

DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch_XII_7

VOLUME : VOL-2

CHAPTER : Chapter XII. Navigation

TITLE : 12.7 United Nations Convention on Conditions for Registration
of Ships Geneva, 7 February 1986



**UNITED NATIONS CONVENTION
ON CONDITIONS FOR REGISTRATION
OF SHIPS**

**CONVENTION DES NATIONS UNIES
SUR LES CONDITIONS D'IMMATRICULATION
DES NAVIRES**

اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن

联合国船舶登记条件公约

**КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ОБ УСЛОВИЯХ РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ**

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN
DE LOS BUQUES**



**UNITED NATIONS CONVENTION
ON CONDITIONS FOR REGISTRATION
OF SHIPS**



UNITED NATIONS

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 9

Manning 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 10

Role 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 13

Joint 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 14

Measures 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 15

Measures 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 16

Depositary

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

Article 17

Implementation

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 21

Effect 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 22

Denunciation

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 I

Resolution 1

Measures 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 II

Resolution 2

Measures 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 Organisation 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 III

Merchant fleets of the world
Ships of 500 grt and above
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered</u> <u>tons (grt)</u>
Albania	32,698
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
Comoros	649
Costa Rica	12,616
Côte d'Ivoire	124,706
Cuba	784,664
Cyprus	8,134,083
Czechoslovakia	184,299
Democratic Kampuchea	998

Merchant fleets of the world
Ships of 500 grt and above
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered tons (grt)</u>
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
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

Merchant fleets of the world
Ships of 500 grt and above
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered</u> <u>tons (grt)</u>
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
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

Merchant fleets of the world
Ships of 500 grt and above
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered tons (grt)</u>
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
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

Merchant fleets of the world
Ships of 500 grt and above
As at 1 July 1985

	<u>Gross registered tons (grt)</u>
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
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**



NATIONS UNIES

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

Tonnage brut
immatriculé
(t.jb)

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

	<u>Tonnage brut</u> <u>immatriculé</u> (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

Tonnage brut
immatriculé
(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

1) 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.

المرفق الثالث (تابع)

- ناقلات الركاز والسوائب
 - سفن البضائع العامة
 - سفن الحاويات (كاملة التقسيم الى خلايا وحاملات الصنادل)
 - ناقلات المركبات
 - العبّارات وسفن الركاب وسفن البضائع/الركاب
 - ناقلات المشيئة
- ٢٤ لا يدخل في ذلك الأسطول الاحتياطي للولايات المتحدة الأمريكية وأساطيل
البحيرات العظمى للولايات المتحدة وكندا •

المرفق الثالث (تابع)

الحمولة الاجمالية المسجلة

<u>بالأطنان</u>	
٦ ٣٢٤ ١٤٥	..... الهند
٣٠١ ٧٨٦	..... هندوراس
٧٧ ١٨٢	..... هنغاريا
٣ ٦٢٨ ٨٧١	..... هولندا
١٣ ٩٢٢ ٢٤٤	..... الولايات المتحدة الأمريكية
٣٧ ١٨٩ ٣٧٦	..... اليابان
٤ ٢٢٩	..... اليمن الديمقراطية
٢ ٦٤٨ ٤١٥	..... يوغوسلافيا
٣٠ ٧٥١ ٠٩٢	..... اليونان
٤ ٢٠١ ٦٦٩	..... غير مخصص
<hr/>	<hr/>
٣٨٣ ٥٣٣ ٢٨٢	..... مجموع العالم
<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

المصدر : جمعت على أساس بيانات قدمتها دوائر خدمات اللويدز الاعلامية للنقل البحري (لندن) .

ملاحظات : '١'

- أنواع السفن المشمولة
- ناقلات النفط الصهرجية
 - ناقلات النفط/الكيميائيات الصهرجية
 - ناقلات الكيميائيات الصهرجية
 - ناقلات صهرجية متنوعة (تجارية)
 - ناقلات الغاز السائل
 - ناقلات السوائب/النفط (بما في ذلك الركاز/النفط)

المرفق الثالث (تابع)

الحمولة الاجمالية المسجلة

بالأطنان

١ ٢٨٢ ٠٤٨	.....	المكسيك
١٢٥ ٩٥٨	.....	ملديف
٢ ٨٦٨ ٦٨٩	.....	المملكة العربية السعودية
١٣ ٢٦٠ ٢٩٠	.....	المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية
٩٦٩ ٠٨١	.....	برمودا
٥٦٨ ٢٤٧	.....	جبل طارق
٥١٣	.....	جزر تركس وكايكوس
١ ٩٣٩	.....	جزر فيرجين البريطانية
٣١٣ ٧٥٥	.....	جزر كايمان
٣ ١٥٠	.....	سانت هيلانة
٧١١	.....	مونت سرات
٦ ٨٢٠ ١٠٠	.....	هونغ كونغ
٢١ ٩٣٧ ٧٨٦	.....	مجموع (المملكة المتحدة)
١ ٥٨١	.....	موريتانيا
٣٢ ٩٦٨	.....	موريشيوس
١٧ ٠١٣	.....	موزامبيق
٣ ٢٦٨	.....	موناكو
٦٤ ٨٢٩	.....	ناورو
١٤ ٥٦٧ ٣٢٦	.....	النرويج
١٣٤ ٢٢٥	.....	النمسا
٣٩٦ ٥٢٥	.....	نيجيريا
١٥ ٨٦٩	.....	نيكاراغوا
٢٦٦ ٢٨٥	.....	نيوزيلندا

المرفق الثالث (تابع)

الحمولة الاجمالية المسجلة

بالأطنان

٩٠٠ ٣٠٥	.....	فنزويلا
١ ٨٩٤ ٤٨٥	.....	فنلندا
٢٠ ١٤٥	.....	فيجي
٢٧٧ ٤٨٦	.....	فيت نام
٨ ١٣٤ ٠٨٣	.....	قبرص
٣٣٩ ٧٢٥	.....	قطر
٦٧ ٠٥٧	.....	الكاميرون
٩٩٨	.....	كمبوتشيا الديمقراطية
٨٤١ ٠٤٨	.....	كندا
٧٨٤ ٦٦٤	.....	كوبا
١٢٤ ٧٠٦	.....	كوت ديفوار
١٢ ٦١٦	.....	كوستاريكا
٣٥٧ ٦٦٨	.....	كولومبيا
٢ ٣١١ ٨١٣	.....	الكويت
١ ١٦٨	.....	كينيا
١ ٤٨٠	.....	كيريباتي
٤٦١ ٥٢٥	.....	لبنان
٥٧ ٩٨٥ ٧٤٧	.....	ليبيريا
١ ٨٣٦ ٩٤٨	.....	مالطة
١ ٧٠٨ ٥٩٩	.....	ماليزيا
٦٣ ١١٥	.....	مدغشقر
٨٣٥ ٩٩٥	.....	مصر
٣٧٧ ٧٠٢	.....	المغرب

المرفق الثالث (تابع)

الحمولة الاجمالية لمسجلة

بالأطنان

٢٢٠ ٤٩٠	.....	سان فنسانت وجرينادين
٦١٧ ٦٢٨	.....	سري لانكا
٦ ٣٨٥ ٩١٩	.....	سنغافورة
١٩ ٤٢٦	.....	السنغال
١١ ١٨١	.....	سورينام
٢ ٩٥١ ٢٢٧	.....	السويد
٣٤١ ٩٧٢	.....	سويسرا
٣٧١ ٤٦٨	.....	شيلي
٢٢ ٨٠٢	.....	الصومال
١٠ ١٦٧ ٤٥٠	.....	الصين
٤ ٢٠١ ٦٦٩	.....	( تايوان)
٨٨٢ ٧١٥	.....	العراق
١٠ ٩٣٩	.....	عمان
٩٢ ٦٨٧	.....	غابون
١ ٥٩٧	.....	غامبيا
٩٩ ٦٣٧	.....	غانا
١٥ ٥٦٩	.....	غواتيمالا
٣ ٨٨٨	.....	غيانا
٥٩٨	.....	غينيا
٦ ٤١٢	.....	غينيا الاستوائية
١٣٢ ٩٧٩	.....	فانواتو
٧ ٨٦٤ ٩٣١	.....	فرنسا
٤ ٤٦٢ ٢٩١	.....	الفلبين

المرفق الثالث (تابع)

الحمولة الاجمالية المسجلة

بالأطنان

١٣ ٣٨١	.....	تونغا
٧ ٤٧٣	.....	جامايكا
١ ٣٣٢ ٨٦٣	.....	الجزائر
٣ ٨٥٢ ٣٨٥	.....	جزر البهاما
١ ٠١٨	.....	جزر سليمان
٣٩ ٣٣٣	.....	جزر فايرو
٦٤٩	.....	جزر القمر
٨٣٢ ٤٥٠	.....	الجمهورية العربية الليبية
٩٢ ٧٠٠	.....	جمهورية السودان
٤٣ ٤٧١	.....	جمهورية تنزانيا المتحدة
٣٥ ٦٦٧	.....	الجمهورية الدومينيكية
١ ٢٣٥ ٨٤٠	.....	الجمهورية الديمقراطية الألمانية
٤٠ ٥٠٦	.....	الجمهورية العربية السورية
٦ ٦٢١ ٨٩٨	.....	جمهورية كوريا
٤٧٠ ٥٩٢	.....	جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية
٥٠١ ٣٨٦	.....	جنوب افريقيا
٢ ٠٦٦	.....	جيبوتي
٤ ٦٧٧ ٣٦٠	.....	الدانمرك
٥٠٠	.....	دومينيكا
٨ ٧٦٥	.....	الرأس الأخضر
٢ ٧٦٩ ٩٣٧	.....	رومانيا
٧٠ ١٢٧	.....	زائير
٢٥ ٦٤٤	.....	ساموا

المرفق الثالث (تابع)

الحمولة الاجمالية المسجلة

بالأطنان

٨ ٥٣٠ ١٠٨	.....	ايطاليا
١٠ ٦٧١	.....	بايوا غينيا الجديدة
٣٨ ٤٤٠	.....	باراغواي
٤٢٩ ٩٧٣	.....	باكستان
٢٦ ٦٤٦	.....	البحرين
٥ ٩٣٥ ٨٩٩	.....	البرازيل
٤ ٠٣٤	.....	بربادوس
١ ٢٨٠ ٠٦٥	.....	البرتغال
٢ ٢٤٧ ٥٧١	.....	بلجيكا
١ ١٩١ ٤١٩	.....	بلغاريا
٣٠٠ ١٥١	.....	بنغلاديش
٢٩ ٣٦٦ ١٨٧	.....	بنما
٢ ٩٩٩	.....	بنن
٩٤ ٣٨٠	.....	بورما
٢ ٩٦٦ ٥٣٤	.....	بولندا
١٤ ٩١٣	.....	بوليفيا
٦٤٠ ٩٦٨	.....	بيرو
٥٥٠ ٥٨٥	.....	تايلند
٣ ٥٣٢ ٣٥٠	.....	تركيا
٩ ٣٧٠	.....	ترينيداد وتوباغو
١٨٤ ٢٩٩	.....	تشيكوسلوفاكيا
٥٢ ٦٧٧	.....	توغو
٢٧٤ ١٧٠	.....	فرنس

المرفق الثالث
الأساطيل التجارية في العالم

السفن التي تبلغ حمولتها الاجمالية المسجلة ٥٠٠ طن
فأكثر في ١ تموز/يوليه ١٩٨٥

الحمولة الاجمالية المسجلة

بالأطنان

١٦ ٧٦٧ ٥٢٦	..... اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية
٥٤ ٤٩٩	..... اثيوبيا
٢ ٢٢٧ ٢٥٢	..... الأرجنتين
٤٧ ٦٢٨	..... الأردن
٥ ٦٥٠ ٤٧٠	..... اسبانيا
١ ٨٧٧ ٥٦٠	..... استراليا
٥٤١ ٠٣٥	..... اسرائيل
٤١٧ ٣٧٢	..... اكوادور
٥٢ ٦٩٨	..... البانيا
٥ ٧١٧ ٧٦٧	..... ألمانيا (جمهورية - الاتحادية)
٨٠٥ ٣١٨	..... الامارات العربية المتحدة
١ ٦٠٤ ٤٢٧	..... اندونيسيا
٧١ ٥٨١	..... أنغولا
١٤٤ ٩٠٧	..... أوروغواي
٣ ٣٩٤	..... أوغندا
٢ ١٧٢ ٤٠١	..... ايران (جمهورية - الاسلامية)
١٦١ ٣٠٤	..... ايرلندا
٦٩ ٤٦٠	..... اسلندا

المرفق الثاني

القرار ٢

تدابير للتقليل الى أدنى حد من الآثار الاقتصادية الضارة

ان مؤتمر الأمم المتحدة المعني بشروط تسجيل السفن ،

وقد اعتمد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن ،

يوصي بما يلي :

- ١ - ينبغي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ولبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمنظمة البحرية الدولية وغير ذلك من الهيئات الدولية المختصة أن تقدم ، عند الطلب ، المساعدة التقنية والمالية الى البلدان التي قد تتأثر بهذه الاتفاقية بغية صياغة وتنفيذ تشريعات عصرية وفعالة من أجل تنمية أساطيلها وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ؛
- ٢ - ينبغي أيضا لمنظمة العمل الدولية وغيرها من المنظمات الدولية المختصة أن تقدم ، عند الطلب ، المساعدة الى تلك البلدان من أجل اعداد وتنفيذ برامج تعليمية وتدريبية لبحارتها حسب الضرورة ؛
- ٣ - ينبغي لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والبنك الدولي وغيرهما من المنظمات الدولية المختصة أن تقدم ، عند الطلب ، المساعدة التقنية والمالية من أجل تنفيذ الخطط والبرامج والمشاريع الإنمائية الوطنية البديلة للتغلب على الاضطراب الاقتصادي الذي قد ينجم عن اعتماد هذه الاتفاقية .

المرفق الأول

القرار ١

تدابير لحماية مصالح البلدان الموردة لليد العاملة

ان مؤتمر الأمم المتحدة المنني بشروط تسجيل السفن ،

وقد اعتمد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن ،

يوهسي بما يلي :

- ١ - ينبغي للبلدان الموردة لليد العاملة أن تنظم أنشطة الوكيلات المشمولة بولايتها وتوفر البحارة لسفن ترفع علم بلد آخر بما يفرض حيلولة الشروط التعاقدية التي تضمنها تلك الوكيلات دون إساءة التعرف والأسهام في رقاهية البحارة . ويجوز للبلدان الموردة لليد العاملة ، حماية لبحارتها ، أن تطلب ، في جملة أمور ، ضمانة مناسبة من النوع المذكور في المادة ١٠ من مالكي أو مجهزي السفن الذين يستخدمون هؤلاء البحارة أو من الهيئات المختصة الأخرى ؛
- ٢ - يجوز للبلدان الموردة لليد العاملة أن تتشاور فيما بينها بغية تحقيق أكبر قدر ممكن ممن التوافق بين سياساتها المتعلقة بالشروط التي سوف تورد بموجبها اليد العاملة وفقا لهذه المبادئ ، كما يجوز لها ، عند الضرورة ، التوفيق بين تشريعاتها في هذا المسند ؛
- ٣ - ينبغي لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ولبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وغيرهما من الهيئات الدولية المختصة أن تقدم ، عند الطلب ، المساعدة الى البلدان النامية الموردة لليد العاملة من أجل سن التشريعات المناسبة لتسجيل السفن واجتذاب السفن الى سجلاتها ، مع مراعاة هذه الاتفاقية ؛
- ٤ - ينبغي لمنظمة العمل الدولية أن تقدم ، عند الطلب ، المساعدة الى البلدان الموردة لليد العاملة من أجل اتخاذ تدابير تقلل الى أدنى حد من نزوح اليد العاملة وما يترتب على ذلك من اضطراب اقتصادي ، ان وجد ، على معيد البلدان الموردة لليد العاملة قد ينجم عن اعتماد هذه الاتفاقية ؛
- ٥ - ينبغي للمؤسسات الدولية المختصة داخل منظومة الأمم المتحدة أن تقدم ، عند الطلب ، المساعدة الى البلدان الموردة لليد العاملة من أجل تعليم بحارتها وتدريبها ، بما في ذلك توفير مرافق التدريب والتجهيز .

(ب) طرفا في الاتفاقية غير المعدلة فيما يتعلق بأي طرف متعاقد غير ملزم بالتعديل ؛

وذلك ما لم تعبر هذه الدولة عن نية مخالفة .

المادة ٢٢

الانسحاب

- ١ - يجوز لأي طرف متعاقد أن ينسحب من هذه الاتفاقية في أي وقت بواسطة اخطار مكتوب لهذا الغرض يوجه الى الودييع .
 - ٢ - يبدأ نفاذ هذا الانسحاب بعد انقضاء سنة واحدة على تلقي الودييع للاخطار ، الا اذا حددت في الاخطار فترة أطول .
- واشباتا لذلك ، قام الموقعون أدناه ، وكل منهم مخول بذلك تخويلا صحيحا ، بتذييل هذه الاتفاقية بتواقيعهم في التواريخ الموضحة .

