

Rétrospective sur le Swiss Shippers' Forum virtuel «La nouvelle normalité – Qu'apportera l'avenir?»

Regard approfondi sur l'avenir

Ce que nous savons de la normalité après la pandémie a été expliqué fin janvier 2021 par les intervenants du premier Swiss Shippers' Forum virtuel. Les entreprises ont appliqué à l'échelle mondiale et à la vitesse grand V certaines nouvelles exigences, dont le télétravail et les réunions en ligne, mais il y a aussi eu des dysfonctionnements, par ex. dans le fret maritime. Il reste encore beaucoup d'inconnus.

Le Swiss Shippers' Forum 2021 n'a pas pu avoir lieu comme d'habitude à Interlaken, et ce en raison de la Covid-19. Il s'est donc déroulé complètement en ligne et a été diffusé via un site web. Les participants ont pu suivre les interventions en ligne et les oratrices/orateurs ont été connectés tour à tour. Seul l'animateur, Christian Doepgen (rédacteur en chef de l'ITJ), était présent dans le studio professionnel.

Le forum était composé de quatre blocs thématiques d'une demi-journée chacun. Après leur enregistrement, les participants pouvaient accéder aux sessions choisies.

Le lobby proposé, destiné aux échanges entre les participants, a besoin qu'on s'y habitue et a seulement été utilisé par quelques participants, mais la fonction Chat a été très bien acceptée et a permis de répondre directement à des questions posées pendant la session.

Un des points forts de la première session «L'avenir» a certainement été l'intervention de David Bosshart, CEO du Gottlieb Duttweiler Institut. Il a esquissé

les tendances de la logistique dans un proche avenir et a fourni en même temps diverses pistes de réflexion. La «nouvelle normalité» aura des effets en partie encore inconnus, c'est certain. Il suffit d'observer dans ce contexte le développement ultra rapide des réunions en ligne et du télétravail. Les entreprises ont été capables d'appliquer très rapidement ces nouvelles exigences à l'échelle mondiale.

Dans le bloc thématique «Modal Split», Alan Murphy, CEO de Sea-Intelligence à Copenhague, a évoqué la pénurie de conteneurs depuis la crise du coronavirus et son impact sur toute l'économie mondiale en étayant ses déclarations de chiffres intéressants. Notons que c'est un problème qui continuera à nous préoccuper beaucoup en 2021.

Pour les membres du SSC, nous allons rendre les vidéos des différentes interven-



Le studio du Swiss Shippers' Forum 2021.

tions lors du forum accessibles par le biais de notre site intranet. Ils pourront ainsi, tranquillement, les regarder une nouvelle fois. Il est bien entendu d'ores et déjà possible d'y télécharger les présentations.

Philipp Muster

L'AG 2021

Le comité a, compte tenu de la situation sanitaire qui reste tendue, décidé d'organiser l'assemblée générale également en 2021 sous forme écrite.

Nos membres obtiendront les documents correspondants vers la fin avril. Une réunion en ligne sera organisée et permettra de poser des questions au membres du comité.

Nouveaux webinaires de formation courte

Le premier trimestre 2021 touche déjà à sa fin. Nous en avons profité pour mettre sur pied une nouvelle offre de formation.

Nous nous sommes adaptés à la situation actuelle et proposons des webinaires de formation d'une heure et demie aux prix peu élevés. Ces webinaires axés sur la pratique vous permettront d'acquérir des connaissances utiles et importantes

pour votre quotidien professionnel dans les secteurs douanes, Brexit, RCEP, Incoterms® 2020 et L/C-Basics.

Notez que pour l'instant, les webinaires sont uniquement proposés en langue allemande.

