

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 mai 1972.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi autorisant la ratification de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970,

Par M. Pierre-Christian TAITTINGER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Raymond Boin, Louis Martin, Jean Périé, Pierre de Chevigny, vice-présidents ; Jean de Lachomette, Pierre Giraud, Francis Palmero, Serge Boucheny, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Berthoin, Charles Bosson, Louis Brives, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jean Colin, Roger Deblock, Emile Didier, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Georges Lombard, Ladislav du Luart, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, André Morice, Dominique Pado, Henri Parisot, Maurice Pic, Roger Poudonson, Georges Repiquet, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Emile Vivier, Michel Yver.

Voir le numéro :

Sénat : 182 (1971-1972).

Traité et Conventions. — Transports aériens - Aéronefs - Organisation de l'aviation civile internationale (O. A. C. I.) - Extradition.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi qui nous est soumis tend à autoriser la ratification d'une convention relative à la répression de la capture illicite d'aéronefs. Elle a été signée à La Haye le 16 décembre 1970, lors d'une conférence internationale de droit aérien, convoquée à l'initiative de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O. A. C. I.) dont le siège se trouve à Montréal.

Cette conférence avait été précédée par un vote du Conseil de sécurité, qui avait adopté par consensus la résolution n° 286 et par l'approbation, à une très large majorité, par l'Assemblée générale des Nations Unies de la résolution n° 2645 (XXV) du 25 novembre 1970 qui condamne, sans aucune exception, « tous actes de détournement d'aéronefs ou autre ingérence dans les liaisons aériennes civiles ».

La convention a été approuvée par 50 Etats (seuls l'Algérie et le Chili se sont abstenus lors du vote), et elle est entrée en vigueur le 14 octobre 1971. Le Gouvernement français a tenu à la signer dès le jour de sa conclusion.

Avant d'analyser les dispositions de ce texte, il paraît intéressant de souligner la part très importante que représente aujourd'hui le droit aérien à l'intérieur du droit international public. Droit nouveau s'il en est, il obéit à des impératifs particuliers et présente un caractère original dû à la spécificité de l'activité aérienne. Il a pour principal objet de définir les règles concernant l'utilisation de l'espace aérien s'étendant au-dessus des Etats ainsi que celles relatives à la sécurité de la circulation.

L'essor de l'aviation commerciale risque d'être compromis par le développement d'un phénomène inquiétant : le détournement d'avions, qui constitue à présent une forme nouvelle de criminalité.

Le tableau suivant résume exactement l'importance et l'évolution de ce mouvement.

1950-1969.

ANNEE	TENTATIVES	REUSSITES	ECHECS	POURCENTAGE échecs.	TRANSPORT	DONT aviation générale.	SUR CUBA
1950	3	3		0	3		
1956	1	1		0	1		
1958	3	3		0	3		1
1960	7	7		0	7		
1961	10	9	1	10	9	1	3
1962	3	2	1	33	2	1	1
1963	2	1	1	50	1	1	1
1964	2	1	1	50	1	1	1
1965	5	4	1	20	5		4
1966	5	4	1	20	4	1	
1967	6	6		0	4	2	3
1968	36	33	3	8	30	6	29
1969	81	70	11	13	81		63
Total ...	164	144	20	13,88	151	13	106

Avions détournés par nations.
(Y compris les tentatives non réussies.)

PAYS	NOMBRE d'appareils.	PAYS	NOMBRE d'appareils.
U. S. A.	73	Egypte	2
Colombie	13	France	2
Cuba	11	Jamaïque	2
Mexique	8	Nicaragua	2
U. R. S. S.	5	Pérou	2
Venezuela	5	Pologne	2
Equateur	4	Portugal	2
Ethiopie	4	Australie	1
Argentine	3	Grande-Bretagne	1
Brésil	3	Honduras	1
Grèce	3	Maroc	1
Israël	3	Nigéria	1
Tchécoslovaquie	3	Pays-Bas	1
Canada	2	Philippines	1
Corée du Sud.....	2	Turquie	1

ce qui représente 30 Etats et 164 appareils ; pendant cette même période on peut compter que 10.000 passagers ont subi des détournements d'avions du fait de quelques 230 pirates. Le nombre total des victimes s'est élevé à 29 tués, dont 6 pirates, 27 blessés dont 3 pirates.

