

L'assemblée générale 2021 désigne un nouveau membre d'honneur

Une AG sous forme écrite

Comme en 2020, l'assemblée générale du SSC de cette année a dû se tenir par écrit, en suivant les directives des autorités de la santé publique. Le taux de participation était élevé et les résultats constructifs. Urs Wagenbach a été nommé membre d'honneur.

En raison de la pandémie de Covid-19, l'assemblée générale n'a malheureusement pas pu se tenir en présentiel et a donc de nouveau eu lieu par écrit. Le nombre élevé de réponses reflète l'attachement des membres à la seule association suisse de chargeurs. Le décompte des voix s'est fait au bureau à Lausanne, sous le regard attentif d'Urs Wagenbach, (à cet instant encore) membre du comité.

Le rapport annuel ainsi que le bilan annuel ont été approuvés par tous les participants.

Le comité et le président ont de plus été réélus à l'unanimité. Nous leur présentons nos sincères félicitations!

Urs Wagenbach, membre du comité de longue date, n'était plus candidat à une réélection en 2021. Nous sommes navrés de ne pas avoir pu lui offrir les adieux qu'il mérite. C'est donc par écrit, et malheureusement sans acclamations, qu'il a été nommé membre d'honneur du SSC pour son soutien et son engagement de



Photos: SSC

Pas d'acclamations, mais de sincères remerciements pour le nouveau membre d'honneur!

plusieurs décennies au sein de notre association. Il va de soi qu'une fête d'adieu digne de l'événement sera organisée au cours de la prochaine assemblée générale qui, espérons-le, se tiendra de nouveau en présence des membres. Ses fonctions de trésorier ont été confiées à Andreas Koch de Swatch Group.

Séminaire douane & commerce extérieur 2021

Commerce extérieur disruptif – Sommes-nous prêts?

21 octobre 2021 / Musée des Transports à Lucerne

Nous nous réjouissons de pouvoir à nouveau tenir notre séminaire de douane au Musée des Transports à Lucerne (selon l'état actuel des choses). L'événement sera néanmoins organisé sous forme hybride permettant une participation sur place ou en ligne. En 2021, des thèmes d'actualité du commerce extérieur seront de nouveau au programme.

La matinée sera consacrée aux thèmes de Compliance (Contrôle à l'exportation), BREXIT-RCEP et du nouveau code douanier de l'UE. Des experts renommés nous fourniront de précieuses informations. L'après-midi permettra d'approfondir des thèmes précis lors d'ateliers tenus en parallèle. Les participants y auront l'occasion de procéder à des échanges actifs et de poser des questions. Réservez le 21 octobre 2021. De plus amples informations suivront sous peu. En cas de participation en nombre suffisant de nos membres francophones, une traduction simultanée est envisagée.

www.swiss-shippers.ch/fr



Rétrospective du webinar «Problèmes de capacité dans la navigation maritime»

Les problèmes actuels de la navigation maritime sont énormes. Vu la pénurie de conteneurs, les problèmes dans le canal de Suez ainsi que la fermeture du port chinois de Yantian entraînant des «files d'attente», la chaîne d'approvisionnement ne semble pas jouer son rôle de chaîne actuellement.

Elle se présente plutôt comme un enchaînement lâche des différents maillons, car celui qui ne s'est pas préparé ces dernières années à ce type de risques se heurte soudain à des surcoûts et des problèmes dans les terminaux.



Lors de notre webinar, ces conclusions ont été présentées aux participants par de grands chargeurs. Les trois membres Coop, Migros et Lindt & Sprüngli leur ont expliqué leurs stra-

tégies internes. L'événement a été un grand succès grâce aux conseils fournis et les autres membres en ont profité selon la devise: de chargeur à chargeur. Nous remercions chaleureusement Stefan Bauer (Coop), Markus Helg (Migros) et Frank Glienke (Lindt & Sprüngli). Le SSC tient compte de ce nouveau besoin et aimerait créer au second semestre un groupe ayant pour objectif de procéder à un échange de vues sur le trafic aérien et la navigation maritime. Des renseignements supplémentaires suivront.

Philipp Muster

Des nouvelles au sujet de l'avancement de DaziT et Passar

Adaptation de l'agenda

Lors d'une réunion à la mi-juin, le groupe d'accompagnement «Externes» a été informé par l'administration fédérale des douanes (AFD) sur la progression du projet DaziT. Il est clair que le remplacement des divers systèmes informatiques par l'AFD ne sera pas aussi facile que prévu.

Le système NCTS actuel (système de transit) doit passer au nouveau Release «5» avec effet au 1.12.2023, à la suite de sa mise en œuvre dans l'UE. L'application de cette nouvelle version du NCTS se fera avec la nouvelle plateforme «Passar». C'est donc pour l'instant la seule date réelle que la Suisse, plus précisément les douanes suisses, doit respecter dans le cadre du traité d'État sur le régime de transit commun (TC). Cela signifie en même temps que dans le cadre d'obligations internationales aucune date n'a été fixée pour le remplacement de la plateforme actuelle «e-dec».

