



Le ship-planner

Michel Le Luyer

Arbitre Maritime, Directeur des affrètements Delmas SAS

La véritable révolution engendrée par le développement de la conteneurisation dans le transport maritime et l'accroissement des échanges commerciaux par mer ont apporté de nombreuses innovations techniques dans le déplacement des marchandises et engendré des modifications importantes dans l'organisation du travail au sein des compagnies de ligne régulière ainsi qu'à bord des navires.

Cette révolution a tout d'abord standardisé une part de plus en plus importante des volumes transportés dans des conteneurs de deux types différant par leur longueur hors-tout : les 20 pieds et les 40 pieds (l'origine états-unienne de ce mode de transport de marchandises a fixé l'usage de cette unité de mesure) D'autres tailles de conteneur existent, mais dans des proportions modestes, surtout dans le maritime.

Avantages et effets pratiques de la conteneurisation du transport maritime

Cette standardisation des unités de charge assurant une protection des marchandises stockées à l'intérieur des conteneurs bien meilleure que le transport conventionnel non conteneurisé, a eu pour résultat de standardiser aussi les moyens de manutention portuaire, devenus ainsi plus performants et plus rapides, d'interconnecter également les lignes maritimes entre elles ou avec d'autres services de transport terrestre, en développant les transbordements via les terre-pleins portuaires. Elle a enfin favorisé la multiplication des partenariats entre opérateurs concurrents.

Ainsi, protégées par leur « contenant », les marchandises peuvent supporter plusieurs manutentions successives, permettant des transbordements sur des terminaux-conteneurs équipés de portiques de manutention qui déplacent plus de vingt conteneurs à l'heure dans des conditions rarement dommageables, contrairement à des engins de manutentions traditionnels manipulant des marchandises diverses non-conteneurisées.

D'autre part, l'augmentation de la capacité des navires et du volume de leurs cargaisons ainsi que l'accumulation de réglementations nouvelles touchant le transport de marchandises, ont créé des flux d'informations beaucoup plus importants et complexes entre les navires et les différents acteurs concernés. Cette tendance a impliqué le recours à l'informatique et de nouveaux modes d'organisation tant à bord qu'à terre. Le temps est bien révolu où les plans de chargement d'un porte-conteneurs se faisaient à la main avec une boîte de crayons de couleur.

La constitution des équipages d'aujourd'hui (réduction des effectifs, réglementations sur l'armement, sur la sécurité et maintenant sur la sûreté), les contraintes nouvelles que rencontrent les bords, les exigences spécifiques des services conteneurisés, tous ces facteurs ont modifié les missions du commandant et du second capitaine sur les porte-conteneurs. Malgré l'apparition de systèmes modernes de calcul ou d'aide à la décision, le commandant n'a plus la faculté d'assurer son rôle de coordination des opérations commerciales et des actions des différents acteurs concernés (chargeurs, transitaires, agents maritimes/ consignataires, manutentionnaires, etc.) lors des escales de son navire.

Ajoutée au raccourcissement des temps d'escales, cette évolution a provoqué une limitation des initiatives du bord dont le travail est aujourd'hui encadré dans des procédures diverses, même si les responsabilités du commandant sont conservées en matière de navigabilité du navire ou à l'égard de la marchandise.

Grâce à la simplification et à l'uniformisation apportées par la conteneurisation en matière de manutention, d'arrimage, de saisissage à bord, la fonction de coordination a pu être transférée dans les bureaux des compagnies maritimes, modifiant alors sensiblement les tâches des équipes d'exploitants de navire.

Le ship-planner

C'est ainsi qu'est apparue la fonction de « ship-planner », dont le rôle n'est pas de remplacer le commandant ou son second-capitaine, mais au contraire de leur apporter un appui pour satisfaire aux exigences spécifiques de la ligne régulière conteneurisée : ponctualité, rapidité, fiabilité, optimisation des capacités, dans le respect des contraintes nautiques, techniques, réglementaires, et dans un contexte d'aléas météorologiques entre autres. Le périmètre de responsabilité du ship-planner couvre généralement la flotte mise en ligne sur un service donné.

Cette nouvelle organisation s'appuie sur des moyens modernes de télécommunication, efficaces et peu coûteux, qui mettent les bords en liaison avec le ship-planner aussi souvent que nécessaire.

Dans le cas fréquent d'une ligne régulière assurée en partenariat (v.s.a. = Vessels' sharing agreement) par différents opérateurs mettant des navires comparables en commun tout en restant concurrents vis-à-vis des chargeurs, le ship-planning pourra être assuré par des équipes composées de représentants des différents partenaires, permettant ainsi une coordination satisfaisante entre les différents intérêts.

Les missions du ship-planner

#- Planification des horaires

Le ship-planner établit les horaires des navires à partir d'un schéma du service régulier défini par la direction de la ligne : ports desservis, nombre et type de navires, fréquence des escales dans chaque port, « fenêtres » de mise à quai prioritaire, connexions avec d'autres services pour recevoir ou faire suivre des conteneurs à transborder en provenance ou vers d'autres destinations, etc.

