



Conseil économique et social

Distr. générale
26 août 2015
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Cinquante-neuvième session

Genève, 9-11 novembre 2015

Point 10 c) de l'ordre du jour provisoire

Harmonisation du cadre juridique paneuropéen

pour la navigation intérieure : état des conventions

et accords internationaux portant sur la navigation intérieure

Exposé général sur la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5 a) du mandat du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), adopté le 14 octobre 2011 par le Groupe de travail et approuvé le 1^{er} mars 2012 par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 54 et ECE/TRANS/224, par. 91), ainsi qu'au plan de travail du SC.3 pour 2012-2016 (ECE/TRANS/SC.3/2013/12, par. 5.2).

2. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a rappelé, à sa quarante-septième session, que le SC.3 avait inscrit à son plan de travail pour 2014-2018 des mesures destinées à encourager la mise en œuvre des Conventions de la CEE en vigueur concernant la navigation intérieure ainsi que l'évaluation des instruments juridiques pertinents en vue d'examiner la mise à jour éventuelle de ceux qui étaient devenus obsolètes [ECE/TRANS/SC.3/195/Add.2, chap. B, sect. 1 g)]. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de préparer un exposé général sur la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure pour la cinquante-neuvième session du SC.3 et de se renseigner auprès des États membres pour savoir quelle procédure d'immatriculation ils appliquent pour les bateaux de navigation intérieure.

3. Le Groupe de travail souhaitera sans doute rappeler les dispositions de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure pertinentes avant de se pencher sur l'exposé général ci-après, lequel a été établi par le secrétariat afin de donner une vue d'ensemble des origines, des dispositions, de l'état et de l'application de la Convention. Le SC.3 pourra inviter les Parties contractantes à la Convention ainsi que d'autres États membres de la CEE à envisager d'actualiser le



texte de cet instrument pour l'adapter aux besoins actuels du secteur et en faire un instrument de travail efficace à l'usage de tous les membres de la CEE. Il souhaitera peut-être aussi étudier la pertinence de la Convention pour le transport par voie navigable en Europe et inviter les administrations des États membres de la CEE qui ne l'ont pas encore fait à y adhérer. Ainsi, la Convention serait universellement appliquée dans la région de la CEE, ce qui permettrait de faciliter plus encore la navigation internationale sur les voies navigables européennes, en vue de surmonter la fragmentation du paysage institutionnel dans le secteur de la navigation intérieure et d'instaurer un cadre juridique harmonisé en Europe.

II. Origines de la Convention

4. La Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure s'inspire de la Convention concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes, signée à la Conférence pour l'unification du droit fluvial (Genève, 17 novembre-9 décembre 1930) parallèlement à deux autres Conventions, à savoir la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure et la Convention sur les mesures administratives propres à attester le droit au pavillon des bateaux de navigation intérieure, dans le but d'œuvrer en faveur de l'unification du droit fluvial et, ainsi, de favoriser le transport commercial et le commerce international. Ces trois conventions n'ont pas été ratifiées et le Comité des transports intérieurs a débattu, à sa douzième session (22-26 novembre 1954, TRANS/145), de la possibilité de les ratifier ou, si nécessaire, de les réviser.

5. Du 31 mai au 3 juin 1955, une réunion spéciale sur les problèmes intéressant les voies navigables s'est tenue sous les auspices du Comité des transports intérieurs, afin de permettre un échange de vues sur les problèmes rencontrés en navigation intérieure (TRANS/153). Les participants ont estimé que la Convention de 1930 concernant l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, les droits réels sur ces bateaux et autres matières connexes devait être révisée. Le Comité des transports intérieurs a décidé, à sa seizième session (11-14 décembre 1956), de créer un sous-comité chargé d'examiner les questions liées principalement au transport par voie navigable, ainsi qu'un groupe de travail du droit fluvial ayant pour mission, sous l'autorité de ce sous-comité, d'étudier des questions juridiques, notamment aux fins de l'établissement des deux projets de conventions relatives, respectivement, à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure et à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (E/ECE/TRANS/497). Ce groupe de travail est devenu le SC.3 actuel. L'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)¹ a participé à la révision et a établi un nouveau projet de convention.

