SPEDLOGSWISS

Jahresbericht
Rapport annuel
Resoconto annuo

2014

Jahresbericht 2014
Rapport annuel 2014

Titelbild: Warenkontrolle durch Zoll im Frachtterminal EuroAirport Basel,
ermöglicht durch DHL Logistics (Schweiz) AG, Roger Gutzwiller, Head Airfreight Basel

Impressum
Herausgeber: SPEDLOGSWISS, Basel | Verantwortlich: Judith Moser, Public Relations
Grafik+Realisation: ERNYVETSCH, Hombrechtikon
Fotos: Interview Rudolf Dietrich: Andreas Greber, Bern | Porträts: Ferdinando Godenzi, Basel
Cover, Inhalt: Ronnie Vetsch, Hombrechtikon
Zollbilder: Bildarchiv Photopress Eidgenössische Zollverwaltung
Druck: Mediapoint SA, Mendrisio

SPEDLOGSWISS

Inhalt

Prolog	6 – 11
Eine kurze Geschichte des Zolls	13 – 17
Editorial	19 – 20
Bericht über die Tätigkeit der Geschäftsstelle und des Vorstandes / Mitgliederbewegungen	23 – 27
Die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle	28 – 29

Berichte aus den Fachbereichen

Air	31 – 33
Europa	35 – 37
Schifffahrt	39 – 41
Reedereiagenten	43 – 44
FIATA	47 – 49

Berichte aus den Kommissionen

Betriebswirtschaft	51 – 52
Bildung	55 – 59
Informatik	61
Kommunikation	63
Recht und Versicherung	65 – 66
Zoll	69 – 71

Befreundete Verbände

Cargo Forum Schweiz	72 – 74
GeFaSuisse	77 – 78
Groupement Fer/Groupement Fret	81 – 84

Befreundete Unternehmen

SafeConsult AG	87

Finanzen	88 – 91

Sommaire

Prologue	6 – 11
Une brève histoire des douanes	13 – 17
Éditorial	19 – 20
Rapport sur les activités du secrétariat et du comité / mutations	23 – 27
Les collaboratrices et collaborateurs du secrétariat	28 – 29

Rapports des domaines spécialisés

Air	31 – 33
Europe	35 – 37
Navigation	39 – 41
Agents maritimes	43 – 44
FIATA	47 – 49

Rapports des commissions

Économie d'entreprise	51 – 52
Formation	55 – 59
Informatique	61
Communication	63
Droit et Assurances	65 – 66
Douanes	69 – 71

Associations amies

Cargo Forum Suisse	72 – 74
GeFaSuisse	77 – 78
Groupement Fer/Groupement Fret	81 – 84

Entreprises amies

SafeConsult AG	87

Finances	88 – 91

Rudolf Dietrich

Oberzolldirektor eidgenössische Zollverwaltung EZV
Directeur général des douanes

Prolog

Interview mit Rudolf Dietrich, Oberzolldirektor

Im Jahresbericht 2014 widmen wir uns dem Thema «Zoll» und möchten die jahrelange partnerschaftliche und gute Zusammenarbeit des Schweizer Zolls mit der Speditionswirtschaft und ihrem Schweizer Branchenverband würdigen. Herr Rudolf Dietrich, Oberzolldirektor, wird 2015 nach 21 Dienstjahren in diesem Amt in den wohlverdienten Ruhestand gehen. Genau der richtige Zeitpunkt also, um Herrn Dietrich zusammen mit Herrn Franz Schneider, dem Vorsitzenden der Zollkommission SPEDLOGSWISS, in einem Interview zu Wort kommen zu lassen. Die Fragen stellt Thomas Schwarzenbach, Direktor SPEDLOGSWISS.

Thomas Schwarzenbach: Herr Dietrich, wenn Sie zurückdenken, wo sehen Sie die grössten Veränderungen im Bereich des Zolls in den vergangenen 20 Jahren?

Rudolf Dietrich: Die Veränderungen sind massiv und flächendeckend. Am meisten springt wohl die Zunahme des Geschäftsvolumens und des Tempos ins Auge, begünstigt durch Informatisierung und Automatisierung. Abgaben wurden umgebaut (von der WUST zur MWST, von den Treibstoffzöllen zur Mineralölsteuer) bzw. neu eingeführt (LSVA, Lenkungsabgaben). Wir haben die Verfahren vereinfacht und unsere Organisation in mehreren Schritten gestrafft, das Zollgesetz wurde total revidiert und unsere Kontrollstrategie flexibler gestaltet. In jüngster Zeit ist die Zunahme der Freihandelsabkommen wohl das wichtigste Veränderungsmerkmal. Damit wollen wir die Exportindustrie auf ihren Absatzmärkten unterstützen. All diese Veränderungen und noch viele mehr haben uns wie auch die Unternehmungen ständig gefordert und werden es weiter tun.

Wie beurteilen Sie bei all diesen wichtigen Veränderungen die Rolle unserer Mitgliedsfirmen, insbesondere die stetige Übernahme von zusätzlichen Aufgaben wie beispielsweise im Bereich «Zugelassener Empfänger» und «Zugelassener Versender»?

Rudolf Dietrich: Wir durften bei diesen Veränderungen stets auf kooperative und aktive Speditionsunternehmungen zählen. Beide Seiten haben erkannt, dass sie im selben Boot sitzen und somit ihren Teil geleistet, aber auch von den Neuerungen profitiert haben. Zugelassene Empfänger und Versender sollten in diesem Sinn nicht als Zusatzaufgaben wahrgenommen werden, sondern als unerlässliche Verfahrensvereinfachungen, welche die Bewältigung des zunehmenden Warenverkehrs in immer kürzeren Fristen überhaupt erst ermöglichen.

Franz Schneider: Es ist klar, dass mit vereinfachten Verfahren für den Zollanmelder auch Pflichten einhergehen, ohne diese Verfahren würde es jedoch zu massiven Verzögerungen im Warenfluss kommen. Jedoch müssen diese Verfahren seitens der Zollverwaltung, gerade im administrativen Bereich, weiter vereinfacht und mit noch mehr Vorteilen ausgestattet werden, um die Attraktivität bei den Zollkunden zu fördern. Es muss in Zukunft auch darauf geachtet werden, dass die Nachkontrollen gezielter und für beide Seiten (Zollanmelder und Zollverwaltung) mit weniger Aufwand durchgeführt werden.

Ohne die elektronischen Hilfsmittel sind die heutigen Verfahren nicht mehr zu bewältigen. Wir haben den Eindruck, dass neue Verfahren gemeinsam mit Elan angegangen werden, aber schliesslich an der Finanzierung scheitern. Wir denken da an die zurückgestellten Themen im ZVP-Projekt (Zollveranlagungsprozesse). Wie können in Zukunft die erforderlichen finanziellen Mittel überhaupt sichergestellt werden?

Rudolf Dietrich: Die Frage ist mehr als berechtigt. Die in den nächsten Jahren aus Altersgründen notwendige Ablösung unserer Frachtapplikationen wird sehr viel kosten. Wir sind deshalb gefordert, sowohl im Bereich der Verfahren wie der IKT-Architektur möglichst einfache, einheitliche und damit auch kostengünstige Systeme zu entwickeln. Wenn wir dafür überzeugende Konzepte und Lösungen finden, wird

Prologue

Interview avec Rudolf Dietrich, directeur général des douanes

Les douanes: un sujet auquel nous accordons une place d'importance dans le rapport annuel 2014 et dans le cadre duquel nous souhaitons louer les mérites de la bonne coopération partenariale de longue date entre les douanes suisses et le secteur de l'économie des transports avec son association suisse. En 2015, Rudolf Dietrich, directeur général des douanes, va prendre sa retraite méritée au bout de 21 ans de service à ce poste. Le moment est donc bien choisi pour donner la parole à Monsieur Dietrich et à Monsieur Franz Schneider, directeur de la commission Douanes SPEDLOGSWISS, dans le cadre d'une interview. Thomas Schwarzenbach, directeur de SPEDLOGSWISS, leur pose les questions.

Thomas Schwarzenbach: M. Dietrich, lorsque vous effectuez une rétrospective des 20 dernières années, quels changements profonds avez-vous constatés dans le domaine des douanes?

Rudolf Dietrich: Les changements sont massifs et globaux. La croissance du volume commercial et le flux accéléré du trafic sont les points les plus flagrants, tout en sachant que ces tendances ont été encouragées par l'informatisation et l'automatisation. Des taxes ont connu des remaniements (de l'ICHA à la TVA, des droits d'entrée sur les carburants à la taxe sur les huiles minérales) ou de nouvelles taxes ont vu le jour (RPLP, taxes d'incitation). Nous avons simplifié les procédures et rationalisé notre organisation en plusieurs étapes; la loi sur les douanes a été totalement révisée et notre stratégie de contrôle flexibilisée. L'augmentation récente des accords de libre-échange peut cependant être considérée comme la caractéristique de changement essentielle. Cet outil nous permet de soutenir l'industrie d'exportation dans ses débouchés. Toutes ces évolutions et bien d'autres encore, nous ont constamment mis à l'épreuve, tout comme elles ont fortement sollicité les entreprises, et vont continuer à le faire.

Dans ce contexte de changements importants, quelle est votre opinion concernant le rôle de nos entreprises membres, en particulier la prise en charge permanente de tâches supplémentaires comme c'est le cas dans le domaine des «destinataires agréés» et des «expéditeurs agréés»?

Rudolf Dietrich: Concernant ces changements, nous avons eu la chance de toujours pouvoir compter sur des transporteurs actifs et coopératifs. Les deux côtés ont reconnu qu'ils forment en fait une grande et même famille et qu'ils ont non seulement fourni leur contribution mais ont aussi profité des nouveautés. Dans ce sens, les expéditeurs et les destinataires agréés ne doivent pas être considérés comme des tâches supplémentaires, mais comme des simplifications de procédure indispensables permettant en fait la maîtrise du trafic croissant de marchandises dans des délais toujours plus serrés.

Franz Schneider: Il est clair que la mise en place de procédures simplifiées entraîne également des obligations pour le déclarant des douanes. Sans ces procédures, des retards massifs dans les flux de marchandises seraient cependant inévitables. Afin d'encourager encore plus l'attractivité auprès des clients de la douane, l'administration des douanes, et en particulier le domaine administratif, doit poursuivre la simplification de ces procédures et introduire des avantages supplémentaires. À l'avenir, il est aussi important de veiller à ce que les suivis soient réalisés de manière plus ciblée et avec un investissement moins important pour les deux parties (déclarant et administration des douanes).

Sans les moyens électroniques auxiliaires, les procédures actuelles ne seraient plus maîtrisables. Nous avons l'impression que des idées relatives à de nouvelles procédures sont abordées avec enthousiasme, mais échouent finalement lorsqu'il est question de leur financement. Nous pensons ici tout particulièrement aux thèmes que nous avons

V.l.n.r. / d.g.à.d.: Franz Schneider, Rudolf Dietrich, Thomas Schwarzenbach

die Politik auch die entsprechenden Mittel bereitstellen. Denn ein prosperierender Aussenhandel ist bekanntlich Grundlage unseres Wohlstands.

Franz Schneider: In der Tat arbeiten wir zwar mit einer relativ stabilen Frachtapplikation (E- Dec/NCTS) etc., aber eine kompatible Lösung der Systeme muss angestrebt werden. Das in den letzten Jahren von der Zollverwaltung mit der Wirtschaft lancierte Projekt ZVP (Zollveranlagungsprozesse) hat gezeigt, dass viele gute Projekte mangels finanziellen Ressourcen zurückgestellt werden mussten. Hier sollte die Wirtschaft gemeinsam mit der Zollverwaltung gezielte Vorstösse unternehmen und alle Hebel in Bewegung setzen, damit die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Nur mit einer gut funktionierenden Informatik kann der zunehmende Warenverkehr durch die Speditionswirtschaft zolltechnisch rasch und effizient abgefertigt werden.

