

## Convention sur la haute mer

Conclue à Genève le 29 avril 1958

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 14 décembre 1965<sup>1</sup>

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 18 mai 1966

Entrée en vigueur pour la Suisse le 17 juin 1966

(Etat le 14 avril 2010)

---

*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:*

### **Art. 1**

On entend par «haute mer» toutes les parties de la mer n'appartenant pas à la mer territoriale<sup>2</sup> ou aux eaux intérieures d'un Etat.

### **Art. 2**

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, aucun Etat ne peut légitimement prétendre en soumettre une partie quelconque à sa souveraineté. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions que déterminent les présents articles et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment, pour les Etats riverains ou non de la mer:

1. La liberté de la navigation;
2. La liberté de la pêche;
3. La liberté d'y poser des câbles et des pipe-lines sous-marins;
4. La liberté de la survoler.

Ces libertés, ainsi que les autres libertés reconnues par les principes généraux du droit international, sont exercées par tous les Etats en tenant raisonnablement compte de l'intérêt que la liberté de la haute mer présente pour les autres Etats.

RO 1966 1013

<sup>1</sup> Art. 1 al. 1 let. b de l'AF du 14 déc. 1965 (RO 1966 999).

<sup>2</sup> RO 1974 682

**Art. 3**

1. Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur:

- a. A l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire;
- b. Aux navires arborant le pavillon de cet Etat un traitement égal à celui de leurs propres navires ou des navires de n'importe quel autre Etat, en ce qui concerne l'accès aux ports maritimes et leur utilisation.

2. Les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral régleront, d'un commun accord avec celui-ci, en tenant compte des droits de l'Etat riverain ou de transit et des particularités de l'Etat sans littoral, toutes questions relatives à la liberté de transit et à l'égalité de traitement dans les ports, au cas où ces Etats ne seraient pas déjà parties aux conventions internationales en vigueur.

**Art. 4**

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

**Art. 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.

**Art. 6**

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

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

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 10**

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

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

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

**Art. 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.

### **Art. 12**

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

- a. A prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre;
- b. A se porter à toute la vitesse possible au secours des personnes en détresse, s'il est informé de leur besoin d'assistance, dans la mesure où l'on peut raisonnablement compter sur cette action de sa part;
- c. Après un abordage, à prêter assistance à l'autre navire, à son équipage et à ses passagers, et, dans la mesure du possible, à indiquer à l'autre navire le nom de son propre navire, son port d'enregistrement et le port le plus proche qu'il touchera.

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

### **Art. 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.

### **Art. 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.

### **Art. 15**

Constituent la piraterie les actes ci-après énumérés:

1. Tout acte illégitime de violence, de détention, ou toute déprédation commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, et dirigés:
  - a. En haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord;

- b. Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat;
2. Tous actes de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque celui qui les commet a connaissance de faits conférant à ce navire ou à cet aéronef le caractère d'un navire ou d'un aéronef pirate;
3. Toute action ayant pour but d'inciter à commettre des actes définis aux al. 1 et 2 du présent article, ou entreprise avec l'intention de les faciliter.

#### **Art. 16**

Les actes de piraterie, tels qu'ils sont définis à l'art. 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.

#### **Art. 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'art. 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.

#### **Art. 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.

#### **Art. 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.

#### **Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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 al. 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.

**Art. 23**

1. La poursuite d'un navire étranger peut être engagée si les autorités compétentes de l'Etat riverain ont de bonnes raisons de penser que ce navire a contrevenu aux lois et règlements de cet Etat. Cette poursuite doit commencer lorsque le navire étranger ou une de ses embarcations se trouve dans les eaux intérieures, dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë de l'Etat poursuivant et ne peut être continuée au-delà des limites de la mer territoriale ou de la zone contiguë qu'à condition de ne pas avoir été interrompue. Il n'est pas nécessaire que le navire qui ordonne de stopper à un navire étranger naviguant dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë s'y trouve également au moment de la réception dudit ordre par le navire intéressé. Si le navire étranger se trouve dans une zone contiguë telle qu'elle est définie à l'art. 24 de la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë<sup>3</sup> 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 travail-

<sup>3</sup> RS 0.747.305.11

lent 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 par. 1 et 3 du présent article s'appliquent *mutatis mutandis* à ce mode de poursuite;
- b. L'aéronef qui donne l'ordre de stopper doit lui-même poursuivre activement le navire jusqu'à ce qu'un navire ou un aéronef de l'Etat riverain alerté par l'aéronef arrive sur les lieux pour continuer la poursuite, à moins que l'aéronef ne puisse lui-même arrêter le navire. Pour justifier l'arraisonnement d'un navire en haute mer, il ne suffit pas que celui-ci ait été simplement repéré par l'aéronef comme ayant commis une infraction ou comme étant suspect d'infraction, s'il n'a pas été à la fois requis de stopper et poursuivi par l'aéronef lui-même ou par d'autres aéronefs ou navires qui continuent la poursuite sans interruption.

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

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

#### **Art. 24**

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

#### **Art. 25**

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

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

**Art. 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.

**Art. 27**

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires afin que la rupture ou la détérioration, par un navire battant son pavillon ou par une personne soumise à sa juridiction, d'un câble sous-marin en haute mer, faite volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipe-line sous-marins, constituent des infractions passibles de sanctions. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.

