

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989 - 1990

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 octobre 1989.

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'approbation d'un accord international sur l'utilisation des stations terriennes INMARSAT de navires dans les limites de la mer territoriale et des ports,

Par M. Michel d'AILLIÈRES,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Michel d'Aillières, Yvon Bourges, François Abadie, Jean-Pierre Bayle, *vice-présidents* ; Jean Garcia, Guy Cabanel, Michel Alloncle, Jacques Genton, *secrétaires* ; MM. Paul Alduy, Jean-Luc Bécart, Daniel Bernardet, André Bettencourt, Amédée Bouquerel, André Boyer, Michel Caldaguès, Jean-Paul Chambriard, Michel Chauty, Yvon Collin, Claude Cornac, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delélis, Franz Duboscq, Claude Estier, Gérard Gaud, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Gaulle, Jacques Golliet, Bernard Guyomard, Mme Nicole de Hauteclocque, MM. Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jung, Christian de La Malène, Marc Lauriol, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longuequeue, Philippe Madrelle, Michel Maurice-Bokanowski, Jean-Luc Mélenchon, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Michel Poniatowski, Robert Pontillon, Roger Poudonson, André Rouvière, Robert-Paul Vigouroux, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

Voir le numéro :

Sénat : 481 (1988-1989).

Traité et conventions - Mer territoriale - Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT).

SOMMAIRE

	Pages
Introduction : Signé à Londres le 16 octobre 1985, le présent accord tend à étendre aux eaux territoriales et aux ports l'autorisation d'exploitation par les navires des stations terriennes INMARSAT (organisation internationale des télécommunications maritimes par satellites)	3
PREMIÈRE PARTIE : INMARSAT : UN RÉSEAU MONDIAL EFFICACE ET FIABLE DE TÉLÉCOMMUNICATIONS MARITIMES PAR SATELLITES	5
A. Le rôle et les structures de l'organisation	5
1. Rappel : l'origine et les missions d'INMARSAT	5
2. Les structures administratives et financières d'INMARSAT	6
B. L'activité de l'organisation : esquisse de bilan	8
1. La mise en place d'un réseau efficace de télécommunications maritimes par satellites	8
2. La place de la France au sein du système INMARSAT ..	9
DEUXIÈME PARTIE : L'ACCORD DU 16 OCTOBRE 1985 AUTORISANT L'UTILISATION DES STATIONS INMARSAT DANS LES EAUX TERRITORIALES ET LES PORTS	11
A. Les lignes directrices de l'accord	11
1. L'objet du texte proposé	11
2. Un principe soumis à certaines conditions	11
3. Une autorisation pouvant être soumise à des restrictions d'ordre politique	13
B. Les commentaires de votre rapporteur	13
1. Un accord qui doit prochainement entrer en vigueur ...	14
2. Les conditions de l'approbation de l'accord par la France	14
3. La portée pratique de l'accord proposé	15
Les conclusions de votre rapporteur et de la commission	16
Projet de loi	16

Mesdames, Messieurs,

Créée en 1976 par une convention signée à Londres -qui avait été approuvée par le Parlement français en 1979- l'organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT) a pour objet principal de fournir et de gérer le secteur spatial destiné à l'amélioration des communications nécessaires à la navigation maritime.

Mis en oeuvre depuis 1979, le système INMARSAT a pleinement justifié les espoirs qui avaient été placés en lui. C'est en raison même de son efficacité et de sa fiabilité que les Etats parties à INMARSAT -cinquante-sept aujourd'hui- ont conclu de nouveaux accords ou amendements à la convention d'origine dont l'objet commun est d'élargir les compétences d'INMARSAT et de diversifier les services offerts par cette organisation à vocation mondiale.

C'est dans ce cadre que s'inscrivent les trois projets de loi relatifs à INMARSAT aujourd'hui soumis à notre approbation :

- le projet de loi n° 482 (1988-1989) porte sur des amendements signés en 1985 à la convention créant INMARSAT en vue de permettre à l'organisation d'offrir des communications aéronautiques -et non plus seulement maritimes- par satellites ;

- le projet de loi n° 483 (1988-1989) porte sur des amendements signés en 1989 qui tendent à élargir la compétence d'INMARSAT à l'offre de communication par satellises à tout "mobile terrestre" (tels que des camions, des convois ou des trains ...);

- enfin, le présent projet de loi (n° 481, 1988-1989) tend à autoriser l'approbation d'un accord, signé à Londres le 16 octobre 1985, visant à étendre aux eaux territoriales et aux ports l'autorisation d'exploitation des stations INMARSAT qui était, jusque là, réservée à la haute mer.

