

## IMO number pour les NULS (Navires)



Figure : Le navire citerne marocain ADRAR en flotte de 2002 à 2009 ; inscrit à Laayoune ; l'identifiant IMO7419042 figure sur son tableau arrière ; il se compose de sept chiffres, le dernier représente le code d'autocontrôle.

**Résumé :** Je fais la leçon à l'Administration pour lui expliquer les bases du système d'identification de la flotte de commerce mondiale. Pour leur faciliter la compréhension, j'utilise l'ordre chronologique. Avec beaucoup de pédagogie et de patience, j'illustre chaque étape par des navires ayant exclusivement arboré le pavillon marocain. De plus, cette leçon élémentaire aidera les responsables à surmonter leur ignorance et à vaincre leur peur. L'objectif est de montrer que le shipping canalise les ressources, produit de la valeur et fédère les métiers de la mer.

Par Najib Cherfaoui, expert portuaire et maritime

Fait à Casablanca, le 1<sup>er</sup> novembre 2020

# IMO number pour les NULS (Navires)

Par Najib Cherfaoui, *expert portuaire et maritime*

## A. Introduction

Tout au long du XXème siècle, la marine marchande du Maroc permet au pays de vivre un âge d'or maritime, notamment du point de vue de la législation. Les navires et les marins du Maroc sont internationalement remarqués pour leurs avancées et leurs innovations majeures. Mais, en raison de l'ignorance des choses de la mer, les archives sont délaissées, l'information est effacée à la source et les dossiers clés se perdent. Il y a plus grave, de 2006 à 2020, plusieurs séries d'erreurs à répétitions sont commises, non seulement scientifiques et techniques mais aussi de gestion.

Cependant, avec beaucoup de chance et grâce à la mémoire collective des gens de mer, je suis parvenu, par miracle, à reconstituer la place et le rôle de chaque navire dans la ligne de vie de notre flotte de commerce, soit de 1882 à 2020. Cette performance m'a permis de revisiter, à travers un prisme purement marocain, le système d'identification de la flotte de commerce mondiale initié au milieu du XVIIIème siècle.

## B. À l'Origine

Dès le début du XVIIIème siècle, les chantiers navals anglais connaissent une ère de grande prospérité. La production atteint déjà une cadence de 500 vaisseaux par an, ce qui rend nécessaire le recensement des unités en service. Il s'agit non seulement d'estimer la puissance maritime du pays, mais surtout de fournir aux opérateurs les indicateurs de qualité correspondant à chaque navire. C'est dans cette double logique qu'intervient en 1764 l'élaboration du Lloyd's Register (**LR**), devenu aujourd'hui un outil incontournable. Dès le début, on opte pour un classement alphabétique. Le **LR** est organisé en pages, repérés au moyen de trois lettres. On formate la page selon vingt lignes. Chaque ligne est dédiée à un seul navire. Elle contient le nom, les codes, symboles, abréviations, tonnage, tirant d'eau, force motrice, gréement, âge, lieu de construction et port d'attache. Un grand nombre de navires peuvent porter le même nom ; il faut

donc les différencier ; pour cela, on numérote de manière croissante les éléments de chaque classe. Il convient essentiellement de noter que le rang change au cours du temps. En effet, chaque année, il y a des entrants et des sortants. Il devient nécessaire de disposer d'un matricule unique invariant et intemporel, attaché au navire, qu'il soit mort ou vivant. Cette nécessité conduit le gouvernement britannique (1854) à attribuer à chaque navire un identifiant national, dit numéro officiel, indexé sur la date de naissance, c'est-à-dire sur la pose de la quille. En 1874, pour des raisons de sécurité, on introduit l'indicatif radio à quatre lettres ; il figure en tête de ligne, juste avant le nom. Ainsi, la première cellule comporte le positionnement, le numéro officiel et l'indicatif radio ; on y appose aussi selon le cas les conditions de radiation : démolition, naufrage ou disparition. Pour le lecteur pressé, la leçon est terminée ; mais je lui conseille vivement de lire la note de bas page ci-dessous.<sup>1</sup>

