darf seine Flagge während einer Fahrt oder in einem angelaufenen Hafen nicht wechseln, außer im Falle eines tatsächlichen Eigentumsüberganges oder eines Wechsels in der Registrierung.

2. Ein Schiff, das unter den Flaggen zweier oder mehrerer Staaten fährt, von denen es nach Belieben Gebrauch macht, kann gegenüber dritten Staaten keine dieser Nationalitäten geltend machen; es kann einem Schiff ohne Nationalität gleichgestellt werden.

Article 7

The provisions of the preceding articles do not prejudice the question of ships employed on the official service of an inter-governmental organization flying the flag of the organization.

Article 8

1. Warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

2. For the purposes of these articles, the term "warship" means a ship belonging to the naval forces of a State and bearing the external marks distinguishing warships of its nationality, under the command of an officer duly commissioned by the government and whose name appears in the Navy List, and manned by a crew who are under regular naval discipline.

Article 9

Ships owned or operated by a State and used only on government non-commercial service shall, on the high seas, have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State.

Article 10

1. Every State shall take such measures for ships under its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard inter alia to:

- (a) The use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions;
- (b) The manning of ships and labour conditions for crews taking into account the applicable international labour instruments;

Article 7

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

Article 8

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

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

Article 9

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

Article 10

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

- a) L'emploi des signaux, l'entretien des communications et la prévention des abordages;
- b) La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail;

Artikel 7

Durch die Bestimmungen der vorstehenden Artikel wird die Frage der Schiffe, die im offiziellen Dienst einer zwischenstaatlichen Organisation stehen und deren Flagge führen, nicht berührt.

Artikel 8

1. Kriegsschiffe genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

2. Im Sinne dieser Artikel bezeichnet der Ausdruck „Kriegsschiff“ ein zu den Seestreitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen der Kriegsschiffe seiner Nationalität trägt. Der kommandierende Offizier muß im Staatsdienst stehen, sein Name muß in der Rangliste der Kriegsmarine enthalten sein, und die Besatzung muß den Regeln militärischer Disziplin unterworfen sein.

Artikel 9

Einem Staat gehörende oder von ihm verwendete Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen, genießen auf Hoher See vollständige Immunität von der Hoheitsgewalt jedes anderen Staates als des Flaggenstaates.

Artikel 10

1. Jeder Staat hat für die seine Flagge führenden Schiffe die für die Gewährleistung der Sicherheit auf See erforderlichen Maßnahmen zu treffen, insbesondere in bezug auf

- a) die Verwendung von Signalen, die Aufrechterhaltung von Nachrichtenverbindungen und die Verhütung von Zusammenstößen;
- b) die Bemannung der Schiffe und die Arbeitsbedingungen der Besatzungen, unter Berücksichtigung der einschlägigen internationalen Übereinkünfte über Arbeitsfragen;

820 der Beilagen

5

(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 persons is a national.

2. In disciplinary matters, the State which has issued a master's certificate or a certificate of competence or licence shall alone be competent, after due legal process, to pronounce the withdrawal of such certificates, even if the holder is not a national of the State which issued them.

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

Article 12

1. Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far 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;

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;

c) den Bau, die Ausrüstung und die Seetüchtigkeit der Schiffe.

2. Bei Anordnung dieser Maßnahmen hat sich jeder Staat nach den allgemein anerkannten internationalen Normen zu richten und alle erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Beachtung sicherzustellen.

Artikel 11

1. Bei Schiffszusammenstößen und anderen mit der Führung eines Schiffes zusammenhängenden Ereignissen auf Hoher See, welche die strafrechtliche oder disziplinäre Verantwortlichkeit des Kapitäns oder einer sonstigen im Dienst des Schiffes stehenden Person nach sich ziehen könnten, darf eine strafrechtliche oder disziplinäre Verfolgung dieser Personen nur bei den Justiz- oder Verwaltungsbehörden des Flaggenstaates oder des Staates eingeleitet werden, dessen Staatsangehörigkeit die Person besitzt.

2. In disziplinären Angelegenheiten ist nur der Staat, der ein Kapitänspatent oder ein Befähigungs- oder Erlaubniszeugnis ausgestellt hat, zuständig, nach ordnungsgemäßem gesetzlichen Verfahren die Entziehung dieser Urkunden anzuordnen, auch wenn der Inhaber nicht die Staatsangehörigkeit des ausstellenden Staates besitzt.

3. Eine Beschlagnahme oder eine Zurückhaltung des Schiffes darf, selbst zu Untersuchungszwecken, nur von den Behörden des Flaggenstaates angeordnet werden.

Artikel 12

1. Jeder Staat hat den Kapitän eines unter seiner Flagge fahrenden Schiffes zu verpflichten, soweit dieser ohne ernsthafte Gefährdung des Schiffes, der Besatzung oder der Passagiere dazu imstande ist:

a) jeder Person, die auf See in Lebensgefahr angetroffen wird, Hilfe zu leisten;

(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 pri-

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

b) Personen in Seenot so schnell wie möglich zu Hilfe zu eilen, wenn er von ihrem Hilfebedürfnis Kenntnis erhält, soweit diese Handlung von ihm vernünftigerweise erwartet werden kann;

c) nach einem Zusammenstoß dem anderen Schiff, dessen Besatzung und dessen Passagieren Hilfe zu leisten und diesem Schiff nach Möglichkeit den Namen seines eigenen Schiffes, des Registerhafens und des nächsten Hafens, den es anlaufen wird, mitzuteilen.

2. Alle Küstenstaaten fördern die Errichtung und die Unterhaltung eines angemessenen und wirksamen Such- und Rettungsdienstes, um die Sicherheit auf und über der See zu gewährleisten, und schließen zu diesem Zweck erforderlichenfalls regionale Abkommen über die gegenseitige Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten ab.

Artikel 13

Jeder Staat hat wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um die Beförderung von Sklaven auf Schiffen, die seine Flagge zu führen berechtigt sind, zu verhindern und zu bestrafen und die unrechtmäßige Verwendung seiner Flagge zu diesem Zweck zu verhindern. Jeder Sklave, der auf ein Schiff, gleich welcher Flagge, flüchtet, ist ipso facto frei.

Artikel 14

Alle Staaten haben soweit irgendwie möglich zusammenzuarbeiten, um die Seeräuberei auf Hoher See oder an jedem anderen Ort zu bekämpfen, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht.

Artikel 15

Als Seeräuberei gelten folgende Handlungen:

1. Jede rechtswidrige Gewalttat, Freiheitsberaubung oder Plünderung, die von der Be-

820 der Beilagen

7

vate ends by the crew or the passengers of a private ship or private aircraft, and directed:

(a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

(b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

(2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;

(3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in sub-paragraph 1 or sub-paragraph 2 of this article.

Article 16

The acts of piracy, as defined in article 15, committed by a warship, government ship or government aircraft whose crew has mutinied and taken control of the ship or aircraft are assimilated to acts committed by a private ship.

Article 17

A ship or aircraft is considered a pirate ship or aircraft if it is intended by the persons in dominant control to be used for the purpose of committing one of the acts referred to in article 15. The same applies if the ship or aircraft has been used to commit any such act, so long as it remains under the control of the persons guilty of that act.