حررت في جنيف في ٧ شباط/فبراير ١٩٨٦ في نسخة أصلية واحدة باللغات الاسبانية والانكليزية والروسية والصينية والعربية والفرنسية ، وجميع النصوص متساوية في الحجية .

المادة ٢٠

الاستعراض والتعديلات

١- يجوز لطرف متعاقد ، بعد انقضاء فترة ثنائي سنوات على تاريخ بدء نفاذ هذه الاتفاقية ، أن يقترح في رسالة كتابية موجهة الى الأمين العام للأمم المتحدة ، تعديلات محددة على هذه الاتفاقية ، وأن يطلب الدعوة الى عقد مؤتمر استعراضي للنظر في هذه التعديلات المقترحة . ويقوم الأمين العام بتعميم هذه الرسالة على جميع الأطراف المتعاقدة . وإذا رد بالإيجاب على الطلب ما لا يقل عن خمسي الأطراف المتعاقدة خلال ١٢ شهرا من تاريخ تعميم الرسالة ، يدعو الأمين العام الى عقد المؤتمر .

٢- يعمم الأمين العام للأمم المتحدة على جميع الأطراف المتعاقدة نصوص أية مقترحات أو وجهات نظر تتعلق بالتعديلات ، وذلك قبل تاريخ افتتاح المؤتمر الاستعراضي بستة أشهر على الأقل .

المادة ٢١

سريان التعديل

١- تتخذ قرارات المؤتمر الاستعراضي بشأن التعديلات بتوافق الآراء أو ، عند الطلب ، بأغلبيةية ثلثي أصوات الأطراف المتعاقدة الحاضرة والمموتة . ويقوم الأمين العام للأمم المتحدة بتبليغ التعديلات المعتمدة في هذا المؤتمر الى جميع الأطراف المتعاقدة للتصديق أو القبول أو الموافقة والى جميع الدول الموقعة على الاتفاقية للمعلم .

٢- يسري التصديق على التعديلات المعتمدة من مؤتمر استعراضي أو قبولها أو الموافقة عليها بإيداع وثيقة رسمية لهذا الغرض لدى الوديع .

٣- يسري أي تعديل معتمد في مؤتمر استعراضي بالنسبة للأطراف المتعاقدة التي صدقت عليه أو قبلته أو وافقت عليه دون غيرها ، في اليوم الاول من الشهر الذي يلي مرور سنة واحدة على التصديق عليه أو قبوله أو الموافقة عليه من ثلثي الأطراف المتعاقدة . وبالنسبة لاية دولة تصدق على تعديل أو تنقله أو توافق عليه بعد أن يكون قد صدق عليه أو قبله أو وافق عليه علشا الاطراف المتعاقدة ، يبدأ نفاذ التعديل بعد مرور سنة واحدة على التصديق عليه أو قبوله أو الموافقة عليه من قبل تلك الدولة .

٤- تعتبر أية دولة تصحح طرفا متعاقدا في هذه الاتفاقية بعد بدء نفاذ تعديل ما :
(١) طرفا في هذه الاتفاقية بصيغتها المعدلة ؛ و

- ٢- يبلغ كل طرف متعاقد الوديع ، في أوقات مناسبة ، بنموص أية تدابير تشريعية أو تدابير أخرى اتخذها من أجل تنفيذ هذه الاتفاقية .
- ٣- يحيل الوديع ، عند الطلب ، الى الأطراف المتعاقدة بنموص التدابير التشريعية أو التتابير الأخرى التي أبلغت اليه عملا بالفقرة ٢ من هذه المادة .

المادة ١٨

التوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام

- ١- يحق لجميع الدول أن تصبح أطرافا متعاقدة في هذه الاتفاقية :
 - (١) بالتوقيع غير المرهون بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
 - (ب) بالتوقيع المرهون والمضوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة ؛ أو
 - (ج) بالانضمام .
- ٢- يظل باب التوقيع على هذه الاتفاقية مفتوحا من ١ أيار/مايو ١٩٨٦ الى غاية ٣٠ نيسان/ابريل ١٩٨٧ في مقر الأمم المتحدة في نيويورك ، ويظل باب الانضمام اليها مفتوحا بعد ذلك .
- ٣- تودع وثائق التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الوديع .

المادة ١٩

بدء النفاذ

- ١- يبدأ نفاذ هذه الاتفاقية بعد مرور اثني عشر شهرا على التاريخ الذي تصبح فيه دول لا يقل عددها عن الأربعمين ، وتبلغ حملتها الإجمالية ٢٥ في المائة على الأقل من الحمولة العالمية ، أطرافا متعاقدة فيها وفقا للمادة ١٨ . ولغرض هذه المادة ، تعتبر الحمولة هي الحمولة الواردة في البروفق الثالث من هذه الاتفاقية .
- ٢- بالنسبة لكل دولة تصبح طرفا متعاقدا في هذه الاتفاقية بعد استيفاء شروط بدء النفاذ بموجب الفقرة ١ من هذه المادة ، يبدأ نفاذ الاتفاقية بعد مرور تسعة أشهر على التاريخ الذي يتسبب فيه تلك الدولة طرفا متعاقدا .

المادة ١٤

تدابير لحماية مصالح البلدان الموردة لليد العاملة

- ١ - من أجل حماية مصالح البلدان الموردة لليد العاملة وتقليل نزوح اليد العاملة الى أدنى حد وما يترتب على ذلك من اضطراب اقتصادي ، ان وجد ، في داخل هذه البلدان ، وبخاصة البلدان النامية ، نتيجة لاعتماد هذه الاتفاقية ، ينبغي أن تتجه العناية العاجلة الى تنفيذ أمور منها التدابير الواردة في القرار ١ المرفق بهذه الاتفاقية .
- ٢ - بغية تهيئة الظروف المواتية لأي عقد أو ترتيب قد يبرمه مالكو السفن أو مجهزوها ونقابات البحارة أو غيرها من الهيئات الممثلة للبحارة ، يجوز عقد اتفاقات ثنائية بين دول العلم والبلدان الموردة لليد العاملة فيما يتعلق باستخدام البحارة من تلك البلدان الموردة لليد العاملة .

المادة ١٥

تدابير للتقليل الى أدنى حد من الآثار الاقتصادية الضارة

- لكي تقلل الى أدنى حد الآثار الاقتصادية الضارة التي قد تحدث في داخل البلدان النامية خلال عملية التكيف وتنفيذ الشروط اللازمة للوفاء بالمتطلبات المقررة في هذه الاتفاقية ينبغي أن تتجه العناية العاجلة الى تنفيذ أمور منها التدابير الواردة في القرار ٢ المرفق بهذه الاتفاقية .

المادة ١٦

الوديعة

- يكون الأمين العام للأمم المتحدة وديعا لهذه الاتفاقية .

المادة ١٧

التنفيذ

- ١ - تتخذ الأطراف المتعاقدة أية تدابير تشريعية أو أية تدابير أخرى ضرورية لتنفيذ هذه الاتفاقية .

المادة ١٢

مشاركة ايجار السفن المارية

- ١ - يجوز للدولة ، رهنا بأحكام المادة ١١ ووفقا لقوانينها وأنظمتها ، أن تمنح التسجيل فيها والحق في رفع علمها لسفينة عارية يستأجرها مستأجر في تلك الدولة ، ولفترة هذا الاستئجار .
- ٢ - عندما يتماطل مالكو أو مستأجرو سفن في دول أطراف في هذه الاتفاقية أنشطة كهذه لاستئجار سفن عارية ، ينبغي التقيد تقيدا كاملا بشروط التسجيل الواردة في هذه الاتفاقية .
- ٣ - وتحقيقا لهدف التقيد ، ولغرض تطبيق اقتراطات هذه الاتفاقية في حالة استئجار سفينة عارية على هذا النحو ، يعتبر المستأجر هو المالك . غير أنه لا يترتب على هذه الاتفاقية منح أي حصة مملوكة في السفينة المستأجرة بخلاف الحقوق المنصوص عليها في عقد مشاركة ايجار السفينة المارية المعنية .

٤ - عملا بالفقرات ١ الى ٣ من هذه المادة ، ينبغي للدولة أن تضمن أن تكون أية سفينة مستأجرة عارية وترفع علمها خاضعة لكامل ولايتها ورقابتها .

- ٥ - ينبغي للدولة التي تسجل فيها السفينة المارية المستأجرة .
- المسابقة قد أخطرت بشطب تسجيل السفينة المارية المستأجرة .
- ٦ - تترك للأطراف المعنية حرية التعاقد على كافة الأحكام والشروط ، عدا تلك المنصوص عليها في هذه المادة ، فيما يتصل بالعلاقة بين الأطراف في مشاركة ايجار السفينة المارية .

المادة ١٣

المشاريع المشتركة

- ١ - ينبغي للدول الأطراف في هذه الاتفاقية أن تشجع ، وفقا لسياساتها وتشريعاتها الوطنية وشروط تسجيل السفن الواردة في هذه الاتفاقية ، المشاريع المشتركة بين مالكي السفن من بلدان مختلفة ، ولهذه الغاية ، ينبغي أن تعتمد ترتيبات مناسبة عن طريق أمور منها ضمان الحقوق التعاقدية للأطراف في المشاريع المشتركة ، لتعزيز انشاء هذه المشاريع المشتركة بغية تنمية صناعة النقل البحري الوردية .
- ٢ - ينبغي دعوة المؤسسات المالية الاقليمية والدولية ووكالات المعونة للاسهام ، حسب الاقتضاء ، في انشاء و/أو تعزيز المشاريع المشتركة في صناعة النقل البحري في البلدان النامية ، وخاصة في أقلها نموا .

وأنظمة دولة ما رفع علمها في هذا السجل باسم المالك أو المالكين ، أو باسم مستاجر السفينة العارضة
حيثما كانت القوارئين والأنظمة الوطنية تنص على ذلك .

٢ - بدون في هذا السجل ، في جملة أمور ، ما يلي :

- (أ) اسم السفينة واسمها السابق وتسجيلها السابق ان وُجد ؛
- (ب) مكان أو ميناء التسجيل أو الميناء الأصلي ، والرقم الرسمي للسفينة أو علامتها هويتها ؛
- (ج) إشارة النداء الدولية للسفينة ، ان كانت لها مثل هذه الإشارة ؛
- (د) اسم بئاني السفينة ومكان وستة بنائها ؛
- (هـ) المواصفات التقنية الرئيسية للسفينة ؛
- (و) اسم وعنوان وجنسية المالك أو كل من المالكين ، حسب الحالة ؛

وما يلي اذا لم يكن مسجلا في مستند عام آخر يسهل لأمين السجل في دولة العلم الوصول اليه :

- (ز) تاريخ شطب أو تعليق التسجيل السابق للسفينة ؛
- (ح) اسم وعنوان وجنسية مستاجر السفينة العارضة ، حسب الاقتضاء ، حيثما تنص القوانين والأنظمة الوطنية على تسجيل السفن الموهجرة عارضة ؛
- (ط) تفاصيل أية رهون أو أعباء معاملة أخرى على السفينة ، على النحو المنصوص عليه في القوانين والأنظمة الوطنية ؛

٣ - وفضلا عن ذلك ينبغي أن يدون في السجل أيضا :

- (١) اذا كان هناك أكثر من مالك واحد ، النسبة التي يملكها كل منهم في السفينة ؛
- (ب) اسم وعنوان وجنسية المجهز ، حسب الاقتضاء ، عندما لا يكون المالك أو مستأجر السفينة العارضة هو المجهز .

٤ - ينبغي أن تتأكد الدولة ، قبل تسجيل سفينة ما في سجل سفنها ، من أن التسجيل السابق ، ان وجد ، قد شطب .

٥ - في حالة استئجار سفينة عارضة ينبغي أن تتأكد الدولة من أن الحق في رفع علم دولة العلم السابقة قد عُلق . ويجري هذا التسجيل عند تقديم اثبات يبين تعليق التسجيل السابق فيما يتعلق بجنسية السفينة في ظل دولة العلم السابقة ويبين تفاصيل أية أعباء مسجلة .

المادة ١٠

دور دول العلم فيما يتعلق بإدارة الشركات المالكة للسفن والسفن

- ١ - تضمن دولة التسجيل ، قبل تقييد سفينة في سجل سفنها ، أن الشركة المالكة للسفن أو شركة تابعة مالكة للسفن قد أنشئت داخل اقليمها ، و/أو أن يكون مقر العمل الرئيسي لها داخل اقليمها وفقا لقوانينها وأنظمتها .
- ٢ - في الحالات التي لا تكون فيها الشركة المالكة للسفن أو شركة تابعة مالكة للسفن منشأة في دولة العلم ، أو في الحالات التي لا يكون فيها مقر العمل الرئيسي للشركة المالكة للسفن منشأ في دولة العلم ، تضمن دولة العلم ، قبل تقييد سفينة في سجلها للسفن ، وجود شخص قائم بالتمثيل أو الإدارة من مواطني دولة العلم أو من المقيمين بها . ويجوز أن يكون هذا الشخص القائم بالتمثيل أو الإدارة اما شخصا طبيعيا أو اعتباريا منشأ أو مؤسساً حسب الأصول في دولة العلم ، تبعا للحالة ، وفقا لقوانينها وأنظمتها ، ومفوضا حسب الأصول بالعمل باسم مالك السفينة ولحسابه . وبصورة خاصة ، ينبغي أن يكون هذا الشخص القائم بالتمثيل أو الإدارة رهن أي اجراء قانوني وقادرا على الوفاء بمسؤوليات مالك السفينة وفقا لقوانين وأنظمة دولة التسجيل .
- ٣ - ينبغي أن تضمن دولة التسجيل أن الشخص المسؤول أو الأشخاص المسؤولين عن إدارة وتسييل سفينة ترفع علمها في وضع يمكنهم من الوفاء بالالتزامات المالية التي يمكن أن تنشأ عن تشغيل هذه السفينة لتغطية الأخطار التي يوءمن عليها عادة في النقل البحري الدولي فيما يخص الضرر الذي يقع للغير . ولهذه الغاية ينبغي أن تضمن دولة التسجيل أن السفن التي ترفع علمها في وضع يمكنها من جميع الأوقات من تقديم المستندات الدالة على قيام ضمان كاف ، مثل التأمين المناسب أو أية وسيلة أخرى تعادل ذلك يكون قد تم ترتيبها . كما ينبغي أن تضمن دولة التسجيل وجود آلية مناسبة ، مثل الامتياز البحري ، أو صندوق تعاضدي ، أو تأمين على الأجر ، أو مخطط ضمان اجتماعي ، أو أي ضمان حكومية تقدمها وكالة مناسبة تابعة لدولة الشخص المسؤول ، سواء كان ذلك الشخص مالكا أو جهة ترا لتغطية الأجر وما يتصل بها من أموال مستحقة للبحارة العاملين على سفن ترفع علمها في حالة تناقض أرباب عملهم عن الدفع . ويجوز لدولة التسجيل أيضا أن تنص على أية آلية أخرى بهذا الصدد في قوانينها وأنظمتها .

المادة ١١

سجل السفن

- ١ - تنشئ دولة التسجيل سجلا للسفن التي ترفع علمها ويحتفظ بهذا السجل على نحو تحدده تلك الدولة ووفقا للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية . وتسجل السفن التي يحق لها بموجب قوانين

المادة ٩

تطبيق السفن

- ١ - رهنا بأحكام المادة ٧ ، تراعي دولة التسجيل عند تنفيذ هذه الاتفاقية ، المبدأ القاضي بأن يكون جزء من الطاقم المؤلف من ضباط وملاحي السفن التي ترفع علمها من مواطنيها أو من أشخاص مقيمين فيها أو لديهم فيها اقامة دائمة قانونية .
- ٢ - رهنا بأحكام المادة ٧ وتمشيا مع الهدف المبين في الفقرة ١ من هذه المادة ، وعند اتخاذ التدابير الضرورية لهذه الغاية ، تضع دولة التسجيل في اعتبارها ما يلي :
 - (أ) توافر بحارة مؤهلين داخل دولة التسجيل ؛
 - (ب) الاتفاقات المتعددة الأطراف أو الشائنية أو الأنواع الأخرى من الترتيبات السارية المفعول والقابلة للنفاز عملا بتشريعات دولة التسجيل ؛
 - (ج) تشغيل سفنها بطريقة سليمة وقابلة للاستمرار اقتصاديا .
- ٣ - ينبغي لدولة التسجيل أن تنفذ الحكم الوارد في الفقرة ١ من هذه المادة على مستوى السفينة أو الشركة أو الأسطول .
- ٤ - يجوز لدولة التسجيل ، وفقا لقوانينها وأنظمتها ، أن تسمح لأشخاص من جنسيات أخرى بالخدمة على ظهر السفن التي ترفع علمها وفقا للأحكام ذات الصلة من هذه الاتفاقية .
- ٥ - ينبغي لدولة التسجيل أن تقوم ، عملا بالهدف المبين في الفقرة ١ من هذه المادة ، وبالتعاون مع مالكي السفن ، برفع مستوى تعليم وتدريب مواطنيها أو الأشخاص المقيمين داخل اقليمها .
- ٦ - تضمن دولة التسجيل :
 - (أ) توافر ما يلزم من مستوى وكفاءة لدى أطقم السفن التي ترفع علمها لضمان الامتثال للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة ، ولاسيما ما يتعلق منها بالسلامة في البحر ؛
 - (ب) اتساق أحكام وشروط الاستخدام على ظهر السفن التي ترفع علمها مع القواعد والمعايير الدولية المنطبقة ؛
 - (ج) وجود اجراءات قانونية مناسبة لتسوية المنازعات المدنية بين البحارة المستخدمين على السفن التي ترفع علمها وأرباب عملهم ؛
 - (د) تكافؤ الفرص المتاحة للبحارة من المواطنين والأجانب اللجوء الى الطـرق القانونية المناسبة لضمان حقوقهم التعاقدية في علاقاتهم بأرباب عملهم .

