

Distr.: Restricted
June 2016

English/French only

Working Party on Inland Water Transport

Working Party on the Standardization of Technical and Safety Requirements in Inland Navigation

Forty-ninth session

Geneva, 22–24 June 2016

Item 4 (a) of the provisional agenda

Harmonization of the pan-European legal framework for inland navigation: the International Convention on Registration of Inland Navigation Vessels

Responses on the questionnaire regarding the International Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels

Transmitted by the Governments of Austria, France, Montenegro, the European Commission and the International Association for the Rhine Ships Register (IVR)

A. Austria¹

As far as the Federal Ministry of Justice is aware, the relevance of the Convention on the registration of inland waterway vessels (Federal Law Bulletin No. 278/1982) should be minor: Further to a parliamentary inquiry, the last registration number of the inland waterway register assigned by the district court of the inner city of Vienna was BSR 1774, given in September 2015; this number includes vessels deleted from the register. The number of annual entries (including changes and deletions) in the inland ship register of the district court of the inner city of Vienna is likely to be in the low double-digit range.

Registers of inland navigation vessels are kept in paper copy by the district court of the inner city of Vienna (for the Danube, Lake Neusiedl and the Austrian part of Lake Constance), the district court of Klagenfurt (for the Carinthian lakes) and the district court of Salzburg (for the Salzkammergut lakes). Their legal basis was adopted with the legal transition of 1945 when Austria took over the German standards that had been introduced during the occupation. The registration procedure is stipulated by Regulation Act DRGBI 1940 I 1591 and its implementing Regulation DJ 1941, 42/6 on vessel registration.

Apart from the maintaining these standards through the First Federal Validation Act, Federal Law Bulletin I No. 191/1999, the regulation on vessel registration was amended

¹ Translated from the German language by the secretariat.

only once, in connection with the ratification of this Convention (see Federal Law Bulletin No. 279/1982).

The Convention on Registration of inland vessels introduced a general obligation to register inland navigation vessels in order to prevent duplication of entries (and “nationalities”). The aim is to simplify the application of the administrative rules in the field of inland waterway transport and at the same time to give a better basis for granting loans. Protocol No. 1 to the Convention regulates rights in rem for inland navigation vessels and Protocol No. 2 relates to the attachment and forced sale of inland navigation vessels. The ratification of the Convention led to a revision of the regulation on vessel registration and the implementing regulation on registered ships and ships under construction (Federal Law Bulletin No. 279/1982).

As already explained in the notes to this amendment, the clauses of the Convention largely correspond to the already applicable legislation in Austria or are “self-executing”.

In the past 20 years, no legal requests for revision of the register of inland navigation vessels were submitted to the Federal Ministry of Justice; as far as the Federal Ministry for Justice can judge, no such demands were submitted to the Supreme Court either during the same period.

Given the above, a revision of the Convention on the Registration of Inland Navigation Vessels does, in the view of the Federal Ministry of Justice is, at present, not seem warranted.

B. France

1. Les conditions d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Code des transports, article L.4111-2: Doivent être immatriculés en France les bateaux qui remplissent les deux conditions suivantes:

- i) Appartenir pour au moins la moitié à des personnes physiques de nationalité française et ayant leur résidence habituelle en France, ou à des personnes morales ayant leur siège en France et la direction principale de leurs affaires;
- ii) Circuler habituellement en France.

Code des transports, article L.4111-3: Peuvent seuls être immatriculés en France les bateaux appartenant:

- i) Au moins pour la moitié, à des personnes physiques de nationalité française ou ayant leur résidence habituelle en France;
- ii) Au moins pour la moitié, à des personnes morales ayant leur siège en France ou la direction principale de leurs affaires;
- iii) Au moins pour la moitié, à des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, lorsque l'exploitation du bateau est dirigée depuis la France;
- iv) A des ressortissants d'un autre État s'il est dépourvu de voie navigable et a passé à cet effet un accord avec le Gouvernement français;
- v) A des ressortissants d'un autre État qui exploitent des établissements industriels ou commerciaux en France, à condition que le bateau ait été construit dans un État membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen et ne soit utilisé que pour l'approvisionnement et la desserte de ces établissements.

Les bateaux immatriculés en France antérieurement au 1er décembre 1932 ou dont les droits d'importation ont été payés avant cette date peuvent rester immatriculés en France.

Code des transports, article R.4111-7: En cas de demande d'immatriculation d'un bateau déjà immatriculé dans un État partie à la convention de Genève du 25 janvier 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure ou en cas de demande de transfert d'immatriculation vers un de ces États, il est procédé conformément aux dispositions de l'article 11 de cette convention.

2. Types de bateaux qui doivent être immatriculés

Code des transports, article L.4111-1: **Tout bateau de marchandises** dont le port en lourd est **égal ou supérieur à vingt tonnes** ou **tout autre bateau dont le déplacement est égal ou supérieur à dix mètres cubes**, circulant en France, doit être immatriculé par son propriétaire. Il ne peut faire l'objet de plusieurs immatriculations simultanées.

Codes des transports, article D.4111-10: Pour les bateaux de plaisance non immatriculés, d'une puissance propulsive égale ou supérieure à 4,5 kW ou d'une longueur supérieure à 5 mètres, naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures et appartenant pour au moins la moitié à des personnes physiques ayant leur résidence habituelle en France ou à des personnes morales ayant leur siège en France doivent faire l'objet d'un enregistrement.