Avant d'examiner plus précisément les dispositions proposées, votre rapporteur a toutefois jugé nécessaire de rappeler les principales caractéristiques d'INMARSAT et de saisir cette occasion pour dresser un rapide bilan de l'activité, à ce jour, de cette organisation.

*

* *

PREMIÈRE PARTIE

INMARSAT : UN RÉSEAU MONDIAL EFFICACE ET FIABLE DE TÉLÉCOMMUNICATIONS MARITIMES PAR SATELLITES

A. LE RÔLE ET LES STRUCTURES DE L'ORGANISATION

1. Rappel : l'origine et les missions d'INMARSAT

L'objectif poursuivi par la création, en 1976, de la nouvelle organisation internationale que constituait INMARSAT était de mettre en place et de gérer un réseau mondial de télécommunications maritimes par satellites qui améliore la rapidité, la qualité et la sécurité des communications maritimes.

Les transmissions à longue distance avec les navires étaient en effet jusqu'alors assurées, par liaisons radio, sur ondes décimétriques. Or, cette technique de communication, souvent défectueuse, limitée par l'encombrement des bandes de fréquences considérées et interdisant l'automatisation du réseau, ne permettrait plus d'assurer les communications de façon satisfaisante, alors que le trafic maritime connaissait un accroissement rapide.

Le recours aux techniques spatiales était, au contraire, de nature à répondre à ces difficultés en permettant :

- un développement de la quantité de liaisons par l'utilisation de nouvelles bandes de fréquence ;

- l'amélioration de la qualité des liaisons par l'excellente propagation des ondes hertziennes dans les fréquences utilisées par les satellites ;

- enfin, en rendant possible une automatisation du réseau.

Les Etats-Unis avaient d'ailleurs, dès 1974, mis en place le système "MARISAT" de télécommunications maritimes par satellites, exploité par la compagnie "Comsat General".

C'est dans ce contexte que la conférence de Londres, réunissant cinquante-deux Etats, a, le 3 septembre 1976, en s'inspirant des principes régissant INTELSAT (organisation internationale de télécommunications par satellites), créé l'organisation INMARSAT, chargée de mettre en oeuvre le secteur spatial nécessaire pour améliorer les communications radiomaritimes.

Les deux instruments internationaux alors adoptés -la convention portant création d'INMARSAT et l'accord d'exploitation relatif à INMARSAT- ont ensuite été complétés, le 25 février 1980, par un accord de siège entre INMARSAT -installée à Londres- et le gouvernement du Royaume-Uni puis, le 1er décembre 1981, par un protocole relatif aux privilèges et immunités de l'organisation.

2. Les structures administratives et financières d'INMARSAT

- **L'organisation administrative.** INMARSAT est dotée de la structure classique des organisations internationales, reposant sur trois organes principaux :

. **l'assemblée, composée des représentants des gouvernements, se réunit tous les deux ans en session ordinaire pour définir la politique générale et les objectifs à long terme d'INMARSAT ; l'assemblée -où chaque partie dispose d'une voix- prend ses décisions de fond à la majorité des deux tiers ;**

. le conseil, véritable responsable de l'organisation, réunit, trois fois par an, vingt-deux membres représentant les principaux Etats signataires ; chargé de prendre les principales décisions relatives à la vie de l'organisation, le conseil s'efforce de prendre ses décisions à l'unanimité ; à défaut, les voix y sont pondérées en fonction de la part d'investissement de chaque Etat ;

. enfin, la gestion administrative d'INMARSAT est assurée par un organe directeur, placé sous l'autorité d'un **directeur général**, actuellement M. Olaf Lundberg, chargé d'appliquer les décisions du conseil qui le nomme -pour six ans- et devant lequel il est responsable.