هذا البيع ، وينبغي أن تكون هذه السجلات متاحة للفتيش والنسخ من جانب الأشخاص ذوي المصالح المشروعة في الحصول على هذه المعلومات وفقا لقوانين وأنظمة دولة العلم السابقة .

1- تتخذ الدولة التدابير اللازمة لضمان أن يكون للسفن التي عقدها في سجل سفنها مالكون أو مجهزون يمكن تحديد هويتهم تحديدا كافيا لضمان مسووليتهم الكاملة .

٧- ينبغي أن تضمن الدولة عدم عقيد الاتصال المباشر بين مالكي سفن ترفع علمها وسلطانها الحكومية .

المادة ٧

اشتراك المواطنين في ملكية و/أو تطبيق السفن

فيما يتصل بالأحكام المتعلقة بتطبيق وملكية السفن كما وردت في الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨ والفقرات من ١ الى ٣ من المادة ٩ ، على التوالي ، ودرهما اخلاص بتطبيق أية مواد أخرى في هذه الاتفاقية ، يتعين على دولة التسجيل أن تتقيد اما بأحكام الفقرتين ١ و ٢ من المادة ٨ واما بأحكام الفقرات من ١ الى ٣ من المادة ٩ ، وان كان يجوز لها أن تتقيد بهما معا .

المادة ٨

ملكية السفن

١- رهنا بأحكام المادة ٧ ، تنص دولة العلم في قوانينها وأنظمتها على ملكية السفينة التي ترفع علمها .

٢- رهنا بأحكام المادة ٧ ، تضمن دولة العلم هذه القوانين والأنظمة أحكاما مناسبة بشأن مشاركة تلك الدولة أو مواطنيها بوصفهم مالكي السفن التي ترفع علمها أو في ملكية هذه السفن وبشأن مستوى هذه المشاركة . وينبغي أن تكون هذه القوانين والأنظمة كافية لتمكين دولة العلم ممارسة ولايتها ورقابتها ممارسة فعلية على السفن التي ترفع علمها .

- (ب) أن تخضع السفن التي ترفع علم هذه الدولة لمعاينة دورية من جانب خبراء معاينة مفوضين منها بغية تأمين الامتثال للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة ؛
- (ج) أن تحمل السفن التي ترفع علم هذه الدولة مستندات ، لاسيما تلك التي تثبت الحق في رفع علمها وغيرها من المستندات الممجة ذات الصلة ، بما في ذلك المستندات المطلوبة بمقتضى الاتفاقيات الدولية التي تكون دولة التسجيل طرفا فيها ؛
- (د) أن يمثل مالكو السفن التي ترفع علم هذه الدولة لبيداء تسجيل السفن وفق الصا لقوانين وأنظمة هذه الدولة ولأحكام هذه الاتفاقية .
- ٤ - تطلب دولة التسجيل كل المعلومات الملائمة اللازمة لتحديد هوية السفن التي ترفع علمها ومسؤوليتها بالكامل .

المادة 1

تحديد الهوية والمسؤولية

- ١ - تسجل دولة التسجيل في سجلها للسفن ، في جملة أمور ، معلومات تتعلق بالسفينة ومالكها أو مالكيها . وينبغي إدراج المعلومات المتعلقة بالمجهز ، عندما لا يكون المالك هو المجهز في سجل السفن أو في السجل الرسمي للمجهزين الذي يحتفظ به في مكتب أمين السجل أو الذي يكون متوارثه بسهولة ، وفقا لقوانين وأنظمة دولة التسجيل . وتصدر دولة التسجيل مستندات كاثبات لتسجيل السفينة .
- ٢ - تتخذ دولة التسجيل التدابير اللازمة لضمان سهولة تحديد هوية المالك أو المالكين ، أو المجهز أو المجهزين ، أو أي شخص أو أشخاص آخرين يمكن اعتبارهم مسؤولين عن إدارة وتشغيل السفن التي ترفع علمها ، وذلك من جانب أشخاص لهم مصلحة مشروعة في الحصول على مثل هذه المعلومات .
- ٣ - ينبغي أن تكون سجلات السفن متاحة لمن لهم مصلحة مشروعة في الحصول على المعلومات الواردة فيها ، وفقا لقوانين وأنظمة دولة العلم .
- ٤ - ينبغي للدولة أن تضمن أن السفن التي ترفع علمها تحمل مستندات تتضمن معلومات عن هوية المالك أو المالكين والمجهز أو المجهزين والشخص أو الأشخاص المسؤولين عن تشغيل هذه السفن ، واتاحة هذه المعلومات لسلطات دولة الرعا .
- ٥ - ينبغي الاحتفاظ بسجلات السفن على جميع السفن واستبقاء هذه السجلات لفترة معقولة بعد تاريخ آخر قيد ، بالرغم من أي تغيير في اسم السفينة ، وببغية أن تكون متاحة للفتيش والنسخ من جانب الأشخاص ذوي المصالح المشروعة في الحصول على هذه المعلومات ، وفقا لقوانين وأنظمة دولة العلم . وفي حالة بيع سفينة ونقل تسجيلها الى دولة أخرى ، ينبغي الاحتفاظ بسجلات فترة ما قبل العلم .

المادة ٣

نطاق التطبيق

- تنطبق هذه الاتفاقية على جميع السفن كما عرفت في المادة ٢ .

المادة ٤

أحكام عامة

- ١ - لكل دولة ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، الحق في تسيير سفن ترزح علمها في أءالبي البحار .
- ٢ - تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها .
- ٣ - تبحر السفن رافمة علم دولة واحدة فقط .
- ٤ - لا تسجل سفن في سجلات سفن دولتين أو أكثر في وقت واحد ، رهنا بأحكام الفقرتين ٤ و ٥ من المادة ١١ والمادة ١٢ .
- ٥ - لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة أو أثناء وجودها في ميناء توقف الا في حالات نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل .

المادة ٥

الادارة البحرية الوطنية

- ١ - تكون لدى دولة العلم ادارة بحرية وطنية مختمة ومما سبة تخضع لولايتها ورقابتها .
- ٢ - تتخذ دولة العلم القواعد والمعايير الدولية المطبقة ، لاسيما تلك المتعلقة بسلامة السفن والأشخاص الموجودين على ظهرها وبمنع تلوث البيئة البحرية .
- ٣ - تضمن الادارة البحرية لدولة العلم :
 - (١) امتثال السفن التي ترزح علم هذه الدولة لقوانينها وأنظمتها المتعلقة بتسجيد السفن وللقواعد والمعايير الدولية المنطبقة ، لاسيما تلك المتعلقة بسلامة السفن والأشخاص الموجودين على ظهرها وبمنع تلوث البيئة البحرية ؛

المادة ١

الأهداف

من أجل تأمين ، أو حسب الحالة ، تعزيز الصلة الحقيقية القائمة بين دولة ما والسفن التي ترفع علمها ، وبغية ممارسة ولايتها ورقابتها بفعاليتها على هذه السفن فيما يتعلق بتحديد هوية مالكي السفن ومجهزتها وسووليتهم وكذلك فيما يتعلق بالمسائل الادارية والتقنية والاقتصادية والاجتماعية ، ينبغي لدولة العلم أن تطبق الاحكام الواردة في هذه الاتفاقية .

المادة ٢

التعاريف

لاغراض هذه الاتفاقية :

تعني " السفينة " أية سفينة بحرية ذاتية الدفع تستخدم في النقل البحري التجاري الدولي للبضائع أو الركاب أو كليهما ، باستثناء السفن التي تقل حمولتها الاجمالية المسجلة عن ٥٠٠ طن ؛

تعني " دولة العلم " الدولة التي ترفع علمها سفينة ما ويحق لها رفعه ؛

يعني " المالك " أو " مالك السفينة " أي شخص طبيعي أو اعتباري مسجل في سجل السفن لدى دولة التسجيل بصفته مالك سفينة ، ما لم يذكر غير ذلك بوضوح ؛

يعني " العنصر " المالك أو مستاجر السفينة العمارة أو أي شخص طبيعي أو اعتباري آخر أسندت اليه رسميا مسؤوليات المالك أو مستاجر السفينة العمارة ؛

تعني " دولة التسجيل " الدولة التي قيدت سفينة ما في سجل السفن لديها ؛

يعني " سجل السفن " المسجل الرسمي الذي تسجل فيه ، أو السجلات الرسمية التي تسجل فيها ، التفاصيل المعار اليها في المادة ١١ من هذه الاتفاقية ؛

تعني " الادارة البحرية الوطنية " أية هيئة أو وكالة تابعة للدولة تشتمل دولة التسجيل وفقا لتشريعاتها وتكون ، عملا بتلك التشريعات ، مسؤولة في جملة أمور ، عن تنفيذ الاتفاقات الوطنية المتعلقة بالنقل البحري ومن تطبيق القواعد والمعايير المتعلقة بالسفن الخاضعة لولايتها ورقابتها ؛

تعني " مشاركة ايجار سفينة عارية " عقدا لاستئجار سفينة لمدة من الزمن منصوص عليها ، يكون للمستاجر بوجبه الحيازة الكاملة للسفينة والرقابة الشاملة عليها ، بما في ذلك حق تعيين ريسان السفينة وطاقمها خلال مدة سريان عقد الاجار ؛

يعني " بلد مورد لليد العاملة " بلدا يقدم بحارة للخدمة على سفينة ترفع علم بلد آخر .

ان الدول الأطراف في هذه الاتفاقية ،

ان تسلح بغزوة تعزيز التوسع المنظم للنقل البحري العالمي ككل ،

وإذ تشير الى قرار الجمعية العامة 1713/هـ المؤرخ في ٥ كانون الأول/ديسمبر 19٨٠ الذي يتضمن مرفقه الاستراتيجية الانمائية الدولية لعقد الأمم المتحدة المتحدة الثالث التي دعت ، في جملة أمور ، في الفقرة 1٢٨ ، الى زيادة مشاركة البلدان النامية في النقل العالمي للتجارة الدولية ،

وإذ تشير أيضا الى أن اتفاقية جنيف لاعالي البحار لعام 19٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 19٨٢ تتمان على وجوب قيام صلة حقيقية بين السفينة ودولة العلم ، وإذ إن أكابرها أن من واجبات دولة العلم ممارسة ولايتها ورقابتها ممارسة فعلية على السفن التي ترفع لها وفقا لمبدأ المصلحة الحقيقية ،

وإذ تعتقد أنه ، لهذه الغاية ، ينبغي أن تتوافر للدولة المعلم ادارة بحرية وطنية مختصة ومناسبة ،

وإذ تعتقد أيضا أنه ينبغي لدولة المعلم ، لكي تمارس مهمة الرقابة ممارسة فعلية ، أن تؤمن سهولة تحديد هوية المسؤولين عن ادارة وتشغيل أي سفينة مدرجة في سجلها ومسئولتهم ،

وإذ تعتقد كذلك أن اتخاذ التدابير اللازمة لزيادة سهولة تحديد هوية الأشخاص المسؤولين عن السفن ومسئولتهم يمكن أن يساعد في مهمة مكافحة القرص البحري ،

وإذ تؤكد من جديد ، دون الاخلال بهذه الاتفاقية ، أن كل دولة تفجع الشروط لمنح جنسيتها للسفن ، ولتسجيل السفن في اقليمها ، ولمنح الحق في رفع علمها ،

وإذ تحدوها الرغبة فيما فيما بين الدول ذات السيادة في أن تحل بدافع من روح التفاهم والتعاون المتبادلين كل القضايا المتعلقة بشروط منح الجنسية للسفن ولتسجيل السفن ،

وإذ ترى أنه ليس في هذا الاتفاق ما يعتبر مخلا بأية أحكام ترد في القوانين والأنظمة الوطنية للأطراف المتعاقدة في هذه الاتفاقية وتجاوز الأحكام الواردة فيها ،

وإذ تدرك اختصاصات الوكالات المتخصصة والمؤسسات الأخرى التابعة لمنظمة الأمم المتحدة كما ترد في المصك التأسيسي لكل منها ، مع مراعاة الترتيبات التي ربما تكون قد عقدت بين الأمم المتحدة والوكالات وبينفرادى الوكالات والمؤسسات في ميادين محددة ،

قد اتفقت على ما يلي :

اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن



الأمم المتحدة
١٩٨٦

联合国船舶登记条件公约



联 合 国

1986 年

本公约缔约国，

认识到有必要促进世界整个航运事业有秩序地发展，

回顾联大1980年12月5日第35/56号决议附件所载的《联合国第三个发展十年国际发展战略》，其中第128段要求，除其他事项外，促进发展中国家更多地参与国际贸易的世界运输，

还回顾《1958年日内瓦公海公约》和《1982年联合国海洋法公约》规定船舶与船旗国之间必须存在真正联系，并意识到船旗国有义务根据真正联系原则对悬挂其国旗的船舶切实行使管辖和监督，

认为船旗国应为此设立适当的国家海事主管机构，

也认为为了切实行使其监督职能，船旗国应确保能随时查明对其登记册上的船舶负有管理与经营责任的人的身份并令其承担责任，

还认为使那些对船舶负责任的人的身份更易于查明并令其承担责任的措施，能够有助于打击海运欺诈行为，

重申在不妨害本公约的情况下，每个国家应确定给予船舶国籍、船舶在其境内登记和悬挂其国旗的权利的条件，

本着在主权国家间以相互谅解与合作的精神解决与给予船舶国籍和船舶登记的条件有关的一切问题的愿望，

认为本公约中任何部分均不应被视为妨害本公约缔约国法律规章中超出本公约所载条款适用范围的任何规定，

确认联合国系统各专门机构和其他机构的各自章程中所载的权限，同时考虑到联合国专门机构间以及个别专门机构同其他机构间在特定领域内作出的安排，

兹议定如下：

第 1 条

目 标

为了确保或加强一国与悬挂其国旗的船舶之间的真正联系，并为了在船舶所有人和经营人身份的查明和承担责任方面以及在行政、技术、经济和社会事务方面对这些船舶切实施行管辖和监督，船旗国须适用本公约所载的条款。

第 2 条

定 义

在本公约中：

“船舶”指国际海上贸易中运送货物、旅客或货物和旅客二者所用的任何机动远洋船舶，但总登记吨位在 500 吨以下的船舶不在此例；

“船旗国”指船舶悬挂其国旗并有权悬挂其国旗的国家；

“所有人”或“船舶所有人”除另行指明者外是指任何在登记国船舶登记册上作为船舶所有人登记的自然人或法人；

“经营人”指所有人或光船租船人，或经正式指定承担所有人或光船租船人责任的其他任何自然人或法人；

“登记国”指船舶在其船舶登记册上登记的国家；

“船舶登记册”指记载本公约第 11 条所述详细项目的正式登记册；

“国家海事主管机构”指登记国根据其法律设立的国家主管当局或机构，按照该法律，负责执行有关海上运输的国际协定并负责实行有关受其管辖和监督的船舶的规则和标准；

“光船租赁”指在订定的一段期间内租赁船舶的合同；据此，租船人在租赁期间全权占有并控制该船舶，包括有权任命船长和船员；

“劳工提供国”指为悬挂另一国国旗的船舶提供船员的国家。

第 3 条

适用范围

本公约适用于第 2 条定义中所述的所有船舶。

第 4 条

总 则

1. 每个国家、不论是沿海国或内陆国，均有权在公海上行驶悬挂其国旗的船舶。
2. 船舶具有其有权悬挂的旗帜所属国家的国籍。
3. 船舶应仅悬挂一国的国旗航行。
4. 任何船舶均不得同时在两个或两个以上国家的船舶登记册上登记，但第 1 1 条第 4 和第 5 款以及第 1 2 条规定的情况除外。
5. 除所有权确实转移或变更登记的情况外，船舶在航程中或在停泊港内不得更换其旗帜。