Jetez un coup d'œil. Chacun trouvera certainement un sujet qui l'intéresse.

www.swiss-shippers.ch/Schulungen

Save-the-date:**Séminaire de douane 2021**

(Musée des transports Lucerne)

Réservez dès aujourd'hui le 21 octobre 2021 pour le séminaire commerce extérieur et douane (en allemand). Il s'agit d'un événement hybride avec la possibilité d'y participer en ligne ou sur place. Nous réagirons de manière souple à l'évolution de la situation.

Modifications des formations marchandises dangereuses au 1.1.2023

L'Office fédéral de l'aviation civile/OFAC a pris ces décisions à propos des modifications apportées à la réglementation «Formation sur le transport aérien de fret dangereux» (Chap. 4 de la partie 1 des Instructions techniques de l'OACI) et donc sur l'introduction d'une formation et évaluation basée sur les compétences. Entrée en vigueur: 01.01.2023:

1. redéfinition du terme «programme de formation» (qui n'est plus assimilé au contenu détaillé de la formation).
2. Obligation de faire approuver les programmes de formation uniquement pour les exploitants aériens et Designated Postal Operator;
3. pas de restrictions concernant les méthodes de formation;
4. nouvelles exigences de qualification pour les instructeurs et les évaluateurs;
5. introduction d'une obligation de déclaration (déclaration OFAC) pour des entités spécifiques.

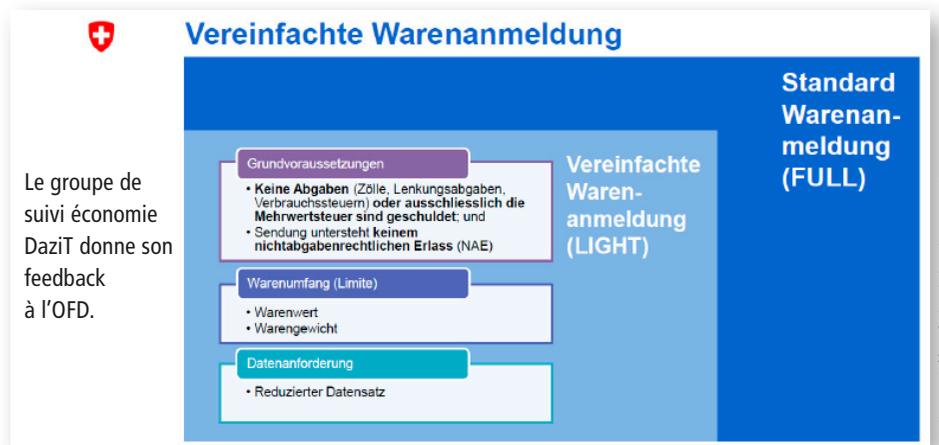
Vu ces changements, l'Ordonnance sur le transport aérien LTrV (SR748.411) sera modifiée. La procédure est en cours. Afin que vos programmes de formation basés sur les compétences soient prêts pour le 01.01.2023, vous pouvez déjà consulter le matériel de l'OACI (Doc 10147, Guide sur une approche basée sur les compétences pour la formation et l'évaluation des marchandises dangereuses). Vous trouverez des informations détaillées sur les points 1, 3 et 4 sur le site de l'OFAC sous espace professionnel, formations et licences, personnel marchandises dangereuses. L'OFAC se réserve le droit d'effectuer des modifications ultérieurement. Toute information complémentaire sur la formation sur le transport aérien de fret dangereux devrait être communiquée fin janvier 2022. Les informations concernant l'obligation de déclaration pour certaines entités (point 5) seront communiquées en temps opportun.

dangerousgoods@bazl.admin.ch
www.bazl.admin.ch

Consultation sur la révision de la loi sur les douanes et projet DaziT

Des déclarants loyaux

L'OFD étudie d'ici l'été 2021 les prises de position sur la révision de la loi sur les douanes. L'économie exige aussi de renoncer aux procédures d'autorisation préalables complexes.



