

Corrigé officier de port 2023 : anglais maritime

Proposition de corrigé - non officielle. Épreuve écrite d'anglais commune aux concours interne et externe d'officier de port, session 2023 : version et huit phrases de thème.

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

Version : le connaissance

Voici une traduction suivie du texte d'épreuve. Les affirmations juridiques sont celles du document proposé en 2023 : cet exercice de langue ne constitue pas une présentation actualisée du droit du transport.

Définition et fonctions

Le connaissance est un document émis par le transporteur et rempli par le chargeur ou son représentant. Il occupe une place importante dans la convention de Bruxelles de 1924 et en droit français. Il n'est toutefois obligatoire, selon le texte, que si le chargeur le demande.

Le connaissance, qui est fondamentalement un contrat de transport, joue également un rôle commercial : c'est un titre transmissible par endossement. Il permet au vendeur de transférer à l'acheteur la propriété des marchandises pendant leur acheminement. L'acheteur peut ensuite les remettre, par l'intermédiaire du titre, en garantie au banquier qui finance leur acquisition. La signature du transporteur donne sa valeur au document.

Le connaissance remplit trois fonctions : reçu des marchandises, pour leur quantité et leur qualité ; preuve du contrat de transport, signée par le seul transporteur ; titre représentatif des marchandises, qui se substitue matériellement à celles-ci pour constituer une garantie bancaire. Il y a toujours trois exemplaires originaux : un pour le capitaine et le chargeur, un pour le vendeur et un pour le destinataire. Le transporteur peut porter des réserves sur le connaissance. À défaut, les marchandises sont réputées acceptées dans l'état où elles se présentent.

Obligations des parties

Les parties au contrat sont le transporteur et les ayants droit à la marchandise : exportateur, importateur ou prestataires de transport. Elles ont chacune des obligations.

Le transporteur doit mettre à la disposition du chargeur un navire en état de navigabilité et prendre les marchandises en charge, ce qui engage sa responsabilité. L'arrimage et le saisissage en pontée doivent être réalisés avec soin et avec l'accord du chargeur. Les marchandises doivent être acheminées jusqu'au port de destination prévu et remises à la bonne personne, porteuse du connaissance.

Les ayants droit doivent payer le fret au transporteur. Le chargeur doit présenter les marchandises au lieu et au moment convenus et les déclarer avec exactitude.

Responsabilité et limitations

Le principe de responsabilité de plein droit du transporteur s'applique : le chargeur n'a pas à établir une faute du transporteur pour engager sa responsabilité.

Les retards ne sont généralement pris en considération que lorsqu'un délai d'acheminement a été stipulé dans le contrat. Les dommages directs aux marchandises, par exemple leur pourrissement dû à un retard, sont indemnisés, contrairement aux dommages indirects. En droit commun, le transporteur peut être exonéré en cas de force majeure ou de faute de la victime ou d'un tiers.

Le texte distingue les cas d'exonération du droit maritime, en mentionnant dix-sept cas dans la convention de Bruxelles et neuf en droit français. Ils concernent des événements naturels ou politiques - grèves, guerres, périls, quarantaine, décisions des pouvoirs publics - dont le transporteur n'est pas responsable. Ces événements ne se confondent pas nécessairement avec la force majeure.

Ils peuvent aussi tenir au chargeur ou aux marchandises : diminution de volume, omission du chargeur, vice propre de la marchandise, insuffisance ou inexactitude de l'emballage ou du marquage. D'autres concernent l'exploitation du navire : incendie, erreur ou négligence du capitaine ou des agents du transporteur, sauvetage ou tentative de sauvetage de personnes ou de biens en mer, vice caché ayant échappé à une inspection attentive.

La faute nautique est une particularité du droit maritime dont le champ se réduit. La nature de la faute, notamment une atteinte à la sécurité du navire, ainsi que son objet - navire ou cargaison - sont de plus en plus pris en compte. La limitation de responsabilité dépend du régime applicable au contrat, le texte citant Bruxelles, le droit français, Hambourg et Rotterdam. Des dérogations aux limitations peuvent résulter des accords des parties ou sanctionner une faute inexcusable du transporteur, commise avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Difficultés de traduction

- **Bill of lading** : connaissance ; l'abréviation B/L n'est pas un bon de livraison.
- **Shipper / carrier / consignee** : chargeur / transporteur / destinataire. Ces rôles ne sont pas interchangeables.
- **Take exceptions** : émettre ou porter des réserves, et non « prendre des exceptions ».
- **Seaworthy** : en état de navigabilité ; **stowing and lashing** : arrimage et saisissage.
- **Freight** désigne ici le prix du transport, le fret ; **strict liability**, une responsabilité de plein droit.
- **Unforgivable error** appelle ici le terme juridique « faute inexcusable », plutôt qu'une traduction littérale.

Les formulations très générales du texte, notamment sur les originaux ou les régimes cités, doivent être traduites fidèlement sans être transformées en règles universelles dans un commentaire juridique.

Thème : huit propositions de traduction

1. Préparation des cales

Check that the refrigerated holds are ready for loading.

« Hold » désigne une cale, « refrigerated » précise qu'elle est frigorifique. L'impératif anglais n'a pas de sujet exprimé.

2. Accès des navires à fort tirant d'eau

The work carried out in this port's channel has enabled deep-draught vessels to call at the port.

« Draught » est l'orthographe britannique ; « draft » convient en anglais américain. Faire escale se traduit par « call at », et non par une traduction littérale d'« escale ».

3. Chavirement et évacuation

The tanker capsized after flooding, forcing the entire crew to board the starboard lifeboat on the Master's orders.

« Capsize » signifie chavirer ; une voie d'eau provoque ici « flooding ». « Starboard » est tribord, « port » bâbord. « Master » désigne le capitaine.

4. Ventilation et ballastage

During loading or unloading operations, powerful fans extract vehicle exhaust fumes, and an automatic ballasting system keeps the ship's list to a minimum.

La gîte est « list », à distinguer du tirant d'eau et de l'assiette longitudinale. « Exhaust fumes » désigne les gaz d'échappement.

5. Immobilisation du navire

The detention of a ship is a situation in which it is prevented from leaving port because it does not comply with port and international standards concerning safety, hygiene, general condition and waste management.

« Detention » exprime l'immobilisation administrative. La tournure passive « is prevented from leaving » conserve le sens de l'empêchement.

6. Manœuvres sans remorqueurs

These vessels are fitted with controllable-pitch propellers and thrusters so that they can manoeuvre in ports without tug assistance.

« Controllable-pitch propellers » : hélices à pas variable ; « thrusters » : propulseurs ; « tugs » : remorqueurs.

7. Combinaison d'immersion

When abandoning ship, crew members must wear an immersion suit, which is a watertight, insulated and buoyant garment.

« Buoyant » rend la propriété de flottabilité. « Must » conserve l'obligation exprimée par « doivent ».

8. Lavage des citernes

Crude oil washing is a system in which an oil tanker's cargo tanks are cleaned between voyages with crude oil - the cargo itself - rather than with water.

Dans ce contexte, les réservoirs de cargaison sont des « cargo tanks ». « Crude oil washing » est le nom du procédé, souvent abrégé COW.