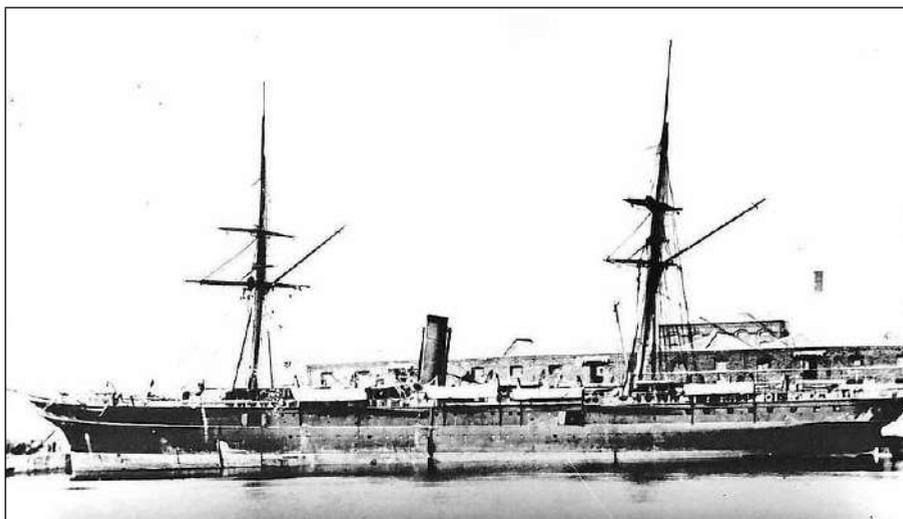


Figure 1 : Le navire à vapeur « CAP TARIFA », (1920-1923) ; construit à Sunderland (Angleterre) en 1879 ; jauge brute de 1 580 tx, longueur 80,2 m ; puissance motrice de 151 cv ; ici, le vapeur CAP TARIFA sous le nom DOURO ; photo : Yvon Perchoc.

---

<sup>1</sup> Actuellement, l'Administration continue de travailler à la petite semaine. Le quartier maritime (délégation régionale des Affaires maritimes) se charge de l'instruction du dossier d'immatriculation. La division de la flotte (Direction de la Marine Marchande) valide la conformité des pièces constitutives et procède à l'enregistrement, c'est-à-dire à l'établissement de l'acte de nationalité. A cet effet un numéro est attribué au navire selon son port d'attache : Nador (1), Al Hoceima (2), Tanger (3), Larache (4), Kenitra (5), Casablanca (6), Safi (7), Agadir (8), Tarfaya (9), Tan Tan (11), Laayoune (10), Dakhla (12). Pour fixer les idées voici deux exemples. Le navire OUALILI, immatriculé à Tanger sous le n°251, porte ce numéro précédé du chiffre 3, ce qui donne 3-251. Le navire MEKNES, immatriculé à Casablanca sous le n°195, porte ce numéro précédé du chiffre 6, ce qui donne 6-195.

### C. CAP TARIFA/DOURO (Exemple 1)

Je vais illustrer ce que je viens d'annoncer par l'exemple précis du CAP TARIFA en flotte Maroc de 1920 à 1923. C'est un navire mixte, à voiles et à vapeur, construit en Angleterre (Sunderland). Au lancement, le 8 février 1879, il est britannique sous le nom DOURO.<sup>2</sup>

Son acte de naissance est enregistré dans le **LR** de 1880 à la page « DOU ». Il y a quatre navires qui ont pour nom DOURO. Il y a 571 noms qui commencent par la lettre « D ». Notre navire se situe au positionnement 410 (410<sup>ème</sup> navire de la classe alphabétique « D »). Son numéro officiel est 68999 (68999<sup>ème</sup> navire construit au Royaume Uni depuis la création du **LR**). Son indicatif radio est SMGT.

Dans le **LR** de 1882, comme attendu, le numéro officiel est évidemment 68999. L'indicatif radio est toujours SMGT car la nationalité n'a pas changé. Par contre le positionnement a varié, il devient 361 ; cela veut dire qu'au moins 49 navires dont le nom commence par la lettre « D » ont été rayés des listes. En fait, il y a 514 navires qui commencent par la lettre « D ».

