



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure****Quarante-neuvième session**

Genève, 22-24 juin 2016

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

Harmonisation du cadre juridique paneuropéen de la navigation intérieure : Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure**Modification éventuelle de la Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5, Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.
2. Il est rappelé que lors de sa cinquante-neuvième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), après avoir pris note de la demande de la Croatie portant sur une éventuelle modification de l'article 3 de la Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, avait demandé au secrétariat de consulter les Parties contractantes à la Convention (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 59 et 62).
3. À sa quarante-huitième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a pris note des réponses qu'il avait reçues de Parties contractantes – Bélarus, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse – et de

GE.16-05455 (F) 130516 130516

1605455

Merci de recycler



commissions fluviales – Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/96, par. 48 et 49) – lesquelles ont été reproduites dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/7 et dans les documents informels SC.3/WP.3 n^{os} 7, 8, 10 et 18 (2016). Le SC.3/WP.3 a décidé de se pencher à nouveau sur ce point de l'ordre du jour à sa prochaine session et d'adopter une décision en se fondant sur les réponses de l'ensemble des Parties contractantes et des autres acteurs.

4. Le secrétariat présente ici les points essentiels des réponses reçues au 12 avril 2016 au sujet de la Convention telle qu'elle existe actuellement. Ces réponses sont également reproduites dans leur intégralité et leur langue d'origine dans le document informel SC.3/WP.3 n^o 22 (2016).

II. Synthèse des réponses reçues par le secrétariat

A. Autriche¹

5. La Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure a institué une obligation générale d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure afin de prévenir les doublons d'entrées (et de « nationalité »). L'objectif est de simplifier l'application des règles administratives dans le secteur du transport par voie navigable tout en consolidant les bases pour l'octroi de prêts. Le Protocole n^o 1 joint à la Convention régit les droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et le Protocole n^o 2 régit la saisie conservatoire et les exécutions forcées concernant les bateaux de navigation intérieure. La ratification de la Convention a conduit à une révision du règlement relatif à l'immatriculation des bateaux et du règlement d'application sur les bateaux immatriculés et les bateaux en construction (Bulletin fédéral officiel n^o 279/1982).

6. Comme cela a déjà été expliqué dans les notes jointes à cet amendement, les dispositions de la Convention correspondent en grande partie à la législation applicable en Autriche ou s'appliquent automatiquement.

7. Au cours des vingt dernières années, le Ministère fédéral de la justice n'a reçu aucune demande juridique de révision du registre des bateaux de navigation intérieure et, à sa connaissance, aucune demande dans ce sens n'a non plus été transmise à la Cour suprême au cours de la même période.

8. Compte tenu de ce qui précède, le Ministère fédéral de la justice estime qu'une révision de la Convention internationale sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ne se justifie pas pour le moment.

B. France

9. S'agissant des conditions d'immatriculation des bateaux, le Code français des transports (notamment en ses articles L. 4111-1, 3, 4, 7 et 10) reprend les dispositions de la Convention internationale sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Il s'inspire en particulier de l'article 11 de la Convention en ce qui concerne l'immatriculation d'un bateau étranger déjà immatriculé dans son pays d'origine.

10. Il renferme en outre des détails supplémentaires concernant le type de bateaux susceptibles d'être immatriculés, notamment leur poids et leur tirant d'eau (pour les bateaux

¹ Traduit de l'allemand par le secrétariat.

de transport de marchandises), leur puissance et leur longueur (pour les bateaux de plaisance).

11. La Directive 2006/87/CE et le décret du 21 décembre 2007 renferment les dispositions concernant le Numéro européen d'identification des bateaux (ENI). Toutefois, l'immatriculation obligatoire des bateaux telle que prévue par la Convention internationale sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure est également en vigueur. L'ENI et le numéro d'immatriculation sont par conséquent deux systèmes indépendants et parallèles. La convergence entre les deux systèmes est souhaitée, mais elle reste à étudier, notamment du point de vue de ses conséquences pour les réglementations nationales. Une fusion avec les autres États membres dans le cadre du Groupe de travail européen sur la base de données européenne sur les coques est prévue.

C. Commission européenne

12. La Commission européenne considère que le texte de l'article 3 tel qu'il se présente actuellement est approprié et qu'il doit être pleinement accepté par autant de Parties que possible et, en particulier, par les Parties contractantes à la Convention qui sont aussi des États membres de l'Union européenne. S'agissant de la législation de l'Union européenne, la création et le fonctionnement du marché intérieur imposent le respect des principes de transparence, d'uniformité et de non-discrimination, ainsi que l'élimination des obstacles techniques en matière d'immatriculation, tout en garantissant un niveau élevé de sécurité des bateaux et de protection de l'environnement dans le respect des conventions internationales.