6. Le Groupe de travail a débattu de questions techniques parmi lesquelles des décisions dont le secrétariat estime qu'elles pourraient préciser les dispositions de la Convention (rapport du Groupe de travail du droit fluvial sur sa neuvième session, 10 novembre 1961, TRANS/WP33/29), concernant :

i) La nationalité et le pavillon du bateau à immatriculer. Le Groupe de travail a estimé inutile de définir, dans la Convention sur l'immatriculation ou dans un autre instrument international (convention ou résolution), la nationalité des bateaux de navigation intérieure ou même de préciser dans un tel instrument comment est déterminée cette nationalité, dans la mesure où l'on s'y réfère pour les règlements de

¹ L'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) est une organisation intergouvernementale indépendante dont le siège se trouve dans la Villa Aldobrandini, à Rome (www.unidroit.org).

police, l'admission de bateaux étrangers sur le réseau national de voies navigables, les statistiques, etc. Il a, en outre, estimé inutile de prévoir dans un instrument international (convention ou même résolution) la réglementation du droit pour un bateau de navigation intérieure d'arborer le drapeau d'un pays (celui où il est immatriculé ou un autre). À ce sujet, il a été rappelé qu'il était déjà prévu dans la résolution sur les marques d'identification que les bateaux doivent porter une lettre ou un groupe de lettres distinctives du pays de leur port d'attache ou de leur lieu d'immatriculation;

ii) Le lien entre la Convention concernant les droits réels et la Convention relative à l'immatriculation des bateaux. Le Groupe de travail a opté pour une convention relative à l'immatriculation des bateaux à laquelle serait joint le texte sur les droits réels, les Parties désireuses d'adhérer aux dispositions relatives aux droits réels ayant la possibilité de faire une déclaration expresse en ce sens, étant entendu que la partie du texte concernant les droits réels serait appelée protocole, qu'il pourrait y avoir un deuxième protocole concernant la saisie et l'exécution forcée et que les déclarations faites par les Parties pourraient être retirées moyennant préavis.

III. Dispositions de la Convention

7. La Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure comprend trois parties : la Convention à proprement parler, le Protocole n° 1 relatif aux droits réels sur les bateaux de navigation intérieure et le Protocole n° 2 relatif à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée concernant les bateaux de navigation intérieure. Toute Partie contractante peut accepter, par déclaration, le Protocole n° 1 ou le Protocole n° 2 ou les deux; les Protocoles susmentionnés sont considérés comme faisant partie intégrante de la Convention uniquement pour les Parties contractantes qui ont déclaré les reconnaître. Seuls les États membres qui sont parties à la Convention à proprement parler peuvent accepter l'un des Protocoles ou les deux Protocoles ou y adhérer.

8. Les Parties contractantes à la Convention s'engagent à tenir des registres pour l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Chaque Partie contractante s'engage à n'accepter d'immatriculer un bateau qu'à la condition que celui-ci s'inscrive sur ses registres et à prendre les mesures nécessaires pour qu'un bateau ne puisse se trouver immatriculé simultanément sur plus d'un de ses registres. Aucune des Parties contractantes ne peut exiger l'immatriculation d'un bateau déjà immatriculé dans un pays qui n'est pas Partie contractante à la Convention.

9. Un bateau peut être immatriculé auprès d'une Partie contractante² :

i) Pourvu que ses opérations soient dirigées depuis le territoire de la Partie contractante en question, ou

ii) Lorsque le propriétaire du bateau est une personne physique, si cette personne est ressortissante ou résidente de la Partie contractante en question, ou

iii) Lorsque le propriétaire du bateau est une personne morale ou une société commerciale, si son siège social ou son établissement principal se trouve sur son territoire,

ou, dans le cas d'un bateau en copropriété, pourvu que les propriétaires du bateau visés aux alinéas ii) et iii) ne détiennent pas moins de la moitié de la propriété du bateau.

² Il ne s'agit pas du texte de la Convention mais d'une version simplifiée qui ne constitue aucunement une interprétation du texte par le secrétariat.

10. La Convention s'applique aux bateaux affectés au transport de marchandises dont le port en lourd est au moins égal à 20 tonnes et aux autres bateaux dont le tirant d'eau est au moins égal à 10 m³; elle ne s'applique pas aux bateaux employés exclusivement par les autorités publiques. L'article 21 permet toutefois d'invoquer certaines réserves concernant le règlement des différends auprès de la Cour internationale de justice, la délivrance d'extraits des inscriptions portées sur le registre à ceux qui en font la demande, ainsi que pour les bateaux naviguant sur les lacs ou appartenant aux administrations nationales de chemins de fer ou pour les bateaux affectés à un service gouvernemental non commercial. Aucune autre réserve n'est admise.