Die Zollverwaltung unterstützt unseren Verband aktiv bei der Ausbildung von Zolldeklaranten. Wie wichtig ist es für die Zollverwaltung, mit einem professionellen Partner zusammenarbeiten zu können?

Rudolf Dietrich: In einem System der Selbstanmeldung ist das natürlich von zentraler Bedeutung. Deshalb sind wir für alle Anstrengungen in diesem Bereich dankbar und unterstützen die Ausbildung der Zolldeklaranten so gut wir können. Trotz den vielen Sparrunden der letzten Jahre haben wir immer daran festgehalten. Wir sind auf gute Arbeit der Zolldeklaranten angewiesen.

Franz Schneider: Als Verband war und ist es für uns enorm wichtig, die Leute im Zollbereich auszubilden. Gemeinsam mit der Zollverwaltung führen wir erfolgreich auf lokaler und gesamtschweizerischer Ebene Fachkurse sowie den Lehrgang, der zum Abschluss als Zolldeklarant mit eidgenössischem Fachausweis führt, durch. Wir schätzen es sehr, dass die Zollverwaltung sich in unseren Ausbildungsgremien engagiert.

mis en attente dans le cadre du projet PPRD (processus de placement sous régime douanier). De quelle manière les moyens financiers nécessaires peuvent-ils être budgétisés avec fiabilité?

Rudolf Dietrich: La question mérite d'être posée. Le remplacement de nos applications de fret au cours des prochaines années, qui est indispensable en raison de leur âge, va nous revenir extrêmement cher. Pour cette raison, nous sommes tenus de développer des systèmes uniformes, les plus simples possibles, mais également avantageux en termes de coûts, aussi bien dans le domaine des procédures que dans celui de l'architecture des technologies de l'information et de la communication (TIC). Si nous sommes en mesure de trouver des solutions et des concepts convaincants, la classe politique sera aussi encline à nous mettre les moyens correspondants à disposition. Comme chacun sait, un commerce extérieur florissant est le fondement de notre prospérité.

Franz Schneider: Nous travaillons en réalité avec une application de fret qui est certes relativement stable (E- Dec/NCTS), nous ne devons cependant pas perdre de vue la compatibilité du système. Le projet PPRD (processus de placement sous régime douanier) lancé par l'administration des douanes et les représentants de l'économie au cours de ces dernières années a montré que de nombreux bons projets ont dû être mis sur la voie de garage faute de ressources financières. Avec les représentants de l'économie, le rôle de l'administration des douanes est de prendre des initiatives de manière ciblée et de mettre tout en œuvre pour que les moyens nécessaires soient mis à disposition. C'est uniquement avec un système informatique performant que le trafic croissant des marchandises peut, du point de vue technique douanier, être rapidement et efficacement traité par l'économie des transports.

L'administration des douanes soutient activement notre association dans la formation de déclarants en douane. À quel point la coopération avec un partenaire professionnel revêt-elle de l'importance pour l'administration des douanes?

Der Einfluss der EU auf zolltechnische Prozesse in der Schweiz (z.B. «AEO»: Authorized Economic Operator) wird immer stärker. Wie beurteilen Sie diese Entwicklung, und glauben Sie, dass in dieser Hinsicht künftig noch mehr auf uns zukommen wird?

Rudolf Dietrich: Die einfachsten Prozesse nützen uns nichts, wenn sie nicht kompatibel mit den wichtigsten Wirtschaftspartnern sind. Das war schon immer so und hat sich mit der Globalisierung des Handels noch verstärkt. Die Entwicklung wird weitergehen. Wir sind im Interesse der Unternehmungen gezwungen, einen AEO-Status anzubieten, der weltweit gegenseitig anerkannt werden kann. Aber jede Unternehmung kann und soll frei entscheiden, ob ihr die resultierenden Vorteile den Aufwand wert sind.

Sehen Sie eine Gefährdung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs und damit des so wichtigen Schweizer Aussenhandels, wenn die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU gekündigt würden?

Rudolf Dietrich: Die Abwicklung des Handelswarenverkehrs mit der EU ist im Wesentlichen durch das Abkommen über Zollerleichterungen und Zollsicherheit sowie das Transitabkommen geregelt. Diese sind formell nicht Teil der bilateralen Verträge. Rein rechtlich besteht also die Gefahr nicht. Faktisch könnten nach einer Kündigung Schwierigkeiten entstehen. Letztlich wird entscheidend sein, inwieweit die EU am Handelspartner Schweiz und an der Transitachse durch unser Land interessiert ist. Ich gehe davon aus, dass sich die EU mit Erschwernissen nicht selber ein Bein stellen wird.

Franz Schneider: Formaljuristisch kann ich Herrn Dietrich zustimmen. Ich kann mir aber vorstellen, dass nach einer Auflösung der bilateralen Verträge unsere angrenzenden Nachbarstaaten uns einige neue Verfahren auferlegen werden, die zu Handelshemmnissen führen könnten und notabene dann zu Verzögerungen beim Grenzübertritt in die EU führen. Aber warten wir es ab, den «Trumpf» mit dem Transitkorridor haben wir in der Hand!

Rudolf Dietrich: Dans le cadre d'un système d'autodéclaration, il s'agit naturellement d'un point primordial. C'est pourquoi nous sommes reconnaissants face à tous les efforts entrepris dans ce domaine et soutenons le mieux possible la formation des déclarants en douane. Malgré les nombreuses vagues de mesures économiques prises au cours de ces dernières années, nous avons fermement maintenu notre position. Nous sommes dépendants d'un bon travail des déclarants en douane.

Franz Schneider: En tant qu'association, il était et il est pour nous extrêmement important de former les personnes dans le domaine douanier. Avec l'administration des douanes, nous réalisons avec succès des cours spécialisés au niveau local et dans toute la Suisse ainsi qu'un cours conduisant au diplôme de déclarant en douane avec brevet fédéral. Nous apprécions beaucoup l'engagement de l'administration des douanes dans nos organismes de formation.

L'influence de l'UE dans les processus techniques douaniers (par ex. «AEO»: Authorized Economic Operator) gagne de plus en plus de terrain en Suisse. De quel œil voyez-vous cette évolution et croyez-vous que nous allons être confrontés de manière croissante à cette question?

Rudolf Dietrich: Les processus les plus simples ne nous servent à rien s'ils ne sont pas compatibles avec les partenaires économiques indispensables. Cette règle a toujours été applicable et reste d'autant plus valable avec la mondialisation du commerce. L'évolution va se poursuivre. Dans l'intérêt des entreprises, nous sommes obligés de proposer un statut AEO qu'il est possible de reconnaître réciproquement au niveau mondial. Cependant, chaque entreprise peut et doit librement décider si les avantages qui en résultent sont en relation avec l'investissement réalisé.

Supposons que les traités bilatéraux entre la Suisse et l'UE soient révoqués: voyez-vous une mise en péril du transport de marchandises

Herr Dietrich, Sie werden 2015 in den wohlverdienten Ruhestand gehen. Damit wird auch eine persönliche Verbindung des Vertrauens und des Respekts zwischen der Zollverwaltung und der Speditionswirtschaft zu Ende gehen und eine neue Person tritt an Ihre Stelle. Was wünschen Sie Ihrem Nachfolger bzw. Ihrer Nachfolgerin für die Zukunft in der Zusammenarbeit mit unserem Verband?

Rudolf Dietrich: Dass genau diese Verbindung des Vertrauens und des Respekts nicht zu Ende geht, sondern fortgesetzt und vertieft wird! Und dies selbstverständlich immer bei Anerkennung der unterschiedlichen Rolle und Interessenlage. Ich möchte mich bei der Speditionsbranche, der SPEDLOGSWISS und den Unternehmungen für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und das Vertrauen über all die Jahre ganz herzlich bedanken!

transfrontalier et de ce fait du commerce extérieur suisse si important?

Rudolf Dietrich: Le transport de marchandises commercial avec l'UE est essentiellement réglementé par l'accord sur la facilitation et la sécurité douanières ainsi que l'accord sur le transit. Ils ne font formellement pas partie des traités bilatéraux. Du point de vue juridique, cette crainte n'est donc pas justifiée. Du point de vue pratique, des difficultés pourraient se présenter suite à une révocation. L'intérêt de l'UE porté au partenaire commercial qu'est la Suisse et à l'axe de transit à travers notre pays va finalement être décisif. Je pars du principe que l'UE ne va pas se mettre elle-même des bâtons dans les roues.

Franz Schneider: Du point de vue strictement formel, je peux confirmer la déclaration de M. Dietrich. Je peux cependant m'imaginer que, suite à une révocation des traités bilatéraux, nos pays limitrophes frontaliers nous imposeraient alors quelques nouvelles procédures qui seraient susceptibles de conduire à des obstacles aux échanges, et au demeurant à des retards de franchissement de la frontière de l'UE. Soyons cependant patients, car l'«atout» du corridor de transit, c'est nous qui l'avons dans notre jeu!

M Dietrich, en 2015, vous allez prendre votre retraite bien méritée. Votre départ signifie également la fin d'une relation personnelle de confiance et de respect entre l'administration des douanes et l'économie des transports: une nouvelle personne s'installe à votre ancien poste. Que souhaitez-vous à votre successeur pour l'avenir dans la coopération avec notre association?

Rudolf Dietrich: Que cette relation de confiance et de respect ne soit pas rompue, mais poursuivie et approfondie! Et bien entendu, toujours en tenant compte des différents rôles et des intérêts en cause. Je souhaite chaleureusement remercier la branche des transports, SPEDLOGSWISS et les entreprises pour leur excellente coopération et la confiance apportée pendant toutes ces années!

Philipp Muster

Stellvertretender Direktor SPEDLOGSWISS
Directeur adjoint SPEDLOGSWISS

Kurze Geschichte des Zolls

Autor: Philipp Muster

Historischer Überblick
Zölle gehören zu den ältesten bekannten Abgaben überhaupt. Seit es Gebietskörperschaften und Hoheitsrechte gibt, ist auch die Erhebung von Zöllen überliefert. Die Geschichte des Warenhandels ist mit der Erhebung von Zöllen eng verknüpft.

Im Altertum waren je nach Epoche, Kultur und den jeweiligen wirtschaftsgeografischen Rahmenbedingungen vielseitig ausgestaltete Zollregimes anzutreffen. Zölle dienten im Altertum und im Mittelalter grundsätzlich nur fiskalischen Zwecken: Sie generierten der Obrigkeit Einnahmen und wurden nicht zu handels- bzw. gewerbepolitischen Zwecken erhoben.

Erst mit der Herausbildung absolutistischer Staaten und der Entfaltung des Merkantilismus im 17. Jahrhundert erlangten Zölle eine neue Bedeutung. Es galt, die Ausfuhr von Waren zu fördern, um mit einem Überschuss an Exporten eine positive Zahlungsbilanz zu sichern. Um die merkantilistische Politik zu verwirklichen, wurden Handel und Gewerbe subventioniert und die Verkehrswege ausgebaut. Dabei wurden Zölle gezielt als handelspolitisches Instrument des Grenzschutzes eingesetzt. Binnenzölle wurden abgeschafft und durch Schutzzölle auf der Einfuhr von gewerblichen Fertigungserzeugnissen an der Aussengrenze ersetzt.

