



CONCOURS EXTERNE ET INTERNE D'OFFICIER(ÈRE) DE PORT SESSION 2025

Épreuve écrite d'admissibilité n° 2 : Version et thème en anglais			
Durée :	Coefficient :	Sujet :	Document complet :
2 heures	1	02 pages	04 pages

Toute note égale ou inférieure à 8 sur 20 est éliminatoire.

Descriptif rapide : L'épreuve n° 2 consiste en une version et un thème faisant appel à des connaissances en anglais courant sur des sujets à caractère maritime (Standard Marine Communication Phrases (SMCP), selon la convention STCW du 7 juillet 1978 révisée de l'Organisation maritime internationale).

• À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

Modèle CMEN v2 (non coté)

Nom de famille : N O M

Prénom(s) : P R E N O M

Numéro d'inscription : 3 5 7 Ne(e) le : 2 7 / 0 3 / 1 9 7 7

- Le bandeau situé en haut de chacune des feuilles de composition doit être rempli en totalité (code concours, code épreuve, spécialité, y compris le numéro d'inscription communiqué dans leur convocation).
- L'usage du dictionnaire entièrement rédigé en anglais est autorisé.
- Les candidats ne doivent pas faire de marge sur leur copie.
- Les copies devront être correctement paginées. Pagination d'une copie double sur 4 (1/4, 2/4, ...), deux copies doubles sur 8 (1/8, 2/8, ...), etc.
- Aucun signe distinctif ne doit apparaître dans la copie : nom ou nom fictif, signature, paraphe et symboles sont interdits.
- Seul l'usage d'un stylo à bille noir ou bleu est autorisé (feutre et stylo friction sont interdits). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, pouvant être considérée comme un signe distinctif, est proscrite.
- Aucun liquide blanc ni ruban correcteur ne doit être employé (une telle utilisation empêcherait la correction de la copie). Toute correction se fait par rature, de préférence à la règle.
- Les feuilles de brouillon, ou tout autre document, ne sont pas considérées comme faisant partie de la copie et ne feront pas l'objet d'une correction. Ils ne doivent pas être joints à la copie.

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner une sanction par le jury.

Consignes à respecter pour garantir l'anonymat de votre copie

Lors de la rédaction de votre version et de votre thème en anglais, il est impératif de respecter l'anonymat des copies. **Aucun élément permettant de vous identifier ne doit figurer dans votre copie.**

Éléments interdits qu'ils soient réels ou fictifs :

- Votre nom, prénom, endroit de composition, signature ;
- Votre fonction, votre grade ou votre affectation ;
- Toute mention d'une expérience personnelle identifiable ;
- Toute référence explicite à votre lieu de travail ou à votre hiérarchie.

VERSION (12 points)

Traduire en français le texte ci-dessous :

In the tool port model, the port authority owns, develops, and maintains the port infrastructure as well as the superstructure, including cargo handling equipment such as quay cranes and forklift trucks. Port authority staff usually operates all equipment owned by the port authority. Other cargo handling on board vessels as well as on the dock side and on the quay is usually carried out by private cargo handling firms contracted by the shipping agents or other principals licensed by the port authority. The "Port Autonome" in France is a typical example of the tool port, in particular the container terminals, which are managed and operated along the principles of the tool port, although for more recent terminals the private terminal operators have made the investment in gantry cranes. This arrangement has generated conflicts between port authority staff and terminal operators, which has impeded operational efficiency.

The above-mentioned division of tasks within the tool port system clearly identifies the essential problem with this type of port management model: split operational responsibilities. Whereas the port authority owns and operates the cargo handling equipment, the private cargo handling firm usually signs the cargo handling contract with the shipowner or cargo owner. The cargo handling firm however, is not able to fully control the cargo handling operations itself. To prevent conflicts between cargo handling firms, some port authorities allow operators to use their own equipment (at which point it is no longer a true tool port). The tool port has a number of similarities to the service port, both in terms of its public orientation and the way the port is financed.

Under a tool port model, the port authority makes land and superstructures available to cargo handling companies. In the past, these companies tended to be small, with few capital assets. Their costs were almost entirely variable. The cost of underuse of port facilities was usually absorbed by the port authority, which minimized risk for the cargo handling companies. Often, the provision of cargo handling services was atomized, companies were small with activity fragmented over many participants. The lack of capitalization of the cargo handling companies constituted a significant obstacle to the development of strong companies that could function efficiently in the port and be able to compete internationally.

However, with the above in mind, a tool port does have its advantages, particularly when it is used as a means of transition to a landlord port. Using the tool port model as a catalyst for transition can be an attractive option in cases where the confidence of the private sector is not fully established and the investment risk is considered high.

THÈME (08 points)

Traduire en anglais les phrases standardisées de l'Organisation maritime internationale (OMI) :

1. Quelle est la capacité en conteneurs du navire ? La capacité en conteneurs est de 10000 EVP.
2. Les dimensions des écoutilles sont de 30 mètres sur 25.
3. La charge maximale de sécurité de la cale n° 5 est de 8 tonnes par mètre carré.
4. Quelle est la charge maximum utile (CMU) de la grue ?
5. Complétez le plan d'arrimage.
6. La cadence maximale de chargement est de 1500 tonnes par heure.
7. Ces marchandises émettent des gaz inflammables au contact de l'eau.
8. Changez de cap pour faire route sur le port le plus proche.