

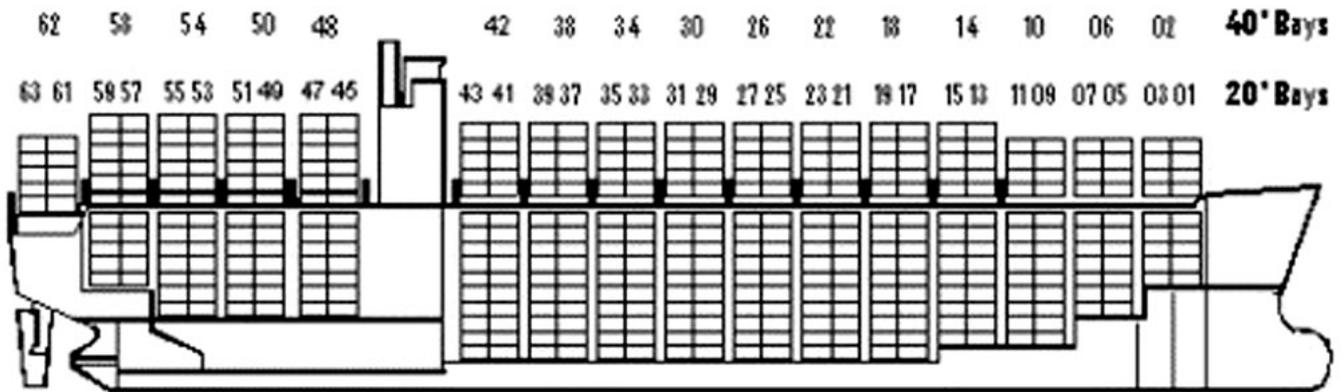
LE CHARGEMENT D'UN PORTE CONTAINERS (conteneurs)

Quand votre container est embarqué sur un navire porteur, il n'est pas mis n'importe où, il y a un classement pré-établi, d'abord en fonction de sa taille, 20 ou 40 pieds, en tenant compte de son poids, sans oublier le port de destination car un tel navire qui traverse l'océan Atlantique ne vient pas qu'en France même si la France est sa première escale depuis les USA, et ça vous semble très compliqué...

1° La découpe longitudinale :

Nous allons donc commencer par découper le navire dans le sens de la longueur, en partant de la proue (avant), vers la poupe (arrière) sachant que suivant sa longueur il y aura plus ou moins de "tranches" ou **Bays**, vers l'arrière du bateau.

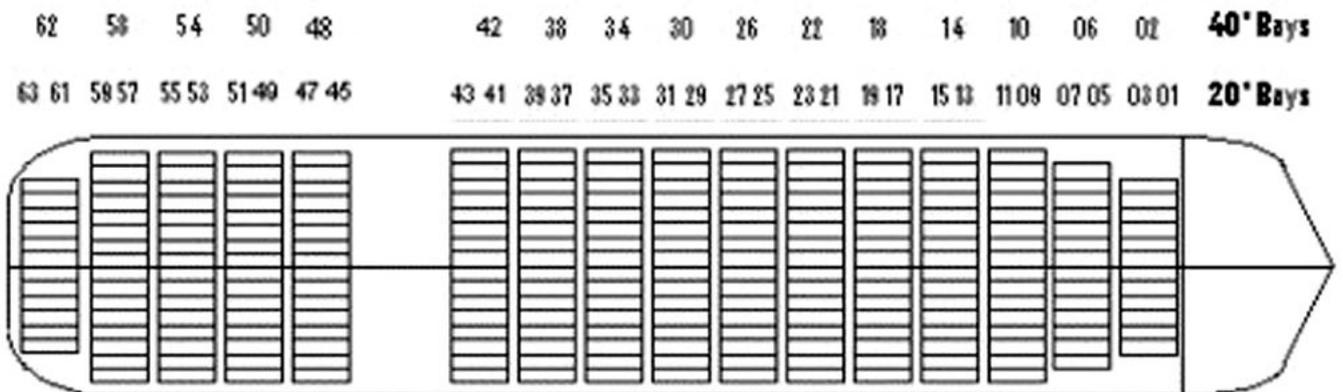
Chaque tranche est située au-dessus ou en dessous du pont, ça dépend aussi de la taille du navire, on en reparlera lors de la coupe transversale.



la première remarque qui vous sautera immédiatement aux yeux sont **les numéros pairs et impairs**, les numéros pairs sont réservés aux containers de 40' (pieds) qui bien entendu prennent la place de 2 containers de 20 pieds, et les numéros impairs sont pour les containers de 20' (pieds).

Vu du dessus ça vous donne ceci :

Chaque baie de 40' peut contenir 1 container de 40' ou 2 containers de 20', d'où la double numérotation (pair et impair) qui permet de repérer immédiatement la bay pour les 20', en avant ou en arrière de bay.



notez que tous les châteaux ne sont pas toujours au même niveau, ils peuvent être plus en arrière ou plus en avant sur le bateau, le château est la partie où se tient le poste de pilotage, les cabines, en fait la partie où vivent les hommes d'équipage et les passagers car en effet chaque porte containers peut comme tous les cargos embarquer quelques passagers, ce genre de navire transporteur fait partie de la catégorie des cargos.