Die sich beschleunigende Industrialisierung der Produktionsmethoden und die Umwälzungen im Bereich der Verkehrs- und Transportmöglichkeiten führten zu grundlegenden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen. Die im ausgehenden 18. Jahrhundert aufkommenden Ideen des wirtschaftlichen Liberalismus standen im Gegensatz zur merkantilistischen Wirtschaftspolitik. Sie riefen nach einer vom Staat unbeeinflussten «natürlichen» Wirtschaftsordnung. Diese stand indessen zugleich in einem gewissen Spannungsfeld zum aufkeimenden Kolonialismus und zur Nationalstaatenbildung, die auf die Förderung und Stärkung besonderer Handelsbeziehungen und der einheimischen Industrie setzte. So wurde 1834 der Deutsche Zollverein gegründet.

Historische Entwicklung in der Schweiz
Auch die Eidgenössische Zollverwaltung EZV mit Sitz in Bern blickt auf eine über 150-jährige Geschichte zurück: Mit der 1848 von den Stimmbürgern angenommenen Bundesverfassung wird das Zollwesen zur Bundessache erklärt. Bis dahin waren in der Schweiz die Kantone Träger der Zollhoheit. Damit stand der Abschaffung der verkehrs- und handelshemmenden Binnenzölle nichts mehr im Wege, denn im 18. Jahrhundert bildeten die uneinheitlichen Zölle ein grosses Hindernis für den Handel im Gebiet der Eidgenossenschaft und behinderten das Wachstum.
Nach diesem historischen Entscheid machte sich eine Expertengruppe daran, Aufbauarbeit zu leisten. Als das Zollwesen mit der ersten Bundesverfassung 1848 Bundessache wurde, musste aus den vielfältigen und verworrenen kantonalen Organisationen eine Eidgenössische Zoll-

Brève histoire des douanes

Auteur: Philipp Muster

Synthèse historique
Les douanes font partie des taxes les plus anciennes que l'on connaisse. Depuis qu'il existe des collectivités territoriales et des droits régaliens, l'héritage de la perception de droits de douanes a perduré au fil des siècles. L'histoire du commerce de marchandises est étroitement liée au prélèvement de taxes douanières.
Dans l'Antiquité, on retrouve des régimes douaniers de diverses natures selon l'époque, la culture et les conditions géographiques et économiques respectives. Dans l'Antiquité et au Moyen Âge, le rôle des taxes était de principe purement fiscal: elles généraient des recettes dont profitaient les souverains et n'étaient pas prélevées à des fins politiques commerciales ou artisanales.
Ce n'est que lors de la formation d'États absolutistes et l'épanouissement du mercantilisme au XVIIe siècle que les taxes ont acquis un nouveau sens. L'objectif était d'encourager l'exportation de marchandises afin de s'assurer une balance des paiements positive avec un excédent à l'exportation. Pour réaliser la politique mercantiliste, le commerce et l'artisanat furent subventionnés et les voies de transport aménagées. Les taxes furent alors utilisées de manière ciblée comme instrument politico-commercial de protectionnisme. Les droits de douane intérieurs furent supprimés et remplacés par des droits de douane protecteurs sur l'importation de produits manufacturés artisanaux à la frontière extérieure.
L'industrialisation exponentielle des méthodes de production et les bouleversements dans le domaine des possibilités de transport et de déplacement conduisirent à de profondes transformations économiques et sociales. À la fin du XVIIIe siècle, les idées émergentes du libéralisme économique entrèrent en conflit avec la politique économique mercantiliste. Elles aspiraient à un ordre économique « naturel» sans intervention de l'État. À l'époque, cet ordre économique se trouvait cependant dans une situation d'ambivalence entre le colonialisme naissant et la formation des États nations qui misait sur l'encouragement et le renforcement de relations commerciales particulières et de l'industrie locale. C'est dans ce contexte que fut fondée l'union douanière allemande en 1834.

Évolution historique en Suisse
L'administration fédérale des douanes AFD, dont le siège est à Berne, peut également faire la rétrospective de plus de 150 ans d'histoire: avec la Constitution fédérale adoptée par les citoyens en 1848, le domaine douanier relève à partir de ce moment-là de la Confédération. En Suisse, la souveraineté douanière était détenue jusqu'à cette date par les cantons. Plus rien ne s'opposait alors à la suppression des droits de douanes intérieurs entravant la circulation des personnes et des marchandises. En effet, au XVIIIe siècle, les droits de douanes hétérogènes représentaient un obstacle important au commerce dans les régions de la Confédération suisse et étouffaient la croissance.
Suite à cette décision historique, un groupe d'experts entama un travail d'établissement de nouvelles structures. Lorsque le domaine des douanes tomba dans la compétence de la Confédération avec la

verwaltung gebildet werden. Sie unterstand dem damaligen Handels- und Zolldepartement. Die Geschäftsleitung nahm ein Oberzollsekretär wahr, dem zunächst fünf Gebietsdirektionen unterstellt waren (Basel, Schaffhausen, Chur, Lugano, Lausanne). Bereits 1850 kam Genf als sechste Direktion dazu.

1850 umfasste die Zollverwaltung gegen 400 Beamte. Die 3 Millionen Franken Zolleinnahmen machten 86 Prozent der Bundeseinnahmen aus. 1870 erzielte der Zoll mit nur unwesentlich höherem Personalbestand Einnahmen von 9 Millionen Franken, was damals sogar 94 Prozent der Bundeseinnahmen bedeutete.

Ab 1893 unterstand die Zollverwaltung dem Finanz- und Zolldepartement. Sie umfasste unter der Leitung der Oberzolldirektion unverändert die sechs Zollkreise.

Nachdem die Sicherung des Zollbezugs und die Bekämpfung des Schmuggels mittels sogenannter Grenzschutzverträge vorerst den kantonalen Landjägern übertragen war, erfolgte 1894 die Bildung des Eidgenössischen Grenzwachtkorps. Die oberste Leitung des Grenzwachtdienstes war der Oberzolldirektion übertragen. Von ihr gingen alle administrativen und organisatorischen Massnahmen aus. Der Aufbau lag jedoch in den Händen der sechs Zollkreisdirektoren, welchen je ein Grenzwachtkorps zugeteilt war.

1909 hatte die Zollverwaltung inklusive Grenzwachtkorps mit 840 Beamten und 1469 Angestellten einen Gesamtbestand von 2309 Personen.

Das Zollgesetz von 1925 bestätigte im Wesentlichen die bisherige Organisation. Die Botschaft enthält Ausführungen über die Zweckmässigkeit der dreistufigen Organisation (Oberzolldirektion, Kreisdirektionen, Zollämter). Die Gebietseinteilung der sechs Kreisdirektionen blieb damals unverändert und im Zollgesetz verankert. Erst 1994 wurde sie aus dem Gesetz entfernt und dem Bundesrat die Kompetenz erteilt, das Gebiet der Eidgenossenschaft in Zollkreise einzuteilen sowie den Sitz der Zollkreisdirektion zu bestimmen.

1934 wurde mit dem neuen Bundesgesetz über die Kontrolle des Verkehrs mit Edelmetallen und Edelmetallwaren das bisher selbständige Zentralamt für Edelmetallkontrolle in die Oberzolldirektion eingegliedert.

In den Jahren und Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg prägten zahlreiche Reorganisationsvorhaben die Zollverwaltung. Sowohl im zivilen Zoll wie auch im Grenzwachtbereich wurden immer wieder kleinräumige und verästelte Strukturen zugunsten grösserer Einheiten aufgegeben. Dies erlaubte einen flexibleren Personaleinsatz und eine schnellere Reaktion auf Veränderungen im Umfeld, z.B. Verkehrsverlagerungen.

Die Eidgenössische Zollverwaltung EZV heute
Die Eidgenössische Zollverwaltung EZV ist als Bundesbehörde der Schweizerischen Eidgenossenschaft ein Amt des Eidgenössischen Finanzdepartements EFD. Die Oberzolldirektion hat ihren Sitz in Bern. Die EZV beschäftigt rund 4500 Mitarbeitende.
Das Schweizer Zollgebiet ist heute in vier Zollkreise aufgeteilt. Die Zollkreisdirektion I Basel deckt einen Grossteil des deutschsprachi-

première Constitution fédérale en 1848, une administration fédérale des douanes intégrant les diverses organisations complexes cantonales fut mise en place. Elle relevait à l'époque du Département du Commerce et des Péages. La direction fut prise en charge par un secrétaire en chef chargé des affaires douanières, auquel tout d'abord cinq directions régionales furent affectées (Bâle, Schaffhouse, Coire, Lugano, Lausanne). Dès 1850, Genève représentait la sixième direction. En 1850, l'administration des douanes comptait 400 fonctionnaires. Les recettes douanières s'élevant à trois millions de francs suisses représentaient 86 pour cent des recettes fédérales. En 1870, l'administration douanière encaissait des recettes de neuf millions de francs suisses avec un effectif de personnel à peine plus important, ce qui représentait à l'époque même 94 pour cent des recettes fédérales.

Dès 1893, l'administration des douanes relevait du Département fédéral des finances et des douanes. Sous la régie de la Direction générale des douanes, elle comprenait toujours les six arrondissements de douanes. Après que la garantie de perception des droits de douanes et la lutte contre la contrebande ont été en un premier temps transférées à la maréchaussée cantonale par la signature de traités de protection des frontières, le Corps fédéral des gardes-frontière (Cgfr) fut fondé en 1894. La haute direction du service de surveillance des frontières fut transférée à la Direction générale des douanes. Toutes les mesures administratives et organisationnelles découlaient de cette administration. Leur mise en place était cependant entre les mains des six directeurs d'arrondissements des douanes auxquels un corps de gardes-frontière était respectivement affecté.

En 1909, l'administration des douanes avec les corps de gardes-frontière comprenait un effectif total de 2309 personnes avec 840 fonctionnaires et 1469 employés.

La loi sur les douanes de 1925 confirma essentiellement l'ancienne organisation mise en place. La déclaration comprend des propos sur la finalité de l'organisation à trois niveaux (Direction générale des douanes, directions des arrondissements, postes de douanes). La répartition des régions des six directions des arrondissements resta à l'époque inchangée et ancrée dans la loi sur les douanes. C'est seulement en 1994 qu'elle fût supprimée de la loi et que la compétence de répartition de la Confédération en arrondissements douaniers d'une part, et le pouvoir de décision concernant le choix du lieu du siège de la direction de l'arrondissement douanier d'autre part, furent transférés au Conseil fédéral.

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle loi fédérale sur le contrôle du commerce des métaux précieux et des ouvrages en métaux précieux en 1934, le bureau central du contrôle des métaux précieux, autonome jusqu'à cette date, fût intégré à la Direction générale des douanes.
Après la Seconde Guerre mondiale, de nombreux projets de réorganisation marquèrent l'histoire de l'administration des douanes pendant les premières années et les décennies qui suivirent. Aussi bien dans le domaine de la douane civile que celui de la protection des frontières, des structures fragmentées et ramifiées ont à chaque fois dû laisser la place à des unités plus importantes. Ceci permit une intervention plus flexible du personnel et une réaction plus rapide face à des changements de situation, par ex. lors de transferts de modes de transport.

gen Mittellandes ab. Für die Ostschweiz ist die Zollkreisdirektion II Schaffhausen zuständig. Die französischsprachige Schweiz wird durch die Zollkreisdirektion III Genf kontrolliert. Schliesslich ist die Zollkreisdirektion IV Lugano für die italienische Schweiz verantwortlich.

