

Porte-conteneurs, acier et humains pour vous servir

CMA CGM Bougainville, 18000 EVP, Longueur 398 m largeur 54 m, 135 millions d'euros à l'achat



CMA CGM Benjamin Franklin 18000 EVP



CMA CGM Jacques Saadé 23000 EVP Propulsé au GNL

Il fera partie d'une flotte de 9 navires de 23000 EVP propulsés au GNL

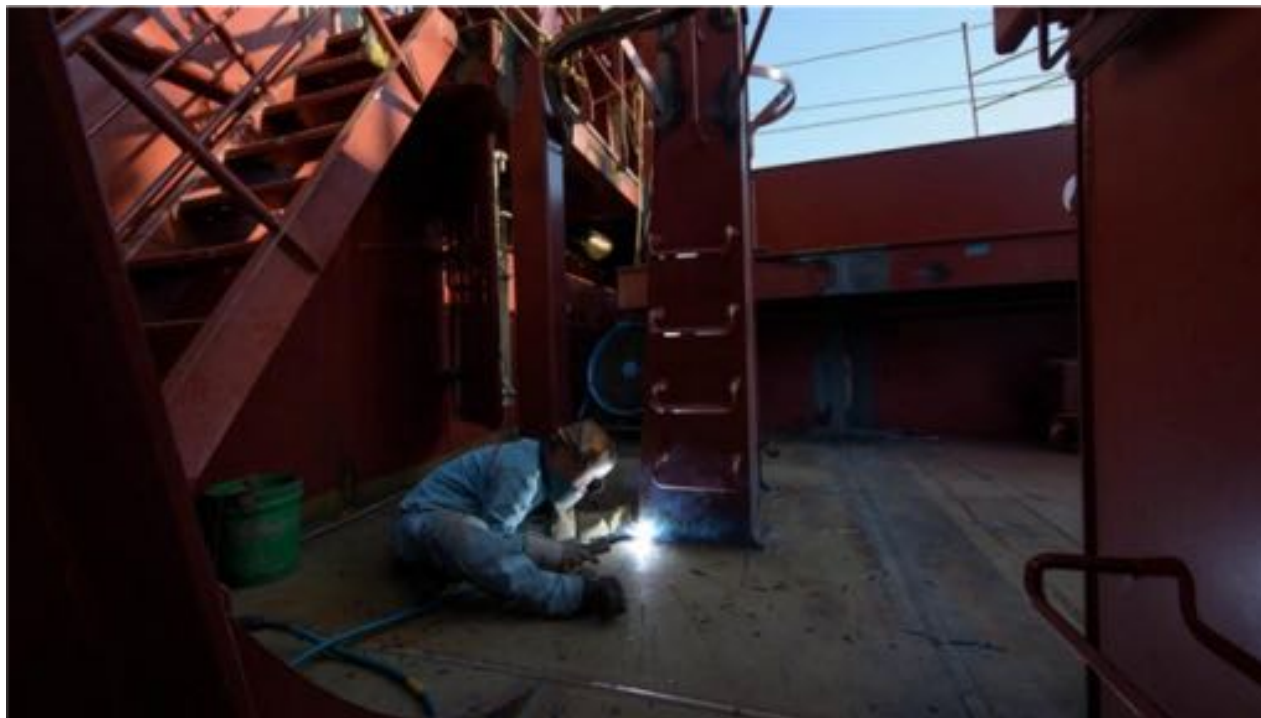


Des records de délais de construction, des records de taille de navire

Chantiers coréens ou chantiers chinois



Les humains ?



dans ces chantiers asiatiques qui proposent des navires géants sur catalogue, Corée du Sud et maintenant de plus en plus la Chine

Le CMA CGM Jacques Saadé est en construction dans le chantier Jiangnan à Shanghai



Les géants des mers ne fonctionnent pas tout seuls. Certains Armateurs se vantent d'armer ces géants à 16 membres d'équipage. Mais si l'on lit les listes d'équipage il apparaît jusqu'à 16 élèves, ce qui porte à 32 personnes l'équipe d'exploitation.



Des équipages bien formés en Europe, plus ou moins bien formés en Asie.

Selon une très récente mise en garde de l'OMI, à peu près un tiers des écoles de formation de marins aux Philippines ne seraient pas conformes aux normes internationales de formation et devraient être fermées.