Il est encore très incertain si, à partir du 1.12.2023, les déclarations d'exportation pourront être réceptionnées par les douanes suisses uniquement via Passar. Un tel changement impactant l'économie suisse n'est pas réalisable en deux ans, car à l'heure actuelle la nouvelle description

de l'interface pour la communication des données via Passar n'est même pas encore définie. Comment, dans ces conditions, les entreprises suisses devraient-elles se préparer au changement?

Un coup d'œil en arrière

Souvenons-nous de ce qui s'est passé il y a à peine dix ans. C'est avec beaucoup d'efforts que la procédure VAR (procédure simplifiée à l'exportation) a été remplacée au terme de 30 ans par e-dec Export. À l'époque, environ 1200 exportateurs étaient concernés. Ils transmettaient chaque mois les données par téléchargement aux douanes. Avant que l'AFD ne rende l'utilisation d'e-dec Export obligatoire (en 2013) se sont écoulées plus de quatre années.

Et maintenant on s'imagine l'introduction par toute l'économie suisse, par un simple clic de souris, d'un nouveau système en deux ans? Nos experts, qui participent aux divers projets DaziT, en doutent fortement. Mais comment résoudre ce problème? Pour le SSC, c'est une évidence que seules des simplifications significatives au dédouanement permettraient de trouver une solution. Nous avons présenté les simplifications mentionnées ci-dessous à la fin 2020 dans notre prise de position sur la révision complète de la loi sur les douanes (voir www.swiss-shippers.ch – News – politique):

• Plus de déclaration concernant un seul envoi, tant à l'importation qu'à l'exportation

Cela signifierait qu'il ne faudrait plus déposer une déclaration pour chaque envoi. Les déclarations se feront mensuellement ou trimestriellement. Pour franchir la frontière, une déclaration contenant des données minimales sera alors suffisante. Elle permet d'ailleurs déjà aujourd'hui l'identification de l'envoi.

• Report de la TVA à l'importation

Dans ce cas, le paiement de la TVA n'aura plus lieu lors du franchissement de la frontière mais, de façon analogue à la procédure de report actuelle, il pourra être déclaré avec le décompte de la TVA.

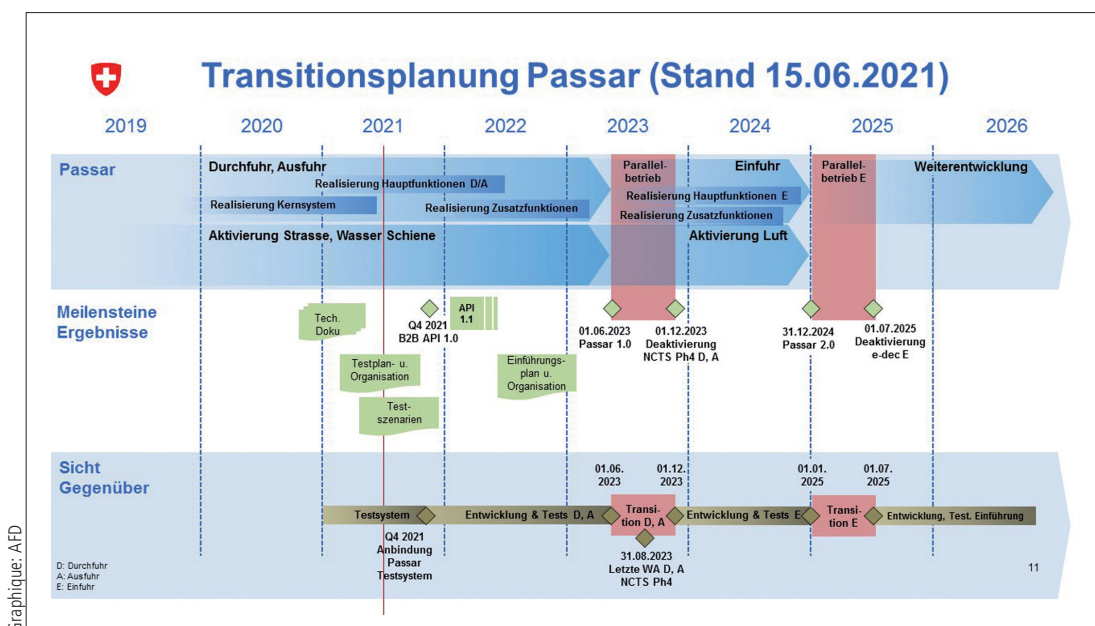
Étant donné que pour le B2B, la TVA peut être déduite au préalable à presque 100%, l'opération ne rapporte donc pratiquement plus rien à personne et se traduit uniquement par beaucoup de travail pour l'économie. Les économies réalisées par les deux parties seraient en revanche énormes.

Une condition importante des simplifications susmentionnées est que dès le départ toutes les entreprises suisses puissent les appliquer sans autorisation ou autres obstacles (AEO, examen par les douanes etc.).

