



Pénurie de Conteneurs

Ils existent plusieurs rapports sur la pénurie de conteneurs pour le transport maritime. Quelques experts font valoir que le déficit est de presque de 6 millions d'unités, spécialement quand nous entrerons à la haute saison de l'année. Cet déficit a été créé par l'accroissement dans la demande des conteneurs (par exemple la Chine a reporté des exportations qui ont atteint des niveaux records d'US\$137.4 Billions pour le mois de Juin, 44% d'accroissement contre l'année précédente et de 4% plus qu'en Mai) avec un manque d'ordres de production de nouveaux conteneurs immédiatement après la récession récente.

Quelques points de ce développement :

- Le prix des conteneurs nouveaux doit augmenter. Il existe quelques rapports qui indiquent qu'un conteneur de 20 pieds standard sec va coûter US\$2,750 contre son prix d'US\$2,000 de fin 2009.
- Les producteurs de conteneurs vont confronter des difficultés pour restaurer leurs niveaux de production vu les coupures en capacité de travail qui ont effectué depuis des débuts d'Octobre 2008. La production annuelle de deux des plus grands producteurs est de 3.5 millions de Teus (conteneur de 20 pieds standard-par ses sigles en Anglais) mais on estime que vont seulement produire 1.35 Million de Teus cette année.
- La demande de conteneurs va augmenter ; seulement les nouveaux ordres pour les trois premiers mois du 2010 ont plié les ordres totaux du 2009.
- Une des lignes maritime la plus grande a mis en service des navires, qui avait précédemment stationnés, pour le mouvement des conteneurs vides aux centres d'exportation en Chine.
- Les armateurs vont annoncer des surtaxes de haute saison qui peuvent être les plus hauts enregistrés jusqu'à présent dans l'histoire, suivant le trafic elles peuvent être d'US\$750 par conteneur 20 pieds standards, d'US \$1000 par conteneur de 40 pieds standard et US \$1200 par conteneur de 40 pieds High Cube.
- La pénurie peut durer pour un long temps avec des prévisions de jusqu'à deux années.

Actions recommandées :

Bien que les rapports dans ce sujet aient été consistant les derniers jours, quelques agents de fret (Freight Forwarders) ont accordé que, tandis que les volumes ont augmenté, ils sont en ligne avec les espoirs du marché et existe encore espace disponible dans les navires. En outre, la pénurie de containers aiderait à cet impact.

Les exportateurs doivent être en communication permanente avec leurs fournisseurs de transport et les intermédiaires et travailler sur des plans d'éventualité qu'ils incluent revoir la possibilité d'utiliser des ports alternes au cas où les autres présentent des congestions ou difficultés d'équipement, ainsi que l'option de transport maritime-aérien et aérien.

Soit que la pénurie de conteneurs est un fait ou une fiction, les exportateurs doivent continuer à réviser soigneusement leurs conteneurs avant l'embarquement pour assurer qu'elles soient aptes pour le transport de leur charge. Quelques minutes peuvent faire la différence entre une livraison sans dommages et une réclamation de la charge. Une révision autour et dans le container (assurer de fermer les portes pour détecter des filtrations de lumière) vont lui permettre d'identifier des défauts et des dommages qui requièrent une réparation ou y compris le remplacement du conteneur.

Quelques points de base de L'inspection du conteneur :

On recommande une révision qui couvre les 7 secteurs suivants :

- Frontale
- Côté gauche
- Côté droit
- L'étage du conteneur
- Plafond
- Portes (interne + externe)
- Structure extérieure

1. Marchez autour de l'extérieur du conteneur en révisant des cavités apparentes et d'autres défauts. Tandis que de petites rayures, bosses et résidus sont normaux par l'utilisation de l'équipement, cherchez spécifiquement :
 - a. Dommages structurels comme ruptures dans les soudures, surtout dans les coins.
 - b. Latéraux avec déformations plus grandes.
 - c. Corrosion ou ruptures profondes des bases de l'équipement.
2. Examinez les portes pour être sûr que tous ses composants soient opérables. Réviser que :
 - a. Les composants de la porte sont les originaux. Réviser avec soin la barre de blocus de la porte droite, de la poignée et le mécanisme de fermeture. Il est important que celle-ci n'ait aucun dommage ou modification non autorisée.

- b. La porte gauche ne peut pas être ouverte à moins que la droite ne soit ouverte d'abord. Il doit y avoir une plaque métallique qui dépasse la porte gauche. Inspectez par tout signe de de-alignement comme peinture pelée.
 - c. Les charnières de la porte doivent être intactes et ils ne peuvent pas se décaler.
 - d. Les parties de l'intérieur de la porte, spécialement les tenseurs dans les barres internes droites (supérieur et inférieur) et les fermoirs.
3. Intérieur du conteneur :
- a. Toute réparation qui n'est pas consistante avec son inspection externe.
 - b. Plafonds ou faux étages ou d'autres compartiments (utilise un mètre pour mesurer la largeur, longueur et hauteur de l'équipement pour qu'ils soient consistants avec lequel vous avez ordonné. Vous pouvez consulter à la ligne maritime pour cette information).
4. Marchez dans le conteneur pour être certain que :
- a. Le conteneur soit propre, sec et libre d'odeurs pour qu'il soit approprié pour le transport de votre marchandise.
 - b. Les portes ferment correctement qu'elles ne soient pas pliées ou déformées. Révisez que les unions sont intactes et dans bonne condition (non défaites ou départs). De même, déterminez s'il y a des filtrations de lumière dans des cavités qui n'avaient pas été détecté.
 - c. Révisez les arcs du plafond pour être assuré qu'ils ne soient pas cassés ou déformés.
 - d. Inspectez que les tableaux de l'étage soient complets et qu'ils ne soient pas avec des dommages plus grands.
 - e. Il y a des crochets d'assurance interne suffisants pour emballer et assurer votre marchandise de manière adéquate dans le conteneur.

Des conteneurs dans de mauvaises conditions peuvent surtout vous exposer à des dommages et filtrations d'eau. Dans ce contexte, utiliser des conteneurs avec faibles standards de qualité peut vous aider à porter vos produits au marché plus rapidement, mais s'ils arrivent avec des dommages, qu'avez-vous gagnés?

Barry Tarnef
Chubb Marine Underwriter
Juillet 2010