Ce document a été mis en ligne par l'organisme FormaV®.

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour consulter tous nos sujets d'annales et corrigés du CAP Maritime, veuillez visiter :
capmaritime.fr/annales-sujets-et-corriges

Exploitation du navire au niveau matelot

Session 2026

Code sujet **T_20261249_CAPmE41** 1 heure

Proposition de corrigé pédagogique • FormaV

Se repérer dans le corrigé

1re QUESTION — Sabords de décharge, pièces de construction et porte étanche de la cloison d’abordage
12 réponses • PDF source, p. 2, PDF source, p. 3, PDF source, p. 5

2e QUESTION — Stabilité du navire et marques de franc-bord
4 réponses • PDF source, p. 3

3e QUESTION — Équipements de protection, pictogrammes, détresse en mer et mât de charge
7 réponses • PDF source, p. 3, PDF source, p. 4

« PDF source » désigne la page physique du fichier. Quand le pied de page est lisible, le numéro imprimé est indiqué entre parenthèses. Chaque réponse rappelle la consigne, explique la démarche et donne le résultat.

1re QUESTION

7 points

Sabords de décharge, pièces de construction et porte étanche de la cloison d'abordage

1.

Question 1.1

PDF source, p. 2

> Définir l'utilité des sabords de décharge à bord d'un navire.

Les sabords de décharge sont des ouvertures qui permettent à l'eau présente sur le pont, par exemple après l'embarquement de paquets de mer, de s'évacuer vers l'extérieur. L'évacuation limite l'accumulation d'eau sur le pont.

RÉPONSE À RETENIR

Ils servent à évacuer par-dessus bord l'eau accumulée ou embarquée sur le pont.

Question 1.2

PDF source, p. 2

> Citer l'endroit où se situent les sabords de décharge sur le navire.

Pour que l'eau du pont puisse s'écouler vers la mer, les sabords de décharge sont aménagés dans le pavois, au niveau du pont ou près de celui-ci.

RÉPONSE À RETENIR

Ils se situent dans le pavois, le long du pont.

2.

Question 1

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l'ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 1 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Sur le schéma avant, le repère 1 désigne la pièce qui forme l'extrémité avant de la coque : l'étrave.

RÉPONSE À RETENIR

1 : Étrave.

Question 2

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l'ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 2 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Le repère 2 pointe le renfort massif de la construction situé dans la partie avant : le massif avant.

RÉPONSE À RETENIR

2 : Massif avant.

Question 3

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l’ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 3 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Le repère 3 désigne la pièce courbe de liaison entre l’étrave et la quille, à l’avant du navire : le brion.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> 3 : Brion.

Question 4

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l’ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 4 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Le repère 4 pointe la longue pièce longitudinale principale située dans le bas de la coque : la quille.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> 4 : Quille.

Question 5

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l’ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 5 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Le repère 5 désigne la pièce rapportée sous la quille, appelée fausse quille.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> 5 : Fausse quille.

Question 6

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l’ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 6 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Sur le schéma arrière, le repère 6 désigne la pièce qui ferme l’arrière du navire : le tableau arrière.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> 6 : Tableau arrière.

Question 7

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l’ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 7 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Le repère 7 pointe la pièce verticale de l’arrière, à laquelle se raccorde la quille : l’étambot.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> 7 : Étambot.

Question 8

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l’ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 8 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Le repère 8 désigne la pièce courbe de renfort reliant l’étambot à la quille : le marsouin.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> 8 : Marsouin.

Question 9

PDF source, p. 2, PDF source, p. 5

> Choisir parmi la liste de l’ANNEXE À COMPLÉTER 1 le nom correspondant à la pièce de construction numérotée 9 sur les schémas, et compléter la ligne correspondante du tableau.

Le repère 9 pointe l’extrémité arrière de la quille, au raccordement avec l’étambot : le talon de quille.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> 9 : Talon de quille.

Question 3.

PDF source, p. 3

> Expliquer pourquoi la porte étanche de la cloison d’abordage doit toujours être fermée à la mer.