1880-81 LLOYD'S REGISTER OF BRITISH AND FOREIGN SHIPPING.													DOU	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
Official Number.	Ships' Names, &c.	Masters.	Registered Tonnage.	Registered Dimensions.	Engines of Steamers. Builders of Engines.	Build.	Where Built.	When.	Owners.	Port belonging to.	Part of Survey.	Character of Steamers, Masted, &c. Also Date of last Survey.		
18721 L.N.L.	Douro Iron	Sewlbg	1804 3243	326-4/40-2/35-0	C.L.Ry 59° & 102°-45° 241b. 305HP. N.E.79	Greenock	1865	Royal Mail Steam P&Co.	London					
18730 J.P.P.	PadStm		19 192	95-0/15-7/9-82	56HP. N.Shields	N.Shields	1850	J.I.Spicer	London					
18979 S.E.P.	SewSr 3 B.Hls Com.79	G.Haig	1060 1844	263-0/33-7/30-7 E.Q. D.84/2.F.309/75b.	C.L.Ry. 31° & 57°-36° 150HP	Sunderland	1879	Culliford & Clark	Sunderland	Sid.		100A 5,51		
18419 J.C.M.	Iron 4 B.Hls Com.79	J.Turner	277 423	171-3/20-1/11-14 17-4	G. Clark, Sunderland 65HP	Bristol	1879	G.K.Stothert & Co.	Bristol	Brs.		90A 1,51		

Figure 2 : Dans le **LR** de 1880 à la page « DOU », quatre navires ont pour nom DOURO. Notre navire est au positionnement 410, avec pour numéro officiel 68999.

<sup>2</sup> Il y a un total de 14 navires construits au XIX<sup>ème</sup> siècle et qui ont porté le pavillon marocain. Le CAP TARIFA en flotte au Maroc de 1920 à 1923, construit en **1879** lancé sous le nom DOURO au Royaume Uni (**UK**) ; SIRÈNE **1879 UK** LASSEL [1920-1921] ; ALHASSANEE **1882 UK** [1886-1903] ; PORT DE DIEPPE **1884 USA** CHARLES F. MAYER [1929-1930], MAARIF **1884** FAIRWAY **UK** [1932-1934] ; EL SAIDI **1885** SIR ROBERT PEEL **UK** [1907-1910] ; FRANCE **1885** TILSCO **UK** [1929-1931] ; AGADIR **1890** IRON KING **UK** [1925-1935] ; AL BACHIR **1892 Italie** [1899-1902] ; ES SID ET-TURKI **1892 UK** [1894-1907] ; CAP BLANC **1896 Allemagne** INDUSTRIE [1921-1921] ; MAROCAIN **1896 UK** INCHMARLO [1922-1924] ; CAID AZIZ **1899** FREMINGTON **UK** [1929-1933] ; CAID HASSAN **1899** OLIVE **UK** [1929-1950].

DOU														LLOYD'S REGISTER OF BRITISH AND FOREIGN SHIPPING.														1882-83													
1 Official Number	2 Ships' Names, &c.	3 Masters.	4 Registered Dimensions		5 Registered Tonnage	6 Registered Length	7 Registered Breadth	8 Registered Depth	9 Registered Draft	10 Engines of Steamers, Builders of Engines, Materials, Repairs of Ships, &c., of Class.	11 Built.		12 Where Built.	13 When	14 Owners.	15 Port belonging to.	16 Port of Registry.	17 Port of Call.	18 Character of Service, for Mail and Passage, Also Name of Company.																						
			19 Year	20 Month																																					
361 65999 S.M.G.T.	★ Douro Iron	Sewby J. Haig J. H. Hill Com. 70 Storoy	1060 1844 1400	263-933-730-7 R.Q.D.84/L.F.30/0 L.D. Iron/26 B.	1060	73.4	11.0	3.6	3.6	C. 12 Cy 31" x 37" - 36" 75hp, 130HP G. Clark, Sunderland	Sunderland	1879	2mo	Clark	Culliford & Sadrind	Sadrind	Sid.	1879	100	100	100																				

Figure 3 : Dans le **LR** de 1882, le positionnement du navire DOURO a varié, il devient 361.