Au cours de l'année 1970 plus de 100 détournements ont été constatés. Si l'on a pu remarquer en 1971 une certaine régression de ces chiffres, elle doit être attribuée aux dispositions qui ont été prises pour essayer de limiter cette évolution.

Il convient de mettre en évidence que le risque de détournement de l'avion dans lequel prend place un passager dépasse de loin le risque normal d'accident relevant du risque aérien, surtout dans certaines régions du globe. Depuis plusieurs années, les problèmes posés par ces détournements illicites ont mobilisé l'intérêt des juristes et entraîné les Etats à une action commune. Sur le plan international deux accords ont été conclus se rapportant à des infractions commises dans les airs. Mais ni l'un ni l'autre ne couvraient le détournement d'avions. La première convention, signée en date du 29 avril 1958, concernait la piraterie en haute mer dont elle donnait la définition légale :

« La piraterie consiste dans tout acte illégitime de violence ou de détention, ou dans toute déprédation commise par l'équipage ou les passagers d'un navire privé ou d'un aéronef privé, dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord. »

La Convention de 1958 attribuait à la piraterie la qualification d'un crime international et étendait sa notion aux atteintes faites dans les airs, ainsi que dans les endroits ne relevant de la juridiction d'aucun Etat. Cette convention est entrée en vigueur le 30 septembre 1962.

L'autre convention, relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, a été signée à Tokio le 14 septembre 1963. Elle se rapporte essentiellement aux règles de compétence concernant des infractions commises à bord d'un aéronef. Elle ne peut être appliquée au cas de détournement. Son article 11 précise toutefois que les Etats contractants doivent prendre toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle d'un aéronef détourné, à son commandant légitime.

Il est fait en outre obligation à l'Etat sur le territoire duquel l'aéronef atterrit, de permettre aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Cet Etat doit restituer aéronef et cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

*

* *

La Convention de Tokyo n'abordant pas le problème de la répression, il était donc nécessaire pour lutter avec efficacité et réalisme contre une forme nouvelle de criminalité que soit établie une convention spécifique. L'imagination du juriste ne devait pas être mise en échec par l'ingéniosité du délinquant.

Il apparaissait que la piraterie aérienne était une forme marginale et extensive de la piraterie classique, qui pouvait reposer sur des mobiles politiques et qu'il s'agissait d'une infraction dont les éléments matériels étaient originaux et multiples et que cette infraction relevait à la fois du droit international et des législations nationales.

La Convention de La Haye s'efforce de tenir compte de tous ces éléments. Elle comprend 14 articles :

L'article premier définit les éléments constitutifs de l'infraction de capture illicite d'aéronefs.

Aux termes de l'article 2, les Etats contractants s'engagent à réprimer l'infraction de peines sévères.

Pour éviter les difficultés d'interprétation, l'article 3, paragraphe 1, définit la notion de « vol » en reprenant les termes de l'article 5, paragraphe 2, de la Convention de Tokyo. Un projet de loi distinct a pour objet de compléter sur ce point l'article 462 du Code pénal.

D'autre part, l'article 4 énumère les hypothèses en vue desquelles les Etats contractants doivent établir leur compétence. Compte tenu du fait que les tribunaux français sont compétents en ce qui concerne les détournements d'aéronefs immatriculés en France ou d'aéronefs immatriculés à l'étranger qui atterrissent sur notre territoire avec l'auteur du détournement à bord, une seule novation importante est apportée par rapport à notre droit : il faudra créer une compétence qui nous permette de connaître d'un détournement commis à l'étranger sur un avion étranger, dès lors que l'auteur de l'infraction est trouvé en France.

