

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 juillet 1975.
Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 30 juin 1975.

PROJET DE LOI

*autorisant l'adhésion du Gouvernement de la République française
à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés
contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature
à Montréal le 23 septembre 1971,*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. JACQUES CHIRAC,
Premier Ministre,

PAR M. JEAN SAUVAGNARGUES,
Ministre des Affaires étrangères.

(Renvoyé à la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées,
sous réserve de la constitution éventuelle d'une Commission spéciale dans les
conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les atteintes à la sécurité du transport aérien ont pris, au cours de ces dernières années, une acuité qui commandait à la communauté internationale de décider de mesures de sauvegarde. L'Organisation des Nations Unies s'est elle-même saisie de cette question et l'on peut citer par exemple la résolution du Conseil

de Sécurité n° 286 ou la résolution n° 2645 (XXV) votée à une très large majorité le 25 novembre 1970 dans laquelle l'Assemblée générale condamnait « sans aucune exception, tous actes de détournements d'aéronefs ou autres ingérences dans les liaisons aériennes civiles ».

Mais, naturellement, c'était à l'O. A. C. I. qu'il appartenait de prendre l'initiative d'élaborer des conventions en vue de la prévention et de la répression de tels actes.

Déjà la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 et que la France a ratifiée le 11 septembre 1970, traitait, dans son article 11, des actes de capture illicite perpétrés à bord des aéronefs. Mais elle comportait une importante lacune en ce qui concerne la répression de tels actes. C'est pourquoi, à l'initiative de l'O. A. C. I., une conférence diplomatique a été convoquée à La Haye du 1^{er} au 16 décembre 1970 et a adopté la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ratifiée par la France le 18 septembre 1972 et par soixante-sept autres Etats à ce jour.

Une autre conférence diplomatique a adopté à Montréal, le 23 septembre 1971, une nouvelle Convention qui étend les principales dispositions de la Convention de La Haye aux actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile autres que les détournements d'aéronefs.

Il s'agit des actes suivants décrits à l'article 1^{er} de la Convention :

- a) actes de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef ;
- b) destruction ou sabotage d'un aéronef en service ;
- c) mise à bord d'un aéronef en service, de dispositifs ou de substances propres à le détruire ;
- d) destruction ou sabotage d'installations ou services de la navigation aérienne ;
- e) communication de fausses informations, qui ont compromis la sécurité d'un aéronef en vol.

La complicité et la tentative sont également considérées comme infractions.

Les Etats s'engagent à réprimer ces infractions de peines sévères (article 3).

Sans écarter aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales, l'article 5 oblige les Etats contractants à établir leur compétence :

- si l'infraction est commise sur leur territoire ;
- si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé sur leur registre ;
- si l'aéronef atterrit sur leur territoire avec l'auteur de l'infraction à son bord ;
- si l'exploitant de l'aéronef a son siège principal ou sa résidence permanente sur leur territoire ;
- si l'auteur de l'infraction se trouve sur leur territoire et n'est pas extradé.

La Convention de Montréal instaure donc une compétence quasi universelle qui n'était jusqu'ici prévue que pour les cas de « crimes internationaux ». Elle trouve sa justification dans le désir de prévenir les attentats contre la sécurité de l'aviation civile en privant leurs auteurs de refuges contre les poursuites dont ils peuvent être l'objet.

Elle ne s'applique cependant pas (art. 4) :

- aux aéronefs militaires de douane ou de police ;
- si l'aéronef, effectuant un service intérieur, ne quitte pas le territoire de l'Etat où il est immatriculé et que l'infraction est également commise sur ce territoire, à moins que son auteur ne soit découvert sur le territoire d'un autre Etat ;
- si les installations et services de navigation aérienne, objets de l'attentat, ne sont pas utilisés pour la navigation aérienne internationale.

Les articles suivants reproduisent les dispositions de la Convention de La Haye concernant :

- *Art. 6* : l'arrestation et la détention des auteurs d'infractions (art. 6, La Haye) ;
- *Art. 7* : l'exercice de l'action pénale, conformément aux lois nationales (art. 7, La Haye), à moins qu'il n'y ait extradition. Il s'agit de l'obligation fondamentale de la Convention et qui constitue le gage de son efficacité : extradier l'auteur de l'infraction ou le traduire devant les autorités judiciaires. A noter cependant que le principe de l'opportunité des poursuites, traditionnel dans notre droit, est sauvegardé ;

- Art. 8 : les modalités de l'extradition (art. 8, La Haye) ;
- Art. 9 : les cas d'exploitation en commun d'aéronefs (art. 4, La Haye) ;
- Art. 10, alinéa 2 : la restitution de l'aéronef et de sa cargaison et la poursuite du voyage des passagers (art. 9, La Haye) ;
- Art. 11 : l'entraide judiciaire entre les Etats (art. 10, La Haye) ;
- Art. 13 : la communication de l'O. A. C. I. de renseignements concernant les infractions et les mesures prises à leur égard (art. 11, La Haye) ;
- Art. 14 : le règlement des différends entre les Etats concernant l'application ou l'interprétation de la Convention (art. 12, La Haye).

