

Corrigé affaires maritimes 2021 : version anglaise ISM

Proposition de corrigé - non officielle. Administrateur des affaires maritimes - Anglais - session 2021. Le corrigé couvre la pièce officielle complète.

[Sujet officiel](#) · [Annales de ce concours ou examen](#)

Proposition de version intégrale

Le but du code ISM

Assurer la sécurité en mer et prévenir les dommages aux biens, aux personnes et à l'environnement.

Pour respecter le code ISM, la compagnie exploitant le navire doit d'abord faire l'objet d'un audit, après avoir soumis son manuel de gestion de la sécurité ; elle doit être agréée par l'administration du pavillon ou par un organisme reconnu. Une fois la compagnie audité, un document de conformité lui est délivré, valable cinq ans. Chaque compagnie est soumise à un audit annuel, dans les trois mois précédant ou suivant la date anniversaire, et avant l'expiration du document. Après la délivrance du document à la compagnie, ou à la société de gestion, chaque navire peut être audité pour vérifier sa conformité au code ISM. Chaque navire reçoit un certificat de gestion de la sécurité, valable cinq ans ; sa conformité fait l'objet d'une vérification entre la deuxième et la troisième année de validité du certificat.

Le manuel du système de gestion de la sécurité comprend les éléments suivants :

- Un engagement de la direction au plus haut niveau.
- Un manuel définissant les grandes orientations.
- Un manuel de procédures décrivant les opérations menées à bord, en exploitation normale comme dans les situations d'urgence.
- Des procédures d'audits internes et externes permettant de s'assurer que les opérations du navire correspondent aux procédures documentées.
- Une personne désignée à terre pour assurer le lien entre les navires et le personnel à terre et vérifier la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité.
- Un dispositif pour identifier les écarts entre les pratiques réelles et les procédures écrites, et mettre en œuvre les mesures correctives correspondantes.
- Des revues régulières par la direction.

Le navire doit également être entretenu conformément aux règles et prescriptions applicables et à toute exigence supplémentaire fixée par la compagnie. Le siège intègre au système les observations de l'auditeur ou de l'organisme d'audit ainsi que celles du navire.

Les exigences du code ISM peuvent s'appliquer à tous les navires commerciaux d'une jauge brute supérieure à 500. Le code ISM constitue un chapitre de la convention SOLAS. Si SOLAS ne s'applique pas, ISM n'est pas obligatoire. Le client du navire exige parfois le respect du code indépendamment de la jauge brute.

Le code ISM a été créé par l'OMI et, entre autres, par le capitaine Graham Botterill, de Ferriby Marine, conseiller spécialisé auprès de la Chambre des lords du Royaume-Uni sur la sécurité des navires.

Historique de l'élaboration du code ISM

Le soir du 6 mars 1987, le ferry roulier transmanche *Herald of Free Enterprise*, transportant plus de 450 passagers, environ 80 membres d'équipage, plus de 80 voitures et près de 50 véhicules de fret, quitta le port belge de Zeebrugge pour Douvres, en Angleterre. Peu après avoir franchi la digue de Zeebrugge, l'eau envahit son pont-garage inférieur et le destabilisa. Il coula en quelques minutes. Cent quatre-vingt-treize personnes perdirent la vie.

La cause immédiate était la porte d'étrave restée grande ouverte : l'eau s'engouffra lorsque le navire accéléra, tandis que l'aide-bosco chargé de la fermer, épuisé, dormait dans sa cabine. L'enquête publique conduite par le juge Sheen révéla que sa négligence n'était que le dernier maillon d'une longue chaîne d'actions ayant préparé un accident majeur. Le rapport ne se limita pas aux défaillances du capitaine et de l'équipage. L'enquête montra que la direction à terre, Townsend Car Ferries Ltd., était tout aussi fautive. De nombreuses notes des capitaines de la compagnie, réclamant des mesures de sécurité ou le traitement de graves défauts à bord, étaient restées sans suite. Le rapport résuma la désinvolture de la direction envers la sécurité : du sommet à la base, toute l'entreprise était atteinte du mal de la négligence.

Le *Herald of Free Enterprise* était pourtant un ferry moderne, équipé de technologies avancées et servi par un équipage très qualifié. Sept ans seulement avant l'accident, il avait été construit dans un chantier allemand conformément aux règles internationales de sécurité maritime.

Des investigations complémentaires conclurent que le naufrage était dû à trois facteurs principaux :

- La porte d'étrave n'avait pas été fermée, l'homme chargé de cette tâche dormant dans sa cabine ; personne ne s'était assuré de sa fermeture ; le capitaine avait quitté le port sans savoir si elle était close.
- La conception du navire avait aussi contribué au naufrage. L'absence de subdivisions étanches, également courante sur d'autres navires, permettait à la masse d'eau de circuler librement, ce qui augmentait le risque de chavirement.
- L'effet de « squat » avait aggravé ce risque. Quand un navire avance, l'écoulement sous sa coque crée une baisse de pression qui accroît son tirant d'eau. L'effet est faible en eau profonde mais plus marqué dans les faibles profondeurs, où l'eau s'écoule plus vite sous le navire. La distance entre les portes d'étrave et la ligne de flottaison avait ainsi été réduite à une valeur comprise entre 1,5 et 1,9 mètre. Après des essais approfondis, les enquêteurs établirent qu'à dix-huit nœuds, soit trente-trois kilomètres par heure, la vague suffisait à submerger ces portes.

Le profond mécontentement de la profession maritime après ce chavirement illustre le type d'accident qui provoqua un changement de conception dans l'administration de la sécurité maritime et l'élaboration du code ISM.

Les difficultés de la version

Safety Management System devient système de gestion de la sécurité ; **Document of Compliance**, document de conformité ; **Safety Management Certificate**, certificat de gestion de la sécurité. Une **designated person ashore** est une personne désignée à terre, pas simplement un correspondant occasionnel. **Draught** signifie tirant d'eau, tandis que **breakwater** désigne la digue ou le brise-lames.

Le terme **Ro-Ro** qualifie un navire roulier, chargé par roulage. Le passage distingue la faute immédiate, l'organisation à terre et les facteurs techniques : il ne faut pas ramener tout le naufrage au seul sommeil d'un marin. L'anglais passe de l'aide-bosco au bosco dans sa liste finale ; la version emploie alors « l'homme chargé de cette tâche » pour conserver le sens sans résoudre artificiellement cette variation.

Les formulations du texte sur SOLAS et le seuil de jauge sont traduites comme elles figurent dans le sujet. Elles ne suffisent pas à déterminer le champ réglementaire complet du code ISM pour un navire réel : le but de l'épreuve est la version du document fourni.