L'article 6 transpose au cas d'espèce les dispositions de l'article 13 de la Convention de Tokyo, tandis que l'article 7 prévoit que s'il n'y a pas extradition, l'affaire est soumise aux autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Celles-ci prennent

leur décision conformément aux lois nationales si bien que le principe de l'opportunité des poursuites, traditionnel dans notre droit, se trouve préservé.

L'article 8, relatif à l'extradition, aura pour effet, en ce qui nous concerne, de faire du détournement d'aéronefs un cas d'extradition, mais dans les conditions prévues par notre droit, c'est-à-dire avec possibilité de prise en considération du caractère et des mobiles de l'infraction.

L'article 9, relatif à la restitution du contrôle de l'aéronef détourné au commandant légitime, à la poursuite du voyage de l'équipage et des passagers et à la restitution de la cargaison, s'inspire directement de l'article 11 de la Convention de Tokyo.

Enfin, les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire (art. 10) et fournissent des informations à l'O. A. C. I. (art. 11).

Conclusions.

Les travaux de la conférence de La Haye marquent un progrès certain dans la recherche d'une solution. Il est important de faire cesser une forme d'exaction, qui met en cause la sécurité de la circulation aérienne. Devant la gravité des conséquences de telles infractions, il était indispensable, dans un cadre international, de préciser des règles juridiques spécifiques, que pourraient accepter une large majorité d'Etats, décidés à faire disparaître cette nouvelle forme de criminalité.

Si la convention n'est certes pas parfaite, et laisse subsister incertitudes et contradictions, elle traduit toutefois la volonté de voir, dans un cadre international, le droit s'adapter à son temps.

Il serait souhaitable aussi que soit poursuivie l'étude globale de ce phénomène que représente la piraterie aérienne, phénomène dont les aspects politiques ne peuvent être ignorés et négligés. Peut-être même, pourrait-on envisager dans l'avenir la création d'une juridiction internationale, spécialisée dans la répression de ces délits, l'internationalisation de la répression étant souvent la garantie de son efficacité.

Il convient en définitive de remarquer que la valeur d'une convention dépend moins de sa rédaction que de son application.

Il est donc primordial que les Etats signataires s'efforcent d'appliquer dans un esprit strict les règles définies à La Haye.

En adhérant à cette convention, la France avait affirmé sa détermination de participer à une entreprise commune qui exigera des efforts et des adaptations. Partageant cette préoccupation, votre commission vous propose d'adopter le projet de loi autorisant la ratification de cette convention.

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

Article unique.

Est autorisée la ratification de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970 et dont le texte est annexé à la présente loi.

ANNEXE

CONVENTION

**pour la répression de la capture illicite d'aéronefs,
ouverte à la signature à La Haye,
le 16 décembre 1970.**

PRÉAMBULE

Les Etats Parties à la présente Convention,

Considérant que les actes illicites de capture ou d'exercice du contrôle d'aéronefs en vol compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile ;

Considérant que de tels actes les préoccupent gravement ;

Considérant que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier.

Commets une infraction pénale (ci-après dénommée « l'infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol :

a) illicitement et par violence ou menace de violence s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou

b) est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

Article 2.

Tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères.

Article 3.

1. Aux fins de la présente convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

2. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

3. La présente convention ne s'applique que si le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur.

4. Dans les cas prévus à l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas si le lieu de décollage et le lieu d'atterrissage

effectif de l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise sont situés sur le territoire d'un seul des Etats mentionnés audit article.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les articles 6, 7, 8 et 10 sont applicables, quel que soit le lieu de décollage ou le lieu d'atterrissage effectif de l'aéronef, si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation dudit aéronef.

Article 4.

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction, ainsi que de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé de l'infraction en relation directe avec celle-ci, dans les cas suivants :

a) Si elle est commise à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat ;

b) Si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord ;

c) Si l'infraction est commise à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître de l'infraction dans le cas où l'auteur présumé de celle-ci se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1^{er} du présent article.

3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 5.

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente Convention. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente Convention.

Article 6.