#### D. ALHASSANEE (Exemple 2)

En 1877, le Sultan Moulay Hassan 1er sollicite l'Angleterre pour la formation de jeunes marins marocains. Il passe également commande d'un bateau ayant une double fonction, militaire et de transport. La transaction se déroule en Belgique pour un montant de 750 000 frs. C'est ainsi que le vapeur ALHASSANEE, à voiles et à moteur, est construit en 1882. Il entre en flotte au mois de septembre 1886, propriété du Sultan « The Emperor of Morocco ».

Dans le **LR** de 1883, année de sa première inscription, il y a 1 319 noms qui commencent par la lettre « A » ; ALHASSANEE se situe à la page « ALF », au positionnement 440 (440<sup>ème</sup> navire de la classe alphabétique « A »), le numéro officiel est 85182. L'indicatif radio est JBSW.

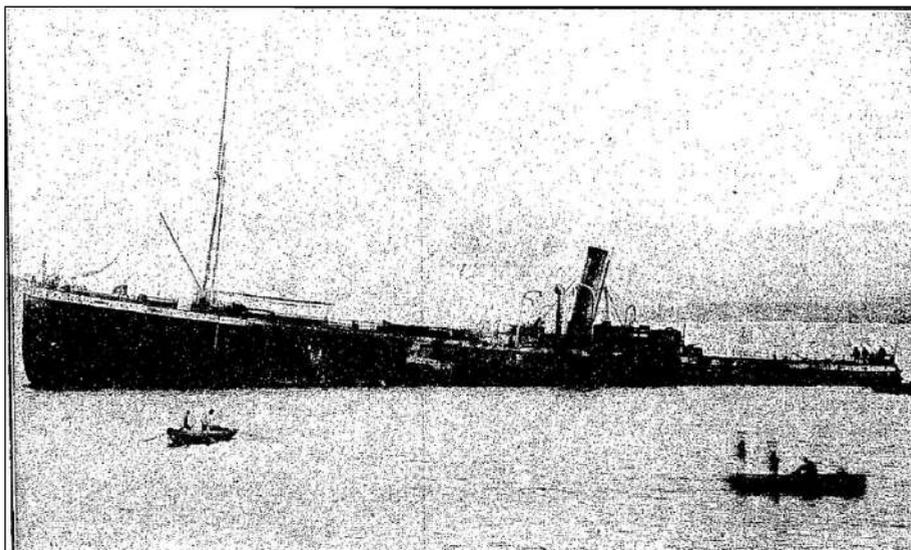


Figure 4 : ALHASSANEE (1886-1903), premier navire à moteur du Maroc, construit en Angleterre (Middlesbrough) en 1882 ; 1 579 tx de jauge brute, longueur 73,4 m. Le bâtiment effectuée, en continu, des rotations d'approvisionnement et de surveillance entre Cap Juby (Tarfaya), Tanger et Mar Chica (Nador) ; photo prise par Barbé le 18 janvier 1908 à Dellys.

Official Number.	Name of Ship.	Tonnage.	Whether Steam or Sailing Ship.	Port of Registry.	Date of Registry.	Division of Appropriation.	Date of Appropriation.
85182	Chadwick	987			25		25
1	Latorna	29	Sailing				25
2	Alhassannee	1164	Steam		27 July 1882		27

Figure 5 : Acte d'enregistrement du navire ALHASSANNEE datant du 27 juillet 1882.

Dans le **LR** de 1889, il y a 1 167 noms qui commencent par la lettre « A » ; ALHASSANNEE se maintient à la page « ALF », mais il est au positionnement 416 (416<sup>ème</sup> navire de la classe alphabétique « A ») ; il convient de noter que le numéro officiel [85182] n'est pas reporté car le navire n'est plus anglais depuis 1886. L'indicatif radio n'est pas indiqué car il est rattaché à l'État du pavillon, ici le Maroc. Il est important de bien comprendre que le navire ALHASSANNEE conserve le numéro 85182, en ce sens que s'il reprend la nationalité anglaise, le **LR** lui redonnera son matricule d'origine, ici 85182.

ALF		LLOYD'S REGISTER.										1889-90	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Ship's Name.	Material.	Reg. No.	Registered Dispositions.	Master.	Engines of Steamers.	Builder.	When.	Owners.	Port.	Character.	Length.	Breadth.	Depth.
416	Alhassannee	Sew	Iron	1001240-834-017-9	1879	247	C.3Cy.31"Ass"-36" (i) Middlebro 1882	Empress	Morocco	Morocco	Liv.	0	6,85

Figure 6 : Dans le **LR** de 1889, année de sa septième inscription, il y a 1 167 noms qui commencent par la lettre « A » ; ALHASSANNEE à la page « ALF », au positionnement 416 (416<sup>ème</sup> navire de la classe alphabétique « A »).