Les ports investissent dans des portiques à conteneurs de plus en plus hauts, de plus en plus larges pour s'adapter à la taille des géants. Les conducteurs de portiques deviennent des virtuoses



Les manutentionnaires trient les conteneurs dans de gigantesques terminaux de stockage pour les amener sous palan



Le plan de chargement est bien suivi, l'arrimage est important mais les poids des conteneurs sont connus seulement par leur déclaration, est-elle toujours juste ?

Le problème des pertes de conteneurs à la mer est préoccupant et le saisissage toujours accusé n'est pas vraiment le seul coupable.
Les mauvaises déclarations de poids sont en majeure partie responsables.



A large container ship is docked at a port. Several workers in orange safety gear are visible on the ship's deck, working with large blue and red shipping containers. A yellow crane is positioned on the ship, and a large yellow container with the 'KAMPE' logo is being handled. The ship's hull is white with the number '10' and '08' visible. The background shows a clear blue sky and the port infrastructure.



Sinon ça risque de donner ça !



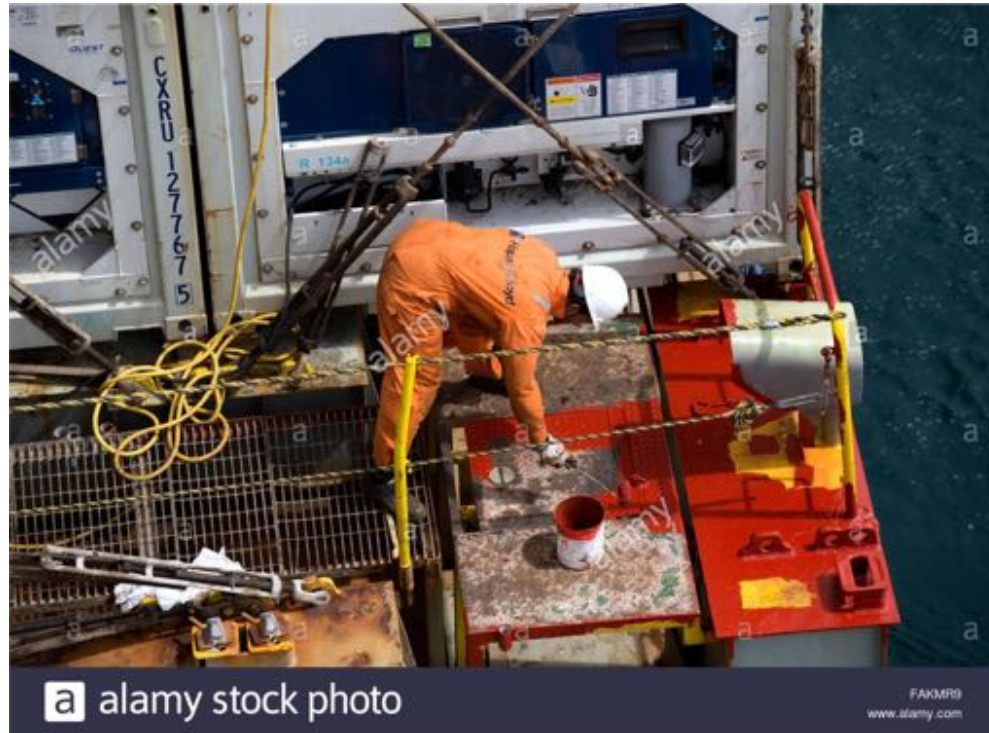
Ou carrément ça !



A la mer l'équipage vérifie et reprend le saisissage régulièrement et après chaque épisode de mauvais temps



Mais à part ça, ne pas croire qu'ils sont payés à ne rien faire



Le navire à la mer subit le sel et les intempéries, il faut l'entretenir



Pour le conserver en bon état, pas seulement pour l'esthétique mais aussi pour la sécurité



