

Officier de port adjoint 2023 : version et thème en anglais

Proposition de corrigé — non officielle. Session 2023 : les cinq parties de la version et les huit phrases du thème.

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

Version : les intervenants à terre

I. Le consignataire de navire

Pour réduire la durée des escales et faciliter les opérations, des agents à terre qualifiés sont nécessaires pour préparer l'arrivée du navire, son opération commerciale et son départ.

Le consignataire de navire est un représentant de l'armateur. Il travaille pour différents armateurs, mais, autant que possible, pas pour ceux desservant les mêmes lignes géographiques, afin de ne pas fausser la concurrence. Son activité est encadrée par une loi du 3 janvier 1969.

Lors du chargement, il prend en charge la réception des marchandises, qui correspond à leur livraison dans un entrepôt ou sur le quai. Le consignataire vérifie les marchandises et formule éventuellement des réserves.

Le connaissement est alors délivré. Le consignataire le signe au nom du capitaine, donc du transporteur, puis en calcule le fret après avoir vérifié les mentions obligatoires et les réserves relatives au chargement. Il encaisse ensuite le fret, si cela est prévu, et surveille le chargement des marchandises à bord du navire.

II. L'agent maritime

Les plus grandes compagnies maritimes exploitant des lignes régulières disposent, dans les principaux ports, d'agences de représentation dirigées par des agents maritimes. Ceux-ci sont appelés agents « intégrés ».

Ces agents exercent les fonctions de consignataire de navire, mais assument également des responsabilités commerciales.

III. Le transitaire

Le terme « transitaire » est bien connu, mais son rôle exact est assez difficile à définir. Sa fonction ne correspond pas à un statut juridique unique et recouvre plusieurs métiers.

Pour simplifier, on peut dire que les consignataires représentent le navire, tandis que les transitaires représentent la marchandise. Le transitaire est un représentant commercial qui travaille principalement pour le chargeur ou le destinataire.

Il se spécialise généralement dans un mode de transport, une ligne ou un type de produit. Cette spécialisation est importante pour bien connaître les documents à remplir : visas, certificats et diverses déclarations.

IV. Le courtier maritime

Le Code de commerce, dans ses articles 71 et 90, définit le courtier maritime comme un intermédiaire dans une opération commerciale qui met deux parties en relation pour un acte juridique, sans représenter aucune d'elles.

La charte-partie peut être signée directement entre un armateur et un affréteur. Le rôle principal du courtier est d'informer son client de l'évolution du marché, des offres de transport et des navires disponibles.

V. Les services de manutention portuaire

La loi confie deux fonctions aux entreprises de manutention portuaire :

- Le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que toutes les opérations d'entreposage ou de quai effectuées avant ou après ces opérations.
- Une fonction complémentaire, à la demande du navire, du chargeur ou du destinataire, comprenant le pointage, la réception et la garde des marchandises avant leur chargement et après leur déchargement.

Les manutentionnaires répondent des dommages qui leur sont imputables. Leur responsabilité sera engagée, par exemple, s'ils emploient du matériel inadapté ou réalisent un mauvais arrimage.

Thème : huit traductions proposées

- **General average necessarily involves sacrificing part of the cargo or the vessel.**
- **The containers were damaged because the cargo shifted on board.**
- **Full rudder movements should be avoided or used only in an emergency.**
- **Classification societies are responsible for the vessel's safety and seaworthiness.**
- **Dry cargo is carried in holds, whereas liquid cargo is contained in tanks.**
- **According to the Beaufort scale, strong winds are classified as gale, strong gale, storm, violent storm and hurricane.**
- **Port State control aims to improve maritime safety through better inspections of ships in ports.**
- **The reinforced bulkhead separating the forepeak from the first hold is the collision bulkhead, designed to prevent water ingress in the event of a collision.**

Vocabulaire et portée des phrases

Call signifie escale ; **bill of lading**, connaissement ; **charter-party**, charte-partie ; **shipper**, chargeur ; **consignee**, destinataire ; **tallying**, pointage ; **stowage**, arrimage. « Take exceptions » signifie émettre des réserves sur l'état ou les caractéristiques des marchandises. Le passage « tax it » vise ici le calcul du fret du connaissement, et non une traduction littérale par « le taxer ». « Loading qualifications » est une formulation anglaise peu naturelle ; « réserves relatives au chargement » est retenu dans ce contexte documentaire.

La version conserve les références juridiques du texte, notamment les anciens articles 71 et 90 : elle ne les présente pas comme une vérification du Code de commerce en vigueur en 2023.

Au thème, la traduction doit conserver le sens de l'énoncé, même lorsque celui-ci simplifie une notion.

L'avarie générale ne suppose pas toujours un sacrifice matériel : la règle A des Règles d'York et d'Anvers vise aussi certaines dépenses extraordinaires, volontairement et raisonnablement engagées pour la sécurité commune. Les sociétés de classification contribuent à la sécurité, sans dégager l'armateur ou l'État du pavillon de leurs responsabilités. La cloison d'abordage limite l'envahissement des compartiments situés derrière elle ; elle ne garantit pas que toute eau soit empêchée d'entrer dans un navire endommagé.

[Règles d'York et d'Anvers, Comité maritime international.](#)