

JAUGE ET TONNAGE

[1/ Origine et but de la jauge](#) [2/ Evolution des jauges](#)

D'après:

- Droit Maritime - Rodière & Pontavice - 12ème éditions Précis DALLOZ 1996
 - Les Cahiers Amarres Sept. 1999 - Ministère des Transports - DAMGEM
-

1/ Origine et but de la jauge

C'est la mesure de la capacité intérieure du navire.

Ce chiffre permet de l'identifier.

Il sert de base à l'application des barèmes: de taxations fiscales, portuaires, de pilotage, d'assurance (plafond de limitation de réparation en matière de responsabilité du propriétaire).

Il délimite les seuils de prérogatives des brevets des officiers pont.

L'unité de base de la jauge est le tonneau, c'est une mesure anglaise qui vaut **100 pieds cubes**. Cette unité ne correspond à aucune mesure de capacité française.

La conversion de **100 pieds cubes** en système métrique donne **2,83 m³**

Pour comparer à un volume plus parlant, une remorque d'un semi faisant 13.50 m sur 2m de hauteur et 2,44m de large fait 66 m³ soit 23.3 tonneaux

Le jaugeage est fait par le service des Douanes.

Il faut bien distinguer la jauge brute (TJB) (ou GRT Gross Registered Tons en anglais et BRT Bruttoregistertonnen en allemand) et la jauge nette (TJN) :

La jauge brute est la capacité intérieure complète du navire et de toutes les constructions qui se trouvent sur le pont.

La jauge nette s'obtient en déduisant de la jauge brute tous les volumes non utilisables pour le stockage des marchandises ou le logement des passagers.

C'est la jauge brute qui permet de se rendre compte des dimensions du navire.

Le rapport entre jauge brute et jauge nette varie selon le type de navire. Par exemple sur un voilier la jauge nette est très proche de la jauge brute, pour un paquebot la jauge nette est très inférieure.

Pour les navires qui portent des marchandises homogènes (charbon, minerais, grains, pétrole) on utilise également une notion complémentaire à la jauge : le **port en lourd**.

C'est une appellation commerciale et non réglementaire, elle est exprimée en tonnes de poids (ne pas confondre avec tonneaux) dites en anglais " deadweight " (= tonnes dw ou dwt).

2/ Evolution des jauges

-Les navires ont été au préalable jaugés selon une méthode anglaise dite méthode Moorsom.

a) Le 10 octobre 1947 était signé la convention d'Oslo.

Par cette convention chaque Etat signataire reconnaissait aux certificats de jauge des autres Etats de la convention, une valeur équivalente aux certificats de son propre pays. Mais les méthodes de calcul restant encore différentes d'un Etat à un autre, des navires assez différents pouvaient avoir des tonnages identiques.

Pour la France signataire de cette convention d'Oslo, la mise en application commença à partir du Décret N°1182 du 21 novembre 1956.

b) Le 23 janvier 1969 était signée la Convention Internationale de Londres sur le calcul des tonnages de navire. Cette convention remplaça la Convention d'Oslo trop imparfaite.

Cette Convention de Londres fut signée sous l'égide de l'OMCI (ancien nom de l'actuel OMI), elle entra en application internationalement à partir du 18 juillet 1982.

Pour la France, la mise en application a été faite à partir du Décret N° 725 du 10 août 1982.

Cette nouvelle jauge est dite U M S (Universal Measurement System).

Elle n'est applicable qu'aux navires :

- D'une longueur supérieure à 24mètres
- Effectuant des voyages internationaux
- Immatriculés dans l'un des pays contractants de la convention
- Mis en construction à partir du 18 juillet 1982
- Ou existant à partir de 1984 pour ceux qui ont été construits avant le 18 juillet 1982

Les petits navires non soumis à l'obligation de jaugeage en UMS sont encore jaugés en tonneaux de jauge brute.

Cette nouvelle convention de Londres définit la jauge brute à partir du volume des espaces clos du navire affecté d'un coefficient correcteur. Ce coefficient varie selon le type de navire, et il n'y a pas de correspondance générale entre les deux systèmes.

On trouvera dans ce tableau le coefficient multiplicateur qu'il faut appliquer à l'ancien chiffre de tonnage brut (Convention d'Oslo) pour trouver l'équivalence dans la nouvelle convention en UMS (Londres).

Type de Navire	Coefficient multiplicateur	
	sur ancienne jauge brute	sur ancienne jauge nette
	(Oslo)	(Oslo)
Pétrolier	0.951	1.022
Minéralier	0.962	0.691
Vraquier	0.965	0.842
Paquebot	1.006	0.796
Ferry	1.599	1.260
Cargo > 1600 grt	1.613	1.519
Cargo < 1600 grt	1.870	1.684
Roll on roll off (Ro/Ro)	3.919	2.404

On peut constater que concernant les paquebots il y a équivalence 1 pour 1 entre l'ancienne jauge brute (Oslo) et la nouvelle jauge UMS (Londres).

Il y a diminution du nombre de tonneaux de jauge brute pour les Pétroliers, Minéraliers et Vraquiers.

Il y a augmentation pour les Ferries, Cargos et Ro/Ro et donc pénalisation sur les seuils de prérogatives des brevets seulement pour ces quatre types de navire.

Concernant le cas des Yachts > 24 mètres on peut se reporter à la configuration Paquebot qui est la plus proche.