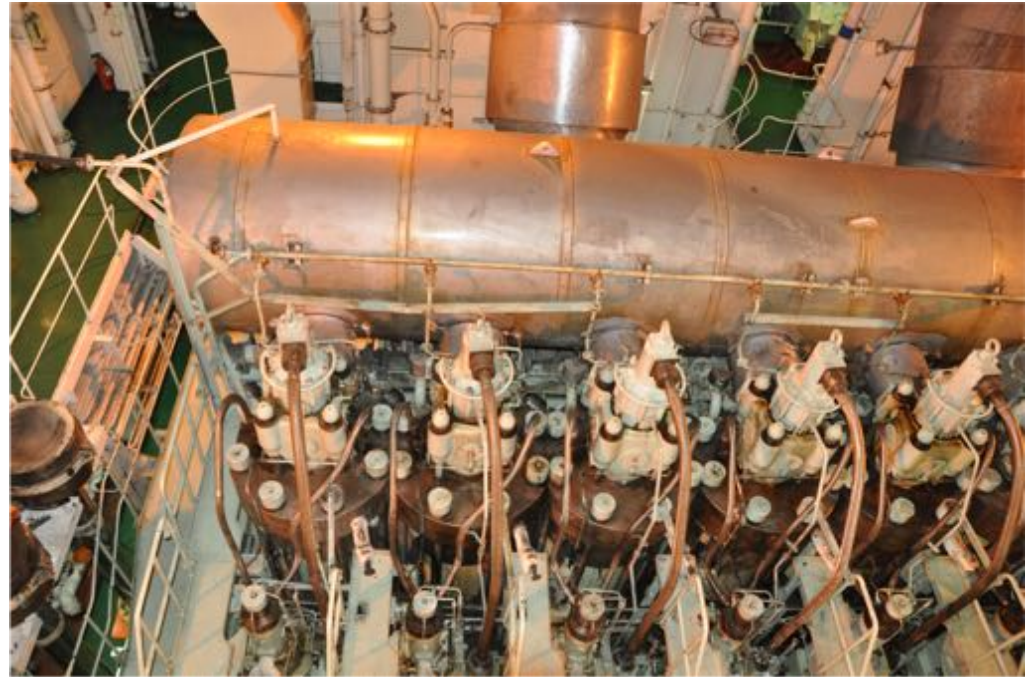
Les plages de manœuvre sont dangereuses, le matériel et les aussières doivent être impeccables



Les compartiments machines aussi sont des endroits dangereux



Les machines sont des équipements névralgiques car l'énergie et la propulsion doivent absolument rester actives en toutes circonstances



Regardez sous le capot de votre voiture, ici un moteur est grand comme plusieurs camions



D'autres personnes, venant de l'extérieur, interviennent dans la bonne marche de ces porte-conteneurs qui vous apportent tous vos produits de consommation venant du bout du monde



Un pilote par exemple

Tous les pilotes ne choisissent pas l'arrivée par les airs, mais leurs conseils sont précieux pour arriver à bon port



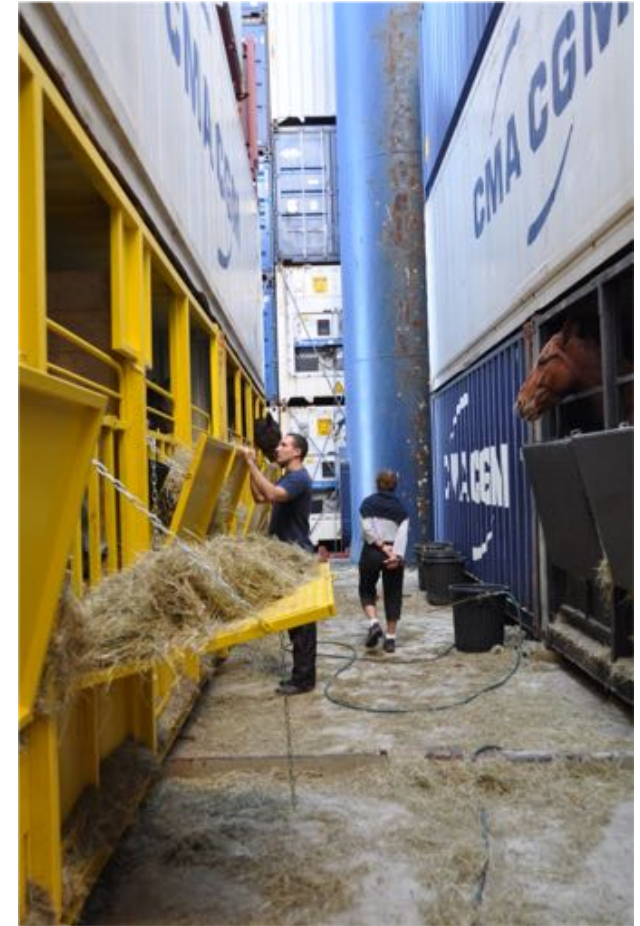
plusieurs remorqueurs sont parfois nécessaires sur ces tailles de navire
bien sûr