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat ; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1 du présent article peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, l'Etat mentionné à l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa c, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 7.

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'infraction est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

Article 8.

1. L'infraction est de plein droit comprise comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre l'infraction comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne l'infraction. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent l'infraction comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, l'infraction est considérée aux fins d'extradition comme ayant été commise tant au lieu de sa perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu de l'article 4, paragraphe 1.

Article 9.

1. Lorsque l'un des actes prévus à l'article 1^{er}, alinéa a, est accompli ou sur le point d'être accompli, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Article 10.

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative à l'infraction et aux autres actes visés à l'article 4. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1^{er} du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régit ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

Article 11.

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs :

- a) aux circonstances de l'infraction ;
- b) aux mesures prises en application de l'article 9 ;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 12.

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux Gouvernements dépositaires.

Article 13.

1. La présente Convention sera ouverte le 16 décembre 1970 à La Haye à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à La Haye du 1^{er} au 16 décembre 1970 (ci-après dénommée « la Conférence de La Haye »). Après le 31 décembre 1970, elle sera ouverte à la signature de tous les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la Convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des Gouvernements des Etats-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par les présentes comme Gouvernements dépositaires.

3. La présente Convention entrera en vigueur trente jours après la date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui ont participé à la Conférence de La Haye.

4. Pour les autres Etats, la présente Convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les Gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date du dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée par les Gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article 14.

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par voie de notification écrite adressée aux Gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les Gouvernements dépositaires.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à La Haye, le 16 décembre 1970, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Pour le Royaume d'Afghanistan :

SULTAN M. GHAZI.

Pour la République algérienne démocratique et populaire :

Pour la République Argentine :

J. C. ARAUJO.

ENRIQUE A. MUSSEL.

Pour le Commonwealth d'Australie :

ALEXANDER DOWNER.

15 juin 1971.

Pour la République d'Autriche :

WILFRIED PLATZER.

28 avril 1971.

Pour les Barbades :

W. WALDRON-RAMSEY.

Pour le Royaume de Belgique :

W. VAN CAUWENBERG.

Pour la République fédérative du Brésil :

G. NASCIMENTO-SILVA.

JOSÉ FRAGA-LOURENCO.

JULIO VALENTE.

Pour la République populaire de Bulgarie :

L. KIOUTCHOUKOV.

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :

« Ne se considère pas comme engagée par les dispositions du point 1 de l'article 12, prévoyant que les différends sur l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice à la demande d'une seule des Parties au différend. »

D. GLOUCHENKO.

Pour la République Khmer du Cambodge :

TAT NARAC.

Pour la République fédérale du Cameroun :

Pour le Canada :

A. J. PICK.

Pour Ceylan :

Pour la République du Chili :

« Le Gouvernement du Chili déclare qu'il ne se considère pas comme engagé par les dispositions du point 1 de l'article 12, prévoyant que les différends sur l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice à la demande d'une seule des Parties au différend. »

ALVARO BUNSTER.

4 juin 1971.

Pour la République de Chine :

FUSUNG CHU.

Pour la République de Colombie :

R. DE ZUBIRIA.

Pour la République populaire du Congo :

Pour la République du Costa Rica :

A. ORTIZ.

Pour la République socialiste de Tchécoslovaquie :

VACLAV MALY.

Pour le Royaume de Danemark :

E. KROG-MEYER.

Pour la République d'El Salvador :

P. VAN ECK.

Pour l'Empire d'Ethiopie :

Signature illisible.

Pour la République de Finlande :

OTSO WARTIOVAARA.

8 janvier 1971.

Pour la République française :

GUY DE LACHARRIÈRE.

Pour la République gabonaise :

SIMON PITHER.

Pour la République fédérale d'Allemagne :

HORST GROEPPER.

Pour la République du Ghana :

FRED E. CREPPY.

Pour le Royaume de Grèce :

CONSTANTINE HIMARIOS.

