

**UNITED NATIONS CONVENTION ON CONDITIONS FOR REGISTRATION OF SHIPS,
GENEVA, 7 FEBRUARY 1986**

The States Parties to this Convention,

Recognizing the need to promote the orderly expansion of world shipping as a whole,

Recalling General Assembly resolution 35/56 of 5 December 1980, the annex to which contains the International Development Strategy for the Third United Nations Development Decade, which called, inter alia, in paragraph 128, for an increase in the participation by developing countries in world transport of international trade,

Recalling also that according to the 1958 Geneva Convention on the High Seas and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea there must exist a genuine link between a ship and a flag State and conscious of the duties of the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag in accordance with the principle of the genuine link,

Believing that to this end a flag State should have a competent and adequate national maritime administration,

Believing also that in order to exercise its control function effectively a flag State should ensure that those who are responsible for the management and operation of a ship on its register are readily identifiable and accountable,

Believing further that measures to make persons responsible for ships more readily identifiable and accountable could assist in the task of combating maritime fraud,

Reaffirming, without prejudice to this Convention, that each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory and for the right to fly its flag,

Prompted by the desire among sovereign States to resolve in a spirit of mutual understanding and co-operation all issues relating to the conditions for the grant of nationality to, and for the registration of, ships,

Considering that nothing in this Convention shall be deemed to prejudice any provisions in the national laws and regulations of the Contracting Parties to this Convention, which exceed the provisions contained herein,

Recognizing the competences of the specialized agencies and other institutions of the United Nations system as contained in their respective constitutional instruments, taking into account arrangements which may have been concluded between the United Nations and the agencies, and between individual agencies and institutions in specific fields,

Have agreed as follows:

Article 1

Objectives

For the purpose of ensuring or, as the case may be, strengthening the genuine link between a State and ships flying its flag, and in order to exercise effectively its jurisdiction and control over such ships with regard to identification and accountability of shipowners and operators as well as with regard to

administrative, technical, economic and social matters, a flag State shall apply the provisions contained in this Convention.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Convention:

"Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons;

"Flag State" means a State whose flag a ship flies and is entitled to fly;

"Owner" or "shipowner" means, unless clearly indicated otherwise, any natural or juridical person recorded in the register of ships of the State of registration as an owner of a ship;

"Operator" means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned;

"State of registration" means the State in whose register of ships a ship has been entered;

"Register of ships" means the official register or registers in which particulars referred to in article 11 of this Convention are recorded;

"National maritime administration" means any State authority or agency which is established by the State of registration in accordance with its legislation and which, pursuant to that legislation, is responsible, inter alia, for the implementation of international agreements concerning maritime transport and for the application of rules and standards concerning ships under its jurisdiction and control;

"Bareboat charter" means a contract for the lease of a ship, for a stipulated period of time, by virtue of which the lessee has complete possession and control of the ship, including the right to appoint the master and crew of the ship, for the duration of the lease;

"Labour-supplying country" means a country which provides seafarers for service on a ship flying the flag of another country.

Article 3

Scope of application

This Convention shall apply to all ships as defined in article 2.

Article 4

General provisions

1. Every State, whether coastal or land-locked, has the right to sail ships flying its flag on the high seas.
2. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly.
3. Ships shall sail under the flag of one State only.

4. No ships shall be entered in the registers of ships of two or more States at a time, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of article 11 and to article 12.
5. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

Article 5

National Maritime Administration

1. The flag State shall have a competent and adequate national maritime administration, which shall be subject to its jurisdiction and control.
2. The flag State shall implement applicable international rules and standards concerning, in particular, the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment.
3. The maritime administration of the flag State shall ensure:
 - (a) That ships flying the flag of such State comply with its laws and regulations concerning registration of ships and with applicable international rules and standards concerning, in particular, the safety of ships and persons on board and the prevention of pollution of the marine environment;
 - (b) That ships flying the flag of such State are periodically surveyed by its authorized surveyors in order to ensure compliance with applicable international rules and standards;
 - (c) That ships flying the flag of such State carry on board documents, in particular those evidencing the right to fly its flag and other valid relevant documents, including those required by international conventions to which the State of registration is a Party;
 - (d) That the owners of ships flying the flag of such State comply with the principles of registration of ships in accordance with the laws and regulations of such State and the provisions of this Convention.
4. The State of registration shall require all the appropriate information necessary for full identification and accountability concerning ships flying its flag.

Article 6

Identification and accountability

1. The State of registration shall enter in its register of ships, inter alia, information concerning the ship and its owner or owners. Information concerning the operator, when the operator is not the owner, should be included in the register of ships or in the official record of operators to be maintained in the office of the Registrar or be readily accessible to him, in accordance with the laws and regulations of the State of registration. The State of registration shall issue documentation as evidence of the registration of the ship.
2. The State of registration shall take such measures as are necessary to ensure that the owner or owners, the operator or operators, or any other person or persons who can be held accountable for the management and operation of ships flying its flag can be easily identified by persons

having a legitimate interest in obtaining such information.

3. Registers of ships should be available to those with a legitimate interest in obtaining information contained therein, in accordance with the laws and regulations of the flag State.
4. A State should ensure that ships flying its flag carry documentation including information about the identity of the owner or owners, the operator or operators or the person or persons accountable for the operation of such ships, and make available such information to port State authorities.
5. Log-books should be kept on all ships and retained for a reasonable period after the date of the last entry, notwithstanding any change in a ship's name, and should be available for inspection and copying by persons having a legitimate interest in obtaining such information, in accordance with the laws and regulations of the flag State. In the event of a ship being sold and its registration being changed to another State, log-books relating to the period before such sale should be retained and should be available for inspection and copying by persons having a legitimate interest in obtaining such information, in accordance with the laws and regulations of the former flag State.
6. A State shall take necessary measures to ensure that ships it enters in its register of ships have owners or operators who are adequately identifiable for the purpose of ensuring their full accountability.
7. A State should ensure that direct contact between owners of ships flying its flag and its government authorities is not restricted.

Article 7

Participation by nationals in the ownership and/or manning of ships

With respect to the provisions concerning manning and ownership of ships as contained in paragraphs 1 and 2 of article 8 and paragraphs 1 to 3 of article 9, respectively, and without prejudice to the application of any other provisions of this Convention, a State of registration has to comply either with the provisions of paragraphs 1 and 2 of article 8 or with the provisions of paragraphs 1 to 3 of article 9, but may comply with both.

Article 8

Ownership of ships

1. Subject to the provisions of article 7, the flag State shall provide in its laws and regulations for the ownership of ships flying its flag.
2. Subject to the provisions of article 7, in such laws and regulations the flag State shall include appropriate provisions for participation by that State or its nationals as owners of ships flying its flag or in the ownership of such ships and for the level of such participation. These laws and regulations should be sufficient to permit the flag State to exercise effectively its jurisdiction and control over ships flying its flag.