第 5 条

国家海事主管机构

1. 船旗国须设有受其管辖和监督的适当的国家海事主管机构。
2. 船旗国须执行适用的国际规则和标准，特别是关于船舶和船上人员安全及防止海洋环境污染的国际规则和标准。
3. 船旗国海事主管机构须确保：
 - (a) 悬挂该国国旗的船舶遵守其关于船舶登记的法律规章，以及适用的国际规则和标准，特别是关于船舶和船上人员安全及防止海洋环境污染的国际规则和标准；

- (b) 悬挂该国国旗的船舶由其授权的验船师定期检验，以确保适用的国际规则 and 标准得到遵守；
- (c) 悬挂该国国旗的船舶在船上备有各项文件，特别是证明有权悬挂其国旗的文件和其他有关证件，包括登记国为缔约国的国际公约所要求的文件；
- (d) 悬挂该国国旗的船舶所有人按照该国法律规章和本公约各项规定遵守船舶登记原则。

4. 登记国须要求提供为彻底查明身份和并令其承担责任所需的涉及悬挂其国旗船舶的一切有关资料。

第 6 条

查明身份和承担责任

1. 登记国须在其船舶登记册中记入有关船舶及其所有人的资料。如经营人不是所有人，则应按照登记国的法律规章将有关经营人的资料列入船舶登记册或经营人正式记录，存放在登记处，或随时可供登记员查阅。登记国须颁发证书，作为船舶登记的证明。

2. 登记国须采取必要的措施，确保悬挂其国旗的船舶的所有人、经营人或任何其他对该船舶的管理和经营承担责任的人的身份易为具有合法权益获得此类资料的人所查明。

3. 船舶登记册应按照船旗国的法律规章，供具有合法权益获取其中所载资料的人查阅。

4. 一国应确保悬挂其国旗的船舶携带包括有关船舶所有人、经营人或对该船舶的经营承担责任者身份的资料的证件，并向港口国当局提供此类资料。

5. 所有船舶, 无论其船名是否有任何更改, 均应记载航海日志, 并在最后记载之日后保留一般适当时间, 且应按照船旗国的法律规章让具有合法权益获取此类资料的人查阅和抄录。如船舶售出而且更换登记国, 售出前这段时间的航海日志应予保留, 并应按照原船旗国的法律规章让具有合法权益获取此类资料的人查阅和抄录。

6. 一国须采取必要措施确保在其船舶登记册上登记的船舶, 其所有人或经营人的身份能充分查明以便令其承担全部责任。

7. 一国应确保悬挂其国旗的船舶的所有人与其政府当局的直接联系不受到限制。

第 7 条

本国国民参与船舶的所有权和/或船舶的人员配备

关于第8条第1和第2款以及第9条第1至第3款分别载明的船舶的所有权以及船舶的人员配备的规定, 在不妨害本公约任何其他规定实施的情况下, 登记国必须遵守第8条第1和第2款的规定或遵守第9条第1至第3款的规定, 但可同时遵守这两种规定。

第 8 条

船舶的所有权

1. 除须遵守第7条规定外, 船旗国须在其法律规章中对悬挂其国旗的船舶的所有权作出规定。

2. 除须遵守第7条规定外, 船旗国的这种法律规章须就该国或其国民如何参与作为悬挂其国旗船舶的所有人或此种船舶的所有权以及参与程度作出适当的规定。这些法律规章应足以使船旗国能够对悬挂其国旗的船舶切实行使管辖和监督。

第 9 条

船舶的人员配备

1. 除须遵守第 7 条规定外，登记国在实施本公约时须遵循下列原则：悬挂其国旗的船舶所配备的高级船员和一般船员中，其本国国民或在其境内设有住所或合法永久居住该国的人占有令人满意的比例。

2. 除须遵守第 7 条规定外，登记国在努力实现本条第 1 款规定的目标并为此采取必要的措施时，须考虑到下列事项：

- (a) 登记国境内合格海员的供应情况；
- (b) 依照登记国法律具有效力并可执行的多边或双边协定或其它形式的安排；
- (c) 其船舶得到健全和经济上有效的经营。

3. 登记国应在船舶、公司或船队的基础上实施本条第 1 款的规定。

4. 登记国可按照其法律规章允许其他国籍的人员按照本公约有关规定在悬挂其国旗的船舶上服务。

5. 为实现本条第 1 款规定的目标，登记国应与船舶所有人合作，促进其本国国民或在其境内设有住所或合法永久居住该国的人员的教育和培训。

6. 登记国须确保：

- (a) 悬挂其国旗的船舶所配备的人员具有一定的水平和能力，以保证遵循适用的国际规则 and 标准，特别是海上安全的规则 and 标准；
- (b) 悬挂其国旗的船舶的船员雇用条件符合适用的国际规则 and 标准；
- (c) 订有适当的法律程序，以解决悬挂其国旗的船舶上雇用的海员同其雇主之间的民事纠纷；
- (d) 本国和外国海员在其与雇主的关系中，有同等机会诉诸有关法律程序以确保其合同权利。

第 10 条

船旗国在管理船舶所属公司和船舶方面的作用

1. 登记国在其船舶登记册上登记船舶之前，须确保船舶所属公司或船舶所属子公司和/或该公司的主要营业场所依照其法律规章设在其境内。

2. 如果船舶所属公司或船舶所属子公司或其主要营业场所不是设在船旗国内，船旗国在其船舶登记册上登记船舶之前，须确保有一名船旗国国民或在其境内设有住所的人担任代表或管理人，该代表或管理人可以是在船旗国境内依照其法律规章定居的自然人或注册的法人，正式得到授权以船舶所有人的名义和利益行事。尤其是该代表或管理人应能出面处理任何法律诉讼，并依照登记国法律规章承担船舶所有人的责任。

3. 登记国应确保负责管理和经营悬挂其国旗的船舶的人员能够履行经营这种船舶可能引起的财务责任，以承担国际海运通常所保的对第三方造成损害的风险。为此，登记国应确保悬挂其国旗的船舶能够随时提供文件证明已安排充分担保，如适当的保险或任何其他类似办法。此外，登记国还应确保已有适当办法，如海上优先请求权、互助基金、工资保险、社会保险计划，或承担责任者——不论其为所有人或经营人——所属国家的适当机构提供的任何政府担保，足以偿付雇主拖欠悬挂其国旗船舶上所雇船员的工资和有关费用。登记国也可为此在其法律规章中规定任何其他适当办法。

第 11 条

船舶登记册

1. 登记国须为悬挂其国旗的船舶设置登记册，其保管方法由该国根据本公约有关规定自行决定。按照一国法律规章有权悬挂其国旗的船舶应以所有人的名义在该登记册上登记，或依照该国法律规章以光船租船人的名义登记。

2. 这种登记册须载明下列资料:

- (a) 船舶名称和以前的名称及船籍;
- (b) 船舶登记地点或港口、或者船籍港以及登记号码或识别标志;
- (c) 指定的船舶国际呼号;
- (d) 船舶建造厂名称、建造地点和建造年份;
- (e) 船舶的主要技术规范;
- (f) 所有人的姓名、地址, 并视情况载明船舶所有人或每一所有人的国籍;

此外, 除非登记员随时可在船旗国内查阅的其他公开文件已有记录, 否则还须载明:

- (g) 船舶过去的登记注销或中止的日期;
- (h) 如国家法律规章允许光船承租的船舶登记, 则载明光船租船人的姓名、地址, 并视情况载明其国籍;
- (i) 任何抵押或国家法律规章规定船舶承担的其他类似义务的细节。

3. 另外, 这种登记册还应载明:

- (a) 如果有一个以上的所有人, 则载明每个所有人拥有的船舶所有权份额;
- (b) 如经营人不是所有人或光船租船人, 则载明经营人的姓名、地址, 并视情况载明其国籍。

4. 一国在其船舶登记册上登记船舶之前, 应查明该船过去的登记已注销。

5. 如果是以光船承租的船舶, 一国应查明其悬挂前船旗国国旗的权利已中止。进行登记时须出示证据, 表明关于该船前船旗国国籍的过去登记已中止, 并说明登记的任何债权的详细情况。

第 1 2 条

光船租赁

1. 除须遵守第 1 1 条的规定外，一国可按照其法律规章准许本国境内租船人以光船承租的船舶在租赁期内进行登记并享有悬挂其国旗的权利。

2. 本公约缔约国境内的船舶所有人或租船人从事光船租赁活动时，应完全遵守本公约所载的登记条件。

3. 如果船舶是以光船承租的，为了确保本公约规定得到遵守，并为了适用本公约的规定，租船人将视为所有人。但除个别光船租赁合同中规定的所有权之外，本公约不对租用船舶的任何所有权作出规定。

4. 一国应确保按照本条第 1 至第 3 款以光船租赁并悬挂其国旗的船舶完全受其管辖和监督。

5. 对以光船承租的船舶进行登记的国家须确保将注销光船承租船舶的登记事项通知前船旗国。

6. 除本条规定的条件以外，有关光船租赁各当事方的关系的一切条件均由这些当事方自行以合同规定。

第 1 3 条

合营企业

1. 本公约缔约国应根据其本国政策、法律和本公约所载的船舶登记条件，促进不同国家的船舶所有人之间的合营企业，并应为此作出适当安排，特别是通过保障合营企业各当事方的合同权利，促进此类合营企业的建立，以便发展本国航运业。

2. 应请区域和国际金融机构和援助机构视情况协助发展中国家、特别是其中最不发达国家建立和/或加强航运业中的合营企业。

第 1 4 条

保护劳工提供国利益的措施

1. 为了保护劳工提供国的利益并尽可能减少这些国家内、特别是发展中国家内因本公约的通过而可能出现的劳工转移情况及随之引起的经济混乱，除其他外，应立即实施本公约所附第 1 号决议中所载的措施。

2. 为创造有利条件，方便船舶所有人或经营人同海员工会或其他代表海员的机构订立合同或安排，船旗国和劳工提供国之间可就雇用劳工提供国海员问题签订双边协定。

第 1 5 条

尽可能减少不利经济影响的措施

为了尽可能减少在修改和实施条件以达到本公约规定的要求过程中发展中国家内可能发生的不利经济影响，除其他外，应立即实施本公约所附第 2 号决议中所载的措施。

第 1 6 条

保 管 人

联合国秘书长为本公约保管人。

第 1 7 条

执 行

1. 各缔约国须采取必要的立法或其他措施以执行本公约。
2. 每一缔约国须在适当时间将为执行本公约而采取的立法或其他措施的文本送交

保管人。

3. 保管人须将根据本条第2款送交给他的立法或其他措施的文本转交给提出要求的缔约国。

第 18 条

签字、批准、接受、同意和加入

1. 所有国家均有权经下列手续之一而成为本公约的缔约国：

- (a) 签字，无须批准、接受或同意；或
- (b) 签字并须经批准、接受或同意，其后得到批准、接受或同意；或
- (c) 加入。

2. 本公约从1986年5月1日至1987年4月30日止在纽约联合国总部开放供签字，其后继续开放供加入。

3. 批准书、接受书、同意书或加入书交存保管人。

第 19 条

生 效

1. 本公约在合计吨位至少达世界总吨位百分之二十五的不少于40个国家已根据第18条成为缔约国之日起12个月后生效。 在本条中，吨位是指本公约附件三中所载的吨位。

2. 对于本条第1款所规定生效条件满足后才成为本公约缔约国的每个国家，本公约自该国成为缔约国12个月后生效。

第 20 条

审查和修正

1. 在本公约生效之日起八年届满之后，缔约国可以通过致联合国秘书长的函件提出对本公约的具体修正案，并要求召开审查会议审议所提出的修正案。秘书长须将此函件散发给所有缔约国。如果在散发函件之日起 12 个月以内有不少于五分之二之缔约国作出同意此一要求的答复，秘书长须召集审查会议。

2. 联合国秘书长须在审查会议召开日期之前至少六个月将任何有关修正案的提案案文或有关修正案的意見，散发给所有缔约国。

第 21 条

修正案的生效

1. 审查会议有关修正案的決定須以协商一致的方式作出，或应要求由出席并参加表决的缔约国三分之二多数作出。审查会议通过的修正案由联合国秘书长送请所有缔约国批准、接受或同意，并送交本公约所有签字国参考。

2. 将相应的正式文件交存于保管人，即为对审查会议所通过的修正案的批准、接受或同意。

3. 审查会议所通过的任何修正案在其获得三分之二缔约国批准、接受或同意之日起满一年后第一个月第一天，只对那些已批准、接受或同意该修正案的缔约国生效。对于在修正案已获得三分之二缔约国批准、接受或同意之后才批准、接受或同意该修正案的国家，修正案在该国批准、接受或同意之日起满一年后生效。

4. 在一项修正案生效之后成为本公约缔约国的任何国家，如不声明不同的意向，则：

(a) 视为修正后的本公约的缔约国；

(b) 就不受该修正案约束的本公约任何缔约国而言，视为未修正公约的缔约国。

第 22 条

废 止

1. 任何缔约国均可在任何时间用书面通知保管人废止本公约。

2. 废止于保管人收到通知之日后一年届满时生效，除非通知中载明了更长的时期。为此，下列经正式授权的签字人，谨于所示日期在本公约上签字，以资证明。

1986年2月7日订于日内瓦，正本一份，用阿拉伯文、中文、英文、法文、俄文和西班牙文写成，所有文本具有同等效力。

附 件 一

第 1 号决议

保护劳工提供国利益的措施

联合国船舶登记条件会议，

通过了联合国船舶登记条件公约，

兹建议：

1. 劳工提供国应管理受其管辖的为悬挂另一国国旗的船舶提供海员的机构的活动，以便确保这些机构提供的合同条件能防止弊端，增进海员福利。为保护本国海员，劳工提供国可要求雇用本国海员的船舶的所有人或经营人或其他有关机构提供第 10 条所述形式的适当担保；

2. 提供劳工的发展中国家可相互磋商，尽可能按照这些原则协调它们有关提供劳工条件的政策，在必要时，协调它们在这方面的法律；

3. 联合国贸易和发展会议、联合国开发计划署及其他有关国际机构应在接到请求时，协助提供劳工的发展中国家制订适当的船舶登记法律，吸引船舶在这些国家登记，同时要顾及本公约；

4. 国际劳工组织应在接到请求时，协助劳工提供国采取措施，以便尽量减少劳工提供国内因本公约的通过而可能出现的劳工转移情况及随之引起的经济混乱；

5. 联合国系统内的有关国际组织应在接到请求时，协助劳工提供国教育和培训其海员，包括提供培训设施和设备。

附件二

第2号决议

尽可能减少不利经济影响的措施

联合国船舶登记条件会议，

通过了联合国船舶登记条件公约，

兹建议：

1. 联合国贸易和发展会议、联合国开发计划署、国际海事组织和其他有关国际机构应在接到请求时，向可能受到本公约影响的国家提供技术和资金援助，以便依照本公约的规定制订和实施为发展这些国家船队的现代化的有效法律；

2. 国际劳工组织和其他有关国际组织也应在接到请求时，协助这些国家编制和实施必要的海员教育和培训方案；

3. 联合国开发计划署、世界银行和其他有关国际组织应在接到请求时，向这些国家提供技术和资金援助，以便实施变通的国家发展计划、方案和项目，以克服由于本公约的通过而可能引起的经济混乱。

附 件 三

世界商船队

总登记吨位在500吨和500吨以上的船舶

截至1985年7月1日的情况

	<u>总登记吨</u>
阿尔巴尼亚	52,698
阿尔及利亚	1,332,863
安哥拉	71,581
阿根廷	2,227,252
澳大利亚	1,877,560
奥地利	134,225
巴哈马	3,852,385
巴林	26,646
孟加拉国	300,151
巴巴多斯	4,034
比利时	2,247,571
贝宁	2,999
玻利维亚	14,913
巴西	5,935,899
保加利亚	1,191,419
缅甸	94,380
喀麦隆	67,057
加拿大	841,048

	<u>总登记吨</u>
佛得角	8,765
智利	371,468
中国	10,167,450
哥伦比亚	357,668
科摩罗	649
哥斯达黎加	12,616
科特迪瓦	124,706
古巴	784,664
塞浦路斯	8,134,083
捷克斯洛伐克	184,299
民主柬埔寨	998
民主也门	4,229
丹麦	4,677,360
吉布提	2,066
多米尼加	500
多米尼加共和国	35,667
厄瓜多尔	417,372
埃及	835,995
赤道几内亚	6,412
埃塞俄比亚	54,499
法罗群岛	39,333
斐济	20,145
芬兰	1,894,485
法国	7,864,931
加蓬	92,687

	<u>总登记吨</u>
冈比亚	1,597
德意志民主共和国	1,235,840
德意志联邦共和国	5,717,767
加纳	99,637
希腊	30,751,092
危地马拉	15,569
几内亚	598
圭亚那	3,888
洪都拉斯	301,786
匈牙利	77,182
冰岛	69,460
印度	6,324,145
印度尼西亚	1,604,427
伊朗(伊斯兰共和国)	2,172,401
伊拉克	882,715
爱尔兰	161,304
以色列	541,035
意大利	8,530,108
牙买加	7,473
日本	37,189,376
约旦	47,628
肯尼亚	1,168
基里巴斯	1,480
朝鲜民主主义人民共和国	470,592