Aufgaben der Eidgenössischen Zollverwaltung EZV
Die EZV erhebt bei der Grenzabfertigung Zölle, Steuern und weitere Abgaben. Dazu gehören insbesondere:
- die Einfuhrzölle
- die Mehrwertsteuer
- Monopolgebühren (z.B. Alkohol)
- die Biersteuer
- die Tabaksteuer
- die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
- die Mineralölsteuer
- die Vignette
- Lenkungsabgaben, z.B. auf flüchtige organische Verbindungen
- die Automobilsteuer

Die EZV arbeitet im Rahmen der Amts- und Rechtshilfe mit anderen ausländischen Behörden zusammen. Darüber hinaus arbeitet sie grenzüberschreitend, u.a. auch mit dem Deutschen Zoll. Die EZV ist auch für den Vollzug wirtschaftlicher Massnahmen zuständig. So überwacht die EZV beispielsweise die Ein- und Ausfuhr gewisser Waren oder erstellt Statistiken zum Aussenhandel und zum internationalen Transitverkehr.
Weiter schützt die EZV die Bevölkerung und die Umwelt, indem sie zum Beispiel an der Grenze Proben von Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen erhebt und diese den zuständigen kantonalen Lebensmittelkontrolleuren zur Überprüfung zustellt, den Verkehr mit gefährlichen Gütern kontrolliert oder den Schmuggel von Betäubungsmitteln zu unterbinden versucht. Auch die unrechtmässige Verwendung von gesetzlich geschützten Marken und geistigem Eigentum wird von der EZV bekämpft (Markenpiraterie). Auch die korrekte Verwendung von Feingehaltsangaben und Herstellerzeichen von Waren aus Edel-

L'administration fédérale des douanes AFD aujourd'hui
En tant qu'administration fédérale de la Confédération suisse, l'administration fédérale des douanes AFD est une administration rattachée au Département fédéral des finances DFF. Le siège de la Direction générale des douanes est à Berne. L'AFD emploie environ 4500 collaboratrices et collaborateurs. Aujourd'hui, le territoire douanier de la Suisse est réparti en quatre arrondissements de douanes. La direction du premier arrondissement des douanes (Bâle) couvre une grande partie du Plateau central germanophone. La Suisse orientale relève de la compétence de la direction du deuxième arrondissement des douanes (Schaffhouse). La Suisse francophone est contrôlée par la direction du troisième arrondissement des douanes (Genève) et la Suisse italienne relève finalement de la direction du quatrième arrondissement des douanes (Lugano).

Activités de l'administration fédérale des douanes AFD
Lors de l'accomplissement des formalités douanières, l'AFD prélève des droits de douane, des taxes, des impôts et autres redevances. Citons en particulier:
- Les droits de douanes à l'importation
- La taxe sur la valeur ajoutée
- Les droits de monopole (sur les boissons spiritueuses)
- L'impôt sur la bière
- L'impôt sur le tabac
- La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)
- L'impôt sur les huiles minérales
- La vignette
- Les taxes d'incitation sur les composés organiques volatils (COV)
- L'impôt sur les véhicules

Dans le cadre de l'assistance administrative et de l'entraide judiciaire, l'AFD travaille avec d'autres administrations étrangères. Les activités de l'AFD sont également transfrontalières, elle coopère par exemple aussi avec les douanes allemandes. La compétence de l'AFD s'étend

metallen oder Waren in Verbindung mit Edelmetallen wird durch die enge Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Edelmetallkontrolle sichergestellt. Indem die EZV auch den Verkehr von Feuerwerk, Waffen, Sprengstoffen, Kriegsmaterial, militärisch verwendbaren Gütern kontrolliert und sicherstellt, dass die Strassenverkehrsvorschriften beachtet werden, vollzieht die EZV auch Sicherungsaufgaben.
Der Zivildienst ist hauptsächlich für den Handelswarenverkehr sowie für die administrativen Tätigkeiten zuständig. Es gibt 35 Hauptzollämter und 15 Nebenzollämter.

Das Grenzwachtkorps ist uniformiert, bewaffnet und hauptsächlich für den Reisendenverkehr zuständig. Die Angehörigen des Grenzwachtkorps haben neben den klassischen Zollaufgaben sicherheits-, wirtschafts-, gewerbe-, verkehrspolizeiliche und militärische Aufgaben. Das Korps besteht aus 91 Grenzwachtposten und 35 mobilen Posten. Gesamthaft bestehen acht Regionen und vier Einsatzzentralen.

Zusammenarbeit zwischen der Zollverwaltung und der Speditionswirtschaft
Sowohl die EZV wie auch die Speditionswirtschaft spielen im für die schweizerische Volkswirtschaft essentiellen Aussenhandel eine ganz besonders wichtige Rolle. Sie organisieren, optimieren, kontrollieren, steuern und ermöglichen die Güterströme, welche die Schweiz verlassen und diejenigen, die uns erreichen. Ganz besonders spürbar ist diese enge und gute Zusammenarbeit im Bereich der Ausbildung. «Profis arbeiten mit Profis» heisst hier das Motto. Referenten aus den Reihen der Zollverwaltung unterstützen unsere Ausbildungsvorhaben bei den eidgenössisch diplomierten ZolldeklarantInnen und unsere Branche wiederum kann der Zollverwaltung topausgebildete Verzollungsprofis als Partner in der täglichen Zusammenarbeit garantieren. Auch bei der Ausgestaltung und Mitwirkung von neuen Prozessen bei der Warenverzollung sind wir als Partner eingebunden und können unser Know-how einbringen. Selbstverständlich ist es nach wie vor so, dass Entscheide zur Umsetzung bei der Verwaltung beziehungsweise beim Schweizer Parlament liegen. Aber der Zoll ist für unsere Branche

également à l'exécution de mesures économiques. L'AFD surveille entre autres l'importation et l'exportation de certaines marchandises ou élabore des statistiques relatives au commerce extérieur et au trafic de transit international.

L'AFD exerce également une fonction de protection pour la population et l'environnement en réalisant par exemple à la frontière des prélèvements d'échantillons sur des denrées alimentaires et des produits de consommation, qui sont alors remis aux contrôleurs cantonaux en denrées alimentaires compétents afin d'être analysés.

L'AFD contrôle aussi le transport de marchandises dangereuses ou tente de stopper la contrebande de stupéfiants. L'AFD est également engagée dans la lutte contre l'utilisation illégale de marques déposées (contrefaçon et piraterie) et dans la protection de la propriété intellectuelle. Grâce à l'étroite collaboration avec le bureau de contrôle fédéral des métaux précieux, l'utilisation adéquate des indications de titres et des marques commerciales de marchandises en métaux précieux ou de marchandises en relation avec des métaux précieux est garantie. Comme l'AFD contrôle le transport de feux d'artifice, d'armes, de munitions, de matériel de guerre, de biens utilisables à des fins militaires et qu'elle garantit le respect des prescriptions en matière de circulation routière, elle exécute également des fonctions ayant trait à la sécurité.
Le service civil est principalement responsable du transport de marchandises commerciales ainsi que des tâches administratives. Il existe 35 bureaux de douane principaux et 15 bureaux de douane secondaires. Le corps de gardes-frontières est armé et intervient en uniforme; il est essentiellement responsable du transport de voyageurs. Parallèlement à leur mission classique en matière de douane, les membres du corps de gardes-frontière sont chargées de tâches relevant de la sécurité, de l'économie, du commerce, de la police routière et du domaine militaire. Le corps est composé de 91 postes gardes-frontière et de 35 postes mobiles. Au total, la structure présente huit régions et quatre centrales d'intervention.

längst nicht mehr eine Organisation, welche aus rein hoheitlicher Macht heraus agiert, sondern es ist in den letzten zwanzig Jahren eine starke partnerschaftliche Beziehung entstanden. Das ist nur möglich, wenn eine Vertrauensbasis da ist und diese wiederum kann nur durch langfristige, verlässliche Kooperation entstehen. Wir haben diesbezüglich einen hervorragenden Stand, auch gerade wenn man einen vergleichenden Blick ins nahe Ausland wirft. Beide, EZV und SPEDLOGSWISS, müssen deshalb alles daransetzen, diese Partnerschaft auch künftig weiterzuentwickeln, um damit die Schweizer Wirtschaft zu unterstützen, welche mehr als jeden zweiten Franken Wertschöpfung durch den Aussenhandel generiert.
(Quellenangabe: Walter Pavel, eidgenössische Zollverwaltung EZV)

Coopération entre l'administration des douanes et l'économie des transports
Aussi bien l'AFD que l'économie des transports jouent un rôle particulièrement important dans le commerce extérieur qui est un maillon essentiel de l'économie fédérale suisse. Elles organisent, optimisent, contrôlent, pilotent et permettent le fonctionnement des flux de marchandises qui quittent la Suisse et ceux qui y arrivent. Cette bonne et étroite coopération est notamment sensible dans le domaine de la formation. La devise: «Des pros travaillent avec des pros». Des intervenants issus des rangs de l'administration des douanes soutiennent nos projets de formation pour les déclarants fédéraux en douane diplômés, et de son côté, notre branche est en mesure de garantir à l'administration des douanes la mise à disposition de professionnels excellemment formés en matière de douanes en tant que partenaire dans la coopération quotidienne. Nous sommes également intégrés en tant que partenaire dans la conception et la coopération concernant de nouvelles procédures de dédouanement de marchandises et pouvons ainsi fournir notre contribution avec notre savoir-faire. Les décisions relatives à la mise en œuvre relèvent bien entendu toujours et encore de l'administration, respectivement du Parlement suisse. Néanmoins, les douanes ne font depuis longtemps déjà plus partie des organisations qui agissent par pure autorité publique dans notre branche, une forte relation partenariale s'étant établie au cours de ces vingt dernières années. Cette évolution est uniquement possible lorsqu'une base de confiance est acquise, et celle-ci n'a pu voir le jour que suite à une coopération fiable et de long terme. De ce point de vue, nous sommes parfaitement bien positionnés, en particulier lorsque l'on jette un œil sur les pays limitrophes. Aussi bien l'AFD que SPEDLOGSWISS doivent pour cette raison tout mettre en œuvre pour continuer à développer ce partenariat également à l'avenir afin de soutenir l'économie suisse qui génère une valeur ajoutée de plus d'un franc suisse sur deux avec le commerce extérieur.
(Source: Walter Pavel, administration fédérale des douanes AFD)

Thomas de Courten

Nationalrat/Conseiller national
Präsident SPEDLOGSWISS/Président SPEDLOGSWISS

Editorial

Autor: Thomas de Courten, Nationalrat, Präsident SPEDLOGSWISS

Allzuoft wird im Rückblick von der Überzeugung ausgegangen, dass die Vergangenheit besser war als die Gegenwart. Das Unangenehme an der Zukunft ist, dass sie sich regelmässig nicht an die Voraussagen hält, die über sie in der Gegenwart getroffen werden.

Das Jahr 2014 hinterlässt wirtschaftlich einen positiven Gesamteindruck. Auch für die Logistikwirtschaft war es ein Jahr der konjunkturellen Entwicklung, selbst wenn sie nicht ganz so dynamisch ausgefallen ist, wie es die Prognostiker ursprünglich vorausgesagt hatten. Trotz zunehmender Komplexität, höheren Ansprüchen der Kundschaft, neuen weltwirtschaftlichen Unsicherheiten, politischen Überreaktionen und neuen Regulierungen, auch unter zunehmendem Druck und immer mehr «Speed» im Leben, ist es auch den Unternehmen unserer Branche gelungen, mit der volkswirtschaftlichen Entwicklung Schritt zu halten.