La cloison d’abordage forme une séparation étanche vers l’avant du navire. Si l’avant est endommagé et que l’eau y pénètre, une porte laissée ouverte permettrait à l’eau de gagner d’autres compartiments. La maintenir fermée aide donc à conserver le compartimentage étanche et à limiter l’envahissement du navire.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> La porte étanche de la cloison d’abordage doit toujours être fermée à la mer pour empêcher qu’une entrée d’eau à l’avant ne se propage aux autres compartiments.

2e QUESTION

6 points

Stabilité du navire et marques de franc-bord

Question 1.

PDF source, p. 3

> Expliquer pourquoi on ne doit pas mettre de poids importants dans les hauts du navire.

Le centre de gravité est le point où l'on peut considérer que le poids du navire et de sa cargaison s'applique. Ajouter un poids dans les hauts le fait monter. Le navire a alors moins de stabilité : lorsqu'il s'incline, il se redresse moins facilement. Une forte gîte, voire un chavirement si la stabilité devient insuffisante, peut en résulter. Il faut donc placer les poids importants aussi bas que possible et les arrimer pour éviter leur déplacement.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Des poids importants dans les hauts élèvent le centre de gravité et diminuent la stabilité du navire, ce qui augmente le risque de forte gîte et de chavirement.

2.

Question 2.1

PDF source, p. 3

> Indiquer où sont situées les marques de franc bord sur un navire.

Les marques de franc-bord sont peintes sur la coque, de chaque côté du navire, vers le milieu de sa longueur (à mi-longueur) et à proximité de la ligne de flottaison. Elles permettent notamment de repérer les limites de chargement autorisées.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Elles se trouvent sur les deux côtés de la coque, vers le milieu du navire, près de la ligne de flottaison.

Question 2.2

PDF source, p. 3

> Préciser les vérifications à effectuer sur les marques de franc bord avant l'appareillage.

Avant l'appareillage, vérifier que les marques et les lignes de charge sont présentes, lisibles, intactes et non masquées. Vérifier aussi, en tenant compte de la ligne de charge applicable aux conditions du voyage, que la ligne d'eau ne dépasse pas la limite autorisée : le navire ne doit pas être en surcharge.

> **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Vérifier que les marques de franc-bord sont visibles et en bon état, puis contrôler que la ligne d'eau ne dépasse pas la ligne de charge applicable.

Question 3.

> Citer 3 causes possibles de carènes liquides sur un navire.

Une carène liquide se produit lorsqu'une surface de liquide peut se déplacer librement dans un espace du navire et se déplacer d'un bord à l'autre lors d'une inclinaison. On peut notamment en rencontrer dans un réservoir partiellement rempli, dans une cale où de l'eau libre s'est accumulée, ou dans une citerne de cargaison liquide qui n'est pas pleine.

RÉPONSE À RETENIR

Trois causes possibles sont : un réservoir partiellement rempli, de l'eau libre accumulée dans une cale, et une citerne de cargaison liquide partiellement remplie.

3e QUESTION

7 points

Équipements de protection, pictogrammes, détresse en mer et mât de charge

1.

Question 1.1

PDF source, p. 3

> Nommer 2 équipements de protection individuelle devant être portés lorsqu'on potasse (nettoie) le pont du navire.

Lors du nettoyage du pont, il faut se protéger contre les glissades et contre le contact avec l'eau ou les produits de nettoyage. Les équipements sont à adapter aux produits effectivement utilisés.

RÉPONSE À RETENIR

Deux exemples d'EPI adaptés sont **des chaussures ou bottes de sécurité antidérapantes** et **des gants de protection étanches**. En cas de risque de projection, on ajoute des lunettes de protection.

Question 1.2

PDF source, p. 3

> Nommer 2 équipements de protection individuelle devant être portés lorsqu'on utilise une meuleuse pour enlever la rouille sur un équipement.

La meuleuse peut projeter des particules et produire un bruit important. Il faut donc protéger les yeux et l'ouïe.