- **Les ressources financières.** Les principes de financement et de gestion de l'organisation INMARSAT reposent, pour leur part, sur trois règles principales :

. **les contributions financières des pays signataires**, qui assurent le financement d'INMARSAT, sont proportionnelles à la part d'investissement de chaque Etat ;

. **la part d'investissement de chaque Etat dans le capital de l'organisation -limité à l'origine à 200 millions de dollars-** a été déterminée sur la base de l'utilisation prévisible par cet Etat du secteur spatial d'INMARSAT ;

. enfin, les dépenses d'exploitation, d'entretien et d'administration sont normalement couvertes par les **redevances d'exploitation** payées par les utilisateurs du secteur spatial et sont donc fonction de l'importance du trafic acheminé par les satellites maritimes.

*

* *

B. L'ACTIVITE DE L'ORGANISATION : ESQUISSE DE BILAN

1. La mise en place d'un réseau efficace de télécommunications maritimes par satellites

Dix ans après l'entrée en vigueur, le 16 juillet 1979, de la convention créant INMARSAT, il est possible de dresser un bilan très satisfaisant de la mise en place d'un réseau efficace de télécommunications maritimes par satellites.

- S'agissant des satellites utilisés par INMARSAT, trois points méritent d'être relevés :

. depuis le 1er février 1982 -date du début de l'activité opérationnelle d'INMARSAT-, l'organisation utilise sept satellites : quatre satellites INTELSAT V modifiés, loués à l'organisation internationale de télécommunications par satellite ; deux satellites MARECS loués à l'Agence spatiale européenne (ESA) ; et un satellite MARISAT loué à "Comsat General" ;

. en 1985, INMARSAT a par ailleurs passé avec "British Aerospace" -dont Matra est un important sous-traitant- un contrat pour la fourniture de quatre satellites de seconde génération qui seront lancés à partir de 1990 ; Arianespace a déjà obtenu la commande de deux lanceurs Ariane pour ces satellites ;

. enfin, en 1989, vient d'être publié l'appel d'offres lancé par INMARSAT pour la fourniture de satellites de troisième génération.

Ainsi se trouvent soulignés tout à la fois le dynamisme et le développement de l'organisation, ainsi que les heureuses retombées économiques qui peuvent en résulter pour les industries françaises et européennes, singulièrement en matière de lanceurs et de satellites.

- On dénombre parallèlement aujourd'hui, dans le monde, **20 stations côtières basées à terre** qui assurent l'accès au système INMARSAT (dont 3 au Japon, 2 aux Etats-Unis et 1 en France), alors que 13 seulement étaient en place en 1985.

- S'agissant de l'équipement des navires -autre élément nécessaire à un bon fonctionnement du système de communications maritimes par satellites-, des progrès substantiels, sinon suffisants, ont été également accomplis : 3.000 navires seulement étaient équipés au 1er janvier 1985 de stations INMARSAT ; ils sont aujourd'hui plus de 8.000 dans le monde.

2. La place de la France au sein du système INMARSAT

En ce qui concerne la France -dont la participation à INMARSAT résulte de la loi du 25 octobre 1979 autorisant la ratification de la convention de Londres- sa place au sein du système INMARSAT appelle trois observations principales :

- Notre pays est le sixième utilisateur du système de communications maritimes par satellites géré par INMARSAT, les cinq premiers utilisateurs étant, par ordre décroissant : les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la Norvège, le Japon et, juste devant la France, l'Union soviétique. La part de la France au sein d'INMARSAT s'élève ainsi à 3,6 % du total.

- En matière d'équipements, 130 navires battant pavillon français étaient, fin 1988, équipés de stations INMARSAT qui leur permettent d'utiliser le téléphone automatique et le telex sur tous les océans. Cette activité est en forte croissance, et des progrès d'équipements substantiels ont été accomplis par la flotte marchande française puisqu'on ne dénombrait que trois navires équipés en 1982 et quarante-cinq en 1985.

La France exploite par ailleurs la station côtière de Pleumeur-Bodou depuis 1984. Cette station permet d'assurer des liaisons avec les navires dans l'Océan Atlantique et jusqu'à la côte Est du continent africain. Utilisée par plusieurs pays européens, elle a écoulé en 1988 15 % du trafic téléphonique et 11 % du trafic telex avec les navires dans cette région de l'Océan.