	<u>总登记吨</u>
大韩民国	6,621,898
科威特	2,311,813
黎巴嫩	461,525
利比里亚	57,985,747
阿拉伯利比亚民众国	832,450
马达加斯加	63,115
马来西亚	1,708,599
马尔代夫	125,958
马耳他	1,836,948
毛里塔尼亚	1,581
毛里求斯	32,968
墨西哥	1,282,048
摩纳哥	3,268
摩洛哥	377,702
莫桑比克	17,013
瑙鲁	64,829
荷兰	3,628,871
新西兰	266,285
尼加拉瓜	15,869
尼日利亚	396,525
挪威	14,567,326
阿曼	10,939
巴基斯坦	429,973
巴拿马	39,366,187

	<u>总登记吨</u>
巴布亚新几内亚	10,671
巴拉圭	38,440
秘鲁	640,968
菲律宾	4,462,291
波兰	2,966,534
葡萄牙	1,280,065
卡塔尔	339,725
罗马尼亚	2,769,937
圣文森特和格林纳丁斯	220,490
萨摩亚	25,644
沙特阿拉伯	2,868,689
塞内加尔	19,426
新加坡	6,385,919
所罗门群岛	1,018
索马里	22,802
南非	501,386
西班牙	5,650,470
斯里兰卡	417,628
苏丹	92,700
苏里南	11,181
瑞典	2,951,227
瑞士	341,972
阿拉伯叙利亚共和国	40,506
坦桑尼亚联合共和国	43,471
泰国	550,585

	<u>总登记吨</u>
多哥	52,677
汤加	13,381
特立尼达和多巴哥	9,370
突尼斯	274,170
土耳其	3,532,350
乌干达	3,394
苏维埃社会主义共和国联盟	16,767,526
阿拉伯联合酋长国	805,318
大不列颠及北爱尔兰联合王国	13,260,290
百慕大	969,081
英属维尔京群岛	1,939
开曼群岛	313,755
直布罗陀	568,247
香港	6,820,100
蒙特塞拉特	711
圣赫勒拿	3,150
特克斯和凯科斯群岛	513
总 计	21,937,786
美利坚合众国	13,922,244
乌拉圭	144,907
瓦努阿图	132,979
委内瑞拉	900,305
越南	277,486
南斯拉夫	2,648,415

	<u>总登记吨</u>
扎伊尔	70,127
国籍不明者	4,201,669
世界总计	<u>383,533,282</u>

资料来源：根据劳氏航运资料服务处（伦敦）提供的资料汇编。

说明：(一) 船舶类型包括：

- 油轮
- 石油/液体化学品两用船
- 液体杂货船（贸易用）
- 液化气运载船
- 散货/石油两用船（包括矿石/石油两用船）
- 矿石散货两用船
- 杂货船
- 集装箱船（全格舱式和载驳船）
- 车辆运载船
- 渡船以及客轮和客/货轮
- 牲畜运载船

(二) 不包括美利坚合众国的备用船队和美国与加拿大的大湖船队。

**КОНВЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ОБ УСЛОВИЯХ РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ**



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

1986 г.

Государства – участники настоящей Конвенции,

признавал необходимость содействовать упорядоченному развитию мирового судоходства в целом,

ссылаясь на резолюцию 35/56 Генеральной Ассамблеи от 5 декабря 1980 года, в приложении к которой содержится Международная стратегия развития на третье Десятилетие развития Организации Объединенных Наций, предусматривающая, в частности, в пункте 128 увеличение участия развивающихся стран в мировых перевозках товаров международной торговли,

напоминал, что, согласно Женевской конвенции об открытом море 1958 года и Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, должна существовать реальная связь между судном и государством флага, и осознавал обязанности государства флага эффективно осуществлять свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, в соответствии с принципом реальной связи,

считал, что для этой цели государство флага должно иметь компетентную и полноценную национальную морскую администрацию,

считал также, что для эффективного осуществления своих функций по контролю государство флага должно обеспечить возможность беспрепятственного выявления и привлечения к ответственности тех лиц, которые отвечают за управление и эксплуатацию судна, включенного в его регистр,

считал далее, что меры, имеющие целью облегчить идентификацию и подотчетность лиц, ответственных за суда, могут способствовать борьбе с морскими правонарушениями,

подтверждал без ущерба для настоящей Конвенции, что каждое государство устанавливает условия для предоставления своей национальности судам, для регистрации судов на своей территории и для предоставления права плавать под его флагом,

руководствуясь желанием суверенных государств решать в духе взаимопонимания и сотрудничества все вопросы, касающиеся условий предоставления национальности судам и их регистрации,

считал, что ничто в настоящей Конвенции не рассматривается как наносящее ущерб любым положениям в национальных законах и правилах Договаривающихся Сторон настоящей Конвенции, которые превосходят содержащиеся в ней положения,

признавал компетенцию специализированных учреждений и других организаций системы Организации Объединенных Наций, предусмотренную их соответствующими учредительными документами, принимал во внимание соглашения, которые могли быть заключены между Организацией Объединенных Наций и этими учреждениями и между отдельными учреждениями и организациями в конкретных областях,

договорились о нижеследующем:

Статья 1

ЦЕЛИ

В целях обеспечения или, в зависимости от случая, укрепления реальной связи между государством и судами, плавающими под его флагом, и для эффективного осуществления своей юрисдикции и контроля над такими судами в отношении идентификации и подотчетности собственников и операторов судов, а также в отношении административных, технических, экономических и социальных вопросов государство флага применяет положения, содержащиеся в настоящей Конвенции.

Статья 2

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящей Конвенции:

"судно" означает любое самоходное морское судно, используемое в международной морской торговле для перевозки грузов, пассажиров или того и другого, за исключением судов валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн;

"государство флага" означает государство, под флагом которого плавает и имеет право плавать данное судно;

"собственник или собственник судна" означает, если прямо не указано иное, любое физическое или юридическое лицо, внесенное в регистр судов государства регистрации в качестве собственника судна;

"оператор" означает собственника или фрахтователя судна без экипажа или любое другое физическое или юридическое лицо, на которое официально возложена ответственность собственника или фрахтователя судна без экипажа;

"государство регистрации" означает государство, в регистр судов которого внесено данное судно;

"регистр судов" означает официальный регистр или регистры, в которые заносятся подробные данные, упомянутые в статье 11 настоящей Конвенции;

"национальная морская администрация" означает любой государственный орган или учреждение, созданное государством регистрации в соответствии с его законодательством, которое, согласно этому законодательству, несет ответственность, среди прочего, за осуществление международных соглашений в области морского транспорта, а также за применение правил и норм, касающихся судов, находящихся под его юрисдикцией и контролем;

"договор фрахтования судна без экипажа" означает договор аренды судна на установленный срок, в силу которого арендатор получает полное право владения судном и контроля над ним, включая право назначать капитана и экипаж судна, на срок аренды;

"страна-поставщик рабочей силы" означает страну, которая предоставляет моряков для службы на судах, плавающих под флагом другой страны.

Статья 3

СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Настоящая Конвенция применяется ко всем судам, определение которым дано в статье 2.

Статья 4

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Каждое государство, независимо от того, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море.
2. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать.
3. Суда плавают под флагом только одного государства.
4. Ни одно судно не вносится одновременно в регистры судов двух или более государств в соответствии с положениями пунктов 4 и 5 статьи 11 и статьи 12.
5. Судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации.

Статья 5

НАЦИОНАЛЬНАЯ МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ

1. Государство флага имеет компетентную и полноценную национальную морскую администрацию, которая находится под его юрисдикцией и контролем.
2. Государство флага выполняет применимые международные правила и нормы, касающиеся, в частности, безопасности на море судов и лиц, находящихся на борту, и предотвращения загрязнения морской среды.
3. Морская администрация государства флага обеспечивает:
 - a) чтобы суда, плавающие под флагом такого государства, соблюдали его законы и правила, касающиеся регистрации судов, и применимые международные правила и нормы, касающиеся, в частности, безопасности судов и лиц, находящихся на борту, и предотвращения загрязнения морской среды;
 - b) чтобы суда, плавающие под флагом такого государства, периодически проходили освидетельствование его уполномоченными инспекторами в целях обеспечения соблюдения применимых международных правил и норм;

с) чтобы суда, плавающие под флагом такого государства, имели на борту документы, в частности документы, подтверждающие право плавать под его флагом, и другие действительные соответствующие документы, включая те, которые требуются международными конвенциями, участником которых является данное государство регистрации;

д) чтобы собственники судов, плавающих под флагом такого государства, соблюдали принципы регистрации судов в соответствии с законами и правилами такого государства и положениями настоящей Конвенции.

4. Государство регистрации требует предоставления всей соответствующей информации, необходимой для полной идентификации и подотчетности в отношении судов, плавающих под его флагом.

Статья 6

ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ПОДОТЧЕТНОСТЬ

1. Государство регистрации включает в свой регистр судов, в частности, информацию, касающуюся судна и его собственника или собственников. Информация, касающаяся оператора, когда оператор не является собственником, должна включаться в регистр судов или официальный реестр операторов, который ведется в бюро Регистратора, или быть легко доступной для него в соответствии с законами и правилами государства регистрации. Государство регистрации выдает документацию, свидетельствующую о регистрации судна.

2. Государство регистрации принимает такие меры, которые являются необходимыми для обеспечения того, чтобы собственник или собственники, оператор или операторы или любое другое лицо или лица, ответственные за управление и эксплуатацию судов, плавающих под его флагом, могли быть легко установлены лицами, имеющими законный интерес в получении такой информации.

3. Регистры судов должны быть доступны лицам, имеющим законный интерес в получении содержащейся в них информации, в соответствии с законами и правилами государства флага.

4. Государство должно обеспечить, чтобы суда, плавающие под его флагом, располагали документацией, включающей информацию о личности собственника или собственников, оператора или операторов, либо лица или лиц, ответственных за эксплуатацию таких судов, и предоставляли подобную информацию властям государства порта.

5. Судовые журналы должны вестись на всех судах и храниться в течение разумного периода времени с момента внесения последней записи, независимо от какого-либо изменения названия судна, и должны предоставляться для контроля и снятия копий лицами, имеющими законный интерес в получении такой информации, в соответствии с законами и правилами государства флага. В случае продажи судна и его регистрации в другом государстве судовые журналы за период до его продажи должны сохраняться и предоставляться для контроля и снятия копий лицами, имеющими законный интерес в получении такой информации, в соответствии с законами и правилами бывшего государства флага.

6. Государство принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы суда, заносимые им в свой регистр судов, имели собственников или операторов, которых можно было бы идентифицировать соответствующим образом для целей обеспечения их полной подотчетности.

7. Государство должно обеспечить, чтобы прямой контакт между собственниками судов, плавающих под его флагом, и его правительственными органами не ограничивался.

Статья 7

УЧАСТИЕ ГРАЖДАН ГОСУДАРСТВА В СОБСТВЕННОСТИ НА СУДА И/ИЛИ В УКОМПЛЕКТОВАНИИ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ

В отношении положений, касающихся собственности на суда и укомплектования экипажей судов, содержащихся в пунктах 1 и 2 статьи 8 и в пунктах 1-3 статьи 9, соответственно, и без ущерба для применения любых других положений настоящей Конвенции государство регистрации должно соблюдать либо положения пунктов 1 и 2 статьи 8, либо положения пунктов 1-3 статьи 9, однако может соблюдать и те и другие положения.

Статья 8

СОБСТВЕННОСТЬ НА СУДА

1. С учетом положений статьи 7 государство флага предусматривает в своих законах и правилах положения о собственности на суда, плавающие под его флагом.

2. С учетом положений статьи 7 такие законы и правила государства флага включают соответствующие положения об участии этого государства или его граждан в качестве собственников судов, плавающих под его флагом, или в собственности на такие суда и о степени такого участия. Эти законы и правила должны быть достаточными для того, чтобы позволить государству флага эффективно осуществлять свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

Статья 9

УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ

1. С учетом положений статьи 7 государство регистрации при осуществлении настоящей Конвенции соблюдает принцип, согласно которому удовлетворительную часть командного состава и членов экипажа торговых судов, плавающих под флагом государства регистрации, составляют граждане государства регистрации или лица, домицилированные или в законном порядке постоянно проживающие в нем.

2. С учетом положений статьи 7 и преследуя цель, изложенную в пункте 1 настоящей статьи, и принимая для этого необходимые меры, государство регистрации принимает во внимание следующее:

- а) наличие квалифицированных моряков в государстве регистрации;
 - б) многосторонние или двусторонние соглашения или другого рода договоренности, действующие и имеющие силу в соответствии с законодательством государства регистрации;
 - с) необходимость рациональной и экономически оправданной эксплуатации своих судов.
3. Государство регистрации должно осуществлять положения пункта 1 на базе судна, компании или флота.
4. Государство регистрации в соответствии со своими законами и правилами может разрешить лицам, имеющим другое гражданство, работать на судах, плавающих под его флагом, согласно соответствующим положениям настоящей Конвенции.
5. Преследуя цель, изложенную в пункте 1 настоящей статьи, государство регистрации должно в сотрудничестве с собственниками судов содействовать обучению и профессиональной подготовке его граждан или лиц, domiciliрованных или в законном порядке постоянно проживающих на его территории.
6. Государство регистрации обеспечивает:
- а) чтобы численность и профессиональная подготовка экипажей судов, плавающих под его флагом, обеспечивали соблюдение применимых международных норм и правил, в частности касающихся безопасности на море;
 - б) чтобы условия работы на борту судов, плавающих под его флагом, соответствовали применимым международным нормам и правилам;
 - с) наличие соответствующих правовых процедур для разрешения гражданских споров между моряками, работающими на судах, плавающих под его флагом, и их нанимателями;
 - д) доступ к соответствующим правовым процедурам для национальных и иностранных моряков на равной основе, с тем чтобы они могли обеспечить свои договорные права в отношениях со своими нанимателями.

Статья 10

РОЛЬ ГОСУДАРСТВ ФЛАГА В ОТНОШЕНИИ УПРАВЛЕНИЯ СУДОВЛАДЕЛЬЧЕСКИМИ КОМПАНИЯМИ И СУДАМИ

1. Государство регистрации до включения судна в свой регистр судов обеспечивает, чтобы судовладельческая компания или дочерняя судовладельческая компания была создана и/или имела свою главную контору на его территории в соответствии с его законами или правилами.
2. В том случае, если судовладельческая компания, дочерняя судовладельческая компания или главная контора судовладельческой компании не создана в государстве флага, последнее обеспечивает до включения судна в свой регистр судов наличие представителя или управляющего, являющегося гражданином государства флага или domiciliрованного в нем. Этот представитель или управляющий может быть физическим, либо юридическим

лицом, должным образом учрежденным или зарегистрированным в государстве флага, в зависимости от случая, в соответствии с его законами и правилами и должным образом уполномоченным действовать от имени и в интересах собственника судна. В частности, этот представитель или управляющий должен быть доступен для участия в любых процессуальных действиях и отвечать по всем обязательствам собственника судна в соответствии с законами и правилами государства регистрации.

3. Государство регистрации должно обеспечить, чтобы лицо или лица, отвечающие за управление судном, плавающим под его флагом, и его эксплуатацию, были в состоянии выполнить финансовые обязательства, которые могут возникнуть в результате эксплуатации такого судна, с целью покрытия обычно страхуемых в международных морских перевозках рисков в отношении ущерба, причиненного третьим сторонам. С этой целью государство регистрации должно обеспечить, чтобы суда, плавающие под его флагом, были в состоянии в любое время представить документы, свидетельствующие о наличии достаточной гарантии, такой, как надлежащее страхование или какие-либо другие эквивалентные средства. Кроме того, государство регистрации должно обеспечить наличие надлежащего механизма, такого, как морской залог, взаимный фонд, страхование заработной платы, система социального обеспечения или какая-либо правительственная гарантия, предоставляемая соответствующим органам государства подотчетного лица, независимо от того, является ли это лицо собственником или оператором, для покрытия расходов по заработной плате и связанных с этим денежных сумм, причитающихся морякам, работающим на судах, плавающих под его флагом, в случае неуплаты таковых их нанимателями. Государство регистрации может также предусмотреть в этих целях любой другой надлежащий механизм в своих законах и правилах.

Статья 11

РЕГИСТР СУДОВ

1. Государство регистрации учреждает регистр судов, плавающих под его флагом, который ведется таким образом, как это определит такое государство, и согласно соответствующим положениям настоящей Конвенции. Суда, имеющие в соответствии с законами и правилами государства право плавать под его флагом, вносятся в этот регистр на имя собственника либо собственников или, если это предусматривается национальными законами и правилами, фрахтователя судна без экипажа.