Pour la République de Guatemala :

« La délégation du Guatemala déclare que la République de Guatemala ne se considère pas comme obligée par le paragraphe 1 de l'article 12. »

L. VASQUEZ-CANET.

Pour le Saint Siège :

G. SAENZ DE TEJADA.

Pour la République populaire de Hongrie :

HUVOS SANDOR.

Pour la République de l'Inde :

APA B. PANT.

17 juillet 1971.

Pour la République d'Indonésie :

SOESANTO.

Pour l'Empire d'Iran :

E. KAZEMI.

Pour l'Irlande :

Pour l'Etat d'Israël :

Signatures illisibles.

Pour la République italienne :

ALESSANDRO SAVORGNAN.

Pour la Jamaïque :

K. O. RATTRAY.

Pour le Japon :

MASATO FUJISAKI.

Pour la République du Kenya :

Pour la République de Corée :

Pour l'Etat de Koweït :

Signature illisible.

Pour la République du Liban :

Pour le Royaume de Lesotho :

C. M. MOLAPO.

12 octobre 1971.

Pour la République arabe de Libye :

Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

HAMER.

Pour la Malaisie :

T. S. A. H. JUMAT.

Pour les Etats-Unis du Mexique :

A. CORTINA.

Pour le royaume des Pays-Bas :

W. RIPHAGEN.

M. R. MOK.

Pour la Nouvelle-Zélande :

E. D. BLUNDELL.

15 septembre 1971.

Pour le Royaume de Norvège :

PAUL KOHT.

9 mars 1971.

Pour la République du Panama :

C. M. ARZE.

Pour la République du Paraguay :

Pour la République des Philippines :

DELFIN R. GARCIA.

JOSÉ T. GARCIA JR.

Pour la République populaire de Pologne :

M. KOWIESKI.

Pour la République du Portugal :

M. ALMEIDA COUTINHO.

Pour la République socialiste de Roumanie :

V. PUNGAN.

13 octobre 1971.

Pour la République ruandaise :

A. MUNYANEZA.

Pour la République Sud-africaine :

A. J. F. VILJOEN.

Pour l'Espagne :

Pour le Royaume de Suède :

K. G. LAGERFELT.

Pour la Confédération suisse :

W. GULDIMANN.

Pour la République Unie de Tanzanie :

Pour le Royaume de Thaïlande :

SOMPONG SUCHARITKUL.

Pour la Trinité et Tobago :

ELLIS CLARKE.

ERROL ROOPNARINE.

T. BADEN-SEMPER.

Pour la République de Tunisie :

Pour la République de Turquie :

D. TUNALIGIL.

Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :

« Ne se considère pas comme engagé par les dispositions du point 1 de l'article 12 prévoyant que les différends sur l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice à la demande d'une seule des Parties au différend. »

ZOLOTAREV.

Pour la République d'Ouganda :

Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

« Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas comme engagé par les dispositions du point 1 de l'article 12 prévoyant que les différends sur l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice à la demande d'une seule des Parties au différend. »

A. SEMENKOV.

Pour la République arabe Unie :

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

ARNOLD KEAN.

R. IAN T. CROMARTIE.

K. J. CHAMBERLAIN.

Pour les États-Unis d'Amérique :

JOHN B. RHINELANDER.

Pour la République du Venezuela :

V. J. DELASCIO.

Pour la République socialiste fédérative de Yougoslavie :

MIRKO MILUTINOVIC.

Pour la République de Zambie :

Pour le Royaume du Laos :

T. KHAMMAO.

16 février 1971.

Pour la République d'Irak :

K. KHALAF.

30 mars 1971.

Pour la République de Gambie :

A. D. CAMARA.

18 mai 1971.

Pour le Royaume hachémite de Jordanie :

ZAID AL-RIFA'I.

24 juin 1971.

Pour la République de Sierra-Leone :

H. M. LYNCH-SHYLLON.

Pour la Principauté de Liechtenstein :

J. A. ISELIN.

24 août 1971.

Pour la République de Singapour :

LEE YONG LENG.

8 septembre 1971.

Pour Fidji :

J. R. RABUKAWAQA.

5 octobre 1971.