11. La Convention indique la procédure à suivre pour immatriculer un bateau, notamment la saisie sur un registre des données relatives au bateau, les documents à présenter, les numéros à attribuer, la suppression d'une entrée du registre, l'immatriculation dans une autre Partie contractante, l'annulation de l'immatriculation d'un bateau, ainsi que les documents à produire, notamment le certificat d'immatriculation, les modifications à y apporter, le certificat de radiation, les duplicata des certificats et les extraits certifiés des entrées du registre.

12. En application de l'article 16 de la Convention, celle-ci est ouverte à la signature ou à l'adhésion des États membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays bénéficiant du statut consultatif auprès d'elle. Après avoir adhéré à la Convention, les Parties contractantes doivent la ratifier.

13. Le texte original de la Convention a été déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. La Convention existe en langues française et russe; elle peut cependant être traduite dans la langue de tout pays puis déposée auprès du Secrétaire général de l'ONU, ou une traduction déjà déposée peut être choisie. En cas de manque de concordance entre une traduction et les versions originales, ces dernières font foi.

14. Conformément à l'article 22, le Secrétaire général de l'ONU peut convoquer une conférence en vue de réviser la Convention, au moins trois ans après son entrée en vigueur et pourvu qu'au moins un quart des Parties contractantes en aient fait la demande.

15. Toute Partie contractante peut dénoncer la Convention par notification au Secrétaire général de l'ONU, dénonciation qui prend effet douze mois après la date de réception de ladite notification.

16. Le Protocole n° 1 concerne les droits réels sur les bateaux de navigation intérieure immatriculés conformément à la Convention et prévoit l'inscription des droits de propriété, d'usufruit et d'hypothèque relatifs à un bateau sur le registre d'immatriculation de ce bateau. Il précise l'ordre de priorité entre des droits réels, les privilèges primant les hypothèques en cas de créances, ainsi que les conditions et l'extension de ces privilèges.

17. Le Protocole n° 2 se rapporte à la saisie conservatoire et à l'exécution forcée pour les bateaux de navigation intérieure sur le territoire des Parties contractantes à la Convention, ainsi qu'à leurs conditions et leur moment d'exécution.

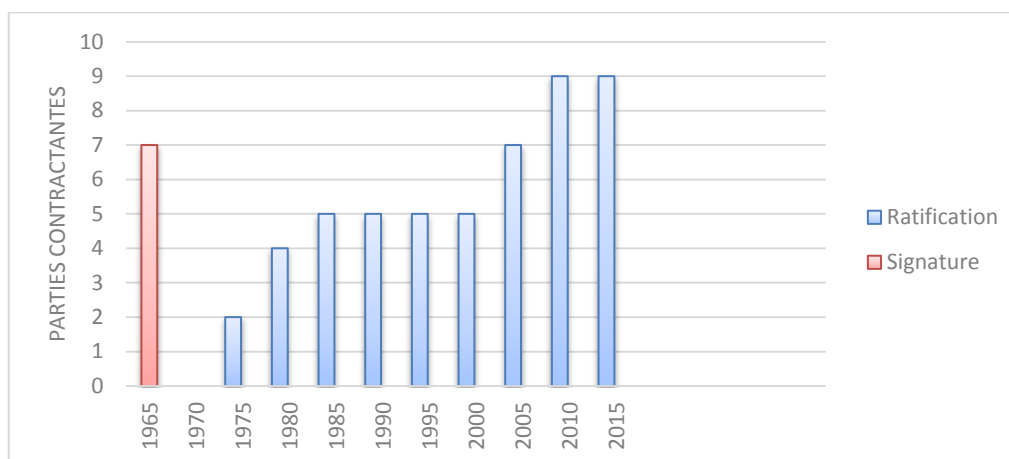
IV. Signature, ratification, acceptation, succession et adhésion à la Convention

18. La Convention a été ouverte à la signature du 25 janvier 1965, soit le premier jour de la vingt-quatrième session du Comité (25-28 janvier 1965), au 31 décembre 1965. Elle a été signée par sept Parties contractantes : Allemagne (5 novembre),

Autriche (18 juin), Belgique (31 décembre), France (31 décembre), Luxembourg (14 décembre), Pays-Bas (30 décembre) et Suisse (28 décembre).

19. La Convention a été ratifiée par l’Autriche, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Elle est entrée en vigueur le 24 juin 1982, en application de l’article 17 1). Leur ont succédé la Serbie le 12 mars 2001, la Croatie le 31 juillet 2002 et le Monténégro le 23 octobre 2006; le Bélarus y a adhéré le 30 août 2006. On compte actuellement neuf Parties contractantes à la Convention : Autriche, Bélarus, Croatie, France, Luxembourg, Monténégro, Pays-Bas, Serbie et Suisse³. L’état de la Convention est représenté dans le diagramme ci-dessous.