2. В такой регистр вносятся, в частности, следующие сведения:

- a) название судна и его предыдущее название и регистрация, если таковые имеются;
- b) место или порт регистрации, порт приписки и официальный номер или опознавательный знак судна;
- c) международные позывные судна, если они имеются;
- d) название судостроительной компании, место и год постройки судна;
- e) описание основных технических характеристик судна;
- f) имя, адрес и, в надлежащем случае, гражданство собственника, или каждого из собственников;

и, если не указано в другом официальном документе, легко доступном для Регистратора в государстве флага:

- г) дата аннулирования или приостановления предыдущей регистрации судна;
- н) имя, адрес и, в надлежащем случае, гражданство фрахтователя судов, фрахтуемых без экипажа, если национальные законы и правила предусматривают регистрацию судов, фрахтуемых без экипажа;
- и) подробные сведения о любых закладных или иных аналогичных обязательствах, наложенных на судно, как это предусматривается национальными законами и правилами.
3. Кроме того, в такой регистр должны вноситься:
- а) в случае, если имеется более одного собственника, доля судна, принадлежащая каждому собственнику;
- б) имя, адрес и, в надлежащем случае, гражданство оператора, если оператор не является собственником или фрахтователем судна без экипажа.
4. Прежде чем внести судно в свой регистр судов, государство должно убедиться в аннулировании предыдущей регистрации, если таковая имеется.
5. В случае фрахтования судна без экипажа государство должно убедиться в том, что право плавать под флагом бывшего государства флага приостановлено. Такая регистрация осуществляется по представлении документа, свидетельствующего о приостановлении предыдущей регистрации в том, что касается национальности судна, плавающего под флагом бывшего государства флага, и содержащего подробности любых зарегистрированных обязательств.

Статья 12

ДОГОВОР ФРАХТОВАНИЯ СУДНА БЕЗ ЭКИПАЖА

1. С учетом положений статьи 11 настоящей Конвенции и в соответствии со своими законами и правилами государство может регистрировать и предоставлять право плавать под его флагом судно, фрахтуемому без экипажа фрахтователем в этом государстве, на период действия договора фрахтования.
2. В случаях, когда собственники судов или фрахтователи в государствах, которые являются участниками настоящей Конвенции, вступают в деятельность по такому фрахтованию судов без экипажа, должны полностью соблюдаться условия регистрации, содержащиеся в настоящей Конвенции.
3. Для обеспечения выполнения настоящей Конвенции и в целях применения ее требований в случае фрахтования судна без экипажа фрахтователь рассматривается в качестве собственника. Однако настоящая Конвенция не предусматривает каких-либо прав собственности на зафрахтованное судно, помимо тех, которые обусловлены конкретным договором фрахтования судна без экипажа.

4. Государство должно обеспечить, чтобы судно, зафрахтованное без экипажа и плавающее под его флагом, находилось в соответствии с пунктами 1-3 настоящей статьи под его полной юрисдикцией и контролем.

5. Государство, в котором зарегистрировано зафрахтованное без экипажа судно, обеспечивает уведомление бывшего государства флага об аннулировании регистрации судна, зафрахтованного без экипажа.

6. Все условия, за исключением указанных в настоящей статье, касающиеся отношений сторон договора фрахтования судна без экипажа, определяются в договорном порядке по усмотрению соответствующих сторон.

Статья 13

СОВМЕСТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

1. Государства - участники настоящей Конвенции в соответствии со своей национальной политикой, законодательством и условиями регистрации судов, содержащимися в настоящей Конвенции, должны поощрять совместные предприятия между собственниками судов из различных стран и должны в этих целях принимать соответствующие меры по поощрению создания таких совместных предприятий для развития национального судоходства, в частности, путем обеспечения договорных прав сторон в совместных предприятиях.

2. Следует призывать региональные и международные финансовые институты и учреждения по оказанию помощи вносить соответствующий вклад в создание и/или укрепление совместных предприятий в области морских перевозок в развивающихся странах, особенно в наименее развитых из них.

Статья 14

МЕРЫ ПО ЗАЩИТЕ ИНТЕРЕСОВ СТРАН - ПОСТАВЩИКОВ РАБОЧЕЙ СИЛЫ

1. В целях защиты интересов стран - поставщиков рабочей силы и сведения к минимуму оттока рабочей силы и последующей экономической дестабилизации, если таковое происходит в этих странах, особенно в развивающихся странах, в результате принятия настоящей Конвенции, следует безотлагательно принять, в частности, меры, указанные в резолюции 1, прилагаемой к настоящей Конвенции.

2. Чтобы создать благоприятные условия для подготовки любого контракта или соглашения, которые могут быть заключены между собственниками или операторами судов и профсоюзами моряков или другими представительными органами моряков, между государствами флага и государствами - поставщиками рабочей силы могут быть заключены двусторонние соглашения в отношении условий найма моряков из этих государств - поставщиков рабочей силы.

Статья 15

МЕРЫ ПО СВЕДЕНИЮ К МИНИМУМУ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ

Чтобы свести к минимуму неблагоприятные экономические последствия, которые могли бы возникнуть в некоторых развивающихся странах в процессе адаптации и применения положений с целью соблюдения требований настоящей Конвенции, следует безотлагательно принять, в частности, меры, указанные в резолюции 2, прилагаемой к настоящей Конвенции.

Статья 16

ДЕПОЗИТАРИЙ

Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций является депозитарием настоящей Конвенции.

Статья 17

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ

1. Договаривающиеся стороны принимают такие законодательные или иные меры, которые могут быть необходимы для осуществления настоящей Конвенции.
2. Каждая Договаривающаяся сторона в надлежащий срок препровождает депозитарию тексты законодательных или иных актов, которые она приняла для осуществления настоящей Конвенции.
3. Депозитарий направляет Договаривающимся сторонам по их просьбе тексты законодательных или иных актов, которые были препровождены ему в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.

Статья 18

ПОДПИСАНИЕ, РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ, УТВЕРЖДЕНИЕ И ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Любое государство может стать Договаривающейся стороной настоящей Конвенции путем:
 - a) подписания без ратификации, принятия или утверждения; или
 - b) подписания с обязательной последующей ратификацией, принятием или утверждением; или
 - c) присоединения.

2. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 1 мая 1986 года по 30 апреля 1987 года включительно и остается после этого открытой для присоединения.

3. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении должны сдаваться на хранение депозитарию.

Статья 19

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящая Конвенция вступает в силу через двенадцать месяцев после даты, на которую не менее 40 государств, общий тоннаж которых составляет по меньшей мере 25% мирового тоннажа, станут Договаривающимися сторонами Конвенции в соответствии со статьей 18. Для целей настоящей статьи тоннаж считается таковым, какой содержится в приложении III к настоящей Конвенции.

2. Для каждого государства, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после выполнения условий о вступлении в силу в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, Конвенция вступает в силу через двенадцать месяцев после того, как это государство становится Договаривающейся стороной.

Статья 20

ОБЗОР И ПОПРАВКИ

1. После истечения периода в восемь лет с даты вступления в силу настоящей Конвенции Договаривающаяся сторона может посредством письменного уведомления на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций предложить конкретные поправки к настоящей Конвенции и просить о созыве конференции по обзору для рассмотрения таких предложенных поправок. Генеральный секретарь распространяет такие уведомления среди всех Договаривающихся сторон. Если в течение двенадцати месяцев с даты распространения такого уведомления не менее двух пятых Договаривающихся сторон дадут положительные ответы на эту просьбу, Генеральный секретарь созывает конференцию по обзору.

2. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет всем Договаривающимся сторонам тексты любых предложений о внесении поправок или мнений в отношении поправок по меньшей мере за шесть месяцев до даты открытия конференции по обзору.

Статья 21

ДЕЙСТВИЕ ПОПРАВОК

1. Решения конференции по обзору относительно поправок принимаются консенсусом или, по требованию, большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон. Поправки, принятые такой конференцией, направляются Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций всем Договаривающимся сторонам для ратификации, принятия или утверждения и всем государствам, подписавшим Конвенцию, для сведения.
2. Ратификация, принятие или утверждение поправок, принятых конференцией по обзору, осуществляется посредством сдачи на хранение депозитарию соответствующего официального документа.
3. Любая принятая конференцией по обзору поправка вступает в силу в отношении только тех Договаривающихся сторон, которые ратифицировали, приняли или утвердили ее, в первый день месяца по истечении одного года после ее ратификации, принятия или утверждения двумя третями Договаривающихся сторон. Для любого государства, ратифицирующего, принимающего или утверждающего поправку после ее ратификации, принятия или утверждения двумя третями Договаривающихся сторон, данная поправка вступает в силу по истечении одного года после ее ратификации, принятия или утверждения данным государством.
4. Любое государство, которое становится Договаривающейся стороной настоящей Конвенции после вступления в силу поправки, если только оно не заявляет об ином намерении:
 - а) считается Стороной настоящей Конвенции с внесенной в нее поправкой; и
 - б) считается Стороной Конвенции без внесенной в нее поправки в отношении любой Договаривающейся стороны, не связанной этой поправкой.

Статья 22

ДЕНОНСАЦИЯ

1. Настоящая Конвенция в любое время может быть денонсирована любой Договаривающейся стороной путем направления депозитарию письменного уведомления.

2. Такал денонсация приобретает силу по истечении одного года после получения депозитарием такого уведомления, если в уведомлении не определяется более длительный срок.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, должным образом на то уполномоченные, поставили ниже свои подписи в указанные дни.

СОВЕРШЕНО в Женеве 7 февраля 1986 года в единственном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках, причем все тексты являются равноаутентичными.

Приложение II

Резолюция 2

Меры по сведению к минимуму неблагоприятных экономических последствий

Конференция Организации Объединенных Наций по условиям регистрации судов,
приняв Конвенцию Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов,
рекомендует следующее:

1. Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Программе развития Организации Объединенных Наций, Международной морской организации и другим соответствующим международным организациям следует предоставлять техническую и финансовую помощь тем странам, которые могут быть затронуты настоящей Конвенцией, по их просьбе, с тем чтобы разработать и осуществлять современное и действенное законодательство, направленное на развитие их флотов в соответствии с положениями настоящей Конвенции;

2. Международной организации труда и другим соответствующим международным организациям также следует оказывать содействие этим странам, по их просьбе, с целью разработки и осуществления программ обучения и профессиональной подготовки их моряков по мере необходимости;

3. Программе развития Организации Объединенных Наций, Всемирному банку и другим соответствующим международным организациям следует оказывать этим странам, по их просьбе, техническую и финансовую помощь для осуществления других национальных планов развития, программ и проектов с целью преодоления экономической дестабилизации, которая может возникнуть в результате принятия настоящей Конвенции.

Приложение I

Резолюция 1

Меры по защите интересов стран – поставщиков рабочей силы

Конференция Организации Объединенных Наций по условиям регистрации судов,

приняв Конвенцию Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов,

рекомендует следующее:

1. странам – поставщикам рабочей силы следует регулировать деятельность учреждений, находящихся под их юрисдикцией и предоставляющих моряков для судов, плавающих под флагом другой страны, для обеспечения того, чтобы договорные условия, предлагаемые этими учреждениями, исключали злоупотребления и содействовали росту благосостояния моряков. Для защиты своих моряков страны – поставщики рабочей силы могут потребовать, в частности, соответствующей гарантии типа, указанного в статье 10, от собственников или операторов судов, использующих таких моряков, или от других соответствующих органов;

2. развивающиеся страны – поставщики рабочей силы могут консультироваться друг с другом, с тем чтобы согласовывать, насколько это возможно, свою политику в отношении условий, на которых они будут предоставлять рабочую силу в соответствии с этими принципами, и могут, если это необходимо, согласовывать в этом плане свое законодательство;

3. Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Программе развития Организации Объединенных Наций и другим соответствующим международным органам следует, при наличии просьбы, предоставлять помощь развивающимся странам – поставщикам рабочей силы для принятия соответствующего законодательства в отношении регистрации судов и привлечения судов в их регистры, учитывая настоящую Конвенцию;

4. Международной организации труда следует, при наличии просьбы, оказывать содействие странам – поставщикам рабочей силы для принятия мер, направленных на сведение к минимуму последствий перетока рабочей силы и последующей экономической дестабилизации, если таковые имеют место, в странах – поставщиках рабочей силы в результате принятия настоящей Конвенции;

5. соответствующим международным организациям системы Организации Объединенных Наций следует, при наличии просьбы, предоставлять помощь странам – поставщикам рабочей силы в области обучения и подготовки моряков, включая предоставление необходимого оборудования и возможностей для подготовки.

Приложение III

Торговые флоты мира

Суда валовой вместимостью 500 регистровых тонн и более
по состоянию на 1 июля 1985 г.

	<u>В брутто-регистрах</u> <u>тоннах (б.р.т.)</u>
Албания	52 698
Алжир	1 332 863
Ангола	71 581
Аргентина	2 227 252
Австралия	1 877 560
Австрия	134 225
Багамские Острова	3 852 385
Бахрейн	26 646
Бангладеш	300 151
Барбадос	4 034
Бельгия	2 247 571
Бенин	2 999
Боливия	14 913
Бразилия	5 935 899
Болгария	1 191 419
Бирма	94 380
Камерун	67 057
Канада	841 048
Острова Зеленого Мыса	8 765
Чили	371 468
Китай	10 167 450
Колумбия	357 668
Коморские Острова	649
Коста-Рика	12 616
Кот-Дивуар	124 706
Куба	784 664

Приложение III (приложение)

	<u>В брутто-регистрах</u> <u>тоннах (б.р.т.)</u>
Кипр	8 134 083
Чехословакия	184 299
Демократическая Кампучия	998
Демократический Йемен	4 229
Дания	4 677 360
Джибути	2 066
Доминика	500
Доминиканская Республика	35 667
Эквадор	417 372
Египет	835 995
Экваториальная Гвинея	6 412
Эфиопия	54 499
Фарерские Острова	39 333
Фиджи	20 145
Финляндия	1 894 485
Франция	7 864 931
Габон	92 687
Гамбия	1 597
Германская Демократическая Республика	1 235 840
Федеративная Республика Германии	5 717 767
Гана	99 637
Греция	30 751 092
Гватемала	15 569
Гвинея	598
Гайана	3 888
Гондурас	301 786
Венгрия	77 182
Исландия	69 460
Индия	6 324 145
Индонезия	1 604 427
Иран (Исламская Республика)	2 172 401

Приложение III (продолжение)

В брутто-регистрах
тоннаж (б.р.т.)

Ирак	882 715
Ирландия	161 304
Израиль	541 035
Италия	8 530 108
Ямайка	7 473
Япония	37 189 376
Иордания	47 628
Кения	1 168
Кирибати	1 480
Корейская Народно-Демократическая Республика	470 592
Корейская Республика	6 621 898
Кувейт	2 311 813
Ливан	461 525
Либерия	57 985 747
Ливийская Арабская Джамахирия	832 450
Мадагаскар	63 115
Малайзия	1 708 599
Мальдивские Острова	125 958
Мальта	1 836 948
Мавритания	1 581
Маврикий	32 968
Мексика	1 282 048
Монако	3 268
Марокко	377 702
Мозамбик	17 013
Науру	64 829
Нидерланды	3 628 871
Новая Зеландия	266 285
Никарагуа	15 869
Нигерия	396 525
Норвегия	14 567 225

Приложение III (продолжение)

В брутто-регистрах
тоннах (б.р.т.)

Оман	10 939
Пакистан	429 973
Панама	39 366 187
Папуа-Новая Гвинея	10 671
Парагвай	38 440
Перу	640 968
Филиппины	4 462 291
Польша	2 966 534
Португалия	1 280 065
Катар	339 725
Румыния	2 769 937
Сент-Винсент и Гренадины	220 490
Самоа	25 644
Саудовская Аравия	2 868 689
Сенегал	19 426
Сингапур	6 385 919
Соломоновы Острова	1 018
Сомали	22 802
Южная Африка	501 386
Испания	5 650 470
Шри Ланка	617 628
Судан	92 700
Суринам	11 181
Швеция	2 951 227
Швейцария	341 972
Сирийская Арабская Республика	40 506
Объединенная Республика Танзания	43 471
Таиланд	550 585
Того	52 677
Тонга	13 381
Тринидад и Тобаго	9 370
Тунис	274 170
Турция	3 532 350

Приложение III (продолжение)

	<u>В брутто-регистрах</u> <u>тоннах (б.р.т.)</u>
Уганда	3 394
Союз Советских Социалистических Республик	16 767 526
Объединенные Арабские Эмираты	805 318
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии ...	13 260 290
Бермудские Острова	969 081
Британские Виргинские Острова	1 939
Каймановы Острова	313 755
Гибралтар	568 247
Гонконг	6 820 100
Монтсеррат	711
Остров Святой Елены	3 150
Острова Теркс и Кайкос	513
Всего	21 937 786
Соединенные Штаты Америки	13 922 244
Уругвай	144 907
Вануату	132 979
Венесуэла	900 305
Вьетнам	277 486
Югославия	2 648 415
Заир	70 127
Без разбивки	4 201 669
<hr/>	
Всего в мире	383 533 282

Источники: Составлено на основе данных, представленных информационной службой морских перевозок компании "Ллойд" (Лондон).