Enfin, deux articles concernent la prévention des actes illicites visés par la Convention :

- dans l'article 10, alinéa 1, les Etats contractants s'engagent à « s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1^{er} ». L'article 12 leur fait obligation d'avertir les autres Etats concernés de l'éventualité de la perpétration des infractions visées à l'article 1^{er}.

Telles sont les principales dispositions de la Convention qui vous est soumise en vertu de l'article 53 de la Constitution et à laquelle il apparaît souhaitable que la France puisse adhérer afin d'apporter son concours à une entreprise commune de répression et de prévention d'actes qui compromettent la sécurité des passagers et des équipages aériens et portent atteinte aux liaisons internationales assurées par l'Aviation civile.

En même temps que l'instrument d'adhésion à la Convention de Montréal, le Gouvernement se propose, conformément à l'article 14, paragraphe 2, de déposer une réserve sur la compétence de la Cour internationale de Justice, chargée de régler les différends aux termes du premier paragraphe du même article.

La ratification de la Convention de La Haye par un grand nombre d'Etats (68 au 25 novembre 1974) n'a pas été sans influence sur la réduction du nombre de captures illicites d'aéronefs dans le monde, qui est passé de 87 en 1969 et 83 en 1970 à 60 en 1972, tandis que le pourcentage d'échecs passait de 20 à 70 %. La Convention de Montréal, qui est entrée en vigueur le 26 janvier 1973, est aujourd'hui ratifiée par cinquante-sept Etats. L'Assemblée

de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, lors de sa 21^e Session en octobre 1974, a adopté la résolution A. 21-9, priant instamment les Etats de devenir Parties le plus tôt possible aux Conventions de Tokyo, La Haye et Montréal. Notre adhésion constituera une contribution supplémentaire aux efforts déployés pour assurer la sécurité du transport aérien.

La législation française élaborée au cours des dernières années et notamment la loi du 5 juillet 1972 modifiant les dispositions du Code de l'Aviation civile relatives à la compétence des tribunaux français pour connaître des actes accomplis à bord des aéronefs ou à l'encontre de ceux-ci et la loi du 4 janvier 1973 relative à la police des aéroports, comportent des dispositions conformes à la Convention.

Afin de parachever l'alignement de la législation interne française sur les obligations découlant de la Convention, un autre projet de loi portant modification de l'article L. 121-8 du Code de l'Aviation civile vous est également soumis par le Gouvernement. Les adaptations à apporter au Code pénal en ce qui concerne les alertes à la bombe (art. 1^{er}, § 1^e, de la Convention) ont enfin été incorporées dans le projet de loi portant modification du Code pénal soumis par ailleurs au Parlement.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Affaires étrangères, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique.

Est autorisée l'adhésion du Gouvernement de la République française à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971, dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 17 juillet 1975.

Signé : JACQUES CHIRAC.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Affaires étrangères,

Signé : JEAN SAUVAGNARGUES.

ANNEXE



CONVENTION
pour la répression d'actes illicites
dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

Les Etats Parties à la présente Convention,

Considérant que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile 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 1^{er}.

1. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement :

a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;

b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;

d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;

e) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui :

a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1^{er} du présent article ;

b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

Article 2.

Aux fins de la présente convention :

a) un aéronef est considéré comme étant 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 ;

b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage ; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a) du présent paragraphe.

Article 3.

Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1^{er}.

Article 4.

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

2. Dans les cas visés aux alinéas a), b), c) et e) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que :

a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef ; ou

b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a), b), c) et e) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a), b), c) et e) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1^{er}.

Article 5.

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions dans les cas suivants :

a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat ;

b) Si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat ;

c) 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 ;

d) Si l'infraction est commise à l'encontre ou 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 des infractions prévues aux alinéas a), b) et c) du paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er}, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles 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 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^{er} 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, les Etats mentionnés au paragraphe 1^{er} de l'article 5, 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'une des infractions 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. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre les infractions 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 les infractions. 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 les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b), c) et d) du paragraphe 1^{er} de l'article 6.

Article 9.

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation 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 avisent de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

Article 10.

1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1^{er}.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1^{er}, 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 11.

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. 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 12.

Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1^{er} sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe 1^{er} de l'article 5.

Article 13.

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 du paragraphe 2 de l'article 10 ;

c) Aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

Article 14.

1. Tout différend entre les 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 adhèrera, 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 15.

1. La présente convention sera ouverte le 23 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée « la Conférence de Montréal »). Après le 10 octobre 1971, 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 Montréal.

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 adhèreront 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 16.

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 Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

Pour la République Argentine :

ROBERTO TEMPORINI.
O. A. AINCHIL.

Pour le Commonwealth d'Australie :

ALEXANDER DOWNER.

12 octobre 1972.

Pour la République d'Autriche :

WILFRIED PLATZER.

13 novembre 1972.

Pour la Barbade :

OLIVER JACKMAN.

Pour le Royaume de Belgique :

PIRSON.

Pour la République fédérative du Brésil :

EDIVIO SANCTOS.