3. Identification des autorités d'immatriculation

Code des transports, article R.4100-1: **L'autorité compétente** pour l'immatriculation des bateaux, leur enregistrement et la délivrance des certificats de jaugeage, selon les procédures prévues par le présent livre, est **le préfet du département** dans lequel le service instructeur a son siège.

Code des transports, article L. 4111-4: L'immatriculation est effectuée sur un registre tenu par l'autorité administrative compétente de l'État, sur lequel figurent les informations relatives aux propriétaires et aux caractéristiques principales du bateau. Elle donne lieu à la délivrance d'un certificat d'immatriculation par l'autorité compétente.

En pratique ce sont **les agents des services instructeurs qui gèrent l'immatriculation** (sous autorité du préfet de département). Il y a 6 services instructeurs en France.

4. Base législative régissant l'immatriculation des bateaux

Le code des transports, dont les articles ont été cités ci-dessus, fixe les règles relatives à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Il reprend des dispositions de la convention du 25 janvier 1965 (ONU).

La directive 2006/87/CE et l'arrêté du 21 décembre 2007 portent les dispositions relatives au numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI).

5. Liens entre l'immatriculation nationale et le numéro ENI

L'immatriculation prévue par le code des transports en application de la convention est indépendante de l'attribution d'un numéro européen unique d'identification (ENI) qui, lui, est rendu obligatoire par la directive 2006/87/CE.

Cette obligation d'immatriculation provient de la convention du 25 janvier 1965 (ONU).

Le numéro ENI est à dissocier totalement du numéro d'immatriculation. En France, les deux sont délivrés indépendamment. Les numéros ENI sont suivis dans une base (registre) appelée EHDB (Européen Hull Data Base).

La convergence entre les deux systèmes d'immatriculation est souhaitée, mais elle devra être étudiée, notamment au regard de ses impacts sur la réglementation nationale. Il est donc prévu un rapprochement avec les autres États membres dans le cadre du groupe de travail européen relatif à EHDB.

C. Montenegro

Legislative framework for inland waterways transport

The Law on Maritime and Inland Navigation (Official Gazette of the Federal Republic of Yugoslavia 12/98, 44/99, 74/99 and 73/00) prescribes that “maritime navigation” is navigation at sea, on the rivers of the Adriatic basin to the point where these rivers are navigable on the coastal side, at Skadar Lake and Crnojević River. The same law defines the inland navigation as navigation on rivers, canals and lakes, except for rivers of the Adriatic basin, Lake Skadar and Crnojević River. Even though this law and the Law on Maritime and Inland Navigation (Official Gazette of the Republic of Montenegro 17/78, 8/79, 19/87, 22/90 and 13/91) prescribe provisions related to inland navigation, **Montenegro did not enforce them** due to the fact that, according to the Law on the Sea (Official Gazette of Montenegro 17/07) waters of Skadar Lake and rivers Crnojević and Bojana are considered internal sea waters to the extent of navigability, whereas other rivers in Montenegro are not navigable, but they are ideal for rafting; furthermore, there is no navigation on lakes, except for navigation of two vessels on Piva Lake for the needs of the hydroelectric power plant “Perućica”.

Two ships which are used for transport of workers are entered into the Vessels` Registry in compliance with the **Law on Maritime and Inland Navigation** (Official Gazette of the Federal Republic of Yugoslavia 12/98, 44/99, 74/99 and 73/00) which refers to maritime navigation.

Institutional framework and administrative capacity for inland waterways transport

The Ministry of Transport and Maritime Affairs performs administration tasks that refer to inland navigation and inland navigation safety.

The **Decision on designation of areas of Harbour Master Offices in Kotor and Bar** (Official Gazette of the Republic of Montenegro 10/80 and 20/86) stipulates that the Harbour Master Office in Bar covers the area from cape Jaz to the state border at the mouth of the Bojana, the Bojana and Skadar Lake within the borders of Montenegro, Krupac Lake, Piva Lake, Plav Lake and Biograd Lake, and the River Tara in the part which belongs to Montenegro.

Vessels for inland navigation on rivers and lakes are registered at the Harbour Master`s Branch Office in Virpazar; supervision of navigation and lakes is performed by the Maritime Navigation Safety Inspection of the Harbour Master Office in Bar.

D. European Commission

The European Commission would like to confirm the position already advanced to the UNECE secretariat at the occasion of the forty-eight session of SC.3/WP.3 on 17–19 February 2016.

As regards the International Convention on Registration of Inland Navigation Vessels, the European Commission considers that the text of Article 3 as it stands now is sound and should be fully adhered to up by as many parties as possible and in particular by those

Contracting Parties to the Convention who are also Member States of the European Union (EU).

In terms of the EU legislation, the establishment and functioning of the internal market involve the respect of the principles of transparency, uniformity, non-discrimination and elimination of technical barriers in registration practices while ensuring a high level of ship safety and environmental protection, in compliance with international conventions.

E. International Association for the Rhine Ships Register (IVR)

The Legal Committee of IVR has tabled this topic in its fifty-sixth meeting on 11 May 2016. In its considerations the Committee was puzzled why Croatia would wish to modify Article 3 of the Convention which is intended to provide strict criteria for the registration of vessels. So far this article has provided a clear basis to all contracting parties given the objectives of the convention. Therefore, the committee would need to understand the rationale of this request before further entering into an investigation of its impact.

We therefore would like to propose to ask Croatia to provide more detailed information on the background of its request which would support the objective to investigate further this issue.
