



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Soixantième session**

Genève, 2–4 novembre 2016

Point 10 b) de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation du cadre juridique paneuropéen de la navigation
intérieure : Convention relative à l'immatriculation
des bateaux de navigation intérieure****Modification éventuelle de la Convention internationale
relative à l'immatriculation des bateaux de navigation
intérieure****Transmis par la Commission centrale pour la navigation du Rhin****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 ses quarante-huitième et quarante-neuvième sessions, 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, de commissions fluviales, de la Commission européenne et d'autres parties concernées.
4. Le secrétariat présente ici la réponse de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) à ce sujet.

II. Réponse de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

5. En réponse au courrier du secrétariat de la CEE-ONU du 16 janvier 2016 interrogeant la CCNR sur les implications possibles d'une modification de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux en navigation intérieure conclue à Genève le 25 janvier 1965 sur son cadre réglementaire et lui demandant par ailleurs de transmettre toute remarque utile sur une éventuelle révision d'autres dispositions de ladite Convention, le Secrétariat de la CCNR transmet les observations suivantes :

6. La demande a été traitée par le Comité du droit fluvial, le Comité du Règlement de visite ayant été tenu informé. Le Comité du droit fluvial a procédé à une analyse reprise ci-dessous.

7. L'accès au cabotage rhénan est ouvert aux bateaux ayant le droit de battre pavillon d'un des États membres de la CCNR ou de l'UE et pouvant justifier ce droit au moyen d'un certificat d'appartenance à la navigation du Rhin (AANR)¹. Cette disposition a tout d'abord été précisée par les dispositions du Protocole additionnel no 2 complété par la suite par le Règlement d'application de la CCNR adopté en 1984² et par le Règlement (CEE) n°2919/85 du Conseil.

8. Le paragraphe 1^{er} du Protocole additionnel n° 2 précise ainsi que « Le document visé à l'article 2 paragraphe 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin amendée par le Protocole additionnel n° 2, n'est délivré par l'autorité compétente de l'État concerné que pour un bateau pour lequel existe avec cet État un **lien réel** dont les éléments seront déterminés sur base de l'égalité de traitement entre États Contractants qui prendront les mesures nécessaires pour en permettre une adoption uniforme [...] ».

9. Les conditions d'octroi de l'AANR ont été fixées de manière détaillée par le Règlement d'application de la CCNR. L'article 2 dudit Règlement d'application instaure un lien entre immatriculation et autorité compétente, puisqu'en premier lieu sont seules compétentes pour délivrer et retirer l'AANR, les autorités de l'État contractant dans lequel **un bateau est immatriculé dans un registre public**.

10. En principe, c'est seulement à défaut de l'existence d'un registre d'immatriculation ou à défaut d'immatriculation d'un bateau dans un État contractant que d'autres règles de détermination de l'autorité compétente vont entrer en ligne de compte. On insistera sur le fait qu'il s'agit uniquement des critères de détermination de l'autorité compétente et non des conditions auxquelles doivent répondre le propriétaire ou l'exploitant pour qu'une AANR puisse leur être délivrée. Il faudra en effet pour cela que ces derniers répondent à des conditions bien spécifiques afférentes entre autres à leur nationalité, domicile etc.

11. L'absence de lien direct entre immatriculation d'un bateau et l'existence d'un « lien réel », attestée par la délivrance de l'AANR, rend une comparaison entre les conditions auxquelles un État contractant doit répondre pour admettre l'immatriculation d'un bateau sur ses registres, conformément à l'article 3 de la Convention susvisée (dans sa rédaction actuelle et avec les modifications envisagées) et les conditions afférentes au **propriétaire** et à l'exploitant pour obtenir l'AANR

¹ Voir article 2, alinéa 3 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

² Règlement d'application des dispositions de l'alinéa 3 de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du Protocole de signature du Protocole additionnel n° 2 à ladite Convention du 17 octobre 1979, ci-après « Règlement d'application ».

superflue. L'immatriculation ne pouvant en aucun cas valoir garantie de la notion du « lien réel ». En effet, c'est bien la nécessité de créer un instrument pour la délivrance duquel des critères complémentaires doivent être remplis qui a donné lieu à l'obligation et de la délivrance de l'AANR, seul instrument permettant de vérifier l'existence de ce lien réel³.

Conclusion

12. Cette analyse a conduit le Comité du droit fluvial de la CCNR à conclure que la modification de l'article 3 de la Convention envisagée par la CEE-ONU n'a a priori pas de répercussions sur le cadre réglementaire de la CCNR. Nonobstant, le Comité du droit fluvial est d'avis qu'il est essentiel que la nécessité de l'existence d'un lien réel entre le bateau et l'État d'enregistrement demeure, et n'est par conséquent pas en faveur de la modification de l'article 3 de la Convention. Le Comité du droit fluvial, n'a en outre, pas souhaité procéder à un examen plus général de la Convention dans son ensemble.

³ Voir ce sujet la Recommandation aux autorités nationales chargées de la délivrance de l'attestation d'appartenance à la navigation du Rhin (accessible sur le site internet de la CCNR).