- Enfin, s'agissant des retombées industrielles du développement d'INMARSAT, on relèvera, par-delà les activités de lancement de satellites déjà évoquées, qu'une entreprise française a développé des petits terminaux utilisables par le nouveau système standard (INMARSAT) et que, s'agissant des futurs satellites de troisième génération, "Alcatel Espace" est associé à l'Aérospatiale dans un consortium avec Ford et Mitsubishi pour répondre à l'appel d'offres lancé par INMARSAT.

*

* *

SECONDE PARTIE

L'ACCORD DU 16 OCTOBRE 1985 AUTORISANT L'UTILISATION DES STATIONS INMARSAT DANS LES EAUX TERRITORIALES ET LES PORTS

A. LES LIGNES DIRECTRICES DE L'ACCORD

1. L'objet du texte proposé

En dépit de son extension croissante, le système de communication INMARSAT -probablement appelé à supplanter la plupart de ceux qui existent à l'heure actuelle- souffre toutefois encore de certaines entraves.

Si les communications en haute mer exigent seulement une bonne gestion du spectre des fréquences utilisées et une codification des réglementations internationales, les législations nationales imposent en revanche d'importantes restrictions aux communications maritimes dès que les navires pénètrent dans les eaux territoriales et dans les ports, où les navires ne peuvent émettre qu'en utilisant les stations de l'Etat côtier du port.

Il s'agissait donc de résoudre ce problème de l'utilisation des terminaux maritimes dans les limites de la mer territoriale et des ports. Tel est l'objet de l'accord qui a été adopté à Londres, le 16 octobre 1985, par l'assemblée des parties à INMARSAT au cours de sa quatrième session.

2. Un principe soumis à certaines conditions

Cet accord pose en son article premier le **principe de l'autorisation de l'exploitation dans la mer territoriale et dans les ports des "stations terriennes INMARSAT de navires"**, c'est-à-

dire des stations agréées par INMARSAT, qui sont installées à bord des navires pour être en liaison avec la terre.

Cette autorisation de principe est toutefois soumise à plusieurs conditions qui figurent aux articles premier et 2 de l'accord :

- les stations exploitées doivent naturellement être installées sur des navires battant pavillon d'un Etat partie à l'accord ;
- l'autorisation est limitée à l'utilisation exclusive des fréquences du système mobile maritime par satellite géré par INMARSAT ;
- cette exploitation doit respecter les conventions internationales applicables -notamment celles édictées par l'Union internationale des télécommunications- et, en particulier, donner priorité aux transmissions de détresse et de sécurité ;
- elle ne doit pas créer d'interférences avec les services de radio nationaux ;
- elle ne doit pas porter préjudice à la paix, au bon ordre ou la sécurité de l'Etat côtier ;
- enfin, ces stations INMARSAT peuvent faire l'objet d'un contrôle de la part des autorités de l'Etat côtier.

En revanche, aux termes de l'article 5, rien n'empêche naturellement un Etat membre d'octroyer de plus amples facilités et de se montrer plus libéral que ne le prévoit l'accord.

Enfin, l'article 6 précise le champ d'application civil de cette autorisation, l'accord ne s'appliquant ni aux navires de guerre ni aux autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

3. Une autorisation pouvant être soumise à des restrictions d'ordre politique

De surcroît, les articles 3 et 4 de l'accord permettent aux Etats de soumettre cette autorisation d'utilisation des stations INMARSAT de navires dans les eaux territoriales et dans les ports à certaines restrictions d'ordre politique.

Les parties peuvent en effet, par notification formelle, suspendre ou interdire cette exploitation dans certains ports ou certaines zones.

Elles peuvent de plus, sans toutefois porter atteinte aux communications de détresse et de sécurité, imposer effectivement la réciprocité de l'accord en limitant les droits accordés aux navires de certains Etats qui restreindraient eux-mêmes la portée de l'accord dans leurs eaux territoriales et dans leurs ports.

Les articles 7 à 11 de l'accord prévoient enfin des clauses finales classiques, qui n'appellent pas d'observations particulières. L'accord entrera en vigueur trente jours après la date à laquelle vingt-cinq Etats seront devenus parties.

*

* *

B. LES COMMENTAIRES DE VOTRE RAPPORTEUR

Ainsi destiné à améliorer les services offerts par INMARSAT à ses membres -tout en respectant les prérogatives des Etats dans leurs eaux territoriales- le présent accord n'appelle que de brèves remarques de votre rapporteur.