Wer Schritt halten will, darf aber nicht stehenbleiben. Deshalb hat sich der Gesamtvorstand zusammen mit der Geschäftsstelle im vergangenen Herbst auch zu einer umfassenden Strategie-Klausur zurückgezogen. Ziel war es, die Verbandsgrundlagen, die langfristige Führung, die effiziente Organisation und unsere Produkte und Dienstleistungen erneut auf den Mitgliedernutzen zu fokussieren.

Ich kann vorwegnehmen, dass wir dabei nicht alles auf den Kopf gestellt haben. Die bisherigen sechs Säulen der Verbandsarbeit von SPEDLOGSWISS werden erhalten bleiben: Bildung, Dienstleistung, Beratung, Information und Netzwerk sowie eine starke Interessenvertretung beim Gestalten der politischen Rahmenbedingungen bilden das Fundament für die Arbeit zugunsten unserer Mitglieder in der Speditions- und Logistikwirtschaft.

Die vorgenommene Auslegeordnung, das Erkennen von Handlungsfeldern, die engagierte Diskussion über Varianten und Optionen, das Ausrichten der Massnahmen auf die verfügbaren Mittel und die konkrete Planung von Umsetzungsschritten haben uns aber auf anstehende Aufgaben und Herausforderungen sensibilisiert. Wir wurden uns einig, dass wir – wenn auch neu gestählt und geschärft – auf den bisherigen Pfeilern von SPEDLOGSWISS aufbauen. «Zusammenkommen war ein Beginn, zusammenbleiben ist ein Fortschritt, zusammenarbeiten wird ein Erfolg», um es mit Henry Fords Worten zu sagen. Das wird uns auch bei der Umsetzung der beschlossenen Pläne und auf dem Weg zu den gesteckten Zielen ein Leitmotiv bleiben.

In diesem Sinne danke ich allen in unserem Verband engagierten Persönlichkeiten – ob in den Vorständen, den Sektionen, in Kommissionen, auf der Geschäftsstelle oder in den Unternehmen – sehr herzlich für den Einsatz für unsere Mitglieder im vergangenen Jahr.

Der vorliegende Bericht zeigt auf, was wir dank all dieser Persönlichkeiten im vergangenen Jahr für Sie erreicht haben. Er enthält wissenswerte Informationen zu neuen Entwicklungen aus den einzelnen Bereichen. Wie hat sich die Aus- und Weiterbildung entwickelt?

Éditorial

Auteur: Thomas de Courten, conseiller national,
président SPEDLOGSWISS

La conviction que le passé était meilleur que le présent est une idée bien trop fréquemment répandue lorsque l'on fait une rétrospective. Ce qui est plutôt gênant concernant l'avenir, c'est que nous subissons régulièrement un décalage par rapport aux prévisions qui ont été faites à un moment présent.

Du point de vue économique, l'année 2014 laisse une impression globalement positive. Pour l'économie de la logistique, il s'agissait également d'une année marquée par une évolution conjoncturelle positive, même si elle n'a pas été si dynamique que pronostiquée à l'origine. Malgré une complexité grandissante, des exigences plus élevées posées par les clients, de nouvelles incertitudes économiques au niveau mondial, des réactions politiques exagérées et de nouvelles régularisations, mais également avec à la clé une pression croissante et un rythme de plus en plus soutenu dans la vie, les entreprises de notre branche ont également réussi à tenir la cadence de l'essor économique national.

Pour ne pas être distancé, il faut effectivement suivre le rythme. C'est pourquoi le comité élargi s'est aussi retiré à l'automne dernier avec le secrétariat pour participer à une réunion stratégique à huis clos. L'objectif était de concentrer de nouveau les principes de l'association, la direction à long terme, l'organisation efficace ainsi que nos produits et services sur nos membres afin qu'ils puissent pleinement en profiter. Je peux déjà indiquer que nous n'avons pas totalement tout bouleversé. Les six piliers de travail de l'association de SPEDLOGSWISS jusqu'à présent existants sont conservés: la formation, les prestations de service, les activités de conseil, l'information et la mise en réseau ainsi qu'une forte représentation des intérêts dans l'élaboration des conditions-cadres politiques forment la base de travail dont profitent nos membres dans l'économie des transports et de la logistique. L'état des lieux réalisé, la reconnaissance de champs d'action, la discussion engagée sur les variantes et les options, l'adaptation des mesures aux moyens disponibles et la planification concrète d'étapes de mises en œuvre nous ont néanmoins sensibilisés aux tâches et aux défis imminents à relever. D'un commun accord, nous avons décidé – de nouveau bien aiguisés et fortifiés dans nos idées – de continuer à nous reposer sur les piliers de SPEDLOGSWISS jusqu'à présent mis en place. «Se réunir est un début, rester ensemble est un progrès, travailler ensemble est une réussite», pour l'exprimer avec les mots d'Henry Ford. Cette idée va pour nous également rester un leitmotiv dans la mise en œuvre des plans décidés et sur le chemin menant aux objectifs fixés.

Dans ce sens, je remercie chaleureusement toutes les personnalités engagées dans notre association – que ce soit dans les comités, les sections, les commissions, le secrétariat ou dans les entreprises – pour leur engagement pour nos membres au cours de l'année passée. Le présent rapport montre tout ce que nous avons atteint pour vous l'année dernière grâce à l'engagement de ces personnalités. Il contient des informations intéressantes relatives à de nouveaux développe-

Welche Themen beschäftigten unsere Fachkommissionen? Welche Veränderungen sind im rechtlichen Rahmen zu erwarten? Was unternimmt SPEDLOGSWISS zur Unterstützung der Branche in der Vernetzung und in der Zusammenarbeit mit Behörden und Politik?

Alle Vergangenheit – die der Jahresbericht nun mal darstellt – ist aber nur ein Prolog. Packen wir die Zukunft genauso dynamisch und engagiert an wie das Jahr 2014. Oder – um nochmals auf Henry Ford zurückzugreifen: «Es hängt von dir selbst ab, ob du das neue Jahr als Bremse oder als Motor benutzen willst.»

Mit den besten Wünschen für unternehmerischen
Erfolg und privates Glück,
Thomas de Courten.

ments dans les différents domaines. De quelle manière l'apprentissage et la formation professionnelle ont évolué? Quels sujets ont occupé nos commissions spécialisées? Quels changements dans le domaine juridique vont bientôt nous concerner? Quelles sont les mesures prises par SPEDLOGSWISS pour soutenir la branche dans la mise en réseau et la coopération avec les autorités et la classe politique?

Le passé – que le rapport annuel présente maintenant – n'est cependant qu'un prologue. Engageons-nous dans l'avenir avec le même dynamisme et le même engagement que pour l'année 2014! Ou si vous préférez, pour citer encore une fois Henry Ford: «Il dépend de chacun de faire de la nouvelle année un frein ou un moteur.»

Avec mes meilleurs souhaits de réussite entrepreneuriale
et de bonheur personnel,
Thomas de Courten.

Thomas Schwarzenbach

Direktor SPEDLOGSWISS
Directeur SPEDLOGSWISS

Bericht über die Tätigkeit der Geschäftsstelle und des Vorstandes/ Mitglieder-bewegungen

Autor: Thomas Schwarzenbach, Direktor SPEDLOGSWISS

Gesamtvorstand und engerer Vorstand
Die Sitzungen des Gesamtvorstandes fanden zweimal statt (März und November), während sich der engere Vorstand im Berichtsjahr zu fünf Sitzungen traf. Mit vielen Themen rund um Bildung und speditionsspezifischen Entwicklungen hat sich der Vorstand 2013 beschäftigt. Drei Aktivitäten, die uns im Berichtsjahr im Vorstand besonders beschäftigt haben, seien hier im Folgenden kurz beleuchtet.

Air Cargo Day Switzerland 2014
Am 26. Juni 2014 fand der Air Cargo Day Switzerland am Flughafen Zürich statt. Organisiert wurde er von der IG AirCargo Switzerland (IGAC). SPEDLOGSWISS unterstützte den Anlass als Kooperationspartner der IGAC, da die Veranstaltung mit einem breiten und kompetenten Teilnehmerfeld für unsere Branche und die Wahrnehmung der Luftfrachtindustrie von Bedeutung ist. Zudem war der Anlass vor dem Hintergrund wichtig, dass die Eingaben für den luftfahrtpolitischen Bericht («LUPO») des Bundesrats, der im nächsten Jahr überarbeitet wird, eingebracht werden konnten. SPEDLOGSWISS hat hierbei mit der IGAC die Vorschläge erarbeitet, welche am Anlass offiziell dem BAZL übergeben wurden. Damit konnten wir mithelfen, dass der nächste LUPO auch die Wichtigkeit der Luftfrachtbranche innerhalb der Schweizer Volkswirtschaft widerspiegeln wird.

Seefrachtseminar 2014 des Swiss Shippers' Council SSC in Interlaken
Das Seminar, das vom 22. bis 24. Januar 2014 traditionell in Interlaken stattfand, war ein Erfolg. SPEDLOGSWISS war vertreten und unterstützte den Anlass unseres Partnerverbandes. Es fanden verschiedene, spannende Workshops statt, welche den Teilnehmern Gelegenheit zum Austausch boten. Einer der Workshops zum Thema «Anschlüsse der Schweiz an die verschiedenen europäischen Seehäfen auf Schiene, Wasser und Strasse» wurde von den Herren Philipp Schäuble und Marek Fausel, Mitglieder des Fachbereiches Schifffahrt bzw. des Vorstands der SPEDLOGSWISS, bestritten. Der Workshop stiess auf grosses Interesse. An der Podiumsdiskussion zum Zusammenspiel der verschiedenen Akteure in der globalen Wertschöpfungskette nahm auch Thomas Knopf, Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS, teil.

Projekt «e-freight»
Die Weiterentwicklung des Projektes «e-freight» in der Schweiz (papierlose Abwicklung des ganzen Ablaufs innerhalb der Luftfracht-

Rapport sur les activités du secrétariat et du comité/mutations

Auteur: Thomas Schwarzenbach, directeur SPEDLOGSWISS

Comité élargi et comité restreint
Les réunions du comité élargi ont eu lieu deux fois (en mars et en novembre), alors que le comité restreint s'est réuni cinq fois au cours de l'année du rapport. En 2014, le comité s'est consacré à de nombreux thèmes traitant de la formation et des développements spécifiques au transport. Trois activités ayant particulièrement occupé le comité au cours de l'année du rapport méritent d'être ici brièvement citées.

Air Cargo Day Switzerland 2014
La rencontre Air Cargo Day Switzerland, organisée par l'IGAC (groupement d'intérêts AirCargo Switzerland), s'est déroulée le 26 juin 2014 à l'aéroport de Zurich. SPEDLOGSWISS a fourni son soutien en tant que partenaire de coopération de l'IGAC étant donné que, avec un large éventail de compétences fournies par les participants, la manifestation est d'une importance significative pour notre branche et dans la perception de l'industrie du fret aérien. Sur fond politique, l'occasion d'introduire les propos relatifs au rapport sur la politique aéronautique («LUPO») du Conseil fédéral, qui va être révisé dans le courant de l'année prochaine, était en outre particulièrement importante. SPEDLOGSWISS a ici élaboré avec l'IGAC les propositions qui ont été officiellement remises à l'OFAC à l'occasion de la manifestation. Nous avons ainsi pu contribuer à ce que le prochain LUPO reflète également l'importance de la branche du fret aérien dans l'économie nationale suisse.