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

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

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

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

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

Article 16

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

Article 17

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

satzung oder den Passagieren eines privaten Schiffes oder Luftfahrzeuges zu persönlichen Zwecken begangen wird und die gerichtet ist:

a) auf Hoher See gegen ein anderes Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte an Bord dieses Schiffes oder Luftfahrzeuges;

b) an einem Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, gegen ein Schiff oder Luftfahrzeug oder gegen Personen und Vermögenswerte;

2. jede freiwillige Beteiligung an der Verwendung eines Schiffes oder Luftfahrzeuges, sofern dies in Kenntnis von Umständen erfolgt, die ihm die Eigenschaft eines Seeräuberschiffes oder -luftfahrzeuges verleihen;

3. jede Anstiftung zu den in den Ziffern 1 und 2 bezeichneten Handlungen oder jede beabsichtigte Erleichterung solcher Handlungen.

Artikel 16

Begeht ein Kriegsschiff, Staatschiff oder staatliches Luftfahrzeug, dessen meuternde Besatzung die Herrschaft an sich gerissen hat, seeräuberische Handlungen, wie sie in Artikel 15 definiert sind, so werden diese den von einem privaten Schiff begangenen Handlungen gleichgestellt.

Artikel 17

Als Seeräuberschiffe oder -luftfahrzeuge gelten Schiffe oder Luftfahrzeuge, die von den Personen, unter deren tatsächlicher Kontrolle sie stehen, dazu bestimmt sind, zu einer der in Artikel 15 bezeichneten Handlungen verwendet zu werden. Das gleiche gilt für Schiffe oder Luftfahrzeuge, die zu derartigen Handlungen benutzt wurden, solange sie unter der Kontrolle der Personen verbleiben, die sich dieser Handlungen schuldig gemacht haben.

Article 18

A ship or aircraft may retain its nationality although it has become a pirate ship or aircraft. The retention or loss of nationality is determined by the law of the State from which such nationality was derived.

Article 19

On the high seas, or in any other place outside the jurisdiction of any State, every State may seize a pirate ship or aircraft, or a ship taken by piracy and under the control of pirates, and arrest the persons and seize the property on board. The courts of the State which carried out the seizure may decide upon the penalties to be imposed, and may also determine the action to be taken with regard to the ships, aircraft or property, subject to the rights of third parties acting in good faith.

Article 20

Where the seizure of a ship or aircraft on suspicion of piracy has been effected without adequate grounds, the State making the seizure shall be liable to the State the nationality of which is possessed by the ship or aircraft, for any loss or damage caused by the seizure.

Article 21

A seizure on account of piracy may only be carried out by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service authorized to that effect.

Article 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.

Artikel 18

Ein Schiff oder Luftfahrzeug kann seine Nationalität beibehalten, obwohl es zum Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug geworden ist. Die Beibehaltung oder der Verlust der Nationalität bestimmt sich nach dem Recht des Staates, der diese Nationalität zuerkannt hat.

Artikel 19

Jeder Staat kann auf Hoher See oder an einem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, ein Seeräuberschiff oder -luftfahrzeug oder ein durch seeräuberische Handlungen erbeutetes und unter der Kontrolle von Seeräubern stehendes Schiff aufbringen, die Personen an Bord des Schiffes oder Luftfahrzeuges festnehmen und die dort befindlichen Vermögenswerte beschlagnahmen. Die Gerichte des Staates, der die Beschlagnahme durchgeführt hat, können, vorbehaltlich der Rechte gutgläubiger Dritter, über die zu verhängenden Strafen sowie über die Maßnahmen entscheiden, die bezüglich des Schiffes, des Luftfahrzeuges oder der Vermögenswerte zu treffen sind.

Artikel 20

Erfolgte die Aufbringung eines der Seeräuberei verdächtigten Schiffes oder Luftfahrzeuges ohne hinreichenden Grund, so haftet der aufbringende Staat dem Staate, dessen Nationalität das Schiff oder Luftfahrzeug besitzt, für jeden durch die Aufbringung verursachten Verlust oder Schaden.

Artikel 21

Eine Aufbringung wegen Seeräuberei darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder von anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen vorgenommen werden, die hiezu befugt sind.

820 der Beilagen

9

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) und (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

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

Artikel 22

1. Abgesehen von Fällen, in denen ein Einschreiten auf einer vertraglich eingeräumten Befugnis beruht, darf ein Kriegsschiff, das einem fremden Handelsschiff auf Hoher See begegnet, dieses nur anhalten, wenn ein ernstlicher Grund zur Annahme besteht:

- a) daß das Schiff Seeräuberei betreibt;
- b) daß das Schiff Sklavenhandel betreibt;
- c) daß das Schiff, das eine fremde Flagge führt oder sich weigert, seine Flagge zu setzen, in Wirklichkeit dieselbe Nationalität wie das Kriegsschiff besitzt.

2. In den unter lit. a, b und c vorgesehenen Fällen kann das Kriegsschiff die Berechtigung zur Flaggenführung überprüfen. Zu diesem Zweck kann es ein Boot unter dem Kommando eines Offiziers zu dem verdächtigen Schiff entsenden. Bleibt der Verdacht nach Prüfung der Schiffspapiere bestehen, so kann das Kriegsschiff eine weitere Untersuchung an Bord des Schiffes vornehmen, die so rücksichtsvoll wie möglich durchzuführen ist.

3. Erweist sich der Verdacht als unbegründet und hat das angehaltene Schiff keine den Verdacht rechtfertigende Handlung begangen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Artikel 23

1. Die Nacheile nach einem fremden Schiff kann vorgenommen werden, wenn die zuständigen Behörden des Küstenstaates guten Grund zur Annahme haben, daß das Schiff die Gesetze und Vorschriften dieses Staates verletzt hat. Die Nacheile muß beginnen, solange sich das fremde Schiff oder eines seiner Boote innerhalb der inneren Gewässer, des Küstenmeeres oder der Anschließzone des nacheilenden Staates befindet und darf außerhalb des Küstenmeeres oder der

zone if the pursuit has not been interrupted. It is not necessary that, at the time when the foreign ship within the territorial sea or the contiguous zone receives the order to stop, the ship giving the order should likewise be within the territorial sea or the contiguous zone. If the foreign ship is within a contiguous zone, as defined in article 24 of the Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone, the pursuit may only be undertaken if there has been a violation of the rights for the protection of which the zone was established.

2. The right of hot pursuit ceases as soon as the ship pursued enters the territorial sea of its own country or of a third State.

3. Hot pursuit is not deemed to have begun unless the pursuing ship has satisfied itself by such practicable means as may be available that the ship pursued or one of its boats or other craft working as a team and using the ship pursued as a mother ship are within the limits of the territorial sea, or as the case may be within the contiguous zone. The pursuit may only be commenced after a visual or auditory signal to stop has been given at a distance which enables it to be seen or heard by the foreign ship.

4. The right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft on government service specially authorized to that effect.

5. Where hot pursuit is effected by an aircraft:

(a) The provisions of paragraph 1 to 3 of this article shall apply mutatis mutandis;

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

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

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

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

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

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

Anschlußzone nur dann fortgesetzt werden, wenn sie nicht unterbrochen wurde. Fordert ein Schiff ein innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlußzone fahrendes fremdes Schiff zum Anhalten auf, so braucht es sich im Zeitpunkt, in dem das fremde Schiff diese Aufforderung erhält, nicht selbst innerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlußzone zu befinden. Befindet sich das fremde Schiff innerhalb einer Anschlußzone, wie sie in Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlußzone definiert ist, so darf die Nacheile nur wegen einer Verletzung der Rechte vorgenommen werden, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde.

2. Das Recht der Nacheile endet, sobald das verfolgte Schiff das Küstenmeer seines eigenen oder eines dritten Staates erreicht hat.

