

Officier de port adjoint 2022 : corrigé d'anglais

Proposition de corrigé - non officielle. Concours externe d'officier de port adjoint, session 2022, épreuve n° 2 d'anglais.

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

Version - L'assurance maritime

L'assurance maritime joue un rôle important dans le transport maritime et son droit. La plupart des armateurs assurent la coque de leurs navires et se protègent contre les demandes de tiers en souscrivant une assurance de « protection et indemnisation », ou P&I. Les marchandises sont généralement assurées contre les périls de mer, définis comme des accidents naturels propres au milieu marin. Les tempêtes, les vagues et les différents phénomènes causés par le vent et l'eau en sont des exemples.

Lorsqu'un navire s'échoue ou entre en collision avec un autre, la cargaison peut subir une perte ou des dommages. Si ceux-ci résultent d'un péril de mer ou d'une erreur de navigation, le transporteur ne sera pas responsable lorsque les marchandises sont transportées sous un régime légal ou contractuel fondé sur la convention de Bruxelles de 1923 relative à la limitation de responsabilité. En revanche, si les dommages résultent d'un défaut de diligence du transporteur pour rendre le navire apte à naviguer et s'assurer qu'il dispose d'un équipage, d'un équipement et d'approvisionnements adéquats, le transporteur sera tenu responsable.

L'assurance maritime est une catégorie large regroupant plusieurs garanties spécifiques. Un spécialiste peut vous aider à examiner les risques et les produits disponibles. Les principales couvertures comprennent :

- **L'assurance des marchandises**, qui couvre leur perte lors d'un transport international ou d'un entreposage avant ou après celui-ci.
- **L'assurance corps et machines**, qui couvre les dommages à la coque, aux machines et aux équipements causés par les collisions et les autres périls de mer.
- **L'assurance de responsabilité maritime**, qui couvre la responsabilité professionnelle de certaines entreprises : vendeurs de bateaux, loueurs, constructeurs navals, exploitants de terminaux et autres activités.
- **L'assurance contre la pollution maritime**, qui couvre les coûts liés aux déversements de combustible et à d'autres événements. Certaines garanties peuvent être ajoutées à un contrat général de responsabilité maritime.
- **L'assurance P&I**, souvent proposée avec l'assurance du navire, qui couvre les responsabilités des armateurs pour les dommages matériels et corporels.

Les contrats comportent des limites sur les montants et les catégories d'événements couverts. Un événement exclu d'un contrat standard peut parfois être couvert par une clause ou un avenant spécifique. Les exclusions peuvent concerner les pertes dues à la guerre ou aux opérations militaires, aux émeutes ou autres troubles civils, aux moisissures et à l'humidité, à l'usure générale et aux effets des intempéries, ainsi qu'aux organismes marins.

Il faut aussi garder à l'esprit que l'assurance maritime des marchandises couvre les pertes pendant le transport international par navire ou avion. Cette couverture prend fin lorsque les produits poursuivent leur trajet terrestre par rail ou camion. Pour la prolonger sur le transport terrestre, il faut une assurance correspondante. Certains assureurs proposent également des contrats mondiaux couvrant toutes les formes de transport. Il convient d'examiner avec un professionnel les possibilités adaptées à l'entreprise.

Thème - Six propositions en anglais

- **Ships registered in a European Union Member State must be dismantled in a safe shipyard recognised under the Basel Convention as a merchant ship recycling facility.**
- **The European Maritime Safety Agency (EMSA) provides technical expertise and operational assistance to anticipate maritime safety, marine pollution and onboard security problems.**
- **Whereas safety concerns dangerous situations caused by technical failures, security concerns threats arising from malicious acts.**
- **The State has authority over, and a duty to control, vessels registered under its flag.**
- **The passage plan sets out the route the vessel will follow from one port to another. It lists the tools to be used and anticipates the hazards the vessel may encounter during the voyage.**
- **The stowage factor is the figure expressing the volume, in cubic feet, occupied by a given cargo.**

Difficultés et réserves sur l'énoncé

Hull insurance est une assurance corps ; **claims by third parties**, des réclamations de tiers ; **due diligence**, la diligence requise ; **seaworthy**, apte à naviguer. **Strands** signifie « s'échoue ». **Riders or endorsements** se traduit ici par clauses additionnelles ou avenants, jamais par cavaliers ou recommandations.

L'anglais emploie **inland marine insurance**, une appellation d'assurance couvrant notamment des biens en transit terrestre : une traduction littérale par « assurance maritime intérieure » serait trompeuse pour le lecteur français.

La version conserve la date de 1923 écrite dans le sujet, mais ce repère est douteux : les règles de La Haye sont rattachées à la convention de Bruxelles du **25 août 1924**. Les affirmations sur les responsabilités et la fin automatique d'une couverture terrestre sont aussi trop générales pour décrire tous les contrats. Il s'agit de traduire ce document, sans en faire un conseil juridique ou assurantiel.

Dans le thème, la phrase 2 donne un nom français défectueux à EMSA : la traduction utilise son nom anglais officiel. La phrase 3 est grammaticalement maladroite ; sa structure est corrigée pour exprimer

l'opposition attendue entre *safety* et *security*. La phrase 6 fournit un volume mais omet la quantité de masse de référence : un coefficient d'arrimage s'exprime normalement comme un volume par unité de masse. La proposition traduit la formulation disponible sans ajouter une valeur manquante. Enfin, traduire la phrase 1 ne valide pas l'ensemble de sa description réglementaire du recyclage des navires.