1. Un accord qui doit prochainement entrer en vigueur.

S'agissant de la mise en oeuvre effective de l'accord, vingt Etats ont déjà déposé leurs instruments d'acceptation ou de ratification :

- huit Etats membres de la Communauté européenne : l'Allemagne fédérale, le Royaume-Uni, le Danemark, la Grèce, l'Italie, les Pays-Bas, la Belgique et l'Espagne ;

- auxquels il faut ajouter : la Norvège, l'Union soviétique, la Finlande, le Brésil, l'Australie, la Pologne, le Canada, la Suède, la R.D.A., Israël, l'Afrique du Sud et le Koweït.

L'approbation de la France apparaît dès lors d'autant plus opportune que, conformément à l'article 8 de l'accord, vingt-cinq Etats parties sont nécessaires à son entrée en vigueur et que ce chiffre devrait donc être atteint très prochainement.

2. Les conditions de l'approbation de l'accord par la France

Cette approbation soulève, aux yeux de votre rapporteur, d'autant moins de difficultés que le gouvernement français envisage de formuler, simultanément à son approbation, une **déclaration de principe** indiquant qu'il se réserve le droit de restreindre l'exploitation du système INMARSAT dans ses ports ou ses eaux territoriales, lorsque les circonstances l'exigeront, **notamment pour des raisons touchant à la défense nationale**, conformément aux articles 3 et 4 de l'accord.

Cette formule est apparue plus simple que celle qui aurait consisté à interdire l'application de l'accord dans certaines zones ou certains ports nominativement désignés. Trois raisons incitent votre rapporteur à juger cette attitude bien fondée ; en effet :

- le système de communication INMARSAT est probablement destiné à se substituer à la plupart des systèmes actuels ; il n'est donc guère réaliste de vouloir en interdire l'utilisation dans de vastes zones, et cela de façon permanente ;
- en outre, les difficultés pratiques et le coût qu'impliquerait le contrôle du respect de ces interdictions seraient très importants ;
- enfin, aucun des Etats ayant d'ores et déjà ratifié l'accord n'a assorti le dépôt de son instrument de ratification de restrictions territoriales concernant l'utilisation du système INMARSAT.

3. La portée pratique de l'accord proposé

Dans ces conditions, votre rapporteur estime opportune l'approbation par la France de l'accord proposé.

Les conditions et restrictions d'application diverses prévues par les articles 2 à 4, tout en préservant les compétences nationales, ne réduisent pas considérablement sa portée dans la mesure où elles conservent un caractère ponctuel dans le temps et dans l'espace.

L'accord du 16 octobre 1985 permettra ainsi d'accroître concrètement la portée et, par là, l'efficacité du système INMARSAT. Son application dans les eaux territoriales et dans les ports revêtira un intérêt pratique, économique et commercial très réel, en facilitant les communications directes entre les navires et les armateurs ou les sièges des entreprises.

*

* *

Les conclusions de votre rapporteur et de la commission

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, après en avoir délibéré au cours de sa séance du 17 octobre 1989, vous invite, en adoptant le présent projet de loi, à émettre un avis favorable à l'approbation de l'accord sur l'utilisation des stations terriennes INMARSAT de navires dans les limites de la mer territoriale et des ports.

*

* *

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement)

Article unique

Est autorisée l'approbation de l'accord international sur l'utilisation des stations terriennes INMARSAT de navires dans les limites de la mer territoriale et des ports adopté à Londres le 16 octobre 1985 et dont le texte est annexé à la présente loi (1).

(1) Voir le texte annexé au document Sénat n° 481 (1988-1989)