3. Die Nacheile gilt erst dann als begonnen, wenn sich das nacheilende Schiff durch die ihm zur Verfügung stehenden geeigneten Mittel davon überzeugt hat, daß das verfolgte Schiff oder eines seiner Boote oder andere im Verband arbeitende Fahrzeuge, die das verfolgte Schiff als Mutterschiff benützen, sich innerhalb des Küstenmeeres oder gegebenenfalls der Anschlußzone befinden. Die Nacheile darf erst begonnen werden, nachdem ein Sicht- oder Schallsignal zum Anhalten aus einer Entfernung gegeben wurde, in der es vom betreffenden Schiff gesehen oder gehört werden kann.

4. Das Recht der Nacheile darf nur von Kriegsschiffen oder Militärluftfahrzeugen oder anderen im Staatsdienst stehenden Schiffen oder Luftfahrzeugen ausgeübt werden, die hiezu besonders befugt sind.

5. Im Fall einer Nacheile durch ein Luftfahrzeug

a) finden die Absätze 1 bis 3 sinngemäß Anwendung;

820 der Beilagen

11

(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.

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 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.

b) muß das Luftfahrzeug, welches das Schiff zum Anhalten auffordert, dieses so lange selbst verfolgen, bis ein von ihm herbeigerufenes Schiff oder Luftfahrzeug des Küstenstaates an Ort und Stelle eintrifft, um die Nacheile fortzusetzen, es sei denn, daß das Luftfahrzeug selbst das Schiff anhalten kann. Um das Anhalten eines Schiffes auf Hoher See zu rechtfertigen, genügt es nicht, daß dieses von einem Luftfahrzeug bei einer Gesetzesverletzung gesichtet oder einer solchen verdächtigt wurde, wenn es nicht vom Luftfahrzeug selbst oder anderen Luftfahrzeugen oder Schiffen, welche die Nacheile ohne Unterbrechung fortsetzen, sowohl zum Anhalten aufgefordert als auch verfolgt wurde.

6. Die Freigabe eines Schiffes, das im Hoheitsbereich eines Staates angehalten und zwecks Untersuchung durch die zuständigen Behörden in einen Hafen dieses Staates geleitet wurde, kann nicht allein aus dem Grunde gefordert werden, daß das Schiff, weil die Umstände dies erforderlich machten, auf seiner Fahrt über einen Teil der Hohen See geleitet wurde.

7. Wurde ein Schiff auf Hoher See unter Umständen angehalten oder beschlagnahmt, welche die Ausübung des Rechts der Nacheile nicht rechtfertigen, so ist ihm jeder Verlust oder Schaden zu ersetzen.

Artikel 24

Jeder Staat hat, unter Berücksichtigung bestehender vertraglicher Bestimmungen Vorschriften zu erlassen, um die Verschmutzung der Meere infolge des Ablassens von Öl aus Schiffen oder Rohrleitungen oder infolge der Ausbeutung und Erforschung des Meeresgrundes und Meeresuntergrundes zu verhüten.

Article 25

1. Every State shall take measures to prevent pollution of the seas from the dumping of radioactive waste, taking into account any standards and regulations which may be formulated by the competent international organizations.

2. All States shall co-operate with the competent international organizations in taking measures for the prevention of pollution of the seas or air space above, resulting from any activities with radio-active materials or other harmful agents.

Article 26

1. All States shall be entitled to lay submarine cables and pipelines on the bed of the high seas.

2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf and the exploitation of its natural resources, the coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.

3. When laying such cables or pipelines the State in question shall pay due regard to cables or pipelines already in position on the seabed. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

Article 27

Every State shall take the necessary legislative measures to provide that the breaking or injury by a ship flying its flag or by a person subject to its jurisdiction of a submarine cable beneath the high seas done wilfully or through culpable negligence, in such a manner as

Article 25

1. Tout Etat est tenu de prendre des mesures pour éviter la pollution des mers due à l'imersion 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 Etat 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 aerien 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

Artikel 25

1. Jeder Staat hat Maßnahmen zu treffen, um die Verseuchung des Meeres durch die Versenkung radioaktiver Abfälle zu verhüten, wobei alle von den zuständigen internationalen Organisationen ausgearbeiteten Normen und Vorschriften zu berücksichtigen sind.

2. Alle Staaten haben mit den zuständigen internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten, um Maßnahmen zur Verhütung der Verseuchung des Meeres und des darüber befindlichen Luftraumes zu treffen, die aus jeder Verwendung radioaktiven Materials oder anderer schädigender Wirkstoffe herrühren.

Artikel 26

1. Jeder Staat hat das Recht, auf dem Grund der Hohen See unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen.

2. Der Küstenstaat darf das Legen oder die Unterhaltung dieser Kabel oder Rohrleitungen nicht behindern, vorbehaltlich seines Rechts, angemessene Maßnahmen zur Erforschung des Festlandsockels und zur Ausbeutung seiner natürlichen Schätze zu ergreifen.

3. Beim Legen dieser Kabel oder Rohrleitungen hat der betreffende Staat auf die bereits auf dem Meeresgrund liegenden Kabel und Rohrleitungen gebührend Rücksicht zu nehmen. Er darf insbesondere die Reparaturmöglichkeiten an bereits gelegten Kabeln oder Rohrleitungen nicht beeinträchtigen.

Artikel 27

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit jede vorsätzliche oder fahrlässige Unterbrechung oder Beschädigung eines unterseeischen Kabels auf Hoher See durch ein seine Flagge führendes Schiff oder durch eine seiner Hoheits-

820 der Beilagen

13

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.

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 pipeline 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.

gewalt unterstehende Person, soweit dadurch die Telegraphen- oder Fernsprechverbindungen unterbrochen oder gestört werden könnten, sowie jede unter denselben Umständen erfolgte Unterbrechung oder Beschädigung unterseeischer Hochspannungsleitungen oder Rohrleitungen, eine strafbare Handlung darstellt. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn die Unterbrechung oder Beschädigung von Personen verursacht wurde, die lediglich das rechtmäßige Ziel verfolgten, ihr Leben oder die Sicherheit des Schiffes zu schützen, nachdem sie alle erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen hatten, um eine derartige Unterbrechung oder Beschädigung zu vermeiden.

Artikel 28

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit die seiner Hoheitsgewalt unterstehenden Personen, die Eigentümer eines in Hoher See gelegenen Kabels oder einer Rohrleitung sind und beim Legen oder bei der Reparatur eines solchen Kabels oder einer solchen Rohrleitung die Unterbrechung oder Beschädigung eines anderen Kabels oder einer anderen Rohrleitung verursachen, die dadurch entstandenen Reparaturkosten tragen.

Artikel 29

Jeder Staat hat die erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen zu treffen, damit die Schiffseigentümer, die beweisen können, daß sie einen Anker, ein Netz oder ein anderes Fischfanggerät geopfert haben, um die Beschädigung eines unterseeischen Kabels oder einer unterseeischen Rohrleitung zu vermeiden, vom Eigentümer des Kabels oder der Rohrleitung entschädigt werden, sofern sie zuvor alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen getroffen haben.

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.

Articles 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.

Artikel 30

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens berühren Übereinkommen oder andere internationale Vereinbarungen nicht, die sich zwischen deren Vertragsparteien in Kraft befinden.