**Art. 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.



**Art. 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 de l'Organisation des Nations Unies à devenir partie à la Convention.

**Art. 32**

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

**Art. 33**

La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tout Etat appartenant à l'une des catégories mentionnées à l'art. 31. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

**Art. 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.

**Art. 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 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 de l'Organisation des Nations Unies statue sur les mesures à prendre, le cas échéant, au sujet de cette demande.

**Art. 36**

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

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

**Art. 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 États visés à l'art. 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.

*(Suivent les signatures)*

**Champ d'application le 14 avril 2010<sup>4</sup>**

Etats parties	Ratification Adhésion (A) Déclaration de succession (S)		Entrée en vigueur	
Afghanistan	28 avril	1959	30 septembre	1962
Afrique du Sud	9 avril	1963 A	9 mai	1963
Albanie*	7 décembre	1964 A	6 janvier	1965
Allemagne**	26 juillet	1973	25 août	1973
Australie**	14 mai	1963	13 juin	1963
Autriche	10 janvier	1974	9 février	1974
Bélarus*	27 février	1961	30 septembre	1962
Belgique	6 janvier	1972 A	5 février	1972
Bosnie et Herzégovine	1 <sup>er</sup> septembre	1993 S	6 mars	1992
Bulgarie*	31 août	1962	30 septembre	1962
Burkina Faso	4 octobre	1965 A	3 novembre	1965
Cambodge	18 mars	1960 A	30 septembre	1962
Chypre	23 mai	1988 A	22 juin	1988
Costa Rica	16 février	1972	17 mars	1972
Croatie	3 août	1992 S	8 octobre	1991
Danemark**	26 septembre	1968	26 octobre	1968
Espagne*	25 février	1971 A	27 mars	1971
Etats-Unis**	12 avril	1961	30 septembre	1962
Fidji**	25 mars	1971	10 octobre	1970
Finlande	16 février	1965	18 mars	1965
Guatemala	27 novembre	1961	30 septembre	1962
Haïti	29 mars	1960	30 septembre	1962
Hongrie*	6 décembre	1961	30 septembre	1962
Indonésie*	10 août	1961	30 septembre	1962
Israël**	6 septembre	1961	30 septembre	1962
Italie	17 décembre	1964 A	16 janvier	1965
Jamaïque	8 octobre	1965	30 septembre	1962
Japon**	10 juin	1968 A	10 juillet	1968
Kenya	20 juin	1969 A	20 juillet	1969
Lesotho	23 octobre	1973	4 octobre	1966
Lettonie	17 novembre	1992 A	17 décembre	1992
Madagascar**	31 juillet	1962 A	30 septembre	1962
Malaisie	21 décembre	1960 A	30 septembre	1962
Malawi	3 novembre	1965 A	3 décembre	1965
Maurice	5 octobre	1970	12 mars	1968
Mexique*	2 août	1966 A	1 <sup>er</sup> septembre	1966
Mongolie*	15 octobre	1976 A	14 novembre	1976
Népal	28 décembre	1962	27 janvier	1963
Nigéria	26 juin	1961	30 septembre	1962

<sup>4</sup> Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/traites>).

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
	Adhésion (A)	Déclaration de succession (S)		
Monténégro	23 octobre	2006 S	3 juin	2006
Ouganda	14 septembre	1964 A	14 octobre	1964
Pays-Bas** a	18 février	1966	20 mars	1966
Pologne*	29 juin	1962	30 septembre	1962
Portugal**	8 janvier	1963	7 février	1963
République centrafricaine	15 octobre	1962 A	14 novembre	1962
République dominicaine	11 août	1964	10 septembre	1964
République tchèque*	22 février	1993 S	1 <sup>er</sup> janvier	1993
Roumanie*	12 décembre	1961	30 septembre	1962
Royaume-Uni* **	14 mars	1960	30 septembre	1962
Russie*	22 novembre	1960	30 septembre	1962
Salomon, Iles	3 septembre	1981	7 juillet	1978
Sénégal	25 avril	1961 A	30 septembre	1962
Serbie	12 mars	2001 S	27 avril	1992
Sierra Leone	13 mars	1962	30 septembre	1962
Slovaquie*	28 mai	1993 S	1 <sup>er</sup> janvier	1993
Slovénie	6 juillet	1992 S	25 juin	1991
Suisse	18 mai	1966	17 juin	1966
Swaziland	16 octobre	1970 A	15 novembre	1970
Thaïlande**	2 juillet	1968	1 <sup>er</sup> août	1968
Tonga	29 juin	1971	4 juin	1971
Trinité-et-Tobago	11 avril	1966	30 septembre	1962
Ukraine*	12 janvier	1961	30 septembre	1962
Venezuela	15 août	1961	30 septembre	1962

\* Réserves et déclarations.

\*\* Objections.

Les réserves, déclarations et objections ne sont pas publiées au RO. Les textes en français et en anglais pourront être consultés à l'adresse du site Internet des Nations Unies: <http://untreaty.un.org/> ou obtenus à la Direction du droit international public (DDIP), Section des traités internationaux, 3003 Berne.

a Pour le Royaume en Europe.