Article 9Manning of ships

1. Subject to the provisions of article 7, a State of registration, when implementing this Convention, shall observe the principle that a satisfactory part of the complement consisting of officers and crew of ships flying its flag be nationals or persons domiciled or lawfully in permanent residence in that State.
2. Subject to the provisions of article 7 and in pursuance of the goal set out in paragraph 1 of this article, and in taking necessary measures to this end, the State of registration shall have regard to the following:
 - (a) the availability of qualified seafarers within the State of registration;
 - (b) multilateral or bilateral agreements or other types of arrangements valid and enforceable pursuant to the legislation of the State of registration;
 - (c) the sound and economically viable operation of its ships.
3. The State of registration should implement the provision of paragraph 1 of this article on a ship, company or fleet basis.
4. The State of registration, in accordance with its laws and regulations, may allow persons of other nationalities to serve on board ships flying its flag in accordance with the relevant provisions of this Convention.
5. In pursuance of the goal set out in paragraph 1 of this article, the State of registration should, in co-operation with shipowners, promote the education and training of its nationals or persons domiciled or lawfully in permanent residence within its territory.
6. The State of registration shall ensure:
 - (a) that the manning of ships flying its flag is of such a level and competence as to ensure compliance with applicable international rules and standards, in particular those regarding safety at sea;
 - (b) that the terms and conditions of employment on board ships flying its flag are in conformity with applicable international rules and standards;
 - (c) that adequate legal procedures exist for the settlement of civil disputes between seafarers employed on ships flying its flag and their employers;
 - (d) that nationals and foreign seafarers have equal access to appropriate legal processes to secure their contractual rights in their relations with their employers.

Article 10Role of flag States in respect of the management of shipowning companies and ships

1. The State of registration, before entering a ship in its register of ships, shall ensure that the shipowning company or a subsidiary shipowning company is established and/or has its principal place of business within its territory in accordance with its laws and regulations.

2. Where the shipowning company or a subsidiary shipowning company or the principal place of business of the shipowning company is not established in the flag State, the latter shall ensure, before entering a ship in its register of ships, that there is a representative or management person who shall be a national of the flag State, or be domiciled therein. Such a representative or management person may be a natural or juridical person who is duly established or incorporated in the flag State, as the case may be, in accordance with its laws and regulations, and duly empowered to act on the shipowner's behalf and account. In particular, this representative or management person should be available for any legal process and to meet the shipowner's responsibilities in accordance with the laws and regulations of the State of registration.
3. The State of registration should ensure that the person or persons accountable for the management and operation of a ship flying its flag are in a position to meet the financial obligations that may arise from the operation of such a ship to cover risks which are normally insured in international maritime transportation in respect of damage to third parties. To this end the State of registration should ensure that ships flying its flag are in a position to provide at all times documents evidencing that an adequate guarantee, such as appropriate insurance or any other equivalent means, has been arranged. Furthermore, the State of registration should ensure that an appropriate mechanism, such as a maritime lien, mutual fund, wage insurance, social security scheme, or any governmental guarantee provided by an appropriate agency of the State of the accountable person, whether that person is an owner or operator, exists to cover wages and related monies owed to seafarers employed on ships flying its flag in the event of default of payment by their employers. The State of registration may also provide for any other appropriate mechanism to that effect in its laws and regulations.

Article 11

Register of ships

1. A State of registration shall establish a register of ships flying its flag, which register shall be maintained in a manner determined by that State and in conformity with the relevant provisions of this Convention. Ships entitled by the laws and regulations of a State to fly its flag shall be entered in this register in the name of the owner or owners or, where national laws and regulations so provide, the bareboat charterer.
2. Such register shall, inter alia, record the following:
 - (a) the name of the ship and the previous name and registry if any;
 - (b) the place or port of registration or home port and the official number or mark of identification of the ship;
 - (c) the international call sign of the ship, if assigned;
 - (d) the name of the builders, place of build and year of building of the ship;
 - (e) the description of the main technical characteristics of the ship;
 - (f) the name, address and, as appropriate, the nationality of the owner or of each of the owners;and, unless recorded in another public document readily accessible to the Registrar in the flag State:

- (g) the date of deletion or suspension of the previous registration of the ship;
 - (h) the name, address and, as appropriate, the nationality of the bareboat charterer, where national laws and regulations provide for the registration of ships bareboat chartered-in;
 - (i) the particulars of any mortgages or other similar charges upon the ship as stipulated by national laws and regulations;
3. Furthermore, such register should also record:
 - (a) if there is more than one owner, the proportion of the ship owned by each;
 - (b) the name, address and, as appropriate, the nationality of the operator, when the operator is not the owner or the bareboat charterer.
 4. Before entering a ship in its register of ships a State should assure itself that the previous registration, if any, is deleted.
 5. In the case of a ship bareboat chartered-in a State should assure itself that right to fly the flag of the former flag State is suspended. Such registration shall be effected on production of evidence, indicating suspension of previous registration as regards the nationality of the ship under the former flag State and indicating particulars of any registered encumbrances.

Article 12

Bareboat charter

1. Subject to the provisions of article 11 and in accordance with its laws and regulations a State may grant registration and the right to fly its flag to a ship bareboat chartered-in by a charterer in that State, for the period of that charter.
2. When shipowners or charterers in States Parties to this Convention enter into such bareboat charter activities, the conditions of registration contained in this Convention should be fully complied with.
3. To achieve the goal of compliance and for the purpose of applying the requirements of this Convention in the case of a ship so bareboat chartered-in the charterer will be considered to be the owner. This Convention, however, does not have the effect of providing for any ownership rights in the chartered ship other than those stipulated in the particular bareboat charter contract.
4. A State should ensure that a ship bareboat chartered-in and flying its flag, pursuant to paragraphs 1 to 3 of this article, will be subject to its full jurisdiction and control.
5. The State where the bareboat chartered-in ship is registered shall ensure that the former flag State is notified of the deletion of the registration of the bareboat chartered ship.
6. All terms and conditions, other than those specified in this article, relating to the relationship of the parties to a bareboat charter are left to the contractual disposal of those parties.

Article 13Joint ventures

1. Contracting Parties to this Convention, in conformity with their national policies, legislation and the conditions for registration of ships contained in this Convention, should promote joint ventures between shipowners of different countries, and should, to this end, adopt appropriate arrangements, inter alia, by safeguarding the contractual rights of the parties to joint ventures, to further the establishment of such joint ventures in order to develop the national shipping industry.
2. Regional and international financial institutions and aid agencies should be invited to contribute, as appropriate, to the establishment and/or strengthening of joint ventures in the shipping industry of developing countries, particularly in the least developed among them.

Article 14Measures to protect the interests of labour-supplying countries

1. For the purpose of safeguarding the interests of labour-supplying countries and of minimizing labour displacement and consequent economic dislocation, if any, within these countries, particularly developing countries, as a result of the adoption of this Convention, urgency should be given to the implementation, inter alia, of the measures as contained in Resolution 1 annexed to this Convention.
2. In order to create favourable conditions for any contract or arrangement that may be entered into by shipowners or operators and the trade unions of seamen or other representative seamen bodies, bilateral agreements may be concluded between flag States and labour-supplying countries concerning the employment of seafarers of those labour-supplying countries.

Article 15Measures to minimize adverse economic effects

For the purpose of minimizing adverse economic effects that might occur within developing countries, in the process of adapting and implementing conditions to meet the requirements established by this Convention, urgency should be given to the implementation, inter alia, of the measures as contained in Resolution 2 annexed to this Convention.