Artikel 31

Dieses Übereinkommen wird bis zum 31. Oktober 1958 für alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder eine ihrer Spezialorganisationen sowie jeden anderen Staat zur Unterzeichnung aufgelegt, der von der Generalversammlung eingeladen wird, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

Artikel 32

Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 33

Dieses Übereinkommen steht jedem Staat, der einer der in Artikel 31 bezeichneten Kategorien angehört, zum Beitritt offen. Die Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 34

1. Dieses Übereinkommen tritt am dreißigsten Tage nach dem Tag der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft.

2. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach der Hinterlegung der zweiundzwanzigsten Ratifikations- oder Beitrittsurkunde ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt das Übereinkommen am dreißigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

820 der Beilagen

15

Article 35

1. After the expiration of a period of five years from the date on which this Convention shall enter into force, a request for the revision of this Convention may be made at any time by any Contracting Party by means of a notification in writing addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The General Assembly of the United Nations shall decide upon the steps, if any, to be taken in respect of such request.

Article 36

The Secretary-General of the United Nations shall inform all States Members of the United Nations and the other States referred to in article 31:

- (a) Of signatures to this Convention and of the deposit 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.

Article 35

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

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

Article 36

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

- a) Les signatures apposées à la présente Convention et le dépôt des instruments de ratification ou d'adhésion, conformément aux articles 31, 32 et 33;
- b) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, conformément à l'article 34;
- c) Les demandes de révision présentées conformément à l'article 35.

Article 37

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

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

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

Artikel 35

1. Nach Ablauf von fünf Jahren, vom Tage des Inkrafttretens dieses Übereinkommens an gerechnet, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär gerichtete schriftliche Notifikation jederzeit einen Antrag auf Revision dieses Übereinkommens stellen.

2. Die Generalversammlung der Vereinten Nationen entscheidet über die in bezug auf diesen Antrag gegebenenfalls zu treffenden Maßnahmen.

Artikel 36

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen notifiziert allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und den anderen in Artikel 31 angeführten Staaten

- a) die Unterzeichnung dieses Übereinkommens und die Hinterlegung von Ratifikations- oder Beitrittsurkunden gemäß Artikel 31, 32 und 33;
- b) den Tag, an dem dieses Übereinkommen gemäß Artikel 34 in Kraft tritt;
- c) die gemäß Artikel 35 gestellten Revisionsanträge.

Artikel 37

Das Original dieses Übereinkommens, dessen chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der jedem der in Artikel 31 bezeichneten Staaten eine beglaubigte Abschrift übermittelt.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren Regierungen hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen mit ihrer Unterschrift versehen.

GESCHEHEN zu Genf, am neunundzwanzigsten April neunzehnhundertachtundfünfzig.

Erläuterungen

I. Allgemeines

Die Versuche, das in Friedenszeiten geltende Seerecht umfassend zu kodifizieren, reichen bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg zurück. Nachdem die vom Völkerbund einberufene Seerechtskonferenz in Den Haag 1930 ohne Ergebnis geblieben war, unternahmen es nach dem Zweiten Weltkrieg die Vereinten Nationen von neuem, eine solche Kodifikation zu erstellen. Die Völkerrechtskommission legte schließlich 1956 den Entwurf einer Rechtsordnung der Hohen See und des Küstenmeeres vor, der der von den Vereinten Nationen einberufenen Seerechtskonferenz in Genf 1958 als Diskussionsgrundlage diente.

Die Konferenz, auf der 86 Staaten — darunter auch Österreich — vertreten waren, fand in Genf vom 24. Februar bis 27. April 1958 statt und nahm am 28. April eine Schlußakte an, die neben den Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschließzone, den Fischfang und den Schutz der biologischen Schätze der Hohen See, den Kontinentalsockel sowie dem Fakultativprotokoll über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten auch das vorliegende Übereinkommen über die Hohe See enthielt. Am 29. April 1958 wurde dieses Übereinkommen in Genf zur Unterzeichnung aufgelegt und in der Folge von 49 Staaten, darunter Österreich, unterzeichnet. Gemäß seinem Artikel 32 bedarf es der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden sind beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu hinterlegen.

Nach seiner Annahme durch 22 Staaten ist das Übereinkommen am 30. September 1962 gemäß Artikel 34 in Kraft getreten. Laut den bisher vorliegenden Mitteilungen des Depositars gehörten ihm mit Stand vom 1. März 1973 51 Staaten an. Es sind dies:

Afghanistan, Albanien, Australien, Belgien, Bulgarien, Costa Rica, Dänemark, Dominikanische Republik, Fidschi, Finnland, Guatemala, Haiti, Indonesien, Israel, Italien, Jamaika, Japan, Jugoslawien, Kenia, Madagaskar, Malawi, Malaysia, Mauritius, Mexiko, Nepal, Niederlande, Nigeria, Obervolta, Polen, Portugal, Republik Khmer, Rumänien, Schweiz, Senegal, Sierra Leone, Spanien, Südafrika, Swasiland,

Thailand, Tonga, Trinidad und Tobago, Tschechoslowakei, UdSSR, Uganda, Ukraine, Ungarn, USA, Venezuela, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland, Weißrußland, Zentralafrikanische Republik.

Von einer Einleitung des Ratifikationsverfahrens in Österreich war zunächst Abstand genommen worden, da nach Ansicht der zuständigen Stellen mangels einer österreichischen Hochseeflotte kein praktisches Bedürfnis hierfür gegeben war. Nunmehr hat sich die diesbezügliche Lage im Vergleich zu früheren Jahren geändert, und zurzeit gibt es bereits mehr als 60 Hochseeschiffe mit insgesamt über 100.000 Bruttoregistertonnen, die die Seeflagge der Republik Österreich führen. Es besteht sohin das Bedürfnis, die das Seerecht regelnden internationalen Vertragsinstrumente auch für den österreichischen Rechtsbereich wirksam werden zu lassen, wobei das vorliegende Übereinkommen das wichtigste der von der erwähnten Genfer Konferenz ausgearbeiteten Instrumente darstellt.

In seinen 37 Artikeln regelt das Übereinkommen insbesondere die Freiheiten auf der Hohen See, die Rechte der Binnenstaaten, die Rechtsstellung der Schiffe, stellt Regelungen hinsichtlich Zusammenstoßen auf Hoher See, der Sklaverei und Seeräuberei auf und behandelt auch das Recht der Nacheile, Probleme der Verschmutzung und die Legung von unterseeischen Kabeln und Rohrleitungen. In seinen großen Zügen kodifiziert es bereits bestehendes Völkergewohnheitsrecht. In bestimmten Fällen verpflichtet dieses Übereinkommen die Staaten, entsprechende gesetzliche Regelungen zu treffen, so z. B. im Artikel 5 (Flaggenrecht) und in den Artikeln 27, 28 und 29 (Beschädigung von unterseeischen Kabeln und Rohrleitungen).

Das Übereinkommen hat zum Teil gesetzändernden und zum Teil gesetzergänzenden Charakter und bedarf daher der Genehmigung des Nationalrates gemäß Artikel 50 Absatz 1 Bundesverfassungsgesetz. Einige Bestimmungen des Übereinkommens verpflichten die Vertragsstaaten zu einem legislatorischen Tätigwerden; gesetzliche Regelungen existieren zwar im wesentlichen

bereits auf diesen Gebieten, doch würde ihnen durch das Inkrafttreten der betreffenden, nicht unmittelbar anwendbaren Bestimmungen derogiert. Es wäre daher von der Möglichkeit des Ausschlusses der generellen Transformation gemäß Artikel 50 Absatz 2 Bundes-Verfassungsgesetz Gebrauch zu machen:

Wie alle anderen im Rahmen der Vereinten Nationen abgeschlossenen multilateralen Verträge liegt es in chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache auf, wobei jeder dieser fünf Texte gleichermaßen authentisch ist. Im Sinne der bestehenden Übung wurden nur der englische und der französische Text gemeinsam mit einer Übersetzung ins Deutsche zur Genehmigung gemäß Artikel 50 Bundes-Verfassungsgesetz vorgelegt.