État de la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure



20. Le Groupe de travail des transports par voie navigable a décidé, à sa cinquante-cinquième session [12-14 octobre 2011, ECE/TRANS/SC.3/191/Add.1, sect. IV B, par. 1 g) ii)], d’inscrire à son plan de travail pour 2012-2016 la révision et l’actualisation de la Convention de 1965 relative à l’immatriculation des bateaux de navigation intérieure.

V. Pertinence de la Convention pour le développement du transport fluvial

21. Certains éléments confèrent à la Convention sa pertinence et attestent de son importance, en particulier ses principes fondamentaux, parmi lesquels :

- L’établissement d’une base juridique commune pour l’immatriculation et l’enregistrement des bateaux de navigation intérieure;
- La transparence et l’uniformisation de l’immatriculation des bateaux de navigation intérieure;
- L’impossibilité pour un bateau d’être immatriculé simultanément dans plusieurs États;
- L’impossibilité de faire bénéficier des bateaux de conditions préférentielles d’immatriculation afin d’éviter les pavillons de complaisance.

³ Les données récentes concernant l’état des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure sont publiées dans le document ECE/TRANS/SC.3/2015/13.

Ainsi, les autorités d'immatriculation disposent d'un mécanisme leur permettant de contrôler efficacement les propriétaires de bateaux, ce qui leur permet de prendre des mesures en cas d'atteinte aux instruments juridiques pertinents par le propriétaire ou l'exploitant du bateau. En outre, l'immatriculation d'un bateau conformément à la Convention suppose un contrôle implicite de l'état technique du bâtiment.

Deux protocoles à la Convention sont particulièrement pertinents en ce qu'ils sont susceptibles de conférer certains avantages au niveau de l'assurance du bateau, de l'application des lois à l'échelle internationale, des sûretés et des hypothèques sur le bateau, de la reconnaissance et de l'application d'un jugement rendu par une juridiction étrangère et des questions relevant de la compétence internationale.

22. Actuellement, dans certains États membres, l'immatriculation des bateaux est régie par le droit national. En pareil cas, les dispositions de la Convention sont intégrées dans la législation nationale de certaines Parties contractantes. En Europe, d'autres principes relatifs à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure peuvent coexister avec ceux de la Convention. On peut notamment citer l'Association internationale « The Rhine Ships Register » (IVR), qui assure l'immatriculation des batelleries allemande, belge, française, hollandaise, luxembourgeoise, roumaine, slovaque, tchèque et suisse.

23. Les dispositions de la Convention pourraient donner aux États membres un moyen d'immatriculation des bateaux qui soit à la fois simple, unique et efficace, parallèlement à l'introduction de numéros européens uniques d'identification dans le cadre du CEVNI, la résolution n° 61 et la base de données européenne sur les coques des bateaux, comme cela a été évoqué au paragraphe 18 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/12. Le SC.3/WP.3 a fait parvenir ses conclusions au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 21).

24. Il convient de relever que cette convention est liée à d'autres instruments dans le domaine de la navigation intérieure; par exemple, le certificat de jauge est l'un des documents requis aux fins de l'immatriculation. Toutefois, la Convention ne prévoit pas d'obligation de fournir un tel certificat au sens de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure⁴.

VI. Mesures à prendre

25. L'application de cette convention par les États membres reste mal connue. Il importe donc d'entreprendre une analyse détaillée et de collecter des données précises concernant l'immatriculation des bateaux dans les États membres, ainsi que de consulter la Commission européenne, les Commissions fluviales, les organes européens actifs dans le domaine de l'immatriculation des bateaux et des questions juridiques afin de saisir le fonctionnement de la Convention et de déterminer quelles améliorations pourraient éventuellement y être apportées. Les États membres sont invités à réfléchir au bien-fondé d'une telle approche et à la manière de procéder.

26. Après avoir réuni d'autres informations plus détaillées et les avoir communiquées au Groupe de travail, les Parties contractantes à la Convention sont invitées à déterminer s'il convient d'actualiser la Convention. Un processus de révision pourrait être entamé par la communication au secrétariat d'observations et de propositions d'amendements par n'importe laquelle des Parties contractantes.

⁴ On trouvera une analyse détaillée de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/13.