Article 16Depositary

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Convention.

Article 17Implementation

1. Contracting Parties shall take any legislative or other measures necessary to implement this Convention.
2. Each Contracting Party shall, at appropriate times, communicate to the depositary the texts of any legislative or other measures which it has taken in order to implement this Convention.

3. The depositary shall transmit upon request to Contracting Parties the texts of the legislative or other measures which have been communicated to him pursuant to paragraph 2 of this article.

Article 18

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States are entitled to become Contracting Parties to this Convention by:
 - (a) signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
2. This Convention shall be open for signature from 1 May 1986 to and including 30 April 1987, at the Headquarters of the United Nations in New York and shall thereafter remain open for accession.
3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

Article 19

Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the date on which not less than 40 States, the combined tonnage of which amounts to at least 25 per cent of world tonnage, have become Contracting Parties to it in accordance with article 18. For the purpose of this article the tonnage shall be deemed to be that contained in annex III to this Convention.
2. For each State which becomes a Contracting Party to this Convention after the conditions for entry into force under paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force for that State 12 months after that State has become a Contracting Party.

Article 20

Review and amendments

1. After the expiry of a period of eight years from the date of entry into force of this Convention, a Contracting Party may, by written communication addressed to the Secretary-General of the United Nations, propose specific amendments to this Convention and request the convening of a review conference to consider such proposed amendments. The Secretary-General shall circulate such communication to all Contracting Parties. If, within 12 months from the date of the circulation of the communication, not less than two-fifths of the Contracting Parties reply favourably to the request, the Secretary-General shall convene the Review Conference.
2. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting Parties the texts of any proposals for, or views regarding, amendments, at least six months before the opening date of the Review Conference.

Article 21Effect of amendments

1. The decisions of a review conference regarding amendments shall be taken by consensus or, upon request, by a vote of a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting. Amendments adopted by such a conference shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all the Contracting Parties for ratification, acceptance, or approval and to all the States signatories of the Convention for information.
2. Ratification, acceptance or approval of amendments adopted by a review conference shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.
3. Any amendment adopted by a review conference shall enter into force only for those Contracting Parties which have ratified, accepted or approved it, on the first day of the month following one year after its ratification, acceptance or approval by two-thirds of the Contracting Parties. For any State ratifying, accepting or approving an amendment after it has been ratified, accepted or approved by two-thirds of the Contracting Parties, the amendment shall enter into force one year after its ratification, acceptance or approval by that State.
4. Any State which becomes a Contracting Party to this Convention after the entry into force of an amendment shall, failing an expression of a different intention by that State:
 - (a) Be considered as a Party to this Convention as amended; and
 - (b) Be considered as a Party to the unamended Convention in relation to any Contracting Party not bound by the amendment.

Article 22Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing to this effect addressed to the depositary.
2. Such denunciation shall take effect on the expiration of one year after the notification is received by the depositary, unless a longer period has been specified in the notification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

DONE at Geneva on 7 February 1986 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

Annex IResolution 1Measures to protect the interests of labour-supplying countries

The United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships,

Having adopted the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships,

Recommends as follows:-

1. Labour-supplying countries should regulate the activities of the agencies within their jurisdiction that supply seafarers for ships flying the flag of another country in order to ensure that the contractual terms offered by those agencies will prevent abuses and contribute to the welfare of seafarers. For the protection of their seafarers, labour-supplying countries may require, inter alia, suitable security of the type mentioned in article 10 from the owners or operators of ships employing such seafarers or from other appropriate bodies;
2. Labour-supplying developing countries may consult each other in order to harmonize as much as possible their policies concerning the conditions upon which they will supply labour in accordance with these principles and may, if necessary, harmonize their legislation in this respect;
3. The United Nations Conference on Trade and Development, the United Nations Development Programme and other appropriate international bodies should upon request provide assistance to labour-supplying developing countries for establishing appropriate legislation for registration of ships and attracting ships to their registers, taking into account this Convention;
4. The International Labour Organisation should upon request provide assistance to labour-supplying countries for the adoption of measures in order to minimize labour displacement and consequent economic dislocation, if any, within labour-supplying countries which might result from the adoption of this Convention;
5. Appropriate international organizations within the United Nations system should upon request provide assistance to labour-supplying countries for the education and training of their seafarers, including the provision of training and equipment facilities.

Annex IIResolution 2Measures to minimize adverse economic effects

The United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships,

Having adopted the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships.

Recommends as follows:-

1. The United Nations Conference on Trade and Development, the United Nations Development Programme and the International Maritime Organization and other appropriate international bodies should provide, upon request, technical and financial assistance to those countries which may be affected by this Convention in order to formulate and implement modern and effective legislation for the development of their fleet in accordance with the provisions of this Convention;
2. The International Labour Organization and other appropriate international organizations should also provide, upon request, assistance to those countries for the preparation and implementation of educational and training programmes for their seafarers as may be necessary;
3. The United Nations Development Programme, the World Bank and other appropriate international organizations should provide to those countries, upon request, technical and financial assistance for the implementation of alternative national development plans, programmes and projects to overcome economic dislocation which might result from the adoption of this Convention.

Annex IIIMerchant fleets of the worldShips of 500 grt and aboveAs at 1 July 1985

	<u>Gross registered</u>
	<u>tons (grt)</u>
Albania.....	52,698
Algeria	1,332,863
Angola.....	71,581
Argentina	2,227,252
Australia.....	1,877,560
Austria.....	134,225
Bahamas.....	3,852,385
Bahrain.....	26,646
Bangladesh.....	300,151
Barbados	4,034
Belgium.....	2,247,571
Benin.....	2,999
Bolivia.....	14,913
Brazil.....	5,935,899
Bulgaria.....	1,191,419
Burma.....	94,380
Cameroon.....	67,057
Canada	841,048
Cape Verde.....	8,765
Chile.....	371,468
China.....	10,167,450
Colombia.....	357,668

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Comoros.....	649
Costa Rica.....	12,616
Côte d'Ivoire.....	124,706
Cuba.....	784,664
Cyprus.....	8,134,083
Czechoslovakia.....	184,299
Democratic Kampuchea.....	998
Democratic Yemen.....	4,229
Denmark.....	4,677,360
Djibouti.....	2,066
Dominica.....	500
Dominican Republic.....	35,667
Ecuador.....	417,372
Egypt.....	835,995
Equatorial Guinea.....	6,412
Ethiopia.....	54,499
Faeroe Islands.....	39,333
Fiji.....	20,145
Finland.....	1,894,485
France.....	7,864,931
Gabon.....	92,687
Gambia.....	1,597
German Democratic Republic.....	1,235,840
Germany, Federal Republic of.....	5,717,767
Ghana.....	99,637
Greece.....	30,751,092
Guatemala.....	15,569
Guinea.....	598