Malheureusement, ces propositions n'ont «pas encore» été discutées concrètement avec l'Administration fédérale des douanes. En outre elles ne font pas partie des simplifications proposées par l'AFD. Il s'agit de propositions provisoires. C'est avec impatience que nous attendons donc la suite de la réalisation du projet.

En tant qu'association de chargeurs, nous soutenons clairement le projet DaziT et sommes en outre prêts à y contribuer d'autant que les 400 M. de CHF sont financés avec l'argent des contribuables.

Philipp Muster



Le déroulement est fixé jusqu'en 2026.

Les adieux à un compagnon de longue date au sein du comité du Swiss Shippers' Council

«Au-delà de l'éprouvette interne»

Urs Wagenbach est fermement convaincu que les chargeurs suisses pourront uniquement tous unis et en coopération façonner leur avenir. Après son départ du secteur des transports de Nestlé Suisse, il est temps pour lui – après 23 ans au comité du SSC – de faire place aux jeunes et de dresser un bilan. Nous remercions Urs pour son grand engagement et pour sa rétrospective sincère!



Urs Wagenbach a coopéré amicalement avec deux secrétaires du comité du SSC, Philipp Muster (à g.) et Conrad Tobler (à d.).

Quand a commencé votre histoire d'amour avec le SSC, M. Wagenbach?

J'étais déjà intéressé par un engagement communautaire, mais lors de mes débuts dans le secteur, à l'âge de 25 ans, des jalons additionnels ont été posés. Mon patron de l'époque, Jean Muheim, était un des présidents fondateurs du SSC. Les chargeurs suisses voyaient clairement le besoin de s'organiser contre l'influence des conférences maritimes sur le marché. Au vu de l'évolution actuelle des alliances, nous constatons d'ailleurs dans le fret maritime un certain renouveau de cette tendance.

Comment avez-vous ressenti les changements au sein du SSC au fil des années?

Le tempo était un autre. Autrefois, l'organisation était marquée par le télex ou à la rigueur les échanges postaux. Aujourd'hui, avec la réduction du personnel et le manque de temps, un autre style s'est imposé, dans les entreprises et au sein du SSC. Les procédures sont devenues plus complexes, les prestations de service sont externalisées ou concentrées par ex. dans des centrales d'achat. La numérisation apporte bien son lot de changements. Le SSC prend tout cela en considération et il est important pour chaque entreprise de considérer l'évolution ensemble, au-delà de l'éprouvette interne.

À votre avis, dans quelle direction évolue actuellement la répartition modale?

Elle est contradictoire. D'une part, notamment la politique parle beaucoup d'un transfert vers le rail, d'autre part les services sont limités pour des raisons économiques. En résumé, je suis ravi que l'ancien argument selon lequel le trafic ferroviaire de marchandises n'est pas faisable sur une distance inférieure à 600 km, ait été réfuté en Suisse et que beaucoup de fret d'un bon nombre de chargeurs soit acheminé en trafic combiné.

«Nous sommes entendus et estimés à Berne.»

La représentation à Berne est un objectif clé des chargeurs. Qu'en pensez-vous?

Personnellement, je trouve que nous avons bien fait de décider, il y a de longues années, de nommer des politiques à la tête du SSC. J'ai des souvenirs tout à fait positifs des conseillers aux États Loretan et Büttiker et actuellement du conseiller national Regazzi. Par le biais de Cargo Forum Suisse, nous avons aussi participé à de nombreuses procédures de consultation. Grâce à l'engagement de notre bureau et de nombreux membres, beaucoup de propositions ont été intégrées dans les procédures législatives. Mon impression: nous sommes entendus et estimés.

Vous avez accompagné le commerce extérieur suisse pendant des décennies. Y a-t-il eu un changement complet?

Beaucoup de choses ont bien sûr évolué. Mais en pensant au récent confinement, aux goulets d'étranglement, aux nouveaux corridors de livraison et à la dépendance des fournisseurs internationaux, me viennent à l'esprit des mots clés tels que «approvisionnement économique du pays» qui semblaient avoir perdu en importance. Donc, tout ne change pas. La Suisse doit compenser son statut de pays sans accès à la mer et pays de transit par une organisation particulièrement bonne et des idées.

Quels sont à votre avis les points forts de la Suisse?

Les connaissances professionnelles de nombreuses sociétés suisses se situent à un niveau élevé également en comparaison internationale, grâce à la formation en dual et au perfectionnement, par ex. dans l'import-export, la déclaration en douane ou l'IT. Le SSC y contribue afin que les PME suivent elles aussi le rythme de ce développement.

Comment voyez-vous la situation actuelle des chargeurs suisses?

Le monde est devenu plus petit, mais la dépendance d'un petit nombre d'acteurs et régions sera de plus en plus remise en question. Il suffit de penser aux effets de la pandémie ou de l'*Ever Given*. Pour moi, cela a été un honneur d'être actif au sein du SSC. Le travail et les contacts ont toujours été enrichissants.