II. Besonderes

Zur Präambel:

Darin wird bekräftigt, daß die im Übereinkommen enthaltenen Regeln im wesentlichen das bereits bestehende Völkergewohnheitsrecht deklaratorisch feststellen.

Zu Artikel 1:

Der geographische Bereich der „Hohen See“, den dieser Artikel angibt, wird somit von der Breite des Küstenmeeres bestimmt, das den inneren Gewässern eines Staates vorgelagert ist. Bis heute konnte sich die Staatengemeinschaft noch auf keine allgemeingültige Breite des Küstenmeeres einigen; einen indirekten Hinweis auf die Zulässigkeit der Ausdehnung des Küstenmeeres liefert Artikel 24 Absatz 2 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschließzone vom 29. April 1958, wonach sich das Küstenmeer zusammen mit der Anschließzone nicht mehr als zwölf Seemeilen von der Basislinie aus erstrecken dürfte.

Einige Staaten (vor allem im südamerikanischen Raum) dehnten zwar ihr Küstenmeer auf 200 Seemeilen aus, vornehmlich um sich ergiebige Fischfanggebiete vorbehalten zu können, doch hält die Mehrheit der Staaten noch immer an einer Maximalbreite von zwölf Seemeilen hinsichtlich der Ausdehnung des Küstenmeeres fest.

Jedenfalls schließt die in diesem Artikel gegebene Definition der Hohen See die Anschließzone (siehe Erläuterungen zu Artikel 23 Absatz 1) in deren Bereich ein; gleichfalls fällt in diesen Bereich das sich über den Kontinentalsockel (siehe Erläuterungen zu Artikel 26 bis 29) erstreckende Meer.

Zu Artikel 2:

Der Grundsatz der hier festgehaltenen Meeresfreiheit, die die Hohe See zur *res communis omnium* erklärt, hat sich erst wieder im Laufe

des 18. Jahrhunderts durchgesetzt. Kein Staat ist demnach berechtigt, Teile der Hohen See als seine Hoheitsgewässer zu beanspruchen, jedem Staat steht das Recht zur Nutzung der Hohen See zu — ein Recht, dessen Ausübung nur durch dasselbe Recht der anderen Staaten beschränkt ist. Allerdings bedingen die durch die fortschreitende Technik gesteigerten Tätigkeiten der Staaten auf der Hohen See bereits eine Regulierung dieser Freiheit, vor allem hinsichtlich der Fischerei, so z. B. durch das Übereinkommen über die Fischerei im Nordostatlantik.

Die in diesem Artikel erwähnten vier Freiheiten sind nicht erschöpfend, sondern bloß demonstrativ aufgezählt.

Zu Artikel 3:

Das Recht der Binnenstaaten auf Zugang zum Meer stellt eine notwendige Ausführung zum Grundsatz der Meeresfreiheit dar. Diese Bestimmung — besonders für Österreich auf Grund seiner geographischen Lage relevant — bildet aber nur eine Rahmenbestimmung in der Art eines *pactum de contrahendo*, da sie auf bilaterale Abkommen verweist, die zwischen dem als Transitland fungierenden Küstenstaat und dem Binnenstaat auf der Grundlage der Reziprozität betreffend den Transit und die Gleichbehandlung in den Häfen abgeschlossen wurden oder abzuschließen sind. Österreich hat mit einer Reihe von Staaten bilaterale Abkommen, die sich auch auf den Transitverkehr hinsichtlich der Güter- und Personenbeförderung beziehen, geschlossen, so z. B. mit Belgien (BGBl. Nr. 70/1970), der ČSSR (BGBl. Nr. 24/1968), Jugoslawien (BGBl. Nr. 223/1961 in der Fassung der Protokolle BGBl. Nr. 132/1963 und Nr. 205/1967), den Niederlanden (BGBl. Nr. 68/1970), Rumänien (BGBl. Nr. 252/1964) und der Schweiz (BGBl. Nr. 123/1959). Österreich gehört ferner dem am 21. April 1921 in Barcelona abgeschlossenen Übereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs an (BGBl. Nr. 429/1924).

Zu Artikel 4:

Entsprechend der allen Staaten zukommenden Meeresfreiheit ist ihnen auch, selbst wenn sie keinen eigenen Meereszugang besitzen, das Recht eingeräumt, Schiffe unter ihrer Seeflagge fahren zu lassen; die Seeflagge eines Schiffes dokumentiert dessen Nationalität (siehe Artikel 5), dem entspricht auch die Pflicht eines Schiffes, unter einer bestimmten Seeflagge zu fahren.

Das Recht der Binnenstaaten zur Führung der Seeflagge wurde lange Zeit bestritten. Erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde dieses Recht allmählich und schließlich in der Erklärung von Barcelona 1921 unter der Voraussetzung allgemein anerkannt, daß die Schiffe an einem bestimmten Ort im Staatsgebiet der Binnenstaaten

registriert sind, der dann als Registerhafen gilt (BGBl. Nr. 430/1924). Auf Grund des Bundesgesetzes vom 17. Juli 1957 über das Recht zur Führung der Flagge der Republik Österreich zur See (Seeflagengesetz), BGBl. Nr. 187, gilt für österreichische Schiffe Wien als Registerhafen.

Die österreichische Seeflagge besteht laut § 11 Seeflagengesetz 1957 aus drei gleich breiten, waagrechten Streifen, von denen der mittlere weiß, der obere und untere rot ist.

Zu Artikel 5:

Jeder Staat ist berechtigt, selbst die Bedingungen festzulegen, unter denen er ein Schiff in einem seiner Häfen registriert und ihm seine Seeflagge verleiht; doch müssen zwischen diesem Schiff und dem Staat bestimmte effektive Beziehungen (ein „genuine link“) bestehen, wodurch die Führung von „Konvenienzflaggen“ unterbunden werden soll. Der Flaggenstaat muß in Fragen der Verwaltung, Technik und in sozialen Angelegenheiten die effektive Kontrolle über das Schiff ausüben; er stellt auch die notwendigen Dokumente (Schiffspapiere) aus. Kraft der Registrierung und Verleihung der Seeflagge übt auf der Hohen See der Flaggenstaat die Hoheitsgewalt über das betreffende Schiff aus und ist für seinen Schutz zuständig.

Da somit das Schiff der Jurisdiktion seines Flaggenstaates untersteht, findet dessen Recht auf alle Vorgänge Anwendung, die sich an Bord des Schiffes ereignen und Rechtswirkungen erzeugen. Ausnahmen von der Zuständigkeit des Flaggenstaates auf der Hohen See bestehen lediglich bei Seeräuberei und Sklavenhandel (Artikel 22), der Nacheile (Artikel 23) und der Anschlußzone (Übereinkommen über das Küstenmeer und die Anschlußzone vom 29. April 1958; vgl. die Erläuterungen zu Artikel 23 Absatz 1).