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Guyana.....	3,888
Honduras.....	301,786
Hungary.....	77,182
Iceland.....	69,460
India.....	6,324,145
Indonesia.....	1,604,427
Iran (Islamic Republic of).....	2,172,401
Iraq.....	882,715
Ireland.....	161,304
Israel.....	541,035
Italy.....	8,530,108
Jamaica.....	7,473
Japan.....	37,189,376
Jordan.....	47,628
Kenya.....	1,168
Kiribati.....	1,480
Korea, Democratic People's Republic of.....	470,592
Korea, Republic of.....	6,621,898
Kuwait.....	2,311,813
Lebanon.....	461,525
Liberia.....	57,985,747
Libyan Arab Jamahiriya.....	832,450
Madagascar.....	63,115
Malaysia.....	1,708,599
Maldives.....	125,958
Malta.....	1,836,948
Mauritania.....	1,581
Mauritius.....	32,968

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Mexico	1,282,048
Monaco	3,268
Morocco	377,702
Mozambique	17,013
Nauru	64,829
Netherlands	3,628,871
New Zealand	266,285
Nicaragua	15,869
Nigeria	396,525
Norway.....	14,567,326
Oman.....	10,939
Pakistan	429,973
Panama.....	39,366,187
Papua New Guinea.....	10,671
Paraguay.....	38,440
Peru	640,968
Philippines	4,462,291
Poland	2,966,534
Portugal	1,280,065
Qatar.....	339,725
Romania	2,769,937
Saint Vincent and the Grenadines.....	220,490
Samoa.....	25,644
Saudi Arabia.....	2,868,689
Senegal.....	19,426
Singapore	6,385,919
Solomon Islands.....	1,018
Somalia	22,802

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

South Africa.....	501,386
Spain	5,650,470
Sri Lanka.....	617,628
Sudan	92,700
Suriname	11,181
Sweden.....	2,951,227
Switzerland	341,972
Syrian Arab Republic.....	40,506
Tanzania, United Republic of	43,471
Thailand	550,585
Togo.....	52,677
Tonga	13,381
Trinidad and Tobago.....	9,370
Tunisia	274,170
Turkey	3,532,350
Uganda.....	3,394
Union of Soviet Socialist Republics	16,767,526
United Arab Emirates	805,318
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.....	13,260,290
Bermuda.....	969,081
British Virgin Islands.....	1,939
Cayman Islands.....	313,755
Gibraltar	568,247
Hong Kong.....	6,820,100
Montserrat.....	711
Saint Helena.....	3,150
Turks and Caicos Islands	513
Total.....	21,937,786

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

United States of America.....	13,922,244
Uruguay	144,907
Vanuatu	132,979
Venezuela.....	900,305
Viet Nam.....	277,486
Yugoslavia	2,648,415
Zaire	70,127
Unallocated	4,201,669

World total	383,533,282
	=====

Source: Compiled on the basis of data supplied by Lloyd's Shipping Information Services (London).

Notes: (i) Types of ship included:

- Oil tankers
- Oil/chemical tankers
- Chemical tankers
- Miscellaneous tankers (trading)
- Liquefied gas carriers
- Bulk/oil carriers (including ore/oil)
- Ore and bulk carriers
- General cargo ships
- Containerships (fully cellular and lighter carriers)
- Vehicle carriers
- Ferries and passenger ships and passenger/cargo ships
- Livestock carriers.

(ii) Excluding the reserve fleet of the United States of America and the United States and Canadian Great Lakes Fleets.

**CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LES CONDITIONS D'IMMATRICULATION
DES NAVIRES, GENÈVE, 7 FÉVRIER 1986**

Les Etats Parties à la présente Convention,

Reconnaissant la nécessité de promouvoir l'expansion harmonieuse des transports maritimes mondiaux dans leur ensemble,

Rappelant la résolution 35/56 de l'Assemblée générale, du 5 décembre 1980, en annexe à laquelle figure la Stratégie internationale du développement pour la troisième Décennie des Nations Unies pour le développement, où il est notamment demandé, au paragraphe 128, que la participation des pays en développement au transport international des marchandises soit accrue,

Rappelant aussi que, conformément à la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer et à la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, il doit exister un lien authentique entre le navire et l'Etat du pavillon, et conscients de l'obligation faite à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon conformément au principe du lien authentique.

Estimant qu'à cette fin l'Etat du pavillon devrait avoir une administration maritime nationale compétente et adéquate,

Estimant aussi que, pour exercer effectivement son contrôle, l'Etat du pavillon devrait faire en sorte qu'il soit facile d'identifier les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation d'un navire inscrit à son registre et de mettre en cause leur responsabilité,

Estimant en outre que des mesures visant à faciliter l'identification et la détermination de la responsabilité des personnes responsables des navires pourraient aider dans la lutte contre la fraude maritime,

Réaffirmant, sans préjudice de la présente Convention, que chaque Etat fixe les conditions de l'octroi de sa nationalité aux navires, de l'immatriculation des navires sur son territoire et du droit de battre son pavillon,

Animés par le désir qu'éprouvent les Etats souverains de résoudre dans un esprit de compréhension mutuelle et de coopération tous les problèmes relatifs aux conditions d'octroi de la nationalité aux navires et d'immatriculation des navires,

Considérant que rien dans la présente Convention n'est réputé porter atteinte à aucune des dispositions qui, dans les lois et règlements nationaux des Parties contractantes à la présente Convention, outrepassent les dispositions figurant dans ladite Convention,

Reconnaissant les domaines de compétence des institutions spécialisées et d'autres organismes des Nations Unies prévus dans leurs actes constitutifs respectifs, en tenant compte des accords qui ont pu être conclus entre l'Organisation des Nations Unies et les institutions, et entre certaines institutions et certains organismes dans des domaines déterminés,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premierObjectifs

Pour assurer ou, le cas échéant, renforcer le lien authentique entre l'Etat et les navires battant son pavillon, et pour exercer effectivement sur ces navires sa juridiction et son contrôle en matière d'identification et de responsabilité des propriétaires de navires et des exploitants, comme en matière administrative, technique, économique et sociale, l'Etat du pavillon applique les dispositions figurant dans la présente Convention.

Article 2Définitions

Aux fins de la présente Convention:

Le terme "navire" s'entend de tout bâtiment de mer apte à naviguer par ses propres moyens qui est utilisé dans le commerce maritime international pour le transport de marchandises, de passagers ou de marchandises et de passagers, à l'exception des bâtiments de moins de 500 tonneaux de jauge brute;

L'expression "Etat du pavillon" s'entend de l'Etat dont un navire bat et a le droit de battre le pavillon;

Par "propriétaire" ou "propriétaire de navire" on entend, sauf indication claire en sens contraire, toute personne physique ou morale qui est inscrite au registre des navires de l'Etat d'immatriculation comme étant le propriétaire d'un navire;

Le terme "exploitant" désigne le propriétaire ou l'affrètement coque nue, ou toute autre personne physique ou morale chargée formellement des responsabilités du propriétaire ou de l'affrètement coque nue;

L'expression "État d'immatriculation" s'entend de l'Etat sur le registre des navires duquel un navire est inscrit;

L'expression "registre des navires" s'entend du ou des registres officiels où sont consignés les éléments d'identification visés à l'article 11 de la présente Convention;

L'expression "Administration maritime nationale" s'entend de toute autorité d'Etat ou de tout organisme public qui est institué par l'Etat d'immatriculation conformément à sa législation et qui, en application de cette législation, est notamment responsable de la mise en oeuvre des accords internationaux relatifs aux transports maritimes et de l'application des règles et normes concernant les navires placés sous sa juridiction et son contrôle;

L'expression "affrètement coque nue" s'entend d'un contrat de location d'un navire pour une période de temps stipulée en vertu duquel le preneur a la pleine possession et l'entier contrôle du navire, y compris le droit d'engager le capitaine et l'équipage du navire, pour la durée du bail;

L'expression "pays fournisseur de main-d'oeuvre" s'entend d'un pays qui fournit des gens de mer pour servir à bord d'un navire qui bat le pavillon d'un autre pays.