Le voyage s'est bien passé, on a évité le mauvais temps et la malchance d'une avarie ou d'un accident. Les quelques passagers présents sont heureux



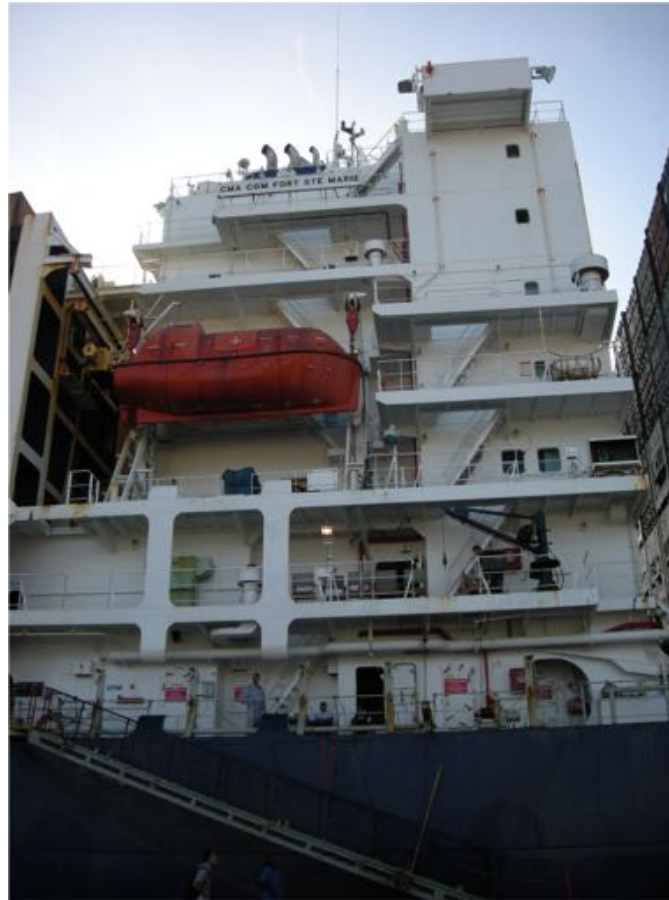
La cargaison n'a pas souffert non plus, même le fret sensible



Parfois la chance n'est pas au rendez vous, ces géants des mers peuvent se briser à la mer et sombrer (Mol Confort)



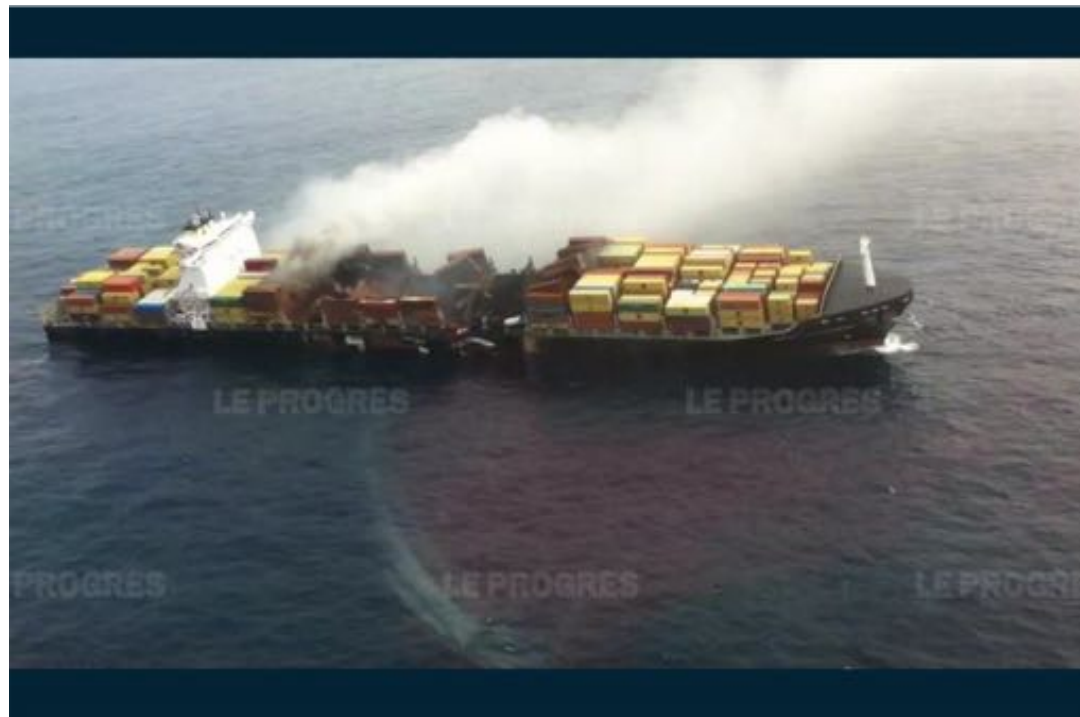
Dans ces cas-là, l'équipage est obligé de quitter le navire, s'il le peut, dans les embarcations de sauvetage à sa disposition, c'est petit n'est-ce pas, pour 25 personnes