Séminaire de fret maritime 2014 du Swiss Shippers' Council SSC à Interlaken
Le séminaire qui s'est traditionnellement déroulé à Interlaken du 22 au 24 janvier 2014 a été un véritable succès. SPEDLOGSWISS était représentée et a soutenu la manifestation de notre association partenaire. Différents workshops passionnants qui ont permis aux participants d'échanger leurs avis ont eu lieu. Un des workshops sur les «Raccordements de la Suisse aux différents ports maritimes européens par route ferroviaire, fluviale et routière» a été animé par Messieurs Philipp Schäuble et Marek Fausel, membres du domaine spécialisé Navigation, respectivement du comité de SPEDLOGSWISS. Le workshop a suscité un grand intérêt. Thomas Knopf, membre du comité de SPEDLOGSWISS, a également participé à la table ronde sur le rôle des différents acteurs dans la chaîne de création de valeurs mondiale.

Projet «e-freight»
Le comité considère que la poursuite du développement du projet «e-freight» en Suisse (traitement sans papier de l'ensemble de la procédure au sein de la chaîne logistique de fret aérien) est un projet

Engerer Vorstand SPEDLOGSWISS, v.l.n.r.: Thomas de Courten, Vinicio Cassani, Thomas Knopf, Thomas Lamprecht

Logistikkette) erachtet der Vorstand als ein wichtiges Innovationsprojekt. SPEDLOGSWISS wirkte deshalb aktiv mit bei der Weiterentwicklung und reichte bei der Ausschreibung für eine elektronische Datenplattform die Offerte ein, das Vorhaben mit DATACENTER umzusetzen, das sich im produktiven Geschäft bereits mehrfach bewährt hat. Die Schweizer Speditions-, Logistik- und Aussenhandelswirtschaft hat sich nach einem vertieften Evaluationsverfahren für DATACENTER der SPEDLOGSWISS entschieden. Bereits Anfangs nächstes Jahr werden erste konkrete Umsetzungsschritte im Rahmen des SSC-Luftfrachtseminars gezeigt. Diese sehr positive Entwicklung bestätigte das Vorhaben der SPEDLOGSWISS, mit DATACENTER eine moderne, neutrale und weiterentwickelbare Plattform aufzubauen.

Strategie-Klausur des Gesamtvorstands

Auf Vorschlag des Präsidenten beschloss der Gesamtvorstand an seiner Frühjahrssitzung, im Herbst 2014 eine Klausur abzuhalten, ergänzt durch die Kommissionsvorsitzenden und Sektionspräsidenten, die nicht Mitglied des Vorstands sind. Die Klausur fand am 19./20. September 2014 in Emmetten NW statt. Damit der Verband auch künftig schlagkräftig agieren und einen Mehrwert für seine Mitglieder schaffen kann, ist eine klare Verbandsstrategie mit einem konkreten Zielkatalog und entsprechenden Massnahmenkatalog unabdingbar. Die Klausur wurde von einem externen Moderator geführt, so dass alle Teilnehmenden ihre Ansichten und Vorschläge uneingeschränkt einbringen konnten. Es ging dabei unter anderem um die Aktualisierung bestehender Grundlagenpapiere, interne Verbandsstrukturen, die strategische Ausrichtung des Verbands oder um die Auslotung möglicher Intensivierung der Zusammenarbeit unter den Regionalsektionen. Die Klausur ergab einerseits das klare Bekenntnis, dass wir gut aufgestellt sind und die grundsätzliche Ausrichtung der SPEDLOGSWISS nach wie vor korrekt ist und von allen anerkannt wird. Im Detail sind nun einige Ergänzungen und Anpassungen zu machen. Einige dieser Punkte sind eingebunden in die vom Vorstand verabschiedeten Ziele für das Jahr 2015.

d'innovation important. Pour cette raison, SPEDLOGSWISS fournit sa contribution active dans la poursuite du développement de ce projet et a, dans le cadre de l'appel d'offres pour la plateforme de données électroniques, soumis la proposition de mise en œuvre du projet avec DATACENTER, un produit qui a déjà maintes fois fait ses preuves dans son exploitation opérationnelle. Suite à un processus d'évaluation approfondi, l'économie du transport, de la logistique et du commerce extérieur suisse a choisi DATACENTER conformément à la proposition de SPEDLOGSWISS. Dès le début de l'année prochaine, les premières étapes de mise en œuvre concrètes vont être présentées dans le cadre du séminaire de fret aérien SSC. Cette tendance très positive a confirmé la démarche de SPEDLOGSWISS visant à établir avec DATACENTER une plateforme moderne, neutre et disposant de capacités d'extension.

Réunion stratégique à huis clos du comité élargi

Sur proposition du président, le comité élargi a décidé au cours de sa réunion de printemps de se rencontrer à l'automne 2014 dans le cadre d'une réunion à huis clos, à laquelle les présidents des commissions et des sections qui ne sont pas membres du comité participeraient également. Cette réunion à huis clos a eu lieu à Emmetten (NW) les 19 et 20 septembre 2014. Afin que l'association puisse également agir à l'avenir avec prééminence et soit en mesure d'apporter une valorisation à ses membres, une stratégie d'association claire assortie d'un catalogue d'objectifs concrets et d'un catalogue de mesures correspondant est indispensable. La réunion à huis clos a été dirigée par un modérateur externe, ce qui a permis à tous les participants d'exprimer inconditionnellement leurs points de vue et propositions.
Les questions traitées se sont entre autres rapportées à la mise à jour de documents de référence existants, aux structures d'association internes et à l'orientation stratégique de l'association. La question de l'intensification éventuelle de la coopération entre les sections régionales a également été sondée. Le résultat de cette réunion à huis clos s'est traduit par un clair aveu: nous sommes bien positionnés, l'orientation fondamentale de SPEDLOGSWISS est toujours adéquate, et surtout reconnue de tous. En détail, seuls quelques suppléments et

Comité restreint SPEDLOGSWISS, d.g.à.d: Thomas de Courten, Vinicio Cassani, Thomas Knopf, Thomas Lamprecht

Vorstand

An der Generalversammlung vom 13. Juni 2014 in Montreux wurde der Vorstand wie folgt gewählt:

Präsident und Mitglied des engeren Vorstandes:
- Thomas de Courten
  Nationalrat

Vizepräsidenten und Mitglieder des engeren Vorstandes:
- Vinicio Cassani
  VIA MAT ARTCARE AG, Kloten
- Thomas Knopf
  (neu, bisher Mitglied des Vorstands), Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thomas Lamprecht
  Lamprecht Transport AG, Basel

Weitere Mitglieder des Gesamtvorstands:
- Peter Bösch, DHL Logistics (Schweiz) AG, Basel
- Eveline Brechtbühl, Somatra SA, Genf
- Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Basel
- Urs Brunschweiler, Jetivia AG, Genf
- Paolo Cardani, Zürcher Trasporti SA, Chiasso
- Jean-Claude Chuat, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Marek Fausel (neu), Panalpina AG, Basel
- Urs Forte (neu), Unisped AG, Zürich
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- François Mermod, Grandjean Transport SA, La Chaux-de-Fonds
- Paul Nicolet, F. & R. Stebler AG, Muttenz
- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Basel
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport AG, Basel

Aus dem Vorstand ausgetreten sind Roman W. Bisig (Vizepräsident), Peter Rasi (früherer Präsident SPEDLOGSWISS Zürich) und Christian Zesiger (ad personam).

adaptations doivent être maintenant réalisés. Quelques-uns de ces points sont intégrés dans les objectifs adoptés par le comité pour l'année 2015.

Comité

Lors de l'assemblée générale du 13 juin 2014 à Montreux, le comité a été élu comme suit:

Président et membre du comité restreint:
- Thomas de Courten
  Conseiller national

Vice-présidents et membres du comité restreint:
- Vinicio Cassani
  VIA MAT ARTCARE AG, Kloten
- Thomas Knopf
  (nouveau, jusqu'à présent membre du comité) Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thomas Lamprecht
  Lamprecht Transport AG, Bâle

Autres membres du comité élargi:
- Peter Bösch, DHL Logistics (Schweiz) AG, Bâle
- Eveline Brechtbühl, Somatra SA, Genève
- Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Bâle
- Urs Brunschweiler, Jetivia SA, Genève
- Paolo Cardani, Zürcher Trasporti SA, Chiasso
- Jean-Claude Chuat, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Marek Fausel (nouveau), Panalpina AG, Bâle
- Urs Forte (nouveau), Unisped AG, Zurich
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- François Mermod, Grandjean Transport SA, La Chaux-de-Fonds
- Paul Nicolet, F. & R. Stebler AG, Muttenz
- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Bâle
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport AG, Bâle

Die bisherigen Revisoren Lamprecht Transport AG (vertreten durch Patrick Grünig) und Müller-Gysin AG (vertreten durch Daniel Gallati) wurden ebenso einstimmig wiedergewählt wie die Ersatzrevisorin Gondrand International AG (vertreten durch Barbara Hubert).

Geschäftsstelle
Die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle sind:
- Heike Bachmann
- Kathrin Bühler
- Katharina Gamse (ab Dezember 2014)
- Oliver Giacometto
- Annelies Greney
- Sibyll Holinger
- Gloria Iliu (bis Dezember 2014)
- Andrea Jauslin
- Andrea Mecklenburg
- Stephan Meier
- Judith Moser
- Philipp Muster (stellvertretender Direktor)
- Tina Renz
- Ruedi Scheidegger (bis Oktober 2014)
- Thomas Schwarzenbach (Direktor)
- Thomas Suter

Die 14 Mitarbeitenden entsprechen 12.3 Personaleinheiten. Das Team der Geschäftsstelle war für die folgenden Verbände tätig: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Ausbildungsverbund SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse. Zudem führt die Geschäftsstelle die Finanz- und Lohnbuchhaltung der SafeConsult AG.

Mitgliederbewegungen

Stand: Dezember 2014

Eintritte
- BKM Customs & Consulting GmbH, Arbon
- BOTEC SA, Genf
- BTG Cargo Solutions AG, Pratteln
- BTG Events Europe AG, Widnau
- Geisseler Cargo Logistik AG, Pratteln
- GO-Transit GmbH, Basel
- Grenzzoll GmbH, Kaiseraugst
- MOL (Europe) B.V. Rotterdam, Basel
- MSC Mediterranean Shipping Agency AG, Basel
- Trans Tell GmbH, Reinach
- UTC Overseas Switzerland AG, Cham
- Wanner Int. Transporte AG, Schaffhausen
- WOG Logistics AG, Diepoldsau
- Your Special Delivery Service AG, Kilchberg

Ont quitté le comité: Roman W. Bisig (vice-président), Peter Rasi (ancien président de SPEDLOGSWISS Zurich) et Christian Zesiger (ad personam).
Les réviseuses de comptes Lamprecht Transport AG (représentée par Patrick Grünig) et Müller-Gysin AG (représentée par Daniel Gallati) ont été réélues à l'unanimité, tout comme la suppléante des réviseuses de comptes Gondrand International AG (représentée par Barbara Hubert).