ANNEXE

Liste des Etats parties à INMARSAT

	<u>Date de la signature ou du dépôt de l'instrument</u>	<u>Date d'entrée en vigueur</u>
Koweït (ratification) <u>1/</u>	25 février 1977	16 juillet 1979
Nouvelle-Zélande (signature)	17 août 1977	"
Japon (acceptation)	25 novembre 1977	"
Egypte (adhésion) <u>1/</u>	29 novembre 1977	"
Inde (ratification)	6 juin 1978	"
Espagne (ratification)	5 septembre 1978	"
Norvège (ratification)	10 octobre 1978	"
Etats-Unis (signature)	15 février 1979	"
URSS (acceptation)	13 mars 1979	"
Australie (ratification)	16 mars 1979	"
RSS de Biélorussie (acceptation)	29 mars 1979	"
RSS d'Ukraine (acceptation)	29 mars 1979	"
Royaume-Uni (ratification) <u>2/</u>	30 avril 1979	"
Danemark (signature)	10 mai 1979	"
Canada (signature)	17 mai 1979 <u>3/</u>	"
Bulgarie (approbation)	15 juin 1979	"
Pays-Bas (approbation) <u>4/</u>	15 juin 1979	"
Suède (signature)	19 juin 1979	"
Singapour (signature)	29 juin 1979	"

	<u>Date de la signature ou du dépôt de l'instrument</u>	<u>Date d'entrée en vigueur</u>
Pologne (ratification)	3 juillet 1979	16 juillet 1979
Italie (ratification) ^{1/}	10 juillet 1979	"
Brésil (ratification)	10 juillet 1979	"
Finlande (ratification)	12 juillet 1979	"
Chine (signature)	13 juillet 1979	"
Portugal (signature)	13 juillet 1979	"
Grèce (ratification)	13 juillet 1979	"
Belgique (ratification)	14 juillet 1979	"
Algérie (signature)	15 juillet 1979	"
Argentine (adhésion)	2 octobre 1979	2 octobre 1979
France (ratification)	18 octobre 1979	18 octobre 1979
République fédérale d'Allemagne ^{1/} (ratification)	23 octobre 1979	23 octobre 1979
Iraq (ratification)	21 juillet 1980 ^{3/}	21 juillet 1980
Libéria (ratification)	14 novembre 1980 ^{3/}	14 novembre 1980
Oman (adhésion)	30 décembre 1980	30 décembre 1980
Chili (ratification)	26 février 1981	26 février 1981
Philippines (adhésion)	30 mars 1981	30 mars 1981
Sri Lanka (adhésion)	15 décembre 1981 ^{3/}	15 décembre 1981
Emirats arabes unis (adhésion) ^{1/}	13 janvier 1983	13 janvier 1983
Tunisie (adhésion)	9 mai 1983	9 mai 1983
Arabie saoudite (adhésion)	5 octobre 1983 ^{3/}	5 octobre 1983
République islamique d'Iran (adhésion)	12 octobre 1984 ^{3/}	12 octobre 1984

	<u>Date de la signature ou du dépôt de l'instrument</u>	<u>Date d'entrée en vigueur</u>
Gabon (adhésion)	28 décembre 1984	28 décembre 1984
Pakistan (adhésion)	6 février 1985 ^{3/}	6 février 1985
République de Corée (adhésion)	16 septembre 1985 ^{3/}	16 septembre 1985
Bahreïn (adhésion)	8 janvier 1986 ^{3/}	8 janvier 1986
Malaisie (adhésion)	12 juin 1986 ⁻	12 juin 1986
République démocratique allemande (adhésion)	24 septembre 1986	24 septembre 1986
Indonésie (adhésion) ^{1/}	9 octobre 1986 ^{3/}	9 octobre 1986
Qatar (adhésion)	28 septembre 1987	28 septembre 1987
Israël (adhésion)	13 octobre 1987	13 octobre 1987
Panama (adhésion)	26 octobre 1987	26 octobre 1987
Colombie (adhésion)	28 octobre 1987	28 octobre 1987
Pérou (adhésion)	30 octobre 1987	30 octobre 1987
Nigéria (adhésion)	23 février 1988	23 février 1988
Tchécoslovaquie (adhésion)	8 décembre 1988 ^{3/}	8 décembre 1988
Suisse (adhésion)	17 mai 1989	17 mai 1989
Cuba (adhésion)	25 juillet 1989	25 juillet 1989

^{1/} Avec une déclaration.

^{2/} Le Royaume-Uni a déclaré que les dispositions de la Convention s'appliquaient aux Registres des navires britanniques immatriculés dans les ports du Royaume-Uni, de Hong-kong et des Bermudes.

^{3/} Date de la signature de l'Accord d'exploitation.

^{4/} Les Pays-Bas ont déclaré que l'approbation s'appliquait aux Antilles néerlandaises et, à partir du 1er janvier 1986, à Aruba.