Il faut bien entretenir les embarcations, les tester, et surtout penser à s'entraîner pour revêtir sa combinaison de sauvetage étanche le plus rapidement et le mieux possible



Les marchandises dangereuses faisant partie de la cargaison peuvent prendre feu (Flamina)



L'équipage a des équipements de lutte contre l'incendie, il y en a entre 4 et 6 à bord, pour éteindre un feu dans une cargaison de plusieurs milliers de conteneurs. Seul un feu dans les emménagements ou en machine, pris rapidement, pourraient être éteints



D'autres dangers peuvent survenir comme la piraterie

très présente dans le Golfe de Guinée surtout mais le Déroit de Malacca a longtemps détenu le record, se le disputant avec le Golfe d'Aden, au large de la Somalie (film Captain Philipps avec Tom Hanks)

Le golfe de Guinée



Le **golfe de Guinée** est une partie de l'[Océan Atlantique](#) qui s'étend sur la côte occidentale d'[Afrique](#) depuis le cap des Palmes (frontière du Libéria et de la Côte d'Ivoire), jusqu'au cap Lopez (au Gabon) et qui forme le golfe du Bénin et la baie du Biafra.

Les pays riverains sont : la [Côte d'Ivoire](#), le [Ghana](#), le [Togo](#), le [Benin](#), le [Nigeria](#), le [Cameroun](#), la [Guinée Equatoriale](#) et le [Gabon](#). Les îles de [Bioko](#) et [Annobon](#) (parties insulaires de la Guinée Equatoriale) et celles de [São Tomé et Príncipe](#) sont situées dans les eaux de ce golfe.



Carte du Golfe de Guinée.



Les navires marchands n'ont pas le droit de détenir des armes.

Les équipements sont prévus pour la protection mais l'Armateur est libre d'employer des équipes armées sur ses navires sachant que d'énormes problèmes se poseront dans les ports d'escale pour les navires marchands armés. Il peut aussi y avoir des accidents causés par ces vigiles armés qui risquent de tirer sur des bateaux de pêche et tuer des pêcheurs qui cherchent à protéger leur filet. Le cas s'est produit il y a 7 ans avec des vigiles italiens qui ont tué des pêcheurs indiens.



Mais le plus souvent, heureusement tout va bien et on peut aller se baigner dans la piscine du bord après le travail



Certains travaux à bord sont loin d'être des corvées, comme le lâcher des ballons sondes météorologiques qui permettront à Météo France d'établir les cartes météo utilisées... par les navires



Cette carte-là par exemple



Les lieux de travail sont souvent très agréables



Et pendant les moments de liberté on a parfois des amis qui nous rendent visite



On parle beaucoup de la Chine à cause du coronavirus;

L'activité économique est ralentie, les escales sont suspendues dans certains ports chinois. Les Armateurs ont reçu des consignes à appliquer pour informer leurs équipages sur les moyens de prévenir l'infection et de gérer des personnes malades. Les navires à passagers sont sous haute surveillance... n'en parlons pas, vous en entendez assez parler.

Merci de votre attention