Secrétariat
Les collaboratrices et collaborateurs du secrétariat sont:
- Heike Bachmann
- Kathrin Bühler
- Katharina Gamse (à partir de décembre 2014)
- Oliver Giacometto
- Annelies Greney
- Sibyll Holinger
- Gloria Iliu (jusqu'à décembre 2014)
- Andrea Jauslin
- Andrea Mecklenburg
- Stephan Meier
- Judith Moser
- Philipp Muster (suppléant du directeur)
- Tina Renz
- Ruedi Scheidegger (jusqu'à octobre 2014)
- Thomas Schwarzenbach (directeur)
- Thomas Suter

Les 14 collaboratrices et collaborateurs représentent 12,3 unités de personnel. L'équipe du secrétariat a travaillé pour les associations suivantes: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Suisse du Nord-Ouest, Groupement de formation SPEDLOGSWISS Suisse du Nord-Ouest, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse. En outre, le secrétariat tient la comptabilité financière et salariale de SafeConsult AG.

Mutations

Dernière actualisation: décembre 2014

Nouveaux membres
- BKM Customs & Consulting GmbH, Arbon
- BOTEC SA, Genève
- BTG Cargo Solutions AG, Pratteln
- BTG Events Europe AG, Widnau
- Geisseler Cargo Logistik AG, Pratteln
- GO-Transit GmbH, Bâle
- Grenzzoll GmbH, Kaiseraugst
- MOL (Europe) B.V. Rotterdam, Bâle
- MSC Mediterranean Shipping Agency AG, Bâle
- Trans Tell GmbH, Reinach
- UTC Overseas Switzerland AG, Cham
- Wanner Int. Transporte AG, Schaffhouse
- WOG Logistics AG, Diepoldsau
- Your Special Delivery Service AG, Kilchberg

Austritte
- Cora Speditions AG, Rüthi
- deugro Projekt (Schweiz) AG, Basel
- Emons Transporte AG, Pratteln
- Logsped GmbH, Kreuzlingen
- Neutrag Verzollungen, Arlesheim
- Rhenus Office Systems Swiss AG, Basel
- SpediLog AG, Embrach-Embraport

Namensänderungen
- Postlogistics AG in Post CH AG Postlogistics, Bern
- Senator International Schweiz AG in InTraLog Overseas AG, Kreuzlingen
- Zürcher & Co. SA in Zürcher Trasporti SA, Chiasso

Firmenübernahmen
- Fertrans AG durch Schenker Schweiz AG
- Flexair GmbH durch Lamprecht Transport AG
- Schneider Transports SA durch Rhenus Alpina AG

Ehrenmitglieder
- Edward H. Crowe
- Helmut Jöhri
- Paul Kurrus
- Martin Oeschger
- Hansruedi Richner
- Roman Wipfli

Leider mussten wir Abschied nehmen von unserem langjährigen, hochgeschätzten Ehrenmitglied Kurt Meister. Er verstarb im April 2014. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Bestand
Am 31. Dezember 2014 setzte sich SPEDLOGSWISS Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen wie folgt zusammen:

Mitgliedsfirmen:	327
Sektionen:	10
Ehrenmitglieder:	6

Private Member

Firmen:	17
Einzelpersonen:	42

Départs
- Cora Speditions AG, Rüthi
- deugro Projekt (Schweiz) AG, Bâle
- Emons Transporte AG, Pratteln
- Logsped GmbH, Kreuzlingen
- Neutrag Verzollungen, Arlesheim
- Rhenus Office Systems Swiss AG, Bâle
- SpediLog AG, Embrach-Embraport

Changements de dénomination
- Postlogistics AG en Post CH AG Postlogistics, Berne
- Senator International Schweiz AG en InTraLog Overseas AG, Kreuzlingen
- Zürcher & Co. SA en Zürcher Trasporti SA, Chiasso

Absorptions d'entreprises
- Fertrans AG par Schenker Schweiz AG
- Flexair GmbH par Lamprecht Transport AG
- Schneider Transports SA par Rhenus Alpina AG

Membres d'honneur
- Edward H. Crowe
- Helmut Jöhri
- Paul Kurrus
- Martin Oeschger
- Hansruedi Richner
- Roman Wipfli

Nous avons malheureusement dû faire nos adieux à Kurt Meister, membre d'honneur de longue date et particulièrement apprécié. Il nous a quittés en avril 2014. Nous continuerons toujours à honorer sa mémoire.

Situation actuelle
Au 31 décembre 2014, SPEDLOGSWISS, l'association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, se composait de:

Entreprises membres:	327
Sections:	10
Membres d'honneur:	6

Membres privés

Entreprises:	17
Personnes individuelles:	42

Die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle

Thomas Schwarzenbach
Direktor/Directeur

Thomas Suter
Leiter Bereich Bildung
Directeur du domaine formation

Philipp Muster
Stellvertretender Direktor
Directeur adjoint

Judith Moser
PR-Verantwortliche
Responsable RP

Annelies Greney
Weiterbildung/Kurse
Formation professionnelle supérieure, cours

Stefan Meier
Dienste
Services généraux

Les collaborateurs du secrétariat

Katharina Gamse
Ausbildungsverbund
Groupement de formation

Heike Bachmann
Ausbildungsverbund
Groupement de formation

Andrea Jauslin
Grundbildung
Formation professionnelle de base

Andrea Mecklenburg
Weiterbildung/ üK-Koordination
Formation professionnelle/ Coordination CIE

Tina Renz
Buchhaltung
Comptabilité

Oliver Giacometto
Grundbildung und Administration
Formation professionnelle de base et administration

Sibyll Holinger
Sekretariat und Administration
Secrétariat et administration

Kathrin Bühler
Ausbildungsverbund
Groupement de formation

Jean-Claude Chuat

Vorsitzender Fachbereich Air und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Air et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Air

Autor: Jean-Claude Chuat, Vorsitzender Fachbereich Air

Mitglieder: Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Thomas Schwarzenbach, Thomas Suter (bis September 2014), Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Markus Witschi (seit 19.11.13 bis auf Weiteres als Gast), Bernhard Zaugg

Der Fachbereich Air hat im vergangenen Geschäftsjahr vier Sitzungen abgehalten. Die Kernthemen waren «Security», «e-freight» im Rahmen unserer Zusammenarbeit mit der IG Aircargo Switzerland sowie die lokalen Herausforderungen an den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich. An unserer Sitzung vom 9. September 2014 in Bern konnten wir mit einem Vertreter des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) aktuelle Themen besprechen.

Security
Hervorzuheben ist die gute und offene Zusammenarbeit mit dem BAZL. Das einmal jährlich stattfindende Treffen anlässlich einer Sitzung des Fachbereichs bildet eine ausgezeichnete Grundlage für den Informationsaustausch. Im 2014 wurde gemäss EU-Verordnung und nationalem Sicherheitsprogramm (NASP) ein neuer Sicherheitscode SPX/RA eingeführt. Damit wird es für einen Reglementierten Beauftragten möglich, Ware, die in seinem Lager aufbewahrt wird und nicht vorgängig als Luftfracht gekennzeichnet ist, als sichere Luftfrachtsendung zusammenzustellen und dies mit dem Code SPX/RA zu deklarieren. Die für 2014 geplante Ausschreibung nach WTO für die externe Schulung der Sicherheitsverantwortlichen wurde auf 2015 verschoben. Anfang November wurde das neue NASP veröffentlicht und Ende 2014 wurden die Vorbereitungen für die Rezertifizierung der Reg B im 2015 in Angriff genommen.

e-freight
Anfang 2014 wurden an allen drei Landesflughäfen Roadshows durch die IG Aircargo Switzerland, mit welcher SPEDLOGSWISS eine Kooperationsvereinbarung abschloss, durchgeführt. Die Veranstaltungen stiessen auf grosses Interesse und trugen dazu bei, e-freight einen weiteren Schritt voranzutreiben. Im März 2014 fiel mit dem Entscheid zugunsten des Produkts «Datacenter» von SPEDLOGSWISS als Plattform für den Datenaustausch ein wichtiger Entscheid und Vertrauensbeweis zugunsten des Verbandes. Zusammen mit dem Provider, Lobster, und der IG Aircargo Switzerland wird SPEDLOGSWISS in den Betrieb und in die Vermarktung eingebunden.

Anlässlich des Luftfracht-Seminars des SSC im Januar 2015 wird das Projekt einem breiten Publikum vorgestellt. In einer nächsten Phase werden an den drei Landesflughäfen Tests mit allen Teilnehmern der e-freight-Kette durchgeführt.

Zusammenarbeit mit IG Aircargo Switzerland (IGAC)
Anlässlich des Air Cargo Day Switzerland am 26. Juni 2014 wurde das Positionspapier «Luftfrachtpolitik als integrierter Teil der Schweizer Luftfahrtpolitik» offiziell der Politik bzw. dem dafür beauftragten

Domaine spécialisé Air

Auteur: Jean-Claude Chuat, président du domaine spécialisé Air

Membres: Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Thomas Schwarzenbach, Thomas Suter (jusqu'en septembre 2014), Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Markus Witschi (depuis le 19.11.13 comme invité jusqu'à nouvel ordre), Bernhard Zaugg

Le domaine spécialisé Air a tenu quatre réunions au cours de l'exercice passé, dans le cadre desquelles nous nous consacrés aux thèmes clés suivants: «Security», «e-freight» dans le cadre de notre coopération avec le groupement d'intérêts Aircargo Switzerland (IGAC) et les défis locaux concernant les aéroports de Bâle, Genève et Zurich. Dans le cadre de notre réunion du 9 septembre 2014 à Berne, nous avons discuté de sujets actuels avec un représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Security
La bonne coopération avec l'OFAC qui s'effectue dans un esprit ouvert doit être soulignée. La rencontre qui se déroule une fois par an à l'issue d'une réunion du domaine spécialisé représente une excellente occasion pour l'échange d'informations. Conformément au Règlement européen et au Programme national de sûreté de l'aviation (NASP), un nouveau code de sécurité SPX/RA a été introduit en 2014. De cette manière un agent habilité est en mesure de regrouper des marchandises, stockées dans son entrepôt et qui n'ont auparavant pas été marquées comme fret aérien, sous forme d'envoi sûr par fret aérien et de les déclarer avec le code SPX/RA. L'appel d'offres selon l'OMC planifié pour 2014 pour la formation externe des responsables de sûreté a été repoussé à 2015. Au début du mois de novembre, le nouveau NASP a été publié et fin 2014, les préparations pour la recertification des agents habilités en 2015 ont été entamées.

e-freight
Au début de l'année 2014, des roadshows organisés par le groupement d'intérêts Aircargo Switzerland (IGAC), avec lequel SPEDLOGSWISS a passé un accord de coopération, ont eu lieu sur les sites des trois aéroports nationaux. Les manifestations ont suscité un vif intérêt et contribué à faire avancer e-freight d'une étape supplémentaire. En mars 2014, la décision pour la plateforme d'échange de données a été prise en faveur du produit «Datacenter» de SPEDLOGSWISS, un choix important et une preuve de confiance envers l'association. Avec le fournisseur d'accès Lobster et le groupement d'intérêts Aircargo Switzerland (IGAC), SPEDLOGSWISS est intégrée dans l'exploitation et la commercialisation du produit.
À l'occasion du séminaire de fret aérien du SSC en janvier 2015, le projet sera présenté à un large public. Dans le cadre d'une phase consécutive, des tests vont être réalisés avec tous les participants de la chaîne e-freight dans les trois aéroports nationaux.

Coopération avec IG Aircargo Switzerland (IGAC)
À l'occasion de la rencontre Air Cargo Day Switzerland le 26 juin 2014, le document de synthèse «Politique de fret aérien en tant que partie

BAZL übergeben. Mitglieder des Fachbereichs Air haben aktiv daran mitgearbeitet und es ist zu hoffen, dass im nächsten Luftfahrtpolitischen Bericht die Luftfracht ihrer Wichtigkeit entsprechend Erwähnung finden wird. Auch im 2015 werden wir die Zusammenarbeit mit IGAC weiterführen und uns aktiv einbringen. Das e-freight-Projekt wird dabei im Mittelpunkt stehen.

