

Corrigé officier de port 2024 : anglais

Proposition de corrigé — non officielle. Concours interne et externe 2024, épreuve de langue anglaise. La version complète et les huit phrases du thème sont traitées.

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

Version : l'immobilisation d'un navire — 12 points

Traduction proposée

Qu'est-ce que l'immobilisation d'un navire ?

Selon l'OMI, l'immobilisation d'un navire est une mesure d'intervention prise par l'État du port lorsque l'état du navire ou de son équipage ne correspond pas, pour l'essentiel, aux conventions applicables. Elle vise à garantir que le navire ne prendra pas la mer tant qu'il ne pourra pas le faire sans mettre en danger le navire ou les personnes à bord, ni présenter une menace déraisonnable de dommage pour le milieu marin, que cette mesure modifie ou non son horaire normal de départ.

Les États du port ont le pouvoir d'immobiliser un navire jusqu'à ce qu'il soit remédié aux défaillances susceptibles de compromettre la sécurité ou de causer des dommages au milieu marin, afin de garantir la sécurité et de limiter les risques de pollution.

Cette pratique est devenue de plus en plus courante dans le secteur maritime, les pays ayant commencé à imposer des règles plus strictes aux navires entrant dans leurs ports.

Selon les lois et les règlements du pays applicables aux navires se trouvant dans ses eaux, les défaillances peuvent concerner les règles de santé et de sécurité relatives aux membres d'équipage, les prescriptions environnementales telles que la prévention de la pollution par les rejets d'hydrocarbures, ou les conditions d'exploitation, comme la mise à jour des équipements de navigation.

Il peut également s'agir de problèmes liés au travail, notamment de salaires dus aux membres d'équipage, ou de difficultés concernant les documents douaniers. Dans certains cas, l'immobilisation peut aussi résulter du non-respect de protocoles de sécurité nationale relatifs à la déclaration de cargaisons sensibles lors du passage dans les eaux territoriales.

L'immobilisation d'un navire est une affaire sérieuse qui a des conséquences financières pour le propriétaire, l'affrètement et l'exploitant.

Selon la gravité des problèmes, un navire peut être immobilisé pendant quelques jours ou plusieurs mois et ne pas être autorisé à quitter le port tant que ces problèmes ne sont pas résolus.

L'immobilisation constitue un dernier recours et n'est utilisée que lorsque l'État du port a épuisé toutes les autres possibilités, par exemple convaincre l'État du pavillon ou la société propriétaire du navire d'agir.

Plusieurs causes peuvent conduire à une immobilisation, notamment :

- des violations des droits humains en mer ;
- des insuffisances concernant les équipements de prévention de la pollution à bord ;
- des différences entre les documents relatifs à l'équipage et les conditions réellement constatées à bord ;
- des certificats de sécurité périmés ;
- des dossiers de maintenance insuffisants ;
- l'absence de matériel approprié de lutte contre l'incendie ;
- des problèmes concernant les compétences de l'équipage ;
- le transport illégal de marchandises sans présentation des documents appropriés à l'arrivée au port.

L'une des principales raisons pour lesquelles les navires sont immobilisés est, sans aucun doute, l'insuffisance des effectifs à bord.

Outre ce facteur, différentes défaillances techniques peuvent nécessiter des réparations urgentes, notamment :

- des problèmes dus à la défaillance des équipements de navigation ;
- le mauvais fonctionnement des engins de sauvetage ;
- le non-respect des mesures de prévention de la pollution ;
- l'absence de plans de lutte contre l'incendie en situation d'urgence ;
- des défauts d'étanchéité.

L'immobilisation est un problème sérieux qui peut nuire à la réputation et aux finances d'un navire. Il est important de se rappeler que toute négligence ou erreur dans le respect des prescriptions peut entraîner son immobilisation. Tous les navires opérant dans les eaux internationales doivent donc se tenir à jour des règles qui leur sont applicables.

En prenant ces mesures, vous pouvez vous assurer que votre navire reste sûr et conforme aux normes du secteur.

Les principaux choix de traduction

Detention désigne ici une **immobilisation**, et non la détention pénale d'une personne. **Port State** se traduit par **État du port**, tandis que **flag State** désigne l'**État du pavillon**. Les confondre change l'autorité dont parle le texte.

Ship owner, charterer, operator distingue le propriétaire, l'affrètement et l'exploitant. Ces fonctions ne doivent pas être réunies sous le seul mot « capitaine ». **Manning levels** concerne les effectifs de l'équipage ; **life-saving appliances** désigne les engins de sauvetage.

Dans la liste, « watertight integrity » constitue un groupe nominal isolé. La traduction par « défauts d'étanchéité » restitue son sens dans une liste de défaillances. La version rend les affirmations du

passage fourni ; elle ne constitue pas un exposé exhaustif des conditions juridiques d'une immobilisation.

Thème : huit phrases — 8 points

1. Le code IMDG

The IMDG Code is based on an internationally recognised system that provides emergency response guidance for dangerous goods involved in a fire or spillage on board a ship.

« Guidance » rend des conseils ou lignes directrices ; « dangerous goods » est l'expression maritime pour les marchandises dangereuses. « On board » s'écrit ici en deux mots.

2. L'étiquetage des marchandises

Dangerous goods must always be labelled to indicate all the hazards they pose during transport.

« Must » exprime l'obligation. La construction passive « be labelled » est nécessaire : les marchandises reçoivent l'étiquette. « Labeled », graphie américaine, est également possible.

3. Le parcours de l'inspecteur

The inspector will first check all the certificates and documents with the master, and will then visit the bridge, the deck, the accommodation, the provision store and the steering gear room.

« Master » est le terme maritime précis pour le capitaine. « Accommodation » désigne les logements ; « steering gear » l'appareil à gouverner, et non simplement un volant.

4. La convention SOLAS

The main objective of the SOLAS Convention is to specify minimum standards for the construction, equipment and operation of ships, compatible with their safety.

La série de noms doit rester parallèle. « Operation » désigne l'exploitation du navire et non une opération chirurgicale.

5. Les lieux de circulation

Passageways, walkways, stairways and all deck surfaces used for transit must be properly maintained and kept free of materials or substances that could cause slips or falls.

« Kept free of » rend l'idée de maintenir ces surfaces exemptes d'obstacles ou de substances dangereuses. Le mot « passerelles » désigne ici des voies de circulation, et non la passerelle de navigation.

6. L'assistance radar

Is it possible to obtain radar assistance from a shore station?

Le nom « assistance » ne prend pas un « s » pour désigner cette aide. « Coastal station » reste une traduction possible selon le contexte.

7. Les instruments de navigation

Make sure that all your navigation instruments are operating before entering this area.

L'impératif « Make sure » traduit une instruction. « Before entering » évite d'utiliser une proposition au futur après « before ».

8. L'abandon du navire

The decision to abandon ship must be made by the master or the officer in charge after assessing all the facts of the situation.

« Abandon ship » est l'expression maritime. « Officer in charge » traduit l'officier responsable sans lui attribuer un grade absent de la phrase.

Le document de présentation des phrases normalisées de l'OMI permet de prolonger le travail sur la communication de sécurité maritime.