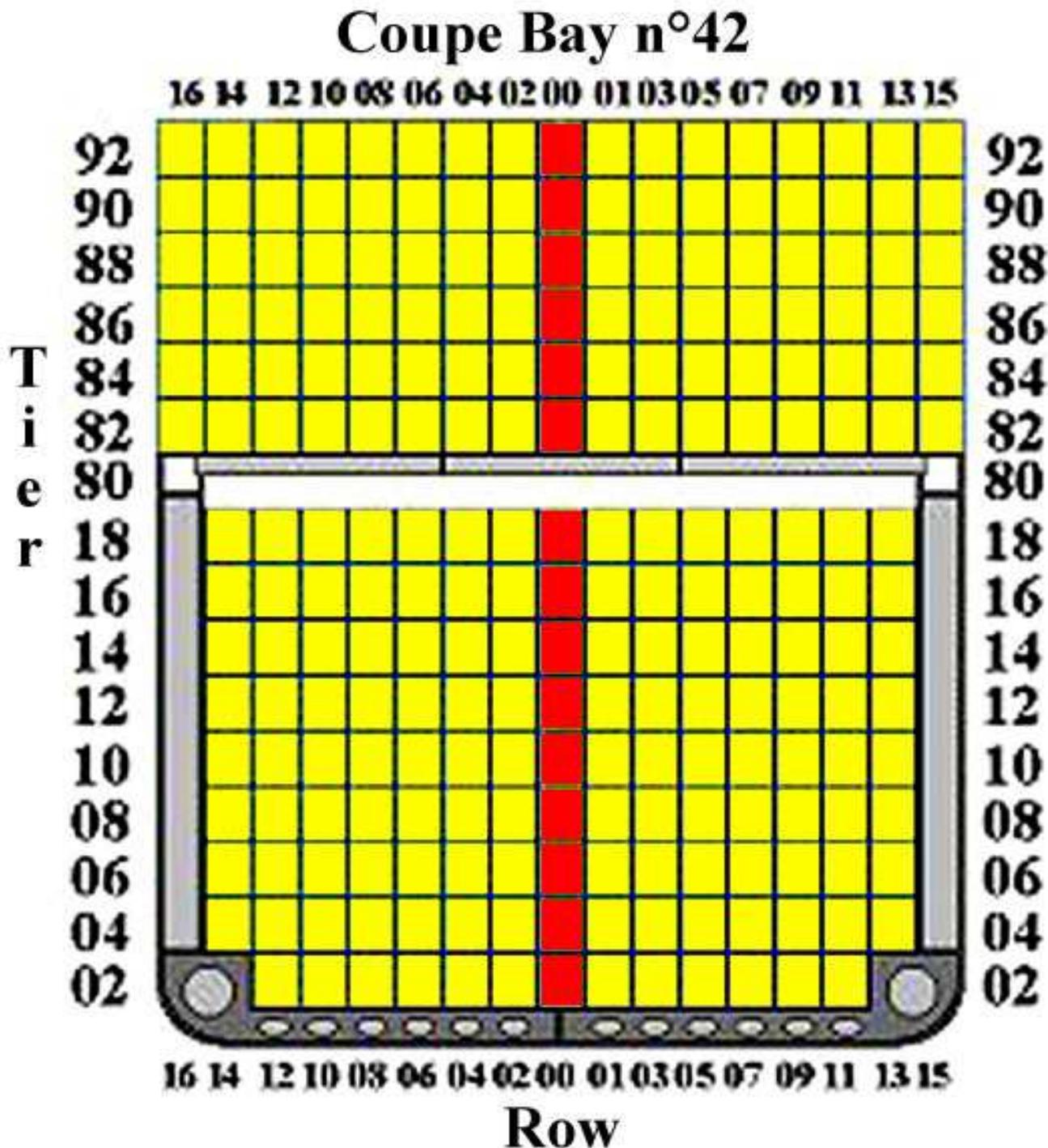
La salle des machines est en arrière du bâtiment, commençant en général sous le château.

2°) La découpe latérale :

cette découpe varie aussi suivant la taille du bateau car elle intervient sur le nombre de boites alignées horizontalement dans la largeur (**Row**), suivant l'emplacement (centre, avant ou arrière) mais aussi dans la hauteur, ou l'étage, c'est à dire le niveau des boites empilées les unes sur les autres (**Tier**).

Je vais prendre ci-dessous l'exemple de la bay numéro **42** qui peut comporter des containers de 40 pieds ou 20 pieds, dans ce cas la baie change aussi de nom, avec le numéro précédent **41** et le numéro suivant **43** (rappel des nombres impairs pour les containers de 20 pieds), ça complique un système pourtant très simple et très logique, regardez plutôt le schéma ci-dessous, vous comprendrez beaucoup mieux.