Ces horaires sont toutefois sujets à des aménagements ou à des modifications afin de tenir compte de circonstances diverses (marées, jours fériés, mauvais temps, grèves, retards divers, événements politiques, etc.), ce qui nécessite que le ship-planner suive le déroulement du voyage au jour le jour, tant au port qu'à la mer, en relation étroite avec le commandant et les agents portuaires.

#- Gestion et optimisation des allocations

La capacité du navire, définie en e.v.p. (équivalents vingt pieds) est distribuée pour chaque voyage entre les ports (selon les contraintes nautiques et des considérations économiques : contribution au résultat de la ligne) après avoir été, le cas échéant, répartie entre les partenaires (dans le cadre de contrats de type v.s.a. qui ont pour objet de partager la capacité des navires mis en commun entre différents partenaires signataires) : il s'agit alors pour chaque partenaire de fixer en nombre d'e.v.p. les objectifs de chacun de ses agents portuaires pour le nombre de réservations (bookings) à respecter.

#- Consolidation des réservations et suivi du remplissage de navires

Ces deux missions du ship-planner sont essentielles pour optimiser la capacité du navire selon une procédure stricte (fixation d'objectifs de chargement, date de clôture des réservations, fiabilité des informations) qui permet d'être réactif quand il s'avère nécessaire, pour atteindre l'objectif de remplissage à 100 %, de modifier la répartition des allocations entre les ports pour capter davantage de marchandises. Cela consiste à collecter les informations sur les réservations et les prévisions de chargement dans chaque port, auprès des agents et des services commerciaux.

Ces tâches de consolidation des réservations et de suivi des prévisions de remplissage s'effectuent donc en parallèle, tout en effectuant les arbitrages éventuels dans les conflits entre partenaires ou entre les agents. Il s'agit tantôt de régler les « overbookings », ou au contraire de réagir dès que s'annoncent des prévisions de remplissages insuffisants.

#- Préparations des plans de chargement et des escales

Grâce à des moyens nouveaux d'aide à la décision, et en relation étroite avec le manutentionnaire qui contrôle la mise à disposition des engins de manutention, le ship-planner prépare pour chaque escale le scénario des opérations de manutention, ainsi qu'un plan final de chargement qu'il soumet ensuite au commandant, ce dernier gardant le contrôle et la responsabilité de la navigabilité de son navire.

Ce travail préparatoire élabore pour chaque port un plan de chargement du navire équilibrant les moyens de manutention (nombre de portiques disponibles pour le navire) et les différentes destinations sur les cales et la pontée du navire, tout en satisfaisant à toutes les contraintes techniques, notamment les limites de poids par pile de conteneurs ou la réglementation en matière d'arrimage des marchandises dangereuses. Pour ces dernières en effet, des règles strictes de « ségrégation » entre les différents types de produits dangereux imposent des contraintes précises d'arrimage et viennent ainsi compliquer l'élaboration des plans de chargement.

Selon le logiciel utilisé par le ship-planner, celui-ci peut également effectuer les calculs de stabilité, de contraintes de coque, de tirants d'eau, en gérant l'état des ballasts, pour être ensuite soumis à l'approbation du commandant. Cette extension du rôle du ship-planner en appui du commandant, est fixée par les principes d'organisation de chaque ligne. Certains opérateurs laissent par principe au commandant la totalité de ces tâches ainsi qu'il en a toujours été auparavant sur les navires de charge.

Conclusion

Comme on le voit, de nombreux aspects du rôle actuel du ship-planner l'apparentent à celui de l'exploitant classique de navire, et ces deux métiers restent par nature très proches ; les différences essentielles entre eux tiennent à la vitesse requise des opérations portuaires sur les porte-conteneurs modernes, aux exigences de ponctualité, au volume d'informations, aux interactions multiples avec des partenaires ou d'autres services de transport par transbordement, et surtout au transfert de la fonction de coordination qui a échappé totalement au commandant d'un porte-conteneurs pour être désormais assurée par le ship-planner. Ce dernier est en quelque sorte un subrécargue sédentaire administrant plusieurs navires d'une même ligne.

Pendant cette évolution n'a rien changé à l'attribution des responsabilités, le ship-planner n'intervenant dans les domaines de compétences du commandant que pour le compte de ce dernier ; or si la conteneurisation a beaucoup simplifié les problèmes d'arrimage et réduit les risques de dommages aux marchandises, le commandant d'un porte-conteneurs se trouve souvent confronté à la difficulté de rendre compatibles l'exercice de ses responsabilités en matière de navigabilité et les impératifs économiques de la ligne régulière. Le saisissage, par exemple, est un aspect délicat de la pratique actuelle; on imagine aisément ce que représentent à bord de navires de plus de 9.000 conteneurs, les opérations de saisissage, effectuées par le manutentionnaire, et leur contrôle, assuré par l'équipage sous la responsabilité du commandant, de jour comme de nuit. Nous verrons ce que l'avenir inspirera à notre droit si pragmatique à ce sujet.