In Österreich sind die besonderen innerstaatlichen Bestimmungen hinsichtlich des Erwerbs und der Führung der Seeflagge im Seeflaggen-gesetz 1957 (BGBl. Nr. 187/1957) enthalten; weitere innerstaatliche Vorschriften finden sich im Bundesgesetz zur Erfüllung des Internationalen Übereinkommens von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See sowie des Internationalen Freibordübereinkommens von 1966 (BGBl. Nr. 382/1972). Um die in diesem Artikel des vorliegenden Übereinkommens erforderliche effektive Kontrolle durchführen zu können, wird bereits eine umfassende gesetzliche Regelung der Seeschifffahrt vorbereitet.

Zu Artikel 6:

Ein Schiff, das auf der Hohen See fährt, darf die Flagge nur eines einzigen Staates führen, dessen Hoheitsgewalt es unterliegt (vgl. Artikel 5);

andernfalls können dritte Staaten es ohne Nationalität behandeln. Zur Sicherung dieses Prinzips darf ein Schiff während der Fahrt oder in einem angelaufenen Hafen seine Flagge nur bei wirklicher Eigentumsübertragung oder einer neuen Registrierung wechseln; Ausnahmen davon bedürfen einer internationalen Vereinbarung.

Zu Artikel 7:

Das Übereinkommen bezieht sich nicht auf Schiffe, die unter der Flagge einer internationalen Organisation fahren (wenngleich den internationalen Organisationen das Recht zur Führung einer Seeflagge zuerkannt wird).

Zu Artikel 8:

Ein Kriegsschiff, d. h. laut Legaldefinition in Absatz 2 ein zu den Seestreitkräften eines Staates gehörendes Schiff, das die äußeren Kennzeichen seiner Nationalität trägt, untersteht auf der Hohen See der ausschließlichen Hoheitsgewalt seines Staates, wodurch insbesondere die in Artikel 22 anderen Staaten eingeräumten Rechte nicht geltend gemacht werden können.

Zu Artikel 9:

Staatsschiffe, d. h. Schiffe, die entweder im Eigentum eines Staates stehen oder von diesem für öffentliche Dienste eingesetzt sind und keinen Handelszwecken dienen, genießen auf Hoher See die gleiche Immunität wie Kriegsschiffe, da sie von einem Staat *de iure imperii* betrieben werden. Den Staatshandelsschiffen, deren Betrieb der Privathandlungssphäre eines Staates zuzurechnen ist, kommt demgegenüber die gleiche Rechtsstellung wie den übrigen Handelsschiffen zu.

Nachdem Albanien, Bulgarien, Polen, Rumänien, die Sowjetunion, die Ukraine, Mexiko, Weißrußland, die ČSSR und Ungarn mit ihrer Ansicht, wonach diese Immunität allen Staatsschiffen — auch den Staatshandelsschiffen — eingeräumt werden müßte, auf der Konferenz nicht durchgedrungen waren, erklärten sie dementsprechende Vorbehalte; gegen diese protestierten Australien, Dänemark, Israel, Japan, Madagaskar, die Niederlande, Thailand, Großbritannien und die USA (Portugal erhob nur gegen den bezüglichen Vorbehalt Mexikos Widerspruch). Da für Österreich als Binnenstaat durch die Anbringung derartiger Vorbehalte keine praktischen Auswirkungen zu erwarten sind, wird schon aus diesem Grund auf einen Protest hiegegen verzichtet.

Zu Artikel 10:

Die Dichte des Verkehrs auf der Hohen See legt den Staaten die Pflicht auf, entsprechende Maßnahmen in Übereinstimmung mit international vereinbarten Normen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu treffen. Der Sicherheit des

Schiffsverkehrs dienen vor allem das Internationale Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (Schiffssicherheitsvertrag), der Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See (Seestraßenordnung) und das Internationale Freibordübereinkommen von 1966, denen Österreich vor kurzem beiträt und deren innerstaatliche Durchführung es mit dem Erfüllungsgesetz zu diesen Übereinkommen (BGBl. Nr. 380 bis 382/1972) gewährleistet.

Zu Artikel 11:

Die lange dauernden Diskussionen hinsichtlich der Frage der Zuständigkeit zur strafrechtlichen oder disziplinarischen Verfolgung bei Schiffszusammenstößen und anderen Zwischenfällen auf Hoher See führten zu dem in diesem Artikel bekräftigten Grundsatz der konkurrierenden Zuständigkeit des Flaggenstaates oder Heimatstaates des Beschuldigten.

Bloß zur Entziehung seemännischer Befähigungszeugnisse ist nur der Staat zuständig, der sie ausgestellt hat, selbst wenn der Inhaber nicht seine Staatsangehörigkeit besitzt.

Entsprechend dem Brüsseler Übereinkommen zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Strafgerichtsbarkeit vom 10. Mai 1952 (Artikel 2) darf allein der Flaggenstaat die Beschlagnahme oder Zurückbehaltung eines Schiffes hinsichtlich der in Absatz 1 genannten Ereignisse anordnen.

Zu Artikel 12:

Schon 1910 wurde im Brüsseler Kollisionsabkommen (RGBl. Nr. 33/1913, BGBl. Nr. 304/1920) die Pflicht anerkannt, in Seenot geratenen Schiffen zu Hilfe zu kommen. Die Staaten haben gemäß diesem Artikel die Kapitäne zu dieser Hilfeleistung zu verpflichten, soweit nicht das Schiff, die Besatzung oder die Passagiere selbst dadurch ernstlich gefährdet werden. Ergänzend dazu hält dieser Artikel die Grundsätze für die Errichtung eines Seenotrettungsdienstes fest.

Zu Artikel 13:

Entsprechend den Bemühungen der Staatengesellschaft, den Sklavenhandel zu unterbinden (Genfer Sklavereiabkommen vom 25. September 1926, BGBl. Nr. 17/1928, Ergänzende Antisklavereikonvention vom 4. September 1956) haben die Staaten den Sklavenhandel auf Schiffen ihrer Flagge zu verbieten; wie auch Artikel 4 der Antisklavereikonvention in ähnlicher Weise vorsieht, werden Sklaven, die sich auf ein Schiff flüchten, ipso facto frei. Besteht der Verdacht, daß ein Schiff Sklavenhandel betreibt, darf ein Kriegsschiff — selbst wenn es nicht die Flagge des verdächtigen Schiffes führt — dieses andere Schiff anhalten und überprüfen (Artikel 22). Hin-

sichtlich der innerstaatlichen Verbote des Sklavenhandels sei auf § 95 des österreichischen Strafgesetzes und auf § 16 ABGB verwiesen.

Zu den Artikeln 14 bis 21:

Diese Artikel behandeln in eingehender Weise die Bekämpfung der Seeräuberi (Piraterie), deren Unterdrückung auf der Hohen See und an jedem anderen Ort, der keiner staatlichen Hoheitsgewalt untersteht, eine Zusammenarbeit aller Staaten erfordert (Artikel 14).

Die in Artikel 15 gegebene Definition der Seeräuberi schließt auch Handlungen ein, die gegen Luftfahrzeuge sowie Personen oder Vermögenswerte an Bord gerichtet sind; als allen Fällen der Piraterie gemeinsames Wesensmerkmal ist die persönliche Absicht hervorzuheben, die den betreffenden Handlungen zugrunde liegen muß. Dadurch werden die als „Pseudo-Piraterie“ oder „Piraterie per analogiam“ bezeichneten Handlungen ausgeschlossen, die z. B. auf politischen Motivationen beruhen.

