

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

# **Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires**

Adoptée par la Conférence des Nations Unies sur les conditions  
d'immatriculation des navires  
le 7 février 1986



**NATIONS UNIES**

1986



**Conférence  
des Nations Unies  
sur le commerce  
et le développement**

Distr.  
GENERALE

TD/RS/CONF/23  
13 mars 1986

FRANCAIS  
Original : ANGLAIS/ARABE/  
CHINOIS/ESPAGNOL/  
FRANCAIS/RUSSE

---

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LES  
CONDITIONS D'IMMATRICULATION DES NAVIRES

TEXTE DE LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LES  
CONDITIONS D'IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. En attendant qu'il soit imprimé, le texte de la Convention est distribué sous la présente cote pour la commodité des délégations.
2. L'Acte final, auquel sera annexé le texte imprimé de la Convention, a déjà été distribué sous la cote TD/RS/CONF/22.

## TABLE DES MATIERES

- Article premier - Objectifs
- Article 2 - Définitions
- Article 3 - Champ d'application
- Article 4 - Dispositions générales
- Article 5 - Administration maritime nationale
- Article 6 - Identification et responsabilité
- Article 7 - Participation des nationaux à la propriété des navires et aux équipages
- Article 8 - Propriété des navires
- Article 9 - Recrutement des équipages
- Article 10 - Rôle des Etats du pavillon dans la gestion des sociétés propriétaires de navires et des navires
- Article 11 - Registre des navires
- Article 12 - Affrètement coque nue
- Article 13 - Coentreprises
- Article 14 - Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre
- Article 15 - Mesures pour réduire au maximum les effets économiques défavorables
- Article 16 - Dépositaire
- Article 17 - Mise en application
- Article 18 - Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion
- Article 19 - Entrée en vigueur
- Article 20 - Révision et amendements
- Article 21 - Effets des amendements
- Article 22 - Dénonciation
  
- Annexe I - Résolution 1 - Mesures pour protéger les intérêts des pays fournisseurs de main-d'oeuvre
- Annexe II - Résolution 2 - Mesures pour réduire au maximum les effets économiques défavorables
- Annexe III - Flottes marchandes dans le monde

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 premier

### Objectifs

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 2

### Définitions

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'affréteur coque nue, ou toute autre personne physique ou morale chargée formellement des responsabilités du propriétaire ou de l'affréteur coque nue;

L'expression "Etat 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 3

#### Champ d'application

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

### Article 4

#### Dispositions 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 5

#### Administration 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 6

### Identification 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(s) 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 7

##### Participation 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 ses nationaux en tant que propriétaires des navires qui battent son pavillon 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 constituée 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'il existe 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 établie 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 11

### Registre 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 12

### Affrètement 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 13

#### Coentreprises

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 14

#### Mesures 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 FOI 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 I

Résolution 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 II

Résolution 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 III

Flottes marchandes dans le monde

Navires de 500 tjb ou plus

Au 1er juillet 1985

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (tjb)
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
Bahreïn .....	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
Canada .....	841 048
Cap-Vert .....	8 765
Chili .....	371 468
Chine .....	10 167 450
Chypre .....	8 134 083
Colombie .....	357 668
Comores .....	649

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (tjb)
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
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 (République islamique d') .....	2 172 401
Iraq .....	882 715
Irlande .....	161 304
Islande .....	69 460

Tonnage brut  
immatriculé  
(tjb)

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
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

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (tjb)
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
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-Uni) .....	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

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (tjb)
Tchécoslovaquie .....	184 299
Thaïlande .....	550 585
Togo .....	52 677
Tonga .....	13 381
Trinité-et-Tobago .....	9 370
Tunisie .....	274 170
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
Yougoslavie .....	2 648 415
Zaire .....	70 127
Non répartis .....	4 201 669
Total mondial .....	<u>383 533 282</u> =====

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

Notes : 1) 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 passagers 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.

---

### كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب إلى: الأمم المتحدة، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف.

#### 如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

#### HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

#### COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

#### КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

#### COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

---