(Avec réserve, en vertu des paragraphes 2 et 1 de l'article 14.)

Pour la République populaire de Bulgarie :

L. JELIAKOV.

(Avec réserve, en vertu du paragraphe 2 de l'article 14.)

Pour la République socialiste soviétique de Biélorussie :

V. LOUKIANOVITCH.

« La République socialiste soviétique de Biélorussie ne se considère pas liée par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 14 prévoyant que les différends concernant l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de Justice, à la demande de l'une des Parties. »

Pour la République fédérale du Cameroun :

Pour le Canada :

ANDRÉ BISSONNETTE.

Pour Ceylan.

Pour la République du Tchad :

ADOUM AGANAYE.

- Pour la République du Chili :
- Pour la République de Chine :
- Pour la République de Colombie :
- Pour la République populaire du Congo :
F.-X. OLLASSA.
- Pour la République de Costa Rica :
GEORGIANA DARLINGTON.
- Pour la République socialiste tchécoslovaque :
BOH VACHATA.
(Avec réserve, en vertu du paragraphe 2 de l'article 14.)
- Pour le Royaume de Danemark :
ERLING KRISTIANSEN.
17 octobre 1972.
- Pour la République arabe d'Egypte :
K. RIFAAT.
24 novembre 1972.
- Pour l'Empire d'Ethiopie :
G. TUNI.
- Pour la République de Finlande :
- Pour la République française :
- Pour la République gabonaise :
J. N'GOUA.
24 novembre 1971.
- Pour la République fédérale d'Allemagne :
H. GROEPPER.
- Pour la République populaire hongroise :
SANDOR ISTVAN.
- Pour la République de l'Inde :
M. RASGOTRA.
11 décembre 1972.
- Pour la République d'Indonésie :
- Pour l'Irlande :
- Pour l'Etat d'Israël :
- Pour la République italienne :
UGO MORABITO.
- Pour la Jamaïque :
K. O. RATTRAY.
G. B. MORRIS.
- Pour le Japon :
- Pour la République du Kenya :
- Pour la République de Corée :
- Pour la République du Liban :
- Pour la République malgache :
- Pour les Etats-Unis du Mexique :
V. SANCHEZ GAVITO.
25 janvier 1973.

Pour le Royaume des Pays-Bas :

W. RIPHAGEN.
M.R. MOK.

Pour la Nouvelle-Zélande :

M. NORRISH.

26 septembre 1972.

Pour le Royaume de Norvège :

Pour la République des Philippines :

P. V. AGCAOILI.
LEON T. CADAY.
REMIGIO CARSI-CRUZ.

Pour la République populaire de Pologne :

S. DABROWA.

Pour la République du Portugal :

JOAQUIM RENATO PINTO SOARES.

Pour la République socialiste de Roumanie :

V. PUNGAN.

10 juillet 1972.

Pour la République du Sénégal :

Y. DIALLO.

Pour la République d'Afrique du Sud :

M. I. BOTHA.

Pour l'Espagne :

SANTA CRUZ.

15 février 1972.

Pour le Royaume de Suède :

Pour la Confédération Helvétique :

W. GULDIMANN.

Pour la République unie de Tanzanie :

Pour la Trinité et Tobago :

Pour la République d'Ouganda :

Pour la République socialiste soviétique d'Ukraine :

I. ILIOUCHENKO.

« Le Gouvernement de la République socialiste soviétique d'Ukraine ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 14 prévoyant que les différends concernant l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice, à la demande de l'une des Parties au litige. »

Pour l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

OSETROV.

« Le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 14 prévoyant que les différends concernant l'interprétation ou l'application de la Convention sont soumis à l'arbitrage ou à la Cour internationale de justice, à la demande de l'une des Parties au litige. »

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

ARNOLD KEAN.

Pour les Etats-Unis d'Amérique :

CHARLES NELSON BROWER.

FRANKLIN KNIGHT WILLIS.

ROBERT PATRICK BOYLE.

Pour la République du Venezuela :

(*Ad referendum.*)

J. MENDEZ MORENO.

Pour la République socialiste fédérative de Yougoslavie :

D' TODE CURUVIJA.

Pour la République de Zambie :

Pour le Grand-Duché de Luxembourg :

A. J. CLASEN.

24 novembre 1971.

Pour la République populaire de Mongolie :

« *La République populaire de Mongolie ne se considère pas liée par les dispositions du paragraphe 1 de l'article 14.* »

S. DAMBADARJAAD.

26 janvier 1972.

Pour le Royaume Hachémite de Jordanie :

WALEED M. SADI.

17 avril 1972.

Pour les Fidji :

J. R. RABUKAWAQA.

21 août 1972.

Pour la République du Botswana :

G. K. T. CHIEPE.

12 octobre 1972.

Pour la République arabe du Yémen :

AL-SHAMY.

23 octobre 1972.

Pour la République de Chypre :

C. A. ASHIOTIS.

3 novembre 1972.

Pour la République de Singapour :

LEE YONG LENG.

21 novembre 1972.

Pour le Royaume du Laos :

I. SURYADHAY.

2 janvier 1973.