Kriegsschiffe, Staatsschiffe oder staatliche Luftfahrzeuge, deren Besatzung gemeutert und sich des Fahrzeuges bemächtigt hat, werden im Fall der Piraterie den privaten Fahrzeugen gleichgesetzt (Artikel 16). Insgesamt betrachtet erklären diese Bestimmungen die Piraterie zu einem „internationalen Delikt“, dessen Tatbestand bereits durch das Völkerrecht selbst gegeben ist und sich auf Privatpersonen bezieht.

Artikel 17 bezeichnet die Schiffe und Luftfahrzeuge, die als Seeräuberfahrzeuge anzusehen sind. Diese Fahrzeuge verlieren nicht ohne weiteres ihre Nationalität dadurch, daß sie das Delikt der Seeräuberi begehen, sondern nur auf Grund der Gesetze des Flaggenstaates (Artikel 18). Das Recht, diese Fahrzeuge aufzubringen, Personen festzunehmen und Vermögenswerte an Bord zu beschlagnahmen, steht den Kriegsschiffen, Militärluftfahrzeugen sowie den dazu berechtigten staatlichen Fahrzeugen aller Staaten offen (Artikel 19 1. Satz und Artikel 21). Jener Staat, der das der Seeräuberi verdächtige Fahrzeug aufgebracht hat, hat schließlich über das Fahrzeug, die Ladung und die Bestrafung der Seeräuber zu befinden (Artikel 19 2. Satz). Er ist aber gegenüber dem Staat zum Schadenersatz verpflichtet, dessen der Seeräuberi verdächtige Fahrzeuge er ohne hinreichenden Grund aufgebracht hat (Artikel 20).

Zu Artikel 22:

Obzwar das gleiche Recht aller Nationen auf eine ungestörte Schiffahrt allgemein anerkannt ist und auch in diesem Artikel zum Ausdruck kommt, erfordert die Sicherheit auf der Hohen See in bestimmten Fällen eine gewisse Kontrolle, deren Ausübung den Kriegsschiffen übertragen ist und sie zur Anhaltung eines fremden Handels-

schiffes zur Überprüfung der Schiffspapiere und — bei anhaltendem Verdacht — sogar zur Untersuchung berechtigt. Diese Fälle sind dann gegeben, wenn ein ernstlicher Verdacht der Seeräuberei, des Sklavenhandels und des Flaggenmißbrauchs besteht. Die Ausübung dieses Rechts bei unbegründetem Verdacht verpflichtet aber zum Ersatz des dadurch — meistens wegen der Reiseverzögerung — entstandenen Schadens.

Zu Artikel 23:

Das Recht der Nacheile findet in diesem Artikel seine Verankerung und Ausgestaltung. Gemäß diesem Rechtsinstitut kann ein Schiff auf Hoher See verfolgt und beschlagnahmt werden, wenn es oder eine an Bord befindliche Person gegen die Gesetze des Küstenstaates noch während des Aufenthalts in dessen Küstengewässern, in gewissen Fällen auch in der Anschlußzone, zuwidergehandelt hat.

Zu Absatz 1:

Das Recht der Nacheile auszuüben, ist von folgenden Bedingungen abhängig:

Das fremde Schiff muß verdächtig sein, innerhalb der inneren Gewässer, des Küstenmeeres oder der Anschlußzone gegen die Gesetze und Vorschriften des Küstenstaates verstoßen zu haben. Die Verfolgung muß ununterbrochen sein („hot pursuit“), seit sich das fremde Schiff innerhalb der inneren Gewässer, des Küstenmeeres oder der Anschlußzone befunden hatte.

Als Anschlußzone definiert Artikel 24 des Übereinkommens über das Küstenmeer und die Anschlußzone vom 29. April 1958 die an das Küstenmeer angrenzende Zone der Hohen See, in der der Küstenstaat die erforderliche Kontrolle ausübt, um

- a) Verstöße gegen seine Zoll-, Finanz-, Gesundheits- und Einwanderungsvorschriften auf seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer zu verhindern;
- b) Verstöße gegen diese Vorschriften, die auf seinem Hoheitsgebiet oder in seinem Küstenmeer begangen worden sind, zu ahnden.

Da der Küstenstaat somit in der Anschlußzone nur eine limitierte Kompetenz wahrnimmt, kann in dieser Zone die Nacheile nur wegen Verletzung jener Rechte beginnen, zu deren Schutz die Zone errichtet wurde.

Ergänzend zu dieser Regelung hat sich in beschränktem Umfang das Prinzip der „konstruktiven Präsenz“ entwickelt, wonach die Anwesenheit eines Schiffes, das außerhalb des Küstenmeeres oder der Anschlußzone liegt, innerhalb dieser Zone fingiert wird, wenn die Mannschaft oder Boote des Schiffes die Verbindung mit dem Festland herstellen.

Auf Grund der Artikel 8 und 9 kann die Nacheile nicht gegenüber Kriegsschiffen und den in Artikel 9 definierten Staatsschiffen geltend gemacht werden.

Zu Absatz 2:

Wenngleich selbst noch auf der Genfer Seerechtskonferenz dafür plädiert wurde, zwischen Suspendierung und Beendigung des Rechts der Nacheile zu unterscheiden, entschied sich die Staatengemeinschaft dennoch für die nunmehrige klare Formulierung, die das Recht der Nacheile beenden läßt, sobald das fremde Schiff das Küstenmeer eines anderen als des verfolgenden Staates erreicht hat.

Zu Absatz 3:

Die Rechtmäßigkeit der Nacheile bedingt die Vornahme zweier Handlungen vor dem Beginn der Verfolgung, und zwar die Positionsbestimmung des betreffenden Schiffes (zur Klärung der Frage, ob es sich im Küstenmeer oder in der Anschlußzone befindet) sowie die Abgabe eines Signals zum Anhalten.

Zu Absatz 4:

Wie auch schon bei der Aufbringung wegen Piraterie dürfen laut dieser Bestimmung, die analog zu Artikel 21 gefaßt ist, auch Luftfahrzeuge die Nacheile vornehmen. Die dadurch entstandene Problematik erfordert aber eine spezielle Regelung, die in Absatz 5 enthalten ist.

Zu Absatz 5:

Für die durch ein Luftfahrzeug gegenüber einem Schiff ausgeübte Nacheile gelten sinngemäß die Absätze 1 bis 3. Auch hierfür erfordert die Rechtmäßigkeit der Nacheile die vorangegangene Aufforderung zum Anhalten und die ununterbrochene Verfolgung. Wenn aber das Luftfahrzeug selbst nicht imstande ist, das fremde Schiff anzuhalten, kann die Nacheile von einem herbeigerufenen Schiff oder sogar einem Luftfahrzeug fortgesetzt werden.

Zu Absatz 6:

Diese Bestimmung betrifft eigentlich nicht die Nacheile selbst, ergibt sich aber — wie die Völkerrechtskommission kommentierte — in logischer Weise aus deren Regelungen. Demnach kann ein Schiff in dem in diesem Absatz beschriebenen Fall nicht einen Mangel an Hoheitsbefugnissen geltend machen, weil es über die Hohe See geleitet wird.

Zu Absatz 7:

Die Regelung der Schadenersatzpflicht entspricht mutatis mutandis Artikel 22 Absatz 3.