RÉPONSE À RETENIR

Deux EPI adaptés sont **des lunettes de protection ou une visière** et **des protections auditives**. Il faut aussi porter les autres protections requises pour le travail, notamment des chaussures de sécurité et des vêtements ajustés.

Question 1.3

PDF source, p. 4

> Nommer 2 équipements de protection individuelle devant être portés lorsqu'on travaille sur le pont par mauvais temps.

Par mauvais temps, le pont peut être glissant et le risque de passer par-dessus bord augmente. Il faut choisir les protections en fonction des risques et des consignes de bord.

RÉPONSE À RETENIR

Deux exemples sont **un gilet de sauvetage correctement ajusté** et, lorsque le risque l'exige, **un harnais avec sa longe, relié à un point d'ancrage adapté**.

Question 2.

PDF source, p. 4

> Lister les précautions à prendre, à la vue des pictogrammes marqués sur un pot de peinture, lors de son utilisation.

Les pictogrammes visibles sur la page 4 indiquent un produit inflammable, un danger grave pour la santé, un danger signalé par le point d'exclamation et un danger pour le milieu aquatique. Les précautions doivent tenir compte de ces quatre risques.

RÉPONSE À RETENIR

- **Risque d'incendie :** éloigner la peinture des flammes, étincelles, sources de chaleur et autres sources d'inflammation ; ne pas fumer et refermer le pot après usage.
- **Risques pour la santé et irritation :** travailler dans un endroit bien ventilé, éviter de respirer les vapeurs et tout contact avec la peau ou les yeux. Porter les protections adaptées indiquées sur l'étiquette ou la fiche de données de sécurité, notamment des gants et une protection des yeux ; utiliser une protection respiratoire si elle est prescrite.
- **Risque pour l'environnement :** ne pas rejeter le produit dans la mer, les égouts ou le sol. Recueillir les résidus et éliminer la peinture et son emballage selon les consignes applicables aux déchets dangereux.
- Respecter les consignes de l'étiquette et de la fiche de données de sécurité.

Question 3.

PDF source, p. 4

> Donner deux situations qui nécessitent de contacter un CROSS.

On contacte un CROSS lorsqu'une situation en mer nécessite une alerte ou une assistance. L'alerte doit être transmise sans délai, en indiquant notamment la position et la nature de l'événement.

RÉPONSE À RETENIR

Deux situations possibles sont :

- **la chute d'un marin à la mer**, qui nécessite une recherche ou un secours ;
- **une détresse du navire**, par exemple une voie d'eau ou une avarie grave mettant en danger les personnes ou le navire.

Question 4.

PDF source, p. 4

> Citer 2 instruments présents en passerelle pour signaler une détresse en mer.

Les moyens de radiocommunication disponibles en passerelle permettent de transmettre un appel de détresse. Les équipements réellement présents dépendent de l'installation du navire.

RÉPONSE À RETENIR

Deux exemples sont **la radio VHF avec appel sélectif numérique (ASN/DSC)** et, si le navire en est équipé, **la radio MF/HF (BLU) avec ASN**.

Question 5.

PDF source, p. 4

> Expliquer ce que signifie le sigle CMU sur le mât de charge.

La CMU est une limite de charge à respecter lors de l'utilisation du mât de charge, conformément aux conditions d'utilisation prévues.

RÉPONSE À RETENIR

CMU signifie **charge maximale d'utilisation** : c'est la charge maximale que l'équipement peut soulever dans les conditions prévues. Il ne faut pas la dépasser.

Sujet : https://formations.mer.gouv.fr/sites/default/files/2026-07/T_20261249_CAPmE41_couleur.pdf
© FormaV EI • Proposition de correction, distincte d'un corrigé officiel.

Copyright © 2027 FormaV®. Tous droits réservés.

FormaV® est une marque déposée auprès de l'INPI sous le numéro 5227897.

Ce document a été élaboré par FormaV® avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV®, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV® se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.