Article 3Champ d'application

Le présent Accord s'applique à tous les navires définis à l'article 2.

Article 4Dispositions générales

1. Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon.
2. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon.
3. Les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat.
4. Aucun navire n'est inscrit simultanément sur les registres des navires de deux Etats ou plus, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 de l'article 11 et de celles de l'article 12.
5. 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 d'immatriculation.

Article 5Administration maritime nationale

1. L'Etat du pavillon a une administration maritime nationale compétente et adéquate soumise à sa juridiction et à son contrôle.
2. L'Etat du pavillon donne effet aux règles et normes internationales applicables concernant, en particulier, la sécurité des navires et des personnes à bord et la prévention de la pollution du milieu marin.
3. L'administration maritime de l'Etat du pavillon fait en sorte:
 - a) que les navires qui battent le pavillon de l'Etat respectent ses lois et règlements concernant l'immatriculation des navires et les règles et normes applicables concernant, en particulier, la sécurité des navires et des personnes à bord, et la prévention de la pollution du milieu marin;
 - b) que les navires qui battent le pavillon de l'Etat soient inspectés périodiquement par ses inspecteurs autorisés pour assurer le respect des règles et normes internationales applicables;
 - c) que les navires qui battent le pavillon de l'Etat aient à bord des documents, en particulier des documents attestant le droit de battre son pavillon et les autres documents pertinents en cours de validité, y compris ceux qu'exigent les conventions internationales auxquelles l'Etat d'immatriculation est partie;
 - d) que les propriétaires de navires qui battent le pavillon de l'Etat respectent les principes de l'immatriculation des navires conformément aux lois et règlements dudit Etat et aux dispositions de la présente Convention.
4. L'Etat d'immatriculation exige tous les renseignements appropriés nécessaires à l'identification et à la responsabilité entière concernant les navires qui battent son pavillon.

Article 6Identification et responsabilité

1. L'Etat d'immatriculation inscrit notamment, sur son registre des navires, des renseignements concernant le navire et son ou ses propriétaires. Des renseignements concernant l'exploitant, quand l'exploitant n'est pas le propriétaire, devraient figurer au registre des navires ou dans le registre officiel des exploitants tenu par le Service de l'immatriculation des navires, ou être aisément accessibles à ce dernier, conformément aux lois et règlements de l'Etat d'immatriculation. L'Etat d'immatriculation délivre des documents attestant l'immatriculation du navire.
2. L'Etat d'immatriculation prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que le propriétaire ou les propriétaires, l'exploitant ou les exploitants ou toute(s) autre(s) personne qui peuvent être tenues responsables de la gestion et de l'exploitation des navires qui naviguent sous son pavillon puissent être facilement identifiés par les personnes ayant un intérêt légitime à obtenir ces renseignements.
3. Les registres des navires devraient être à la disposition de quiconque a un intérêt légitime à obtenir les renseignements qu'ils contiennent, conformément aux lois et règlements de l'Etat du pavillon.
4. Les Etats devraient faire en sorte que se trouvent à bord des navires battant leur pavillon des documents contenant des renseignements sur l'identité du propriétaire ou des propriétaires, de l'exploitant ou des exploitants, de la personne ou des personnes responsables de l'exploitation de ces navires, et tenir ces renseignements à la disposition des autorités de l'Etat du port.
5. Des livres de bord devraient être tenus sur tous les navires et conservés pendant un délai raisonnable après la date de la dernière mention, nonobstant toute modification du nom du navire, et toute personne ayant un intérêt légitime à obtenir les renseignements y figurant devrait pouvoir prendre connaissance et copie de ces livres, conformément aux lois et règlements de l'Etat du pavillon. Si un navire est vendu et immatriculé dans un autre Etat, les livres de bord couvrant la période antérieure à la vente devraient être conservés et toute personne ayant un intérêt légitime à obtenir les renseignements y figurant devrait pouvoir en prendre connaissance et copie, conformément aux lois et règlements du précédent Etat du pavillon.
6. Un Etat prend les mesures nécessaires pour s'assurer que les navires qu'il immatricule ont des propriétaires ou des exploitants identifiables de manière adéquate aux fins de s'assurer de leur pleine responsabilité.
7. Les Etats devraient faire en sorte que les contacts directs entre les propriétaires de navires battant leur pavillon et leurs pouvoirs publics soient exempts de restrictions.

Article 7Participation des nationaux à la propriété des navires et aux équipages

Eu égard aux dispositions relatives à la propriété des navires et au recrutement des équipages énoncées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 et aux paragraphes 1 à 3 de l'article 9, respectivement, et sans préjudice de l'application d'aucune autre disposition de la présente Convention, l'Etat d'immatriculation est tenu d'observer soit les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 8, soit

celles des paragraphes 1 à 3 de l'article 9, mais peut aussi observer les unes et les autres.

Article 8

Propriété des navires

1. Sous réserve des dispositions de l'article 7, l'Etat du pavillon prend dans ses lois et règlements des dispositions sur la propriété des navires qui battent son pavillon.
2. Sous réserve des dispositions de l'article 7, l'Etat du pavillon fait figurer dans ses lois et règlements, des dispositions appropriées sur la participation de cet Etat ou de ses nationaux en tant que propriétaires des navires qui battent son pavillon ou à la propriété de ces navires et sur le niveau de cette participation; ces lois et règlements devraient être suffisants pour permettre à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires qui battent son pavillon.

Article 9

Recrutement des équipages

1. Sous réserve des dispositions de l'article 7, un Etat d'immatriculation, dans l'application de la présente Convention, respecte le principe qu'une partie satisfaisante de l'effectif des officiers et des équipages des navires marchands qui battent son pavillon est constitué par des nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente dans l'Etat d'immatriculation.
2. Sous réserve des dispositions de l'article 7 et conformément à l'objectif énoncé au paragraphe 1 du présent article, et en prenant les mesures nécessaires, l'Etat d'immatriculation tient compte des circonstances ci-après:
 - a) la disponibilité de gens de mer qualifiés dans l'Etat d'immatriculation;
 - b) les accords multilatéraux ou bilatéraux, ou autres arrangements de tout type, valables et exécutoires selon la législation de l'Etat d'immatriculation;
 - c) l'exploitation rationnelle et économiquement viable de ses navires.
3. L'Etat d'immatriculation devrait appliquer les dispositions du paragraphe 1 à l'échelle du navire, de la société ou de la flotte.
4. L'Etat d'immatriculation, conformément à ses lois et règlements, peut autoriser des personnes d'autres nationalités à servir à bord des navires qui battent son pavillon conformément aux dispositions pertinentes de la présente Convention.
5. Suivant l'objectif fixé au paragraphe 1 du présent article, l'Etat d'immatriculation devrait, en coopération avec les propriétaires de navires, favoriser l'éducation et la formation de ses nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente sur son territoire.
6. L'Etat d'immatriculation fait en sorte:
 - a) que le niveau et la compétence du personnel recruté pour les navires qui battent son pavillon soient tels qu'ils assurent le respect des règles et normes internationales applicables, en

particulier pour ce qui concerne la sécurité en mer;

- b) que les conditions d'emploi à bord des navires qui battent son pavillon soient conformes aux règles et normes internationales applicables;
- c) qu'existent des procédures juridiques appropriées pour le règlement des différends civils entre les gens de mer employés à bord des navires qui battent son pavillon et leurs employeurs;
- d) que les gens de mer, nationaux et étrangers, aient accès aux voies de droit appropriées sur un pied d'égalité pour pouvoir faire valoir leurs droits contractuels dans leurs relations avec leurs employeurs.