9999	0	Wild Rose	51	"		
	1	Zeal	25	"		
	2	Camellia	48	Steam		Milford
	3	Datura	49	"		
	4	Birce	49	"		
	5	Escallonia	49	"		
	6	Swladys	127	Sailing		
	7	Shamrock	26	"		
	8	Mary Mills	174	"		
	9	Advance	59	"		
10000	0	HOYDEN	8	Steam		

Figure 7 : Le numéro 100 000 est atteint en juin 1893 par le vapeur HOYDEN (port d'attache Milford) ; source, Registrar General of Shipping.

### E. Identifiants Remarquables

Le numéro 1 correspond au voilier BLESSING (Goole).

Le numéro 1 000 correspond au vapeur ALBION (Liverpool).

Le numéro 10 000 correspond au voilier SUCCESS (Londres).

Le numéro 100 000 est atteint en juin 1993 ; il correspond au vapeur HOYDEN (Milford).

Le numéro 199 518 est le dernier de la liste basée sur le principe de 1854. Il correspond au navire diesel SIN HOCK FLIN enregistré en mars 1964.

À compter de 1964 la numérotation du registre *LR* subit une refonte structurelle. Il s'agit essentiellement d'enrichir le repérage en incluant la date de construction.

C'est l'objet du prochain paragraphe.

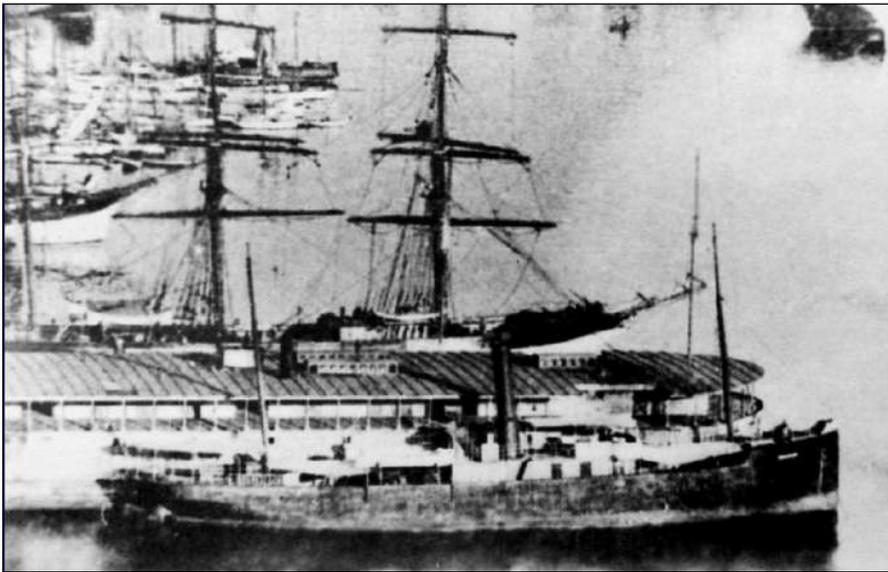


Figure 8 : Au premier plan, le navire à vapeur « CAP BOJADOR », (1920-1929) ; construit en France en 1904 ; jauge brute de 289 tx, longueur 47,2 m et une puissance motrice de 60 cv ; amarré, en 1905, au vieux port de Marseille alors qu'il s'appelle TAVIGNANO, *photo : Bernard Bernadac.*

## **F. Refonte du Lloyd's Register**

De 1855 à 1955, plusieurs conflits mondiaux bouleversent le commerce maritime, notamment les deux Grandes Guerres (1914-18) et (1939-1945). Beaucoup de navires font naufrage ou disparaissent dans les

bombardements ; d'autres subissent des reconversions fantômes. À cela s'ajoute la confusion générée par la guerre froide. Par ailleurs, les chantiers navals américains inondent le marché par le surplus de la Navy. Enfin, dès 1957, le Japon et l'Allemagne affichent leurs ambitions navales.

