

Nov 2017

### TRANSPORT FRIGORIFIQUE, VERS LA FIN DES NAVIRES CONVENTIONNELS.

C'est presque la fin des navires conventionnels frigorifiques. Ces navires « frigo » qui ont fait la richesse de certains armateurs, producteurs de fruits d'Amérique du Sud et d'Afrique finissent leur vie sur les chantiers de démolition. En effet, ce secteur d'activités bien spécifique a totalement muté au profit des porte-conteneurs. Ces derniers ont vu le nombre de leurs prises reefer à bord fortement augmenter pour répondre à une demande en perpétuelle évolution. En particulier les producteurs de fruits et fabricants de produits de la mer. Les navires conventionnels n'étant pas renouvelés, la demande en conteneurs reefer explose sur les axes nord-sud et Amérique du Sud / Europe. Les navires, de plus en plus grands, certains devraient atteindre demain les 23 000 TEUS n'absorberont toutefois pas la demande mondiale reefer en constante croissance. C'est réellement cette situation qui favorise la répartition des conteneurs là où le revenu est le plus élevé dans le monde. Le revenu des conteneurs de fruits, de produits de la mer ou de produits pharmaceutiques rapportent le double voir le triple à un armateur comparé à un conteneur de produits carnés ou laitiers. Le choix de la compagnie est évident, il ne favorisera pas ce qui ne lui rapporte pas. Souvenons-nous de la pénurie d'équipement au printemps dernier et croisons les doigts pour que cela ne se reproduise pas.

### NOUVELLE REGLEMENTATION D'IMPORTATION EN ALGERIE

Les nouvelles dispositions algériennes rendent désormais obligatoire :

- la domiciliation de toutes les importations relevant de la « revente en l'état » et ce, préalablement à toute expédition de marchandise à destination du territoire douanier Algérien.

- la constitution d'une provision financière couvrant 120% du montant de l'importation au moment de la domiciliation, devant intervenir au moins 30 jours avant l'expédition des marchandises.

Ces mesures ont été prises notamment pour faire face à une baisse des revenus en devises, notamment liée aux produits pétroliers et gaziers. Cette situation est problématique, car des marchandises envoyées avant la décision restent bloquées dans les ports d'Alger, Annaba et Oran. La régularisation pourrait prendre deux à trois mois ce qui indispose les importateurs algériens. Cette décision porte non seulement pour certains produits alimentaires, mais également sur des équipements industriels.

### L'IMPORTANCE DU CONTACT À DESTINATION EN GROUPE.

Dans le cadre de vos exports en LCL, tout comme en FCL, il est obligatoire d'avoir les contacts de votre destinataire. Sans cela, notre partenaire ECU WORLDWIDE ne peut pas contacter le destinataire de la marchandise. Ce manque d'information peut amener des retards dans la libération de la marchandise et des frais à destination. C'est pour cela que nous vous demandons de nous fournir ces éléments lors de la gestion de votre dossier.

### CHANGEMENT DE DESTINATION « COD » : attention au délai d'acceptation !

Il peut arriver que les chargeurs soient obligés de changer de destination en cours de navigation. Dans ce cas, il est nécessaire d'effectuer une demande de « COD » (Change Of Destination) auprès de la compagnie maritime. Il est important de savoir que le « COD » n'a pas de garantie d'acceptation de la part de l'armateur. Pour accepter ce COD, l'armateur doit obtenir tous les coûts inhérents à ce changement. Il doit aussi s'assurer que le nouveau destinataire a tous les agréments nécessaires à cette importation. Dans le cas de COD pour des produits sous température dirigée, le délai peut être très long notamment sur les pays asiatiques. A moins de 10 jours de l'arrivée du navire à destination initiale, le risque est élevé que le COD ne soit pas faisable et donc pas accepté. Il faut donc bien évaluer le risque avant de lancer un COD car la finalité n'est pas forcément celle souhaitée, avec des conséquences financières qui peuvent être très importantes.

### DAKAR : VERS LA FIN DE LA CONGESTION

La porte d'entrée maritime du Sénégal est souvent très congestionnée et de nombreux navires restent en rade de Dakar. De ce fait, depuis début octobre nous étions taxés de frais de congestion portuaire par les trois premiers armateurs mondiaux. Toutefois, cette congestion s'estompe et CMA-CGM vient d'annoncer le retrait total de cette surcharge.

### La famille Océans ne cesse de s'agrandir.

Une petite Gabrielle est venue compléter la fratrie de la famille de Jean-Baptiste Gouésin. Après une naissance en Normandie, Jean-Baptiste a donc le plaisir de voir sa dernière fille naître en terre ligérienne. Le livre des naissances Océans n'est pas encore refermé et un nouveau chapitre s'écrira dans les semaines à venir...