Article 10

Rôle des Etats du pavillon dans la gestion des sociétés propriétaires de navires et des navires

1. L'Etat d'immatriculation, avant d'inscrire un navire sur son registre des navires fait en sorte que la société propriétaire de navires ou qu'une société filiale propriétaire de navires soit établis et/ou ait son principal établissement sur son territoire, conformément à ses lois et règlements.
2. Si ni la société propriétaire de navires, ni une société filiale propriétaire de navires, ni le principal établissement de la société propriétaire de navires n'est installé dans l'Etat du pavillon, ce dernier fait en sorte avant d'inscrire un navire sur son registre des navires qu'il y ait un représentant ou un gérant qui soit un national de l'Etat du pavillon ou qui ait son domicile dans cet Etat. Ledit représentant ou gérant peut être une personne physique ou une personne morale dûment établie ou constituée en société dans l'Etat du pavillon, selon le cas, conformément à ses lois et règlements, et dûment habilitée à agir au nom et pour le compte du propriétaire de navire. En particulier, le représentant ou gérant devrait être susceptible de toute voie de droit et pouvoir être tenu des responsabilités du propriétaire de navire conformément aux lois et règlements de l'Etat d'immatriculation.
3. L'Etat d'immatriculation devrait faire en sorte que la personne ou les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation d'un navire battant son pavillon soient en mesure d'exécuter les obligations financières auxquelles l'exploitation dudit navire peut donner naissance pour couvrir les risques qui sont normalement assurés en matière de transports maritimes internationaux en cas de dommages aux tiers. A cette fin, l'Etat d'immatriculation devrait faire en sorte que les navires battant son pavillon soient en mesure de présenter à tout moment des documents établissant qu'une garantie adéquate, telle qu'une assurance appropriée ou d'autres moyens équivalents, existe. En outre, l'Etat d'immatriculation devrait faire en sorte qu'il existe un mécanisme approprié, qui peut être une hypothèque maritime, une société mutuelle, un régime d'assurance des salaires, un régime de sécurité sociale, ou une garantie gouvernementale fournie par un organisme approprié du pays de la personne responsable, qu'il s'agisse d'un propriétaire ou d'un exploitant, pour garantir le paiement des salaires et autres sommes dues aux gens de mer employés sur les navires battant son pavillon en cas de défaut de paiement par leurs employeurs. L'Etat d'immatriculation peut aussi instituer tout autre mécanisme approprié à cet effet dans ses lois et règlements.

Article 11Registre des navires

1. L'Etat d'immatriculation institue un registre des navires battant son pavillon qui est tenu selon les modalités fixées par ledit Etat et conformément aux dispositions pertinentes de la présente Convention. Les navires autorisés par les lois et règlements d'un Etat à naviguer sous son pavillon sont inscrits sur ce registre au nom du ou des propriétaires, ou, si les lois et règlements nationaux le prévoient, de l'affréteur coque nue.
2. Figurent notamment au registre:
 - a) Le nom du navire et, le cas échéant, son nom antérieur et l'immatriculation précédente;
 - b) le lieu ou port d'immatriculation ou le port d'attache et le numéro ou la marque officiels d'identification du navire;
 - c) L'indicatif d'appel du navire, s'il en existe un;
 - d) Le nom des constructeurs, le lieu et l'année de construction du navire;
 - e) La description des principales caractéristiques techniques du navire;
 - f) Le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité du propriétaire ou de chacun des propriétaires;et, sauf s'ils sont consignés dans un autre document public aisément accessible au service chargé de l'immatriculation dans l'Etat du pavillon:
 - g) La date de radiation ou de suspension de la précédente immatriculation du navire;
 - h) Le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité de l'affréteur coque nue, si les lois et règlements nationaux prévoient l'immatriculation des navires affrétés coque nue;
 - i) Le détail de toutes hypothèques ou autres charges analogues grevant le navire selon les dispositions des lois et règlements nationaux.
3. En outre, le registre devrait aussi indiquer:
 - a) S'il y a plus d'un propriétaire, la part du navire appartenant à chacun des propriétaires;
 - b) Le nom, l'adresse et, s'il y a lieu, la nationalité de l'exploitant si l'exploitant n'est pas le propriétaire ou l'affréteur coque nue.
4. Avant d'inscrire un navire sur son registre des navires, un Etat devrait s'assurer que l'immatriculation précédente, s'il y en a eu une, a été radiée.
5. Dans le cas d'un navire affrété coque nue, l'Etat devrait s'assurer que le droit de battre le pavillon du précédent Etat du pavillon est suspendu. Cette immatriculation est subordonnée à la présentation de la preuve de la suspension de l'immatriculation précédente relativement à la nationalité du navire sous l'autorité du précédent Etat du pavillon et de documents indiquant les caractéristiques des hypothèques éventuelles inscrites.

Article 12Affrètement coque nue

1. Un Etat peut, sous réserve des dispositions de l'article 11 et conformément à ses lois et règlements, accorder l'immatriculation et le droit de battre son pavillon à un navire affrété coque nue par un affréteur dudit Etat, pour la durée de l'affrètement.
2. Lorsque des propriétaires de navires ou des affréteurs d'Etats parties à la présente Convention entreprennent des activités d'affrètement coque nue, les conditions d'immatriculation énoncées dans la présente Convention devraient être pleinement respectées.
3. Pour atteindre cet objectif, et aux fins de l'application des prescriptions de la présente Convention dans le cas d'un navire ainsi affrété coque nue, l'affréteur sera considéré comme en étant le propriétaire. La présente Convention n'a pas toutefois pour effet de créer, en ce qui concerne la propriété du navire affrété, d'autres droits que ceux énoncés dans le contrat d'affrètement coque nue considéré.
4. Conformément aux paragraphes 1 à 3 du présent article, les Etats devraient faire en sorte que les navires affrétés coque nue et battant leur pavillon soient pleinement soumis à leur juridiction et à leur contrôle.
5. L'Etat où le navire affrété coque nue est immatriculé s'assure, au moment de la radiation de l'immatriculation de ce navire, que cette radiation est notifiée au précédent Etat du pavillon.
6. Toutes les conditions et modalités, autres que celles qui sont mentionnées dans le présent article, concernant les relations entre les parties à un contrat d'affrètement coque nue, relèvent de la liberté de contracter de ces parties.