La colonne (**Row**) rouge est celle située au centre du navire, elle porte toujours le numéro **00**.



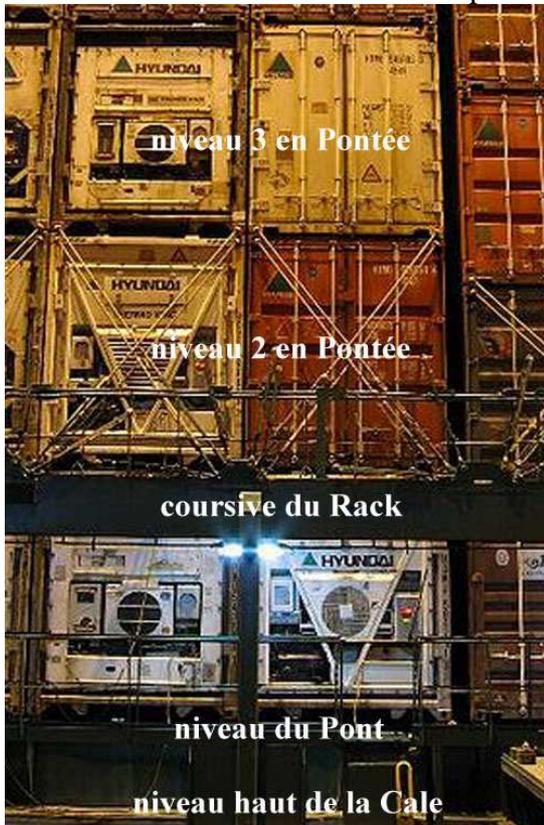
la numérotation de la colonne commence toujours par le fond de cale, même au-dessus de la salle des machines en arrière du château ou de la timonerie, et au-dessus du pont on parle "**en pontée**".

Chaque bateau doit respecter cet ordre pré-établi, sinon ça sera la pagaille, et chaque bateau remet son plan de chargement à chaque escale pour que les grutiers puissent travailler sans erreur possible.

3°) L'arrimage des containers à bord : en Pontée, au-dessus du pont.

Dans le second niveau (**Tier2 en pontée**), les containers sont accrochés dans les racks avec des barres de maintien prises en croix sur leurs angles supérieurs.

Dans le troisième niveau (**Tier3 en pontée**), les barres en croix sont prises sur les pieds des containers. Sur tous les niveaux (**Tiers**) les containers sont arrimés les uns aux autres par leur soubassement, le mieux est encore de vous mettre des photos.



Cette technique est née aux Etats Unis dans les transport ferroviaires, au début des années 1920 et est arrivée en France en 1925, depuis elle s'est beaucoup développée pour être utilisée à travers tous les continents, les wagons de chemin de fer et les camions sont prévus pour charger ces containers, évitant toute manutention de la marchandise qui fait l'objet d'une autre profession spécifique et peu connue. L'arrimage du container est de la seule responsabilité du transporteur et du capitaine du navire en fonction des conditions météorologiques prévisibles au moment du départ du quai !

4°) L'empotage d'un container :

Tout l'art et la manière de charger un container et d'y caler la marchandise, en effet cette technique est utilisée pour plus de 80% des marchandises circulant par voie maritime à travers le monde, elle est aussi utilisée par voie aérienne.

L'empotage est presque toujours l'affaire de l'expéditeur qui s'occupe de tous les papiers nécessaires à l'expédition et pour le chargement sur la bateau, il est le premier responsable de la chaîne du transport. Il existe aussi les open rack, containers ouverts en haut, et les flat racks qui ne sont qu'un cadre !

5°) le chargeur d'un container :

c'est le second dans la chaîne, celui qui s'occupe des formalités douanières et qui doit contrôler la réalité de la marchandise rapport aux documents remis par celui qui a empoté la marchandise, bien que le container soit déjà plombé et que ce contrôle est donc rendu impossible, il s'assure aussi que le container réfrigéré est à la bonne température avant de le remettre au transporteur.

6°) Le transporteur :

ce dernier émet toujours des réserves "**Said to contain**" sur le document appelé "connaissance", mais les tribunaux rejettent toujours ces réserves si elles ne sont pas fortement motivées.

7°) Le transitaire :

C'est votre bras droit qui s'occupera pour vous au port de toutes les formalités nécessaires de débarquement, douanière et de dépotage si vous ne lui demandez pas de vous livrer le container.

8°) le dépotage :

C'est la fait de vider le container de sa marchandise et de bien contrôler son état en le comparant à son état lors de l'empotage. Ne pas confondre avec le débarquement du container qui est fait au quai par l'organisme qui gère le port, le dépotage peut être fait chez vous si vous avez demandé à votre transitaire de s'occuper de vous le faire parvenir chez vous, en sus du dédouanement.

8°) Les sinistres :

Il est impossible de généraliser les responsabilités en cas de sinistre, chaque cas est presque différent, mais les sinistres de cargos sont toujours très impressionnants surtout lorsque l'on aligne les coûts.

© American Breizh Car 2014