Примечания: 1) Включены следующие типы судов:

- танкеры для перевозки нефти
- танкеры для перевозки нефти/химикатов
- танкеры для перевозки химикатов
- прочие (торговые) танкеры
- суда для перевозки сжиженных газов
- суда для перевозки навалочных грузов и нефти (в том числе руды/нефти)
- суда для перевозки руды и навалочных грузов

- суда для перевозки генеральных грузов
- контейнеровозы (полностью ячеистого типа и лихтеровозы)
- суда для перевозки автотранспортных средств
- паромы и пассажирские суда и грузопассажирские суда
- суда для перевозки скота

ii) Исключая резервный флот Соединенных Штатов Америки, а также флот Соединенных Штатов и Канады на Великих Озерах.

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN
DE LOS BÚQUES**



NACIONES UNIDAS

1986

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Reconociendo la necesidad de fomentar la expansión ordenada del transporte marítimo mundial en conjunto,

Recordando la resolución 35/56 de la Asamblea General, de 5 de diciembre de 1980, que incluye en su anexo la Estrategia Internacional del Desarrollo para el Tercer Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en cuyo párrafo 128 se pide, entre otras cosas, que aumente la participación de los países en desarrollo en el transporte mundial del comercio internacional,

Recordando también que, de conformidad con la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar, de 1958, y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, ha de existir una relación auténtica entre el buque y el Estado del pabellón, y conscientes de la obligación del Estado del pabellón de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera con arreglo al principio de la relación auténtica,

Convencidos de que con tal fin el Estado del pabellón debería contar con una administración marítima nacional competente y adecuada,

Convencidos también de que, para ejercer de manera efectiva su función de control, el Estado del pabellón debería velar por que las personas encargadas de la administración y explotación de un buque inscrito en su registro fuesen fácilmente identificables y tenidas por responsables,

Convencidos asimismo de que las medidas encaminadas a que las personas encargadas de los buques sean más fácilmente identificables y tenidas por responsables podrían contribuir a combatir el fraude marítimo,

Reafirmando, sin perjuicio del presente Convenio, que cada Estado fija las condiciones de concesión de su nacionalidad a los buques, de inscripción de los buques en su territorio y del derecho a enarbolar su pabellón,

Movidos por el deseo de los Estados soberanos de resolver con ánimo de comprensión mutua y cooperación todas las cuestiones relativas a las condiciones de concesión de la nacionalidad a los buques y de inscripción de los buques,

Considerando que ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá entenderse en perjuicio de las disposiciones que, en las leyes y reglamentos nacionales de las Partes Contratantes en el presente Convenio, excedan de lo dispuesto en él,

Reconociendo las competencias de los organismos especializados y otras instituciones del sistema de las Naciones Unidas, según constan en sus respectivos instrumentos constitutivos, teniendo en cuenta las disposiciones que se puedan haber concertado entre las Naciones Unidas y los organismos, y entre los diferentes organismos e instituciones en sectores determinados,

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Objetivos

A los efectos de garantizar o, en su caso, consolidar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control en lo que respecta a la identificación y responsabilidad de propietarios y navieros y a las cuestiones administrativas, técnicas, económicas y sociales, el Estado del pabellón aplicará las disposiciones enunciadas en el presente Convenio.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Convenio:

Se entiende por "buque" cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de 500 toneladas de registro bruto;

Se entiende por "Estado del pabellón" el Estado cuya bandera enarbola y está autorizado a enarbolar un buque;

Se entiende por "propietario", a menos que se indique claramente otra cosa, la persona natural o jurídica inscrita en el registro de buques del Estado de matrícula como propietario del buque;

Se entiende por "naviero" el propietario o el arrendatario a casco desnudo, o cualquier otra persona natural o jurídica a la que se hayan asignado formalmente las obligaciones del propietario o del arrendatario a casco desnudo;

Se entiende por "Estado de matrícula" el Estado en cuyo registro de buques se ha inscrito un buque;

Se entiende por "registro de buques" el registro oficial o registros oficiales en que constan los datos mencionados en el artículo 11 del presente Convenio;

Se entiende por "administración marítima nacional" cualquier autoridad u organismo estatal que sea establecido por el Estado de matrícula de conformidad con su legislación y que, conforme a esa legislación, esté encargado, entre otras cosas, de la aplicación de los acuerdos internacionales relativos al transporte marítimo y de la aplicación de las normas jurídicas y técnicas relativas a los buques sometidos a su jurisdicción y control;

Se entiende por "arrendamiento a casco desnudo" un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento;

Se entiende por "país proveedor de mano de obra" el país que proporciona gente de mar para servir en buques que enarbolan el pabellón de otro país.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

El presente Convenio se aplicará a todos los buques según se definen en el artículo 2.

Artículo 4

Disposiciones generales

1. Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón navegan en alta mar.

2. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar.

3. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado.

4. No se inscribirá ningún buque en los registros de buques de dos o más Estados a la vez, sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 4 y 5 del artículo 11 y en el artículo 12.

5. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.

Artículo 5

Administración marítima nacional

1. El Estado del pabellón contará con una administración marítima nacional competente y adecuada, que estará sometida a su jurisdicción y control.

2. El Estado del pabellón incorporará a su ordenamiento jurídico las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las concernientes a la seguridad de los buques y de las personas a su bordo y a la prevención de la contaminación del medio marino.

3. La administración marítima del Estado del pabellón velará por:

a) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado cumplan sus leyes y reglamentos relativos a la inscripción de los buques y las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las concernientes a la seguridad de los buques y de las personas a su bordo y a la prevención de la contaminación del medio marino;

b) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado sean reconocidos periódicamente por sus inspectores autorizados a fin de que se cumplan las reglas y normas internacionales aplicables;

c) que los buques que enarbolan la bandera de ese Estado lleven a bordo documentos, en particular aquellos que acrediten el derecho a enarbolan su bandera y otros documentos pertinentes válidos, incluidos los exigidos por los convenios internacionales en los que el Estado de matrícula sea Parte;

d) que los propietarios de los buques que enarbolan la bandera de ese Estado observen los principios de inscripción de los buques de conformidad con las leyes y reglamentos de ese Estado y las disposiciones del presente Convenio.

4. El Estado de matrícula exigirá toda la información pertinente que sea necesaria para la plena identificación y responsabilidad en lo concerniente a los buques que enarbolan su bandera.

Artículo 6

Identificación y responsabilidad

1. El Estado de matrícula consignará en su registro de buques, entre otras cosas, información relativa al buque y a su propietario o propietarios. La información concerniente al naviero, cuando el naviero no fuere el propietario, debería constar en el registro de buques o en el registro oficial de navieros que lleve el Registrador en su oficina o que le sea fácilmente accesible de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado de matrícula. El Estado de matrícula expedirá los documentos que acrediten la inscripción del buque.

2. El Estado de matrícula adoptará cuantas medidas fueren necesarias para que el propietario o propietarios, el naviero o navieros o cualquier otra persona a quienes se pueda tener por responsables de la administración y explotación de buques que enarbolan su pabellón puedan ser identificados fácilmente por las personas con un interés legítimo en obtener esa información.

3. Los registros de buques deberían estar a disposición de quienes tuvieran un interés legítimo en obtener la información consignada en ellos de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado del pabellón.

4. Todo Estado debería velar por que los buques que enarbolan su pabellón lleven documentación en la que conste información sobre la identidad del propietario o propietarios, el naviero o navieros y la persona o personas responsables de la explotación de tales buques y pongan esa información a disposición de las autoridades del Estado del puerto.

5. En todos los buques deberían llevarse diarios de a bordo que habrían de conservarse durante un período razonable a partir de la fecha del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre del buque, y las personas que tuvieran un interés legítimo en obtener esa información deberían poder inspeccionar los diarios de a bordo y obtener copias, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado del pabellón. En el supuesto de venta del buque y cambio de inscripción

a otro Estado, deberían conservarse los diarios de a bordo relativos al período anterior a la enajenación y las personas que tuvieran un interés legítimo en obtener esa información deberían poder inspeccionarlos y obtener copias, de conformidad con las leyes y reglamentos del anterior Estado del pabellón.

6. Todo Estado adoptará las medidas necesarias para que los buques que inscriba en su registro de buques tengan propietarios o navieros que sean adecuadamente identificables con objeto de que se pueda hacer efectiva su plena responsabilidad.

7. Todo Estado debería velar por que no se limitara la comunicación directa entre los propietarios de los buques que enarbolan su pabellón y los poderes públicos.

Artículo 7

Participación de los nacionales en la propiedad o la dotación de los buques, o en ambas

En lo concerniente a las disposiciones relativas a la propiedad y la dotación de los buques contenidas en los párrafos 1 y 2 del artículo 8 y en los párrafos 1 a 3 del artículo 9, respectivamente, y sin perjuicio de la aplicación de cualquier otra disposición del presente Convenio, el Estado de matrícula ha de cumplir las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 8 o las disposiciones de los párrafos 1 a 3 del artículo 9, aunque podrá cumplir unas y otras.

Artículo 8

Propiedad de los buques

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado de matrícula regulará en sus leyes y reglamentos la propiedad de los buques que enarbolan su bandera.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado del pabellón establecerá en esas leyes y reglamentos las correspondientes disposiciones sobre la participación de ese Estado o de sus nacionales como propietarios de los buques que enarbolan su bandera o en la propiedad de esos buques y sobre el grado de esa participación. Estas leyes y reglamentos deberían ser suficientes para que el Estado del pabellón pudiera ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su bandera.

Artículo 9

Dotación de los buques

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, el Estado de matrícula, al aplicar el presente Convenio, observará el principio de que una parte satisfactoria de la dotación de oficiales y tripulantes de los buques que enarbolan su

pabellón esté compuesta por nacionales suyos o por personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en ese Estado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, al perseguir el objetivo mencionado en el párrafo 1 de este artículo y adoptar las medidas necesarias para ello, el Estado de matrícula tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la disponibilidad en el Estado de matrícula de gente de mar calificada;
- b) los convenios multilaterales o bilaterales u otros tipos de acuerdos válidos y ejecutables conforme a la legislación del Estado de matrícula;
- c) la explotación racional y económicamente viable de sus buques.

3. El Estado de matrícula debería aplicar lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo en relación con el buque, la sociedad o la flota.

4. El Estado de matrícula, de acuerdo con sus leyes y reglamentos, podrá autorizar a personas de otras nacionalidades a servir a bordo de los buques que enarbolan su pabellón de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio.

5. Al perseguir el objetivo fijado en el párrafo 1 de este artículo, el Estado de matrícula debería, en cooperación con los propietarios, promover la educación y capacitación de sus nacionales o las personas que estén domiciliadas o tengan legalmente su residencia permanente en su territorio.

6. El Estado de matrícula velará por:

- a) que la dotación de los buques que enarbolan su pabellón sea del nivel y la competencia necesarios para garantizar la observancia de las reglas y normas internacionales aplicables, en particular las relativas a la seguridad en el mar;
- b) que las condiciones de empleo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón sean conformes a las reglas y normas internacionales aplicables;
- c) que existan procedimientos jurídicos apropiados para la solución de los litigios civiles entre la gente de mar empleada a bordo de los buques que enarbolan su pabellón y sus empleadores;
- d) que la gente de mar, nacional y extranjera, tenga acceso en condiciones de igualdad a los mecanismos jurídicos apropiados para hacer respetar sus derechos contractuales en sus relaciones con empleadores.

Artículo 10

Función de los Estados del pabellón en relación con la administración de las sociedades propietarias y de los buques

1. El Estado de matrícula, antes de inscribir un buque en su registro de buques, velará por que la sociedad propietaria o una sociedad filial propietaria se halle establecida en su territorio o tenga en él su establecimiento principal, o ambas cosas, de conformidad con sus leyes y reglamentos.
2. Cuando la sociedad propietaria, una sociedad filial propietaria o el establecimiento principal de la sociedad propietaria no se hallen en el Estado del pabellón, ese Estado velará por que, antes de inscribir un buque en su registro de buques, exista un representante o administrador que sea nacional del Estado del pabellón o tenga en éste su domicilio. Ese representante o administrador podrá ser una persona natural o una persona jurídica debidamente establecida o constituida en el Estado del pabellón, según el caso, de conformidad con sus leyes y reglamentos, y debidamente facultada para actuar en nombre y por cuenta del propietario. En particular, ese representante o administrador debería tener capacidad para comparecer en juicio como demandado y para responder por el propietario de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado de matrícula.
3. El Estado de matrícula debería velar por que la persona o personas responsables de la administración y explotación de un buque que enarbola su pabellón estén en condiciones de cumplir las obligaciones financieras que puedan derivarse de la explotación de ese buque para cubrir los riesgos que están normalmente asegurados en el transporte marítimo internacional en relación con los daños a terceros. Con ese fin, el Estado de matrícula debería velar por que los buques que enarbolan su pabellón puedan presentar en cualquier momento documentos que acrediten la existencia de una garantía suficiente, como un seguro apropiado o cualquier otro medio equivalente. Asimismo, el Estado de matrícula debería velar por que exista un mecanismo apropiado, como un privilegio marítimo, una mutualidad, un seguro de salarios, un plan de seguridad social o cualquier garantía gubernamental prestada por un organismo competente del país de la persona responsable, fuere ésta propietario o naviero, para garantizar el pago de los salarios y de otras sumas adeudadas a la gente de mar enrolada en buques que enarbolan su pabellón en caso de falta de pago por parte de sus empleadores. El Estado de matrícula también podrá establecer en sus leyes y reglamentos cualquier otro mecanismo apropiado a tal efecto.

Artículo 11

Registro de buques

1. El Estado de matrícula establecerá un registro de los buques que enarbolan su pabellón, que se llevará en la forma que determine ese Estado y de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Convenio. Los buques autorizados por las leyes y reglamentos de un Estado a enarbolar su pabellón se inscribirán en ese registro a nombre del propietario o propietarios o, si las leyes y reglamentos nacionales así lo dispusieran, a nombre del arrendatario a casco desnudo.

2. En ese registro constarán, entre otras indicaciones, las siguientes:

- a) el nombre del buque y, en su caso, el nombre anterior y la inscripción anterior;
- b) el lugar de inscripción en el registro o el puerto de matrícula y el número o la marca oficial de identificación del buque;
- c) el indicativo de llamada internacional del buque, si se le hubiere asignado;
- d) el nombre de los constructores y el lugar y año de construcción del buque;
- e) la descripción de las principales características técnicas del buque;
- f) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del propietario o de cada uno de los propietarios;

y salvo que conste en otro documento público fácilmente accesible al Registrador del Estado del pabellón,

g) la fecha de cancelación o de suspensión de la inscripción anterior del buque;

h) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del arrendatario a casco desnudo, si las leyes y reglamentos nacionales dispusieren la inscripción de los buques tomados en arrendamiento a casco desnudo;

i) la relación de cualquier crédito hipotecario u otros gravámenes análogos que pesen sobre el buque conforme a lo dispuesto por las leyes y reglamentos nacionales.

3. Además, en ese registro también deberían constar:

a) si hay más de un propietario, la proporción del buque que es propiedad de cada uno de ellos;

b) el nombre, la dirección y, en su caso, la nacionalidad del naviero, cuando el naviero no fuere el propietario o el arrendatario a casco desnudo.

4. Antes de inscribir un buque en su registro de buques, el Estado debería cerciorarse de la cancelación de la inscripción anterior, si la hubiere.

5. En el caso de un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo, el Estado debería cerciorarse de la suspensión del derecho a enarbolar la bandera del anterior Estado del pabellón. Tal inscripción se efectuará previa acreditación de la suspensión de la precedente inscripción en lo concerniente a la nacionalidad del buque bajo el anterior Estado del pabellón y la indicación de los gravámenes de cualquier género inscritos.

Artículo 12

Arrendamiento a casco desnudo

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11 y de conformidad con sus leyes y reglamentos, un Estado podrá conceder la inscripción y el derecho de enarbolar su pabellón a un buque tomado en arrendamiento a casco desnudo por un arrendatario en ese Estado, durante el período del arrendamiento.

2. Cuando propietarios o arrendatarios en Estados Partes en el presente Convenio realicen tales actividades de arrendamiento a casco desnudo, se deberían cumplir plenamente las condiciones de inscripción contenidas en el presente Convenio.

3. Para alcanzar el objetivo del cumplimiento y para los efectos de la aplicación de los requisitos establecidos en el presente Convenio en el caso de un buque así tomado en arrendamiento a casco desnudo, se considerará que el arrendatario es el propietario. Sin embargo, el presente Convenio no tiene por objeto establecer derechos de propiedad sobre el buque tomado en arrendamiento distintos de los estipulados en el contrato de arrendamiento a casco desnudo de que se trate.

4. El Estado debería velar por que el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo y que enarbole su pabellón, de conformidad con los párrafos 1 a 3 de este artículo, esté sujeto plenamente a su jurisdicción y control.

5. El Estado en que esté matriculado el buque tomado en arrendamiento a casco desnudo velará por que se notifique al anterior Estado del pabellón la cancelación de la inscripción del buque arrendado a casco desnudo.