Les responsables du *LR*, c'est-à-dire les assurances, comprennent que la traçabilité et la fiabilité risquent d'échapper à tout contrôle. Face à cette menace, le *LR* élabore un nouveau système d'indentification, élargi à l'ensemble de la flotte mondiale. Le *LR* cherche aussi à maintenir son monopole sur la classification, c'est-à-dire sur l'indice de qualité et de confiance attribué à un navire donné.

Voici le principe de la méthode.

On prend d'abord par choisir 1963 pour année charnière.

Ensuite on fait l'état des lieux pour l'année 1963. L'objectif consiste à démarrer une nouvelle numérotation à partir de 1964.

Pour les anciens navires morts ou disparus, on reconduit leurs numéros tels qu'ils apparaissent dans les *LR*, des origines à 1947. Ainsi le navire AGADIR, démoli en 1935, en flotte au Maroc de 1925 à 1935, conserve son numéro initial 94035.

Pour les navires en activité, on procède comme suit. On fait d'abord le compte. On trouve qu'il y a 39 966 navires. En suivant l'ordre alphabétique, on recommence leur numérotation de 1 à 39 966. Le premier de la liste est A.A.COWAN, son ancien numéro est 166441, son nouveau numéro est 00001 précédé de 5 ; il devient donc 500001. Le vapeur CAP BOJADOR en flotte au Maroc de 1920 à 1929, prend le numéro à six chiffres 502542.

À partir de 1964, on se propose d'inclure la date de construction.

Pour cela, on part du principe qu'il y a annuellement au maximum 9 999 nouveaux navires. On numérote les navires successifs à partir de 0001 ; et on met devant chaque numéro le nombre 64 en référence à l'année 1964. On commence par le numéro 640001, attribué au navire ALBANY.

Le tanker RIF en flotte au Maroc de 1967 à 1979, enregistré en 1964, prend le numéro à six chiffres 640440.

Le cargo YASMINE en flotte au Maroc de 1974 à 1998, prend le numéro à six chiffres 641779.

Voici la chronologie des enregistrements de quelques navires ayant arboré le pavillon Maroc. En 1965, il y a le tanker PINARD 651362 ; 1966 : le ferry IBN BATOUTA 661109 ; 1967 : le frigorifique ABD EL MOUMEN 670896 ; 1968 : l'hydroptère SINDIBAD 687491 ; 1969 : le ropax AGADIR 692234 ; 1970 : le cargo ZERHOUN 702820 ; 1971 : le tanker MASSIRA 710356.

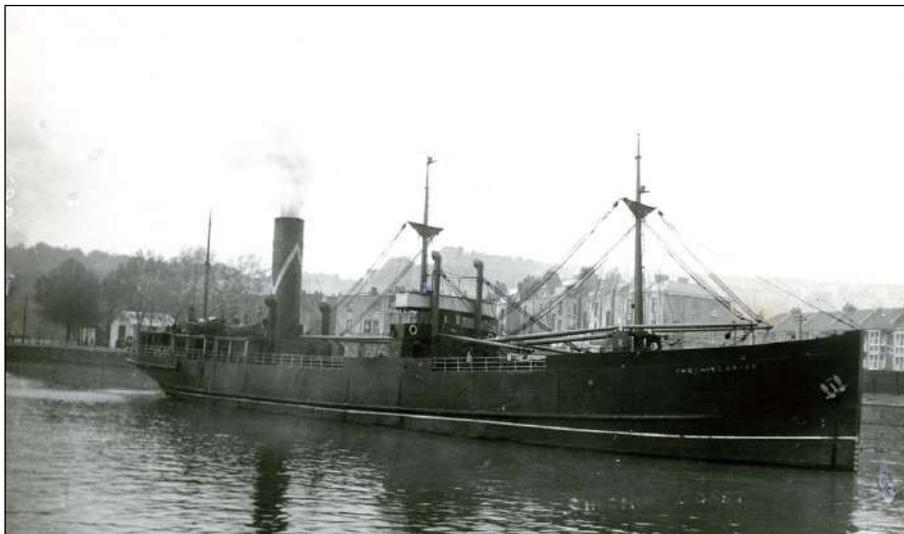


Figure 9 : Le navire cargo à vapeur CAID ALLAL (1946–1955) sous le nom CHESHIRE COAST à Glasgow ; 1 122 tx de jauge brute, longueur 73,10 m ; construit en Angleterre (Middlesbrough) en 1915 ; *photo* : Clive Ketley.

