

132 – Port d'attache, port d'enregistrement et Numéro IMO

Dans les pays avec littoral maritime, le port d'attache correspondait historiquement à la zone d'armement habituel du navire et par conséquent au lieu de son immatriculation.

La situation évolue avec la déclaration portant sur la reconnaissance du droit au pavillon des États dépourvus de littoral maritime, signée à Barcelone le 20 avril 1921. Son texte déposé à la Société des Nations (SDN) disait :

« Les soussignés, dûment autorisés à cet effet, déclarent que les États qu'ils représentent reconnaissent le pavillon des navires de tout État qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique déterminé, situé sur son territoire ; ce lieu constituera pour ces navires le port d'enregistrement. »

Barcelone, le 20 avril 1921, fait en un seul exemplaire dont les textes français et anglais font également foi.

De nos jours et avec l'arrivée des pavillons de complaisance, le port d'attache d'un navire ne correspond guère souvent à son lieu d'immatriculation. Combien nombre de ces navires n'ont même jamais vu ni touché leur port d'enregistrement ! Combien de navires basques ayant Bermeo comme port d'enregistrement n'ont-ils jamais vu d'autres eaux et ports d'attache que ceux des Seychelles, dans l'océan indien ?

Nous voyons ici qu'il y a une différence fondamentale entre le port d'attache et le port d'enregistrement.

Le port d'attache :

Il désigne aujourd'hui le lieu habituel d'amarrage dudit navire, c'est à dire le port où il est basé, où il exerce son activité, voire où il a éventuellement une place d'amarrage qui lui est réservée à l'année. De ce fait, nous voyons que le port d'attache peut être différent du port d'enregistrement.

Cependant, dans le milieu maritime et en langue française, l'expression reste encore souvent utilisée dans son sens historique, c'est à dire pour désigner le port relié au lieu d'immatriculation du navire, ce qui peut engendrer des confusions.

Port d'enregistrement, dit aussi port d'immatriculation :

Le port d'immatriculation est le lieu où les détails d'un navire sont officiellement enregistrés. Il lui est attribué un numéro de registre ou numéro officiel. Ce numéro est attribué par les autorités de registre des navires des diverses nations. Le bureau d'enregistrement a la même fonction que le bureau du conservateur des hypothèques. On retrouve ce numéro de registre sur la lettre de mer du navire (en anglais : Certificate of Registry). Ce document est pratiquement le « passeport » officiel du navire.

Sur les fiches dudit registre de pavillon figurent les dimensions du navire, son tonnage enregistré, le ou les noms du ou des propriétaire(s) et autres caractéristiques, en particulier son indicatif d'appel radio.

Le nom du navire et son port d'immatriculation doivent être marqués sur la coque.

Le port d'enregistrement d'un navire est donc le lieu où un navire est officiellement enregistré, ce qui détermine ainsi les conséquences juridiques ainsi que la fiscalité du navire.

La langue anglaise est plus claire que le français ; elle utilise deux termes qui ne peuvent porter à confusion : « Home port » et « Port of registry ».

Home Port est le port auquel le navire est attaché, alors que Port of Registry est le port où le navire est inscrit au registre officiel.

Durant la guerre de 1939-45 quatorze navires ont battu pavillon suisse et ce pays avait plusieurs ports d'attache tels Rotterdam, Lisbonne, Sète ou Savone, mais un seul port d'enregistrement, celui de Bâle.

C'est en avril 1941 que le Conseil fédéral a décrété la création d'une flotte d'approvisionnement suisse. Les cinq premiers navires figurant au registre sont le Calanda, le Maloja, le Saint-Gotthard, le Generoso et le St-Cergue. La page web de <swiss-ships.ch> peut être consultée sur l'histoire fort intéressante de ces navires.

Le système des numéros OMI pour l'identification des navires :

Connue en français sous l'abréviation OMI (Organisation Maritime Internationale, en anglais IMO International Maritime Organization), cette entité maritime a été créée en 1987 sous l'égide de l'ONU. Elle est chargée d'assurer la sécurité des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. Sa résolution A.600(15) demande à ce que tous les navires maritimes soient pourvus d'un numéro d'identification, le "ship identification number". Ce numéro IMO est devenu obligatoire depuis 1996 sur les navires de commerce.

Les navires de pêche peuvent obtenir un numéro OMI depuis 2013, ce qui constitue un outil essentiel dans la lutte contre la pêche illégale dans la mesure où ils permettent d'améliorer le suivi, le contrôle, la surveillance et l'application de la réglementation des opérations de pêche. On constate hélas que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée s'élève, à l'échelle mondiale, à plus de 26 millions de tonnes de poissons par année, ce qui équivaut commercialement à près de 24 milliards de dollars.

C'est le Lloyd's Register qui a été chargé de réaliser cette numérotation pour l'OMI. Aujourd'hui, ces numéros IMO sont attribués par IHS-Maritime, une société sœur de la Lloyd's Register – Fairplay Ltd.

Ce numéro est attribué à la mise en chantier du navire et reste inchangé durant toute sa vie, qu'il change ou non de propriétaire ou de pavillon. Il est reconnu par la plupart des gouvernements et il est considéré comme le meilleur système international d'identification des navires tant de commerce que de pêche.

Cela n'a cependant pas empêché des tricheries et on découvre des choses étranges et peu reluisantes en effectuant des contrôles ou des recherches.

Le numéro IMO doit être en permanence visible à la poupe du navire, conjointement au nom de celui-ci et accompagné de celui du port d'enregistrement. Ce numéro doit aussi être inscrit sur les superstructures du navire, normalement au niveau de la passerelle. Il est constitué d'un nombre de 7 chiffres, précédés des trois lettres IMO.

P.-A. Reymond, janvier 2023, <navigare-necesse-est.ch>