Entwicklungen an den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich
Am 25. November 2014 wurde der neue Cargo Terminal am EAP offiziell eingeweiht. Die neue Infrastruktur stellt einen Meilenstein in der Entwicklung des Frachtsektors dar. Die Abfertigung von Pharmaprodukten wird dank der temperaturgeführten Halle gewährleistet, und die grosszügig konzipierten Flächen werden die Abläufe erleichtern. Eine weitere positive Nachricht aus Basel ist die zunehmende Zahl von Vollfrachter-Verbindungen, die den EAP mit Seoul, Dubai, Moskau, Doha und Südamerika verbinden. Die Einführung des französischen Steuerrechts für die Unternehmen im Schweizer Sektor trüben die Aussichten allerdings. Es bleibt abzuwarten, ob und wie hoch eine Mehrbelastung ausfallen wird.

In Zürich nehmen die Pläne für das neue Frachtgebäude «Rächtenwisen» ebenfalls Formen an. Mit der Eröffnung ist im Jahr 2017 zu rechnen. Die neue Anlage wird das in die Jahre gekommene Gebäude Fracht West ersetzen.

Ich möchte allen Mitgliedern des Fachbereichs Air für die aktive und konstruktive Mitarbeit recht herzlich danken und freue mich auf ein weiteres Jahr als Vorsitzender des Gremiums.

intégrante de la politique aéronautique suisse» a été officiellement remis aux responsables politiques, respectivement à l'OFAC mandaté dans cette fonction. Les membres du domaine spécialisé Air ont activement travaillé à l'élaboration de ce document et nous espérons que les thèmes du fret aérien vont être abordés en fonction de leur importance et à leur juste valeur dans le prochain rapport politique aéronautique. En 2015, nous allons également poursuivre la coopération avec l'IGAC et apporter activement notre contribution. Le projet e-freight va ici occuper une place centrale.

Évolutions au niveau des aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich
Le 25 novembre 2014, le nouveau Terminal Cargo a été officiellement inauguré à l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. La nouvelle infrastructure est un jalon dans le développement du secteur du fret. La préparation à l'expédition des produits pharmaceutiques va être garantie grâce aux hangars tempérés et les surfaces de vaste conception vont faciliter le déroulement des processus. Le nombre croissant de liaisons de vols tout cargo qui relient l'EuroAirport à Séoul, Dubaï, Moscou, Doha et l'Amérique du Sud est une nouvelle positive supplémentaire en provenance de Bâle. L'introduction du droit fiscal français pour les entreprises opérant dans le secteur suisse met cependant un bémol à ces perspectives, et il conviendra d'examiner à quel niveau se situera une éventuelle répercussion des coûts si les mesures sont mises en œuvre.
À Zurich, les plans pour le nouveau bâtiment de fret «Rächtenwisen» prennent également forme. L'inauguration est prévue pour 2017. La nouvelle structure est destinée à remplacer le bâtiment Fret Ouest qui a bien vieilli.

Je souhaite remercier chaleureusement tous les membres du domaine spécialisé Air pour leur contribution active et pragmatique et me réjouis de rester le président de cette entité pendant encore une année.

Jörg Zimmermann

Vorsitzender Fachbereich Europa und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Europe et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Europa

Autor: Jörg Zimmermann, Vorsitzender Fachbereich Europa

Mitglieder: Michele De Stefani, Martin Isler, Oskar Kramer, Urs D. Müller, Philipp Muster, Karlfrieder Wassmer, Thomas Schicker.

Unser Fachbereich Europa beschäftigt sich vorrangig mit Themen, die im Zusammenhang mit den Verkehrsträgern Strasse sowie dem Bahn-/Intermodalverkehr stehen. Während des Berichtsjahres haben sich die Mitglieder zu insgesamt 3 Sitzungen zusammengefunden, um über aktuelle Themen zu beraten und zu diskutieren.

Eine der Aufgaben unseres Fachbereiches Europa ist es, sich laufend über die permanenten Veränderungen und Neuerungen auf dem Laufenden zu halten und die Branchenmitglieder im Bedarfsfall rechtzeitig zu informieren. Das setzt neben einer umfangreichen Vernetzung mit anderen nationalen und internationalen Speditionsverbänden und Kommissionen auch eine überregionale Zusammensetzung der Teilnehmer des Fachbereiches voraus. Zwar mussten wir im vergangenen Jahr mit den beiden Kollegen Werner Thüring und François Mermod zwei langjährige und erfahrene Mitglieder in den verdienten Ruhestand verabschieden, waren jedoch in der Lage, die entstandenen Lücken wieder nahtlos zu schliessen. Ich bin mir sicher, dass wir mit den beiden Nachfolgern, Karlfrieder Wassmer und Thomas Schicker, eine gute Ergänzung gefunden haben und damit auch in der Zukunft über eine gute Voraussetzung für eine erfolgreiche Verbandsarbeit verfügen.

Wie in den vergangenen Jahren stand unsere Branche auch in diesem Jahr wieder einer Vielzahl von Herausforderungen gegenüber. Trotz der von der Schweizer Nationalbank (SNB) im September 2011 eingeführten Untergrenze des EUR/CHF-Kurses, befanden sich die Exportvolumen noch immer auf einem tiefen und damit umkämpften Niveau. Der sich verstärkende Trend der Deindustrialisierung des Standortes Schweiz führte zunehmend zu einem Rückgang des zu vergebenden Transportvolumens und verstärkte damit die ohnehin bereits intensive Konkurrenzsituation.

Die zunehmende Anzahl an Einführungen von nationalen Gesetzen innerhalb der EU führte bei unseren Branchenmitgliedern und innerhalb des Fachbereiches Europa zu erheblichen Unsicherheiten. Damit gemeint sind beispielsweise die Einführungen des elektronischen Kontrollsystems EKAER in Ungarn oder auch das Mindestlohngesetz in Deutschland, welches per 1.1.2015 in Kraft treten wird, um nur ein paar zu nennen.

Da der diesjährige Jahresbericht 2014 im Zeichen des Themas Zoll steht, möchten auch wir gerne kurz darauf eingehen. Gerade vor dem Hintergrund der Erwartungen an immer kürzere Transitzeiten, einer hohen Effizienz und eines Höchstmasses an Flexibilität stellen Zollschranken in ihrer ursprünglichen Ausprägung eher ein Hindernis für die Transportkette dar. Daher ist uns sehr an einfachen Abläufen mit einem möglichst geringen Aufwand sowie einer guten und partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den Zollbehörden gelegen.

Domaine spécialisé Europe

Auteur: Jörg Zimmermann, président du domaine spécialisé Europe

Membres: Michele De Stefani, Martin Isler, Oskar Kramer, Urs D. Müller, Philipp Muster, Karlfrieder Wassmer, Thomas Schicker.

Notre domaine spécialisé se consacre prioritairement à des thèmes en relation avec les modes de transports routier et ferroviaire ainsi qu'avec le transport intermodal. Pendant l'année du rapport, les membres se sont rencontrés au cours de 3 réunions pour discuter et délibérer sur des thèmes actuels.

Une des missions de notre domaine spécialisé Europe consiste à s'informer continuellement sur les changements permanents et les nouveautés, et à informer nos membres de la branche en temps utile lorsque cela s'avère nécessaire. Cette mission suppose non seulement une activité réseautique importante avec d'autres associations de transport et commissions nationales et internationales, mais également une composition nationale des participants du domaine spécialisé. L'année dernière, nous avons dû faire nos adieux à nos collègues, Werner Thüring et François Mermod, deux membres de longue date avec une grande expérience à leur actif qui ont pris leur retraite bien méritée. Nous avons cependant été en mesure de combler de nouveau sans problème le vide qu'ils avaient laissé. Je suis convaincu que les deux successeurs, Messieurs Karlfrieder Wassmer et Thomas Schicker, complètent bien notre équipe et que nous disposons donc aussi pour l'avenir de bons prérequis pour un travail associatif réussi.

Comme au cours des années passées, notre branche a cette année aussi dû relever de nombreux défis. Malgré l'introduction du plancher pour l'euro et le franc suisse en septembre 2011 par la Banque nationale suisse (BNS), les volumes à l'exportation ont continué à stagner à un bas niveau fortement disputé. La tendance accrue de désindustrialisation du site d'implantation suisse a conduit de manière croissante à un recul du volume de transport à traiter, ce qui a renforcé encore plus la situation concurrentielle déjà intense.
L'augmentation importante de mises en place de lois nationales au sein de l'Union européenne a créé un climat de forte incertitude auprès de nos membres de la branche et au sein du domaine spécialisé Europe. Indiquons ici par exemple l'introduction du système de contrôle électronique EKAER en Hongrie ou la mise en place de la loi sur le salaire minimum en Allemagne qui entre en vigueur au 1er janvier 2015 pour n'en citer que quelques-unes.

Étant donné que le rapport annuel 2014 est placé sous le signe thématique des douanes, nous souhaitons ici bien entendu aborder aussi brièvement ce sujet. En particulier dans un contexte marqué par des délais transitaires toujours plus courts, une efficience supérieure et une flexibilité extrêmement élevée, les barrières douanières dans leurs modalités d'origine représentent plutôt un obstacle commercial pour la chaîne des transports. Pour cette raison, nous misons fortement sur des processus simplifiés, accompagnés d'un investissement minimum, ainsi

Die Eidgenössische Zollverwaltung sieht sich als Teil der Warentransportkette und betont zu Recht, dass sie aufgrund ihrer eigenen Risikoanalyse heutzutage nur noch einen sehr kleinen Teil der Warenströme physisch kontrolliert. Die damit verbundenen Kontrollen sollen unser Land vor illegalen Importen schützen und unrechtmässiges Handeln entlang der Logistikkette aufdecken und bestrafen. Diese Ausrichtung unterstützen wir vollumfänglich. Bestens ausgebildete Deklaranten auf unserer Seite und ebenso gut geschulte Mitarbeitende auf Seiten des Zolls ergeben am Schluss nämlich das Bild, das wir alle sehen wollen: Profis arbeiten mit Profis zusammen! Die speditionellen Tätigkeiten im Fachbereich Europa sind von grosser Wichtigkeit für die Schweizer Exportindustrie und die Schnittstellen zum Zoll sind daher entsprechend weitreichend. Auch deshalb möchten wir die bereits gute Kooperation mit der Zollverwaltung zusammen mit unserem Branchenverband auch künftig unbedingt stärken.

In diesem Zusammenhang darf durchaus auf die positiven Auswirkungen der Einführung des Abfertigungssystems «Transito» hingewiesen werden, sind doch die Verkürzung der Abfertigungszeiten von Transitsendungen und die damit verbundene Verbesserung der Stausituation an der Grenze deutlich erkennbar. Deutlich negativ spürbar ist die mit einem hohen Arbeitsaufwand verbundene Zunahme der nachgelagerten Dossierkontrollen durch die Zollbehörden, welche aus einem stattgefundenen Verlagerungsprozess auf unsere Branchenmitglieder resultiert.

Ein bedeutendes Thema im Bahnverkehr war die Einstellung des Plangenehmigungsverfahrens für das Gateway Limmattal. An der vom Bundesamt für Verkehr einberufenen Terminalkonferenz und dem nachfolgenden Mediationsprozess hat sich die Logistikbranche für die Stärkung der Container-Drehscheibe Basel durch den Bau des Grossterminals Basel