## G. Autocontrôle

L'édition 1969-1970 du Lloyd Register innove en introduisant un septième chiffre faisant partie de l'identifiant navire grâce auquel il est possible de déceler les erreurs de transcription. Ce chiffre de contrôle est placé à la fin du numéro navire. Voici l'algorithme de calcul à partir des autres chiffres du code : Si le numéro du navire est « ABCDEF », le chiffre de contrôle « G » est égal à l'unité de la somme  $\Sigma = (Ax7)+(Bx6)+(Cx5)+(Dx4)+(Ex3)+(Fx2)$ .

Pour le vapeur CAP BOJADOR 502542,  $\Sigma = 81$ , donc G = 1, le nouveau numéro pour CAP BOJADOR est 5025421. Pour le cargo YASMINE 641779,  $\Sigma = 138$ , donc G = 8, le nouveau numéro pour YASMINE est 6417798. De même, on obtient : PINARD 6513621 ; IBN BATOUTA 6611095 ; ABD EL MOUMEN 6708965 ; SINDIBAD 6874910 ; AGADIR 6922341 ; ZERHOUN 7028207 ; MASSIRA 7103564.

Pour les navires répertoriés avant 1947, il n'y a pas d'autocontrôle. Pour leur donner un format à sept chiffres, on ajoute le nombre 10 ou bien le chiffre 1. Par exemple, ALHASSANEE a le numéro initial 85182, il devient identifié par 1085182 ; CAID ALLAL qui a le numéro initial 137790 devient identifié par 1137790.

## **H. Autant en Emporte la Paresse**

En 1987, l'OMI comprend que la définition des responsabilités exige l'unification planétaire de l'identifiant des navires.<sup>3</sup> Le nom du navire se révèle inadapté, car il change en fonction du propriétaire. Il est clair que le numéro d'immatriculation national ne convient pas, car il varie d'un pays à l'autre. Les doubles emplois sont donc inévitables. Seul l'indicatif radio constitue un moyen de distinguer la totalité des navires sillonnant les mers du globe. Il est attribué par l'Union internationale des télécommunications (UIT). Cependant, l'indicatif radio a le défaut de dépendre du pavillon ; cela veut dire qu'il change en fonction des radiations ; ainsi tout navire est attaché à un nuage de codes ; en d'autres termes il n'y a pas unicité dans le temps. D'où l'idée, certes paresseuse mais efficace, de se tourner vers le Lloyd's Register of Shipping.

## **I. IMO Number**

L'identification d'un navire par le code IMO est adoptée en 1987. On confie cette mission au Lloyd Register-Fairplay. Le navire conserve le numéro attribué durant toute sa carrière. Il est composé des trois lettres IMO suivies des 7 chiffres du *LR*. Dès 1990, le principe de l'année en début de numéro est abandonné. Par exemple, le navire TAROUDANT, construit en janvier 2003, est enregistré sous le numéro IMO9252797. En 1996, pour les navires de commerce dont la jauge brute est supérieure ou égale à 100 tx, le numéro IMO devient obligatoire, avec mention sur la coque ou le château et à la machine.

**FAIT À CASABLANCA, LE 1ER NOVEMBRE 2020.**

---

<sup>3</sup> En 1948, une convention de l'ONU signée à Genève porte création d'une Organisation Internationale de la Mer (OMI). La Convention fondatrice entre en vigueur en 1958. Le rôle de l'OMI consiste à élaborer et à mettre en œuvre des réglementations maritimes communes à tous les États membres. Jusqu'au 22 mai 1982, l'Organisation porte le nom d'Organisation Maritime Consultative Internationale (OMCI). L'OMI est constituée de 174 États membres et de trois États membres associés (Hong Kong-Chine, Macao-Chine et les Îles Féroé-Danemark. Le Maroc rejoint l'Organisation en 1962. L'OMI accueille de nouveaux États chaque année, ainsi Arménie et Nauru en 2018.