Article 13Coentreprises

1. Les Parties contractantes à la présente Convention, conformément à leur politique nationale, à leur législation et aux conditions d'immatriculation prévues dans la présente Convention, devraient favoriser les coentreprises entre propriétaires de navires de pays différents, et devraient, à cette fin, adopter des mesures appropriées, notamment en protégeant les droits contractuels des parties aux coentreprises, pour promouvoir la constitution de ces coentreprises afin de développer leur secteur national des transports maritimes.
2. Les institutions de financement et les organismes d'aide régionaux et internationaux devraient être invités à contribuer comme il convient à la création et/ou au renforcement de coentreprises dans le secteur des transports maritimes dans les pays en développement, en particulier dans les pays les moins avancés.

Article 14Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre

1. Afin de sauvegarder les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre, ainsi que de réduire au maximum les déplacements de main-d'oeuvre et les perturbations économiques qui pourraient en résulter dans ces pays, et en particulier dans les pays en développement, par suite de l'adoption de

la présente Convention, il faudrait notamment appliquer d'urgence les mesures indiquées dans la résolution 1 annexée à la présente Convention.

2. Pour créer des conditions propices à l'éventuelle conclusion de contrats ou de conventions entre les propriétaires de navires ou les exploitants et les syndicats de gens de mer ou d'autres organismes représentatifs des gens de mer, des accords bilatéraux peuvent être conclus entre les Etats du pavillon et des pays fournisseurs de main-d'oeuvre concernant l'emploi des gens de mer de ces pays fournisseurs de main-d'oeuvre.

Article 15

Mesures pour réduire au maximum les effets économiques défavorables

Afin de réduire au maximum les effets économiques défavorables qui pourraient se produire dans les pays en développement en raison de l'adaptation et de l'application des conditions voulues pour répondre aux obligations établies par la présente Convention, il faudrait notamment appliquer d'urgence les mesures indiquées dans la résolution 2 annexée à la présente Convention.

Article 16

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de la présente Convention.

Article 17

Mise en application

1. Les Parties contractantes adopteront toutes dispositions législatives ou autres mesures nécessaires pour l'application de la présente Convention.
2. Chaque Partie contractante communiquera au dépositaire, dans les délais appropriés, le texte des dispositions législatives ou autres mesures qu'il aura adoptées pour l'application de la présente Convention.
3. Le dépositaire transmettra à toutes les Parties contractantes, à leur demande, le texte des dispositions législatives ou autres mesures qui lui aura été communiqué en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 18

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Tous les Etats peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention selon l'une des procédures suivantes:
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation et suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
 - c) adhésion
2. La présente Convention sera ouverte à la signature du 1er mai 1986 au 30 avril 1987 inclus au

Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York, et demeurera ensuite ouverte à l'adhésion.

3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du dépositaire.

Article 19

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle 40 Etats au moins, dont le tonnage combiné représente au moins 25% du tonnage mondial, seront devenus Parties contractantes conformément à l'article 18. Aux fins du présent article, le tonnage sera réputé être celui qui figure dans l'annexe III de la présente Convention.
2. Pour tout Etat qui deviendra Partie contractante à la présente Convention après la réalisation des conditions d'entrée en vigueur énoncées au paragraphe 1 du présent article, la Convention entrera en vigueur, pour cet Etat, douze mois après que cet Etat sera devenu Partie contractante.

Article 20

Révision et amendements

1. A l'expiration d'une période de huit ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention, une Partie contractante peut, par voie de communication écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, proposer des amendements précis à la présente Convention et demander la convocation d'une conférence pour examiner les amendements proposés. Le Secrétaire général transmet cette communication à toutes les Parties contractantes. Si, dans les douze mois à compter de la date où la communication a été transmise, les deux cinquièmes au moins des Parties contractantes répondent favorablement à cette demande, le Secrétaire général convoque la conférence de révision.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies transmet à toutes les Parties contractantes le texte de toutes propositions d'amendements, ou d'opinions les concernant, six mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence de révision.

Article 21

Effet des amendements

1. Les décisions d'une conférence de révision concernant des amendements sont prises par consensus ou, si demande en est faite, par un vote à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes. Les amendements adoptés par cette conférence sont communiqués par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes aux fins de ratification, acceptation ou approbation, ainsi qu'à tous les Etats signataires de la Convention pour information.
2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation d'amendements adoptés par une conférence de révision s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du dépositaire.
3. Tout amendement adopté par une conférence de révision entre en vigueur uniquement pour les

Parties contractantes qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation par les deux tiers des Parties contractantes. Pour tout Etat qui ratifie, accepte ou approuve un amendement après sa ratification, son acceptation ou son approbation par les deux tiers des Parties contractantes, l'amendement entre en vigueur un an après sa ratification, son acceptation ou son approbation par cet Etat.

4. Tout Etat qui devient Partie contractante à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement est, s'il n'exprime pas une intention différente, réputé:
 - a) Partie à la présente Convention telle qu'elle a été amendée; et
 - b) Partie à la Convention non amendée à l'égard de toute Partie contractante non liée par l'amendement.

Article 22

Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention à tout moment en adressant une notification écrite à cet effet au dépositaire.
2. La dénonciation prendra effet à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de cette notification par le dépositaire, à moins qu'un délai plus long n'ait été spécifié dans la notification.

EN FOIT DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont apposé leurs signatures ci-dessous aux dates indiquées.

FAIT à Genève, le 7 février 1986, en un seul original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Annexe IRésolution 1

Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre

La Conférence des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Ayant adopté la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Recommande ce qui suit :

1. Les pays fournisseurs de main-d'oeuvre devraient contrôler les activités des entreprises relevant de leur juridiction qui fournissent des équipages pour des navires battant pavillon d'un autre pays, de façon à faire en sorte que les conditions contractuelles offertes par ces entreprises évitent les abus et contribuent au bien-être des équipages. Pour assurer la protection de leurs gens de mer, les pays fournisseurs de main-d'oeuvre peuvent notamment exiger des propriétaires de navires ou des exploitants employant cette main-d'oeuvre ou d'autres organismes appropriés une garantie adéquate du type de celle qui est mentionnée à l'article 10;
2. Les pays fournisseurs de main-d'oeuvre peuvent se consulter en vue d'harmoniser autant que possible leurs politiques concernant les conditions auxquelles ils fourniront de la main-d'oeuvre conformément aux présents principes et ils pourront, au besoin, harmoniser leur législation dans ce domaine;
3. La CNUCED, le PNUD et les autres organismes internationaux compétents devraient aider les pays en développement fournisseurs de main-d'oeuvre qui le leur demandent à élaborer, en matière d'immatriculation des navires, une législation appropriée et susceptible d'inciter les propriétaires à immatriculer leurs navires sur les registres de ces pays, compte tenu de la présente Convention;
4. Le BIT devrait aider les pays fournisseurs de main-d'oeuvre qui le lui demandent à adopter des mesures propres à réduire au maximum les déplacements de main-d'oeuvre et les perturbations économiques que l'adoption de la présente Convention pourrait éventuellement entraîner dans les pays fournisseurs de main-d'oeuvre;
5. Les organismes internationaux compétents au sein du système des Nations Unies devraient aider les pays fournisseurs de main-d'oeuvre qui le leur demandent à dispenser un enseignement général et professionnel à leurs gens de mer, notamment en fournissant des moyens de formation et des équipements.