La consultation sur la révision totale de la loi sur les douanes a été lancée en septembre 2020. Jusqu'au 31.12.2020 quelque 118 prises de position (1600 pages) ont été déposées. Nous estimons que l'administration des douanes mettra certainement jusqu'à l'été 2021 pour étudier ces documents. Sur le fond, une tendance négative est constatée dans les prises de position. Selon l'OFD, un message au conseil fédéral serait possible au cours du quatrième trimestre 2021.

Le SSC travaille, en attendant, au sein du nouveau groupe de travail «Avantages pour les acteurs du processus de trafic marchandises international» et peut y intégrer, grâce aux spécialistes en douane de ses sociétés membres, les exigences que l'économie estime nécessaires. L'idée d'une déclaration de marchandises simplifiée figure déjà dans le projet Dazit, à l'initiative de l'OFD qui s'est appuyé sur les exigences formulées depuis assez longtemps par le SSC et d'autres associations économiques.

Il existe un problème de taille dans ce contexte: les conditions que doit remplir un acteur économique afin de profiter des futures simplifications. Le SSC estime que de telles simplifications devraient en principe être à la disposition de toutes les entreprises suisses dès le début. Une autorisation spéciale, voire le statut d'OEA (opérateur économique agréé) ne doit pas constituer la base puisqu'avec la nouvelle analyse centrale des risques les douanes peuvent identifier immédiatement d'éventuelles brebis galeuses.

Pour cette raison, il faut un changement de paradigmes dans ce domaine auprès de l'administration douanière; les déclarants en douane doivent être considérés a priori comme sûrs et loyaux. Il est ainsi possible de renoncer à une procédure d'autorisation préalable compliquée.

L'analyse des risques permet en effet d'intervenir rapidement et de manière efficace. Nous sommes curieux de voir si cela sera possible.

Webinaires Brexit / RCEP - intervenant Marc Bernitt (en allemand)

Nr.	Thème de la formation	date	heure
10	Conséquences du nouvel accord de libre-échange asiatique RCEP	28.04.21	09:00 - 10:30
11	Problèmes actuels dans l'application du Brexit et solutions	11.05.21	09:00 - 10:30
12	Conséquences du nouvel accord de libre-échange asiatique RCEP	10.06.21	09:00 - 10:30

Incoterms 2020 / Cours de base L/C - intervenante Petra Schnegg-Mann (en all.)

13	Incoterms ® 2020 – application correcte et pièges	30.03.21	09:00 - 10:30
14	Letter of Credit (L/C) – sécurité de paiement ou risque de paiement	13.04.21	09:00 - 10:30
15	Incoterms ® 2020 – application correcte et pièges	15.04.21	09:00 - 10:30
16	Letter of Credit (L/C) – sécurité de paiement ou risque de paiement	21.05.21	09:00 - 10:30
17	Incoterms ® 2020 – application correcte et pièges	03.06.21	09:00 - 10:30
18	Letter of Credit (L/C) – sécurité de paiement ou risque de paiement	15.06.21	09:00 - 10:30

Leon Zacharias/Ludwig Häberle et le caractère essentiel du shipping pour la Suisse

Le trafic maritime, un «must»

Pour la plupart des Suisses, la mer est certes loin, mais la navigation maritime et ses capacités de transport sont néanmoins vitales pour la Suisse. Logistics Advisory Experts GmbH (LAE), un spin-off de l'Université de St-Gall, a démontré, grâce à une équipe dirigée par le prof. Wolfgang Stölzle, que plus de 90% des biens importés en Suisse ou exportés par ce pays sont acheminés par voie maritime.

Dans les statistiques officielles de l'Office fédéral des douanes (AFD) la navigation maritime ne joue aucun rôle car les navires de mer ne sont pas enregistrés comme modes de transport pour l'importation de marchandises en Suisse et l'exportation depuis la Suisse. Le commerce international de la Confédération ne peut pourtant se passer de ses prestations de transport. L'étude «Switzerland's dependency on maritime transportation» réalisée pour le compte de la Swiss Shipowner Association (SSA) révèle que presque 92% des exportations extra-européennes (en tonnes) sont transportés par navires vers le monde entier. Côté importations, ce sont même 94% acheminés par navire de mer pour franchir ensuite les frontières suisses par unité fluviale, camion ou train. En dépit du manque d'accès à la mer, le transport de marchandises en trafic maritime est donc vital pour la Suisse.