Zu Artikel 24:

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg wurden die Staaten auf das Problem der Verschmutzung der Meere durch Öl aufmerksam; 1954 wurde bereits ein internationales Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl abgeschlossen, revidiert durch eine neue Konvention 1962. Die Genfer Seerechtskonferenz fand es deshalb nicht notwendig, den gesamten Komplex der Meeresverschmutzung durch Öl erschöpfend zu regeln, sondern erklärte es generell zur Pflicht der Staaten, dementsprechende Vorschriften zu erlassen. Sie ging aber über die Bestimmungen des erwähnten Übereinkommens von 1954 insoweit hinaus, als dieser Artikel nicht nur die Verschmutzung durch Schiffe, sondern auch die durch Rohrleitungen oder bei Ausbeutung und Erforschung des Meeresgrundes und Meeresuntergrundes verursachte Verschmutzung betrifft.

Zu Artikel 25:

Eine relativ junge Materie stellt die drohende Verseuchung der Hohen See durch radioaktive Abfälle dar. Diese Bestimmung verbietet allerdings weder die Ablagerung solcher Stoffe im Meer, noch verpflichtet sie die Staaten zu einem entsprechenden legislatorischen Tätigwerden, sondern nur zu den notwendigen Maßnahmen, um die radioaktive Verseuchung der Meere (nicht nur der Hohen See) zu verhüten. Der zweite Absatz stipuliert die Pflicht, mit den zuständigen Organisationen zusammenzuarbeiten, um die Verseuchung durch radioaktive Materialien wie auch durch andere schädigende Stoffe zu verhindern. Darüber hinaus nahm die Konferenz am 28. April 1958 eine Resolution an, die die IAEO nach Konsultationen mit den bestehenden Gruppen und geschaffenen Organen auf dem Gebiete des Strahlenschutzes auffordert, zur Verhütung der Verseuchung des Meeres entsprechende Maßnahmen zu setzen sowie Normen und international annehmbare Vorschriften auszuarbeiten.

Zu den Artikeln 26 bis 29:

Bereits Artikel 2 räumt allen Staaten als eine der Grundfreiheiten der Hohen See das Recht ein, unterseeische Kabel und Rohrleitungen zu legen, ein Recht, das die Artikel 26 bis 29 nochmals bestätigen und ausführlicher regeln.

Da diese Kabel und Rohrleitungen außerhalb des Küstenmeeres über den Festlandsockel führen, der womöglich der Souveränität eines anderen Küstenstaates untersteht, kann dieses Recht mit dem zur Nutzung und Erforschung des Festlandsockels dann in Konflikt geraten, wenn der kablegende Staat mit jenem Staat, dem der betreffende Festlandsockel untersteht, nicht ident ist. Gemäß Artikel 26 Absatz 2 kann

der Küstenstaat in diesem Fall dem Legen von Kabeln und Rohrleitungen nur so weit widersprechen, als er angemessene Maßnahmen zur Erforschung und Ausbeutung des Kontinentalsockels trifft. Als Festlandsockel definiert Artikel 1 des Übereinkommens über den Festlandsockel vom 29. April 1958 „den Meeresgrund und Meeresuntergrund der an die Küste grenzenden Unterwasserzonen außerhalb des Küstenmeeres bis zu einer Tiefe zu 200 m oder darüber hinaus, soweit die Tiefe des darüber befindlichen Wassers die Ausbeutung der Naturschätze dieser Zonen gestattet.“ Dessen Artikel 4 korrespondiert mit Artikel 26 Absatz 2.

Da diese von einem Staat wahrgenommene Freiheit nicht die der anderen beeinträchtigen darf, muß der kablegende Staat auch auf die bereits vorhandenen Kabel und Rohrleitungen, sowie auf deren Reparaturmöglichkeiten Rücksicht nehmen, wodurch ein Schutz der bereits vorhandenen Kabel und Rohrleitungen gewährleistet wird (Artikel 26 Absatz 3).

Nachdem das erste Kabel schon 1851 zwischen Dover und Calais verlegt wurde, stellt sich bald die Notwendigkeit des Schutzes gegen Beschädigungen durch die Schifffahrt heraus. 1884 wurde deshalb die Internationale Konvention zum Schutz unterseeischer Telegraphenkabel (Paris 14. März 1884, RGBl. Nr. 40/1888 und BGBl. Nr. 304/1920) beschlossen, die bereits eine zivilrechtliche Schadenersatzpflicht bei schuldhafter oder grob fahrlässiger Unterbrechung oder Beschädigung eines Unterseekabels vorsieht. Zum Unterschied von dieser Regelung verpflichtet nun das Übereinkommen in Artikel 27 die Staaten, die vorsätzliche oder fahrlässige Beschädigung oder Unterbrechung eines Kabels oder einer Rohrleitung durch Schiffe seiner Flagge oder durch seiner Hoheitsgewalt unterstehende Personen als strafbaren Tatbestand zu normieren. Die strafrechtliche Kompetenz zur Verfolgung dieser Vorfälle steht gemäß Artikel 11 dem Flaggenstaat zu; diese Auslegung ergibt sich auch aus dem Kommentar der Völkerrechtskommission zum Entwurf des Übereinkommens, da sie als „andere mit der Führung eines Schiffes zusammenhängende Ereignisse auf der Hohen See“ ausdrücklich auch Schäden an unterseeischen Kabeln oder Rohrleitungen bezeichnet. Von dieser Bestimmung sind allein jene Handlungen ausgenommen, die zur Rettung menschlichen Lebens oder von Schiffen getroffen werden.

Artikel 28, inspiriert von Artikel 4 der Pariser Konvention von 1884, schränkt allerdings die in den legislatorischen Maßnahmen vorzusehende Schadenersatzpflicht allein auf den Ersatz der Reparaturkosten ein und berücksichtigt nicht den entgangenen Gewinn. Diese Schadenersatzpflicht besteht aber — anders als in Artikel 27 — unabhängig vom Grad des Verschuldens.

In Ergänzung zu Artikel 27 hat die Gesetzgebung der Staaten — wie schon Artikel 7 der Pariser Konvention von 1884 vorsah — auch zu bestimmen, daß diejenigen Schiffseigentümer, die eigene Geräte geopfert haben, um eine Beschädigung von Kabeln oder Rohrleitungen zu vermeiden, ihren Schaden ersetzt erhalten (Artikel 29). Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, solche Beschädigungen soweit wie möglich zu vermeiden.

Zu Artikel 30:

Gemäß diesem Artikel ist das Übereinkommen nur auf jene Fragen anwendbar, die nicht in speziellen Verträgen über dieselbe Materie schon geregelt worden sind.

Zu Artikel 31 bis 37:

Diese Schlußbestimmungen halten fest, daß das Übereinkommen allen Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen oder einer Spezialorganisation sowie jenen Staaten offensteht, die von der Generalversammlung eingeladen werden, Vertragspartei zu werden (Artikel 31). Zum

Depositär des Übereinkommens wurde der Generalsekretär der Vereinten Nationen bestimmt, dem die üblichen Depositarpflichten zukommen. Das Übereinkommen ist ratifikationsbedürftig (Artikel 32); es trat gemäß Artikel 34 am 30. Tage nach dem Tage der Hinterlegung der 22. Ratifikations- oder Beitrittsurkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in Kraft — somit am 30. September 1962 nach seiner Annahme durch 22 Staaten. Für jeden Staat, der das Übereinkommen nach diesem Datum ratifiziert oder ihm beitrifft, tritt das Übereinkommen entsprechend Artikel 34 Absatz 2 am 30. Tag nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 35 enthält eine Revisionsbestimmung, wonach die Generalversammlung der Vereinten Nationen über den Antrag einer Vertragspartei, eine Revision des Übereinkommens einzuleiten, entscheidet.

Artikel 37 erklärt den chinesischen, englischen, französischen, russischen und spanischen Text des Übereinkommens für gleichermaßen verbindlich.