Annexe IIRésolution 2

Mesures pour réduire au maximum les effets économiques défavorables

La Conférence des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Ayant adopté la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires,

Recommande ce qui suit :

1. La CNUCED, le PNUD, l'OMI et les autres organismes internationaux appropriés devraient aussi fournir, sur demande, une assistance technique et financière aux pays susceptibles d'être affectés par la présente Convention pour élaborer et mettre en application une législation moderne et efficace pour le développement de leur flotte conformément aux dispositions de la présente Convention;
2. Le BIT et les autres organismes internationaux appropriés devraient aussi fournir sur demande une assistance à ces pays pour l'élaboration et l'exécution de programmes d'enseignement et de formation à l'intention des gens de mer selon qu'il conviendra;
3. Le PNUD, la Banque mondiale et les autres organismes internationaux appropriés devraient fournir sur demande à ces pays une assistance technique et financière pour l'application de nouveaux plans, programmes et projets de développement nationaux en vue de surmonter le bouleversement économique qui pourrait résulter de l'adoption de la présente Convention.

Annexe IIIFlottes marchandes dans le mondeNavires de 500 tjb ou plusAu 1er juillet 1985

	<u>Tonnage brut</u>
	<u>Immatriculé</u>
	(tgb)
Afrique du Sud.....	501 386
Albanie.....	52 698
Algérie	1 332 863
Allemagne, République fédérale d'	5 717 767
Angola.....	71 581
Arabie saoudite	2 868 689
Argentine	2 227 252
Australie.....	1 877 560
Autriche	134 225
Bahamas.....	3 852 385
Bahrein.....	26 646
Bangladesh.....	300 151
Barbade	4 034
Belgique	2 247 571
Bénin.....	2 999
Birmanie.....	94 380
Bolivie.....	14 913
Brésil.....	5 935 899
Bulgarie.....	1 191 419
Cameroun.....	67 057

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Canada	841 048
Cap-Vert.....	8 765
Chili	371 468
Chine	10 167 450
Chypre.....	8 134 083
Colombie.....	357 668
Comores	649
Costa Rica	12 616
Côte d'Ivoire	124 706
Cuba	784 664
Danemark.....	4 677 360
Djibouti	2 066
Dominique	500
Egypte	835 995
Emirats arabes unis	805 318
Equateur	417 372
Espagne.....	5 650 470
Etats-Unis d'Amérique	13 922 244
Ethiopie.....	54 499
Fidji.....	20 145
Finlande	1 894 485
France.....	7 864 931
Gabon.....	92 687
Gambie.....	1 597
Ghana.....	99 637
Grèce.....	30 751 092
Guatemala	15 569
Guinée.....	598

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Guinée équatoriale	6 412
Guyana	3 888
Honduras	301 786
Hongrie	77 182
Iles Féroé.....	39 333
Iles Salomon.....	1 018
Inde	6 324 145
Indonésie	1 604 427
Iran (Rèpublique islamique d')	2 172 401
Iraq	882 715
Irlande	161 304
Islande	69 460
Israël.....	541 035
Italie	8 530 108
Jamahiriya arabe libyenne.....	832 450
Jamaïque	7 473
Japon	37 189 376
Jordanie	47 628
Kampuchea démocratique.....	998
Kenya	1 168
Kiribati	1 480
Koweït.....	2 311 813
Liban	461 525
Libéria	57 985 747
Madagascar	63 115
Malaisie.....	1 708 599
Maldives.....	125 958
Malte	1 836 948

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Maroc	377 702
Maurice	32 968
Mauritanie	1 581
Mexique	1 282 048
Monaco	3 268
Mozambique	17 013
Nauru	64 829
Nicaragua	15 869
Nigéria	396 525
Norvège.....	14 567 326
Nouvelle-Zélande.....	266 285
Oman.....	10 939
Ouganda.....	3 394
Pakistan.....	429 973
Panama.....	39 366 187
Papouasie-Nouvelle-Guinée	10 671
Paraguay.....	38 440
Pays-Bas.....	3 628 871
Pérou	640 968
Philippines	4 462 291
Pologne	2 966 534
Portugal.....	1 280 065
Qatar.....	339 725
République arabe syrienne.....	40 506
République de Corée.....	6 621 898
République démocratique allemande	1 235 840
République dominicaine	35 667
République populaire démocratique de Corée.....	470 592

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Roumanie	2 769 937
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	13 260 290
Bermudes	969 081
Gibraltar	568 247
Hong Kong	6 820 100
Iles Caïmanes	313 755
Iles Turques et Caïques	513
Iles Vierges britanniques	1 939
Montserrat	711
Sainte-Hélène	3 150
Total (Royaume-Unie)	21 937 786
Saint-Vincent-et-Grenadines	220 490
Samoa	25 644
Sénégal	19 426
Singapour	6 385 919
Somalie	22 802
Soudan	92 700
Sri Lanka	617 628
Suède	2 951 227
Suisse	341 972
Suriname	11 181
Tanzanie, République-Unie de	43 471
Tchécoslovaquie	184 299
Thaïlande	550 585
Togo	52 677
Tonga	13 381
Trinité-et-Tobago	9 370
Tunisie	274 170

Registration ships**7-2-1986****Immatriculation navires**

Turquie.....	3 532 350
Union des Républiques socialistes soviétiques.....	16 767 526
Uruguay	144 907
Vanuatu.....	132 979
Venezuela.....	900 305
Viet Nam.....	277 486
Yémen démocratique	4 229
Yugoslavies.....	2 648 415
Zaire	70 127
Non répartis.....	4 201 669

Total mondial.....	383 533 282
	=====

Source: chiffres calculés à partir de données communiquées par les Lloyd's Shipping Information Services (Londres).

Notes :

- i) Types de navires considérés :
 - Pétroliers
 - Pétroliers-transporteurs de produits chimiques
 - Transporteurs de produits chimiques
 - Navires-citernes de types divers
 - Transporteurs de gaz liquéfié
 - Vraquiers-pétroliers (y compris minéraliers-pétroliers)
 - Minéraliers et vraquiers
 - Navires de charge classiques
 - Porte-conteneurs (cellulaires intégraux et porte-barges)
 - Transporteurs de véhicules
 - Transbordeurs, navires à passager et cargos mixtes
 - Transporteurs de bétail.
- ii) A l'exception de la flotte de réserve des Etats-Unis d'Amérique et des flottes des Grands Lacs des Etats-Unis et du Canada.

**STATUS OF SIGNATURES, RATIFICATIONS, ACCEPTANCES, APPROVALS,
ACCESSIONS, RESERVATIONS AND NOTIFICATIONS OF SUCCESSION**

For information regarding signatures, ratifications, acceptances, approvals, accessions, reservations and notifications of succession, please consult the details provided by:

- the depositary, the (Secretary-General of the) United Nations:
<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028004c485>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>