Rien ne va sans shipping

En prenant en considération toute la chaîne des processus d'importation et d'exportation de marchandises, l'étude actuelle de LAE parvient à la conclusion que la dépendance des importations et exportations vis à vis de la navigation hauturière est même plus élevée. Dans le secteur des importations de véhicules d'autres pays européens, par exemple de France ou d'Allemagne, la dépendance de la navigation maritime devient évidente. Compte tenu des nombreux acteurs, partenaires commerciaux et étapes de production, les chaînes des processus manquent de transparence, pas seulement pour le client final, et sont donc difficiles à comprendre.

Les ports de la mer du Nord et l'accès rhénan demeurent essentiels

Malgré la proximité de la Méditerranée, une grande partie des flux de marchandises im-



portants pour la Suisse transitent encore par les ports de la mer du Nord. Hormis le port de Hambourg, les ports de la rangée ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anvers) jouent eux aussi un rôle majeur pour la Suisse. En particulier Rotterdam avec le lien rhénan direct vers Bâle est considéré comme port de transbordement important pour le transport de vrac liquides et solides tels que par exemple du pétrole brut et raffiné, des céréales ou des matériaux de construction. En trafic conteneurs s'annonce une nouvelle croissance, surtout via les ports européens de la mer du Nord. Les capacités de transbordement dans les ports rhénans suisses sont par conséquent un élément important pour le trafic multimodal en, depuis et à travers la Suisse.

entraînent une baisse des coûts de transport par conteneur.

Il existe une autre tendance: les vrac liquides et solides sont de plus en plus souvent transportés en conteneur. C'est une conséquence logique puisque le conteneur exige ni équipement de chargement/déchargement particulier ni aire d'entreposage spécifique à un type de fret. On s'attend en outre à une baisse de la demande en carburants fossiles et liquides.

Des déplacements durables de flux ne sont pas prévus dans les secteurs céréales, produits fourragers ou matériaux de construction, à l'exception des limitations régionales des exportations. Afin de garantir son propre approvisionnement, la Fédération de Russie a ainsi réduit récemment les exportations de céréales. La Suisse doit donc importer d'outre-mer, par navire hauturier!

Focus sur la desserte de l'arrière-pays

L'utilisation des ports méditerranéens par la Suisse demande essentiellement des liens fiables offrant suffisamment

	Import	94 %	5.7 mio t		Import	30 %	CHF 33.4 bn
Volume	Export	92 %	2.3 mio t	Value	Export	17 %	CHF 26.1 bn

La voie maritime détient une part dominante dans le transport des importations et exportations suisses.

La nouvelle route de la soie et ses 1 M. de TEU acheminés par an (à moyen terme) n'est pas une concurrente sérieuse pour la navigation maritime internationale. Les ports européens de la mer du Nord transbordent actuellement 46 M. de TEU.

Moins de vrac, plus de conteneurs?

La tendance est claire: le transport de marchandises continue de s'orienter vers les porte-conteneurs. Des navires de taille croissante et les effets d'échelle qui en découlent combinés à une demande stable

de capacités. Malgré de nombreux projets d'infrastructures en Suisse (par ex. la NLFA), il reste des potentiels considérables à exploiter grâce au développement des capacités intermodales, surtout en Italie. Des infrastructures adaptées auront à l'avenir un rôle déterminant à jouer également en Suisse. Citons entre autres le Terminal Basel Gateway Nord qui va accroître de façon notable les capacités de transbordement en trafic intermodal et créer ainsi de la valeur ajoutée pour toute la région.