6. Para todas las cláusulas y condiciones, salvo las mencionadas en este artículo, concernientes a las relaciones de las partes en un arrendamiento a casco desnudo rige la libertad de contratación de esas partes.

Artículo 13

Empresas conjuntas

1. Las Partes Contratantes en el presente Convenio, de conformidad con su política nacional, su legislación y las condiciones de inscripción de los buques contenidas en el presente Convenio, deberían promover empresas conjuntas entre propietarios de distintos países y, con tal fin, deberían adoptar disposiciones apropiadas, en particular mediante la protección de los derechos contractuales de las partes en empresas conjuntas, para fomentar la creación de esas empresas conjuntas con objeto de desarrollar la industria nacional del transporte marítimo.

2. Se debería invitar a las instituciones financieras regionales e internacionales y a los organismos de asistencia a que contribuyeran, en todo cuanto fuese pertinente, a la creación o consolidación, o ambas cosas, de empresas conjuntas en el sector del transporte marítimo de los países en desarrollo, particularmente de los menos adelantados.

Artículo 14

Medidas para proteger los intereses de los países proveedores de mano de obra

1. Con objeto de salvaguardar los intereses de los países proveedores de mano de obra y de reducir al mínimo la supresión de puestos de trabajo y las consiguientes perturbaciones económicas, de haberlas, en esos países, en particular en los países en desarrollo, como resultado de la adopción del presente Convenio, debería darse carácter urgente a la aplicación, entre otras, de las medidas contenidas en la resolución 1, que figura en un anexo del presente Convenio.

2. A fin de crear condiciones favorables para cualquier contrato o acuerdo que pueda concertarse entre los propietarios o los navieros y los sindicatos de trabajadores del mar u otras organizaciones representativas de los trabajadores del mar, podrán celebrarse acuerdos bilaterales entre Estados del pabellón y países proveedores de mano de obra concernientes al enrolamiento de la gente de mar de esos países proveedores de mano de obra.

Artículo 15

Medidas para reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales

Con objeto de reducir al mínimo los efectos económicos perjudiciales que pudieran producirse en los países en desarrollo en el curso del proceso de adaptación y aplicación de condiciones que se ajusten a los requisitos establecidos en el presente Convenio, debería darse carácter urgente a la aplicación, entre otras, de las medidas contenidas en la resolución 2, que figura en un anexo del presente Convenio.

Artículo 16

Depositario

El *Secretario General de las Naciones Unidas* será el depositario del presente Convenio.

Artículo 17

Aplicación

1. Las Partes Contratantes adoptarán las medidas legislativas o de otra índole necesarias para aplicar el presente Convenio.

2. Cada Parte Contratante comunicará al depositario, en los plazos apropiados, el texto de las medidas legislativas o de otra índole que haya adoptado para aplicar el presente Convenio.

3. El depositario transmitirá a las Partes Contratantes que lo soliciten el texto de las medidas legislativas o de otra índole que se le hayan comunicado a tenor de lo dispuesto en el párrafo 2 de este artículo.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de Parte Contratante en el presente Convenio mediante:

- a) firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
- b) firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1º de mayo de 1986 hasta el 30 de abril de 1987, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, y después permanecerá abierto a la adhesión.

3. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositarán en poder del depositario.

Artículo 19

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que al menos 40 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto, como mínimo, el 25% del tonelaje mundial, hayan llegado a ser Partes Contratantes en él de conformidad con el artículo 18. A los efectos de este artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el anexo III del presente Convenio.

2. Para cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de que se hayan cumplido las condiciones para la entrada en vigor establecidas en el párrafo 1 de este artículo, el Convenio entrará en vigor para ese Estado doce meses después de la fecha en que ese Estado haya llegado a ser Parte Contratante.

Artículo 20

Revisión y enmiendas

1. A la expiración de un plazo de ocho años contado desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio, toda Parte Contratante podrá, mediante comunicación escrita al Secretario General de las Naciones Unidas, proponer enmiendas concretas al presente Convenio y solicitar que se convoque una conferencia de revisión para examinar las enmiendas propuestas. El Secretario General transmitirá esa comunicación a todas las Partes Contratantes. Si dentro de los doce meses siguientes a la

fecha de transmisión de la comunicación, los dos quintos por lo menos de las Partes Contratantes responden favorablemente a la solicitud, el Secretario General convocará la Conferencia de Revisión.

2. El Secretario General de las Naciones Unidas transmitirá a todas las Partes Contratantes los textos de cualesquiera propuestas de enmienda o las opiniones concernientes a las enmiendas por lo menos seis meses antes de la fecha de apertura de la Conferencia de Revisión.

Artículo 21

Efectos de las enmiendas

1. Las decisiones de la Conferencia de Revisión concernientes a las enmiendas se adoptarán por consenso o, si se pide votación, por mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará las enmiendas adoptadas por esa Conferencia a todas las Partes Contratantes para su ratificación, aceptación o aprobación, y a todos los Estados signatarios del Convenio, para su información.

2. La ratificación, aceptación o aprobación de las enmiendas adoptadas por una conferencia de revisión se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

3. Toda enmienda adoptada por una conferencia de revisión entrará en vigor solamente respecto de las Partes Contratantes que la hayan ratificado, aceptado o aprobado el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su ratificación, aceptación o aprobación por dos tercios de las Partes Contratantes. Respecto de todo Estado que ratifique, acepte o apruebe una enmienda después de que la hayan ratificado, aceptado o aprobado dos tercios de las Partes Contratantes, la enmienda entrará en vigor después de su ratificación, aceptación o aprobación por ese Estado.

4. Todo Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio después de la entrada en vigor de una enmienda será considerado, de no haber manifestado una intención diferente:

- a) Parte en el presente Convenio en su forma enmendada; y
- b) Parte en el Convenio no enmendado con respecto a toda Parte Contratante que no esté obligada por la enmienda.

Artículo 22

Denuncia

1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación al efecto hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario, salvo que en la notificación se señale un plazo más largo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

HECHO en Ginebra el día siete de febrero de mil novecientos ochenta y seis, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Anexo I

Resolución 1

Medidas para proteger los intereses de los países
proveedores de mano de obra

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques,

Habiendo adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques,

Recomienda lo siguiente:

1. Los países proveedores de mano de obra deberían regular las actividades de las agencias sujetas a su jurisdicción que proporcionan gente de mar a los buques que enarbolan el pabellón de otro país, a fin de que las condiciones contractuales ofrecidas por esas agencias impidan los abusos y contribuyan al bienestar de la gente de mar. Para proteger a su gente de mar, los países proveedores de mano de obra podrán exigir, entre otras cosas, que los propietarios o los navieros de los buques en que aquéllos trabajen u otras organizaciones apropiadas proporcionen una garantía adecuada del tipo de la mencionada en el artículo 10;

2. Los países en desarrollo proveedores de mano de obra podrán consultarse a fin de armonizar en todo lo posible sus políticas con respecto a las condiciones en que proporcionarán mano de obra de conformidad con estos principios y, de ser necesario, podrán armonizar su legislación a este respecto;

3. La UNCTAD, el PNUD y otros organismos internacionales apropiados deberían prestar a los países en desarrollo proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para formular disposiciones legislativas apropiadas sobre la inscripción de buques y para atraer la inscripción de buques en sus registros, teniendo en cuenta el presente Convenio;

4. La OIT debería proporcionar a los países proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para la adopción de medidas destinadas a reducir al mínimo en los países proveedores de mano de obra la supresión de puestos de trabajo y las consiguientes perturbaciones económicas, de haberlas, que puedan resultar de la adopción del presente Convenio;

5. Las organizaciones internacionales apropiadas del sistema de las Naciones Unidas deberían proporcionar a los países proveedores de mano de obra que lo solicitaran asistencia para la educación y capacitación de la gente de mar, inclusive servicios de capacitación y equipo.

Anexo II

Resolución 2

Medidas para reducir al mínimo los efectos
económicos perjudiciales

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques,

Habiendo adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques,

Recomienda lo siguiente:

1. La UNCTAD, el PNUD, la OMI y otros organismos internacionales pertinentes deberían prestar a los países que puedan verse afectados por el presente Convenio, y que lo soliciten, asistencia técnica y financiera para formular y aplicar una legislación moderna y eficaz con miras al desarrollo de sus flotas de conformidad con las disposiciones del presente Convenio;
2. La OIT y otros organismos internacionales pertinentes también deberían prestar a esos países, previa solicitud, asistencia en la preparación y ejecución de los programas que resulten necesarios en materia de educación y capacitación de su gente de mar;
3. El PNUD, el Banco Mundial y otros organismos internacionales pertinentes deberían prestar a esos países, previa solicitud, asistencia técnica y financiera para la ejecución de planes, programas y proyectos nacionales de desarrollo que corrijan las perturbaciones económicas que puedan resultar de la adopción del presente Convenio.

Anexo III

Flotas mercantes del mundo

Buques de 500 trb o más

Al 1º de julio de 1985

	Toneladas de registro bruto (trb)
Albania	52 698
Alemania, República Federal de	5 717 767
Angola	71 581
Arabia Saudita	2 868 689
Argelia	1 332 863
Argentina	2 227 252
Australia	1 877 560
Austria	134 225
Bahamas	3 852 385
Bahrein	26 646
Bangladesh	300 151
Barbados	4 034
Bélgica	2 247 571
Benin	2 999
Birmania	94 380
Bolivia	14 913
Brasil	5 935 899
Bulgaria	1 191 419
Cabo Verde	8 765
Camerún	67 057
Canadá	841 048
Colombia	357 668
Comoras	649
Corea, República de	6 621 898
Corea, República Popular Democrática de	470 592
Costa Rica	12 616
Côte d'Ivoire	124 706

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Cuba	784 664
Checoslovaquia	184 299
Chile	371 468
China	10 167 450
Chipre	8 134 083
Dinamarca	4 677 360
Djibouti	2 066
Dominica	500
Ecuador	417 372
Egipto	835 995
Emiratos Arabes Unidos	805 318
España	5 650 470
Estados Unidos de América	13 922 244
Etiopía	54 499
Fiji	20 145
Filipinas	4 462 291
Finlandia	1 894 485
Francia	7 864 931
Gabón	92 687
Gambia	1 597
Ghana	99 637
Grecia	30 751 092
Guatemala	15 569
Guinea	598
Guinea Ecuatorial	6 412
Guyana	3 888
Honduras	301 786
Hungría	77 182
India	6 324 145
Indonesia	1 604 427
Irán (República Islámica del)	2 172 401

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Iraq	882 715
Irlanda	161 304
Islandia	69 460
Islas Feroe	39 333
Islas Salomón	1 018
Israel	541 035
Italia	8 530 108
Jamahiriya Arabe Libia	832 450
Jamaica	7 473
Japón	37 189 376
Jordania	47 628
Kampuchea Democrática	998
Kenya	1 168
Kiribati	1 480
Kuwait	2 311 813
Líbano	461 525
Liberia	57 985 747
Madagascar	63 115
Malasia	1 708 599
Maldivas	125 958
Malta	1 836 948
Marruecos	377 702
Mauricio	32 968
Mauritania	1 581
México	1 282 048
Mónaco	3 268
Mozambique	17 013
Nauru	64 829
Nicaragua	15 869
Nigeria	396 525
Noruega	14 567 326

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Nueva Zelanda	266 285
Omán	10 939
Países Bajos	3 628 871
Pakistán	429 973
Panamá	39 366 187
Papua Nueva Guinea	10 671
Paraguay	38 440
Perú	640 968
Polonia	2 966 534
Portugal	1 280 065
Qatar	339 725
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	13 260 290
Bermudas	969 081
Gibraltar	568 247
Hong Kong	6 820 100
Islas Caimán	313 755
Islas Turcos y Caicos	513
Islas Vírgenes Británicas	1 939
Montserrat	711
Santa Elena	3 150
Total (Reino Unido)	21 937 786
República Árabe Siria	40 506
República Democrática Alemana	1 235 840
República Dominicana	35 667
Rumania	2 769 937
Samoa	25 644
San Vicente y las Granadinas	220 490
Senegal	19 426
Singapur	6 385 919
Somalia	22 802
Sri Lanka	617 628

Anexo III (continuación)

	Toneladas de registro bruto (trb)
Sudáfrica	501 386
Sudán	92 700
Suecia	2 951 227
Suiza	341 972
Suriname	11 181
Tailandia	550 585
Tanzanía, República Unida de	43 471
Togo	52 677
Tonga	13 381
Trinidad y Tabago	9 370
Túnez	274 170
Turquía	3 532 350
Uganda	3 394
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	16 767 526
Uruguay	144 907
Vanuatu	132 979
Venezuela	900 305
Viet Nam	277 486
Yemen Democrático	4 229
Yugoslavia	2 648 415
Zaire	70 127
No asignados	4 201 669
Total mundial	383 533 282

(Véanse fuente y notas en la página siguiente.)

(Fuente y notas del anexo III):

Fuente: Compilado sobre la base de los datos proporcionados por los Servicios de Información sobre el Transporte Marítimo del Lloyd's de Londres.

Notas: 1) Tipos de buques incluidos:

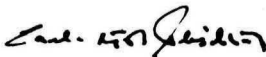
- Petroleros
 - Petroleros/buques cisterna para productos químicos
 - Buques cisterna para productos químicos
 - Otros buques cisterna (comerciales)
 - Buques para el transporte de gas licuado
 - Graneleros/petroleros (incluyendo mineraleros/petroleros)
 - Mineraleros y graneleros
 - Buques de carga general
 - Buques portacontenedores (totalmente celulares y portagabarras)
 - Buques para el transporte de vehículos
 - Transbordadores, buques de pasaje y buques mixtos de pasaje y carga
 - Buques para el transporte de ganado
- ii) Con exclusión de la flota de reserva de los Estados Unidos de América y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, with annexes, concluded at Geneva on 7 February 1986, as the said Convention was opened for signature. The original of the Convention is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

For the Secretary-General,
The Legal Counsel:

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, avec annexes, conclue à Genève le 7 février 1986, telle que ladite Convention a été ouverte à la signature. L'original de la Convention est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

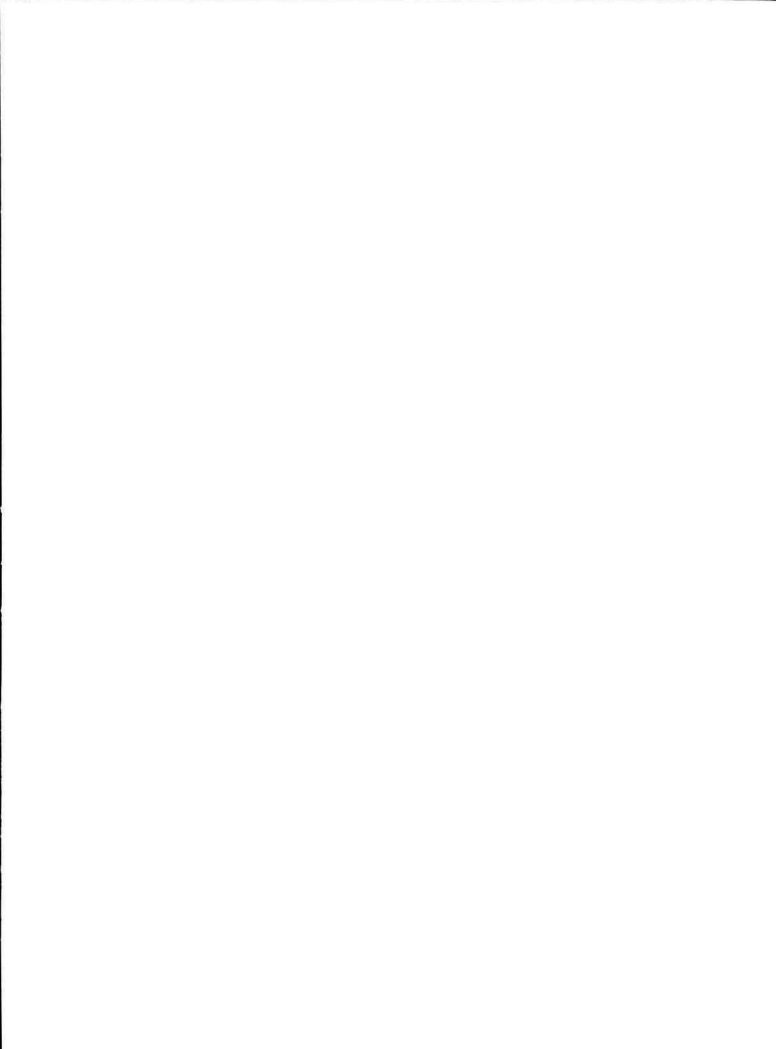
Pour le Secrétaire général,
Le Conseiller juridique :



Carl-August Fleischhauer

United Nations, New York
17 April 1986

Organisation des Nations Unies
New York, le 17 avril 1986



Certified true copy XII.7
Copie certifiée conforme XII.7
May 1986