

**Conseil économique et social**

Distr. générale  
16 avril 2013  
Français  
Original: anglais

---

**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-troisième session**

Genève, 26-28 juin 2013

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Convention de la CEE relative au jaugeage  
des bateaux de navigation intérieure****Application par les États membres de la Convention relative  
au jaugeage des bateaux de navigation intérieure****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. Pour répondre à la demande du Gouvernement allemand, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le Groupe de travail ou SC.3/WP.3) est invité à examiner la Convention de la CEE relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure de 1966. Le Gouvernement allemand estime que cette convention revêt une importance considérable pour le transport international par voie navigable et aimerait voir y adhérer un plus grand nombre d'États membres de la CEE. Le Groupe de travail est invité à examiner un aperçu des dispositions, de l'état et de l'application de la Convention, établi par le secrétariat comme indiqué ci-après. Il souhaitera peut-être déterminer la pertinence de la Convention pour les transports par voie navigable en Europe et recommander au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) d'inviter les gouvernements de la CEE qui ne l'ont pas encore fait à devenir Parties contractantes à la Convention. Le Groupe de travail SC.3 souhaitera peut-être aussi prier les États parties à la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure d'envisager une actualisation du texte de cet instrument juridique, adopté il y a plus de quarante-cinq ans.

## II. Aperçu des dispositions de la Convention

2. Selon la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure, les Parties contractantes sont tenues de désigner un ou plusieurs bureaux de jaugeage responsables de la délivrance des certificats de jaugeage. La Convention fixe à quinze ans la période de validité des certificats, prévoit des dérogations et précise les conditions de prorogation. Les certificats de jaugeage délivrés par une Partie contractante sont reconnus par les autres Parties contractantes. Toutefois, une Partie contractante peut faire contrôler à ses frais les indications figurant sur le certificat délivré par une autre Partie contractante. Si ce contrôle fait apparaître des divergences, la Partie contractante qui a fait procéder au contrôle informe la Partie contractante ayant délivré le certificat de cette inexactitude et du retrait du certificat, délivre un nouveau certificat et retourne le certificat retiré à la Partie contractante qui l'avait délivré.

3. Toute Partie contractante peut demander une révision de la Convention en adressant une notification au Secrétaire général. Celui-ci notifie cette demande à toutes les Parties contractantes et convoque une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

4. La Convention est faite en langues française et russe, les deux textes faisant également foi. Une traduction en langue anglaise a été déposée auprès du Secrétaire général et adoptée par les Parties contractantes. Toutefois, en cas de divergence, seuls les textes français et russe font foi.

5. L'annexe à la Convention indique l'objet du jaugeage des bateaux de navigation intérieure et d'autres bateaux naviguant occasionnellement sur les voies navigables ainsi que les modalités du jaugeage. Le jaugeage consiste à déterminer le volume d'eau déplacé par un bateau en fonction de son enfoncement. La partie du bateau à mesurer est celle qui est comprise entre le plan de flottaison correspondant à l'enfoncement maximal auquel le bateau est susceptible de naviguer et soit le plan de flottaison à vide soit le plan horizontal passant par le point le plus bas de la coque du bateau. Des marques de jauge doivent être apposées, par paires, sur les flancs du bateau; elles sont constituées d'un trait horizontal et d'un trait vertical. Elles peuvent être remplacées par une plaque fixée à demeure. Des échelles de jauge peuvent être apposées sur la coque.

6. L'appendice 1 contient le modèle du certificat de jaugeage, accompagné de notes explicatives. L'appendice 2 contient un modèle de liste des bateaux auxquels un certificat a été délivré, à conserver par le bureau de jaugeage.

7. Les propositions d'amendements à l'annexe et aux appendices de la Convention doivent être communiquées au Secrétaire général qui les communiquera à toutes les Parties contractantes et autres pays concernés; si aucune objection n'est formulée, les modifications entrent en vigueur au bout d'une période de six mois.

8. Le Protocole de signature contient des notes expliquant les dispositions de la Convention.

## III. Intérêt de la Convention pour le développement des transports par voie navigable

9. La Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure constitue un moyen universel de mesure de la capacité de transport d'un bateau de navigation intérieure, ce qui facilite les procédures de jaugeage, la délivrance et la reconnaissance des certificats de jaugeage et le calcul des droits de port.

10. Les autorités nationales exigent un jaugeage et la certification des bateaux de navigation intérieure pour permettre l'enregistrement et l'amarrage ou pour accorder des autorisations de stationnement à quai, puis pour calculer les droits qu'elles vont percevoir.

11. L'existence d'un instrument unifié pour les modalités de jaugeage des bateaux de navigation intérieure, leur certification et la reconnaissance mutuelle de cette certification dans les voies navigables européennes, contribue au développement de la navigation intérieure, fournit des statistiques comparables concernant la taille et les performances de la flotte, et facilite les contrôles transfrontières.

12. En cette période de crise économique et de concurrence acharnée entre les modes de transport en Europe, l'adhésion de pays où le transport par navigation intérieure est possible permettrait à l'ensemble du secteur d'obtenir de meilleurs résultats et aiderait à renforcer la compétitivité de la navigation intérieure par rapport aux autres modes de transport intérieur.

#### **IV. Signature, ratification, acceptation, succession et adhésion**

13. La Convention a été ouverte à la signature le 15 novembre 1966 pour une période d'un an au cours de laquelle elle a été signée par l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse qui tous l'ont ensuite ratifiée. Par la suite, le Bélarus, la Fédération de Russie, la Hongrie, le Monténégro, la République de Moldova, la République tchèque, la Roumanie, la Serbie et la Slovaquie sont devenues Parties contractantes. La Convention est entrée en vigueur le 24 mai 1977. Elle compte à ce jour 16 Parties contractantes.

14. Du point de vue du nombre des Parties contractantes, cette convention peut être considérée comme l'un des instruments juridiques de la CEE relatifs à la navigation intérieure, qui s'avère le plus efficace, avec l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN). Toutefois, les pays suivants ne sont pas encore Parties contractantes à la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure: Autriche, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Espagne, Finlande, Grèce, Italie, Kazakhstan, Lituanie, Norvège, Pologne, Portugal, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède et Ukraine.

15. Le Groupe de travail des transports par voie navigable souhaitera peut-être recommander que les États membres de la CEE qui ne sont pas encore Parties contractantes à cette convention envisagent de déposer un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général des Nations Unies. Cela pourrait conduire à l'application universelle de la Convention dans la région de la CEE et ainsi faciliter la navigation internationale sur les voies navigables européennes.

16. Lorsqu'elle adhère à la Convention, toute Partie contractante doit notifier au Secrétaire général la lettre ou le groupe de lettres distinctif qu'elle a choisi pour les bureaux de jaugeage qu'elle a désignés, sur son territoire, pour délivrer les certificats de jaugeage.

## **V. Révision possible de la Convention**

17. Les Parties contractantes à la Convention sont invitées à déterminer si une révision de la Convention est nécessaire. Le processus de révision pourrait commencer par la présentation au secrétariat, par l'une quelconque des Parties contractantes, d'observations et de propositions d'amendements. Lorsqu'un certain nombre d'observations et de propositions pertinentes auront été reçues, et traduites, une prochaine session du SC.3 pourrait être consacrée en partie à la tenue d'une conférence sur la révision de la Convention.

---