

Corrigé officier de port 2022 : anglais maritime

Proposition de corrigé - non officielle. Épreuve d'anglais du concours d'officier de port, session 2022 : version et cinq phrases de thème.

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

Version : la sécurité maritime et l'OMI

Cette traduction suit le texte de l'épreuve de 2022. Les dates, conventions et descriptions institutionnelles sont restituées comme éléments de ce texte, sans en faire un état actualisé de la réglementation.

Navigation et organisation de la sécurité

En 1972, l'Organisation maritime internationale a adopté le règlement international pour prévenir les abordages en mer, connu sous le nom de COLREG. L'OMI réglemente aussi les nombreux équipements installés sur la passerelle pour permettre au navire de naviguer en sécurité, d'éviter les abordages et les échouements. Un chapitre de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, SOLAS, précise les exigences concernant notamment le radar, le GPS, les sondeurs et les cartes électroniques.

Ce dispositif est régulièrement mis à jour et modifié par le Comité de la sécurité maritime afin que les navires bénéficient des technologies les plus récentes. À l'entrée ou à la sortie des ports, ils font souvent appel à un pilote connaissant les chenaux et les marées pour assurer une navigation sûre entre le port et le large.

Le Comité de la sécurité maritime fixe les règles internationales relatives aux aides matérielles à la navigation, comme les bouées et les balises de chenal. Un gouvernement qui souhaite créer ou modifier une voie de circulation maritime passe également par ce comité. Celui-ci a élaboré des règles de sécurité opérationnelle pour certains types de navires et de cargaisons. Ainsi, la convention internationale sur la sécurité des conteneurs, CSC, a été adoptée en 1972, avec d'autres mesures relatives à l'empotage, à la pesée et à l'arrimage des conteneurs. Presque tous les aspects de l'exploitation des navires-citernes sont soumis aux règles du comité.

Construction, incendie et sauvetage

De nouvelles normes internationales pour les navires à passagers ont été adoptées en 2006 afin de permettre leur retour au port par leurs propres moyens, même après une avarie importante.

Les marques figurant sur la coque indiquent une limite de chargement compatible avec un enfoncement sûr, conformément à la convention de 1966 sur les lignes de charge, plusieurs fois modifiée. Le compartimentage intérieur, la stabilité et l'étanchéité relèvent des recueils de règles adoptés par le comité. Ils traitent de la stabilité du navire intact comme de celle du navire après avarie.

Un chapitre particulier de SOLAS porte sur la prévention et l'extinction des incendies. Les matériaux, notamment les moquettes et les revêtements muraux, sont strictement encadrés pour que tout incendie

soit rapidement détecté, circonscrit et éteint. La facilité d'évacuation de l'équipage et des passagers est également devenue un élément majeur.

SOLAS donne force obligatoire à une ancienne tradition maritime : porter assistance aux personnes en détresse en mer. En 1979, la convention sur la recherche et le sauvetage, SAR, a été adoptée pour établir un dispositif international de recherche et de sauvetage.

Depuis 1999, le Système mondial de détresse et de sécurité en mer impose aux navires dépassant une certaine taille des moyens particuliers de communication par satellite et par voie terrestre, pour envoyer et recevoir les alertes de détresse et les renseignements de sécurité maritime.

Le recueil LSA de l'OMI encadre les engins de sauvetage présents à bord, depuis les équipements obligatoires jusqu'aux essais, réparations et opérations d'entretien.

Gestion de la sécurité et nouveaux enjeux

On reconnaît depuis longtemps que les équipages et leurs soutiens à terre jouent un rôle décisif dans la sécurité du secteur. Tous ces éléments peuvent fortement influencer sur le bien-être des marins et leur capacité à travailler efficacement et en sécurité. Les structures de gestion de la sécurité à terre, au sein des compagnies maritimes, relèvent du Code international de gestion de la sécurité, ISM, qui encadre la gestion à terre pour une exploitation sûre des navires.

L'OMI et son Comité de la sécurité maritime élaborent et tiennent à jour les règles de sécurité applicables au transport maritime international. Les gouvernements membres adoptent ces mesures. Ils sont aidés par les organisations professionnelles et d'autres organisations non gouvernementales représentant des intérêts variés : armateurs, exploitants, marins et défenseurs de l'environnement.

Le comité traite aussi de criminalité et de sûreté maritimes, de sécurité des navires de pêche et des enseignements des accidents et incidents. Sa charge de travail restera importante : cybersécurité, automatisation et, notamment, navires autonomes figurent déjà à son programme pour préparer l'avenir.

Points de langue

Le sujet contient quelques maladroites en anglais. Dans la première phrase, le sens attendu est « adopted », donc « adopté », plutôt qu'« adapté ». Dans la phrase sur les aides à la navigation, « sense » ne convient pas : le contexte appelle « sets », donc « fixe ». On restitue ce sens cohérent sans ajouter une information absente.

« Bridge » est la passerelle et « running aground », l'échouement. « Safety » renvoie ici à la sécurité face aux accidents ; « security », à la sûreté face aux actes malveillants. « Watertight integrity » se traduit par « étanchéité », « internal subdivision » par « compartimentage intérieur ». Les « life-saving appliances » sont les engins de sauvetage, et non des appareils ménagers.

Thème : cinq propositions

1. Rôle du pilote

As an external adviser, the pilot does not assume liability for an error made during manoeuvring.

« Adviser » convient à la fonction d'aide extérieure ; « liability » désigne la responsabilité juridique. Cette phrase traduit l'affirmation de l'énoncé : elle ne suffit pas à établir le régime juridique de responsabilité du pilote dans toutes les situations.

2. Avarie commune

General average, a form of mutual insurance, apportions the expenses incurred to avoid or minimise a loss at sea between the shipowner, the cargo owner and, behind them, their insurers.

« General average » est le terme maritime pour « avarie commune ». « Apportion » signifie répartir selon des parts ; « damage » seul ne rendrait pas cette institution.

3. Port en lourd

A ship's deadweight expresses the weight of cargo that the ship can carry.

La traduction conserve la formulation simplifiée du sujet. Sur le plan technique, le port en lourd comprend aussi d'autres charges embarquées, telles que les combustibles et les approvisionnements : il ne faut donc pas retenir cette seule phrase comme une définition technique complète.

4. État du pavillon

The State has authority over, and a duty to exercise control over, a ship registered under its flag.

« Registered under its flag » rend l'immatriculation au pavillon. La construction coordonnée conserve les deux idées, autorité et devoir de contrôle.

5. Marchandises dangereuses

The IMDG Code strictly regulates the packing, stowage and distribution of the various goods classified as dangerous under international logistics standards.

« Packing » : emballage ; « stowage » : arrimage. « Goods » est un pluriel ; « dangerous goods » est l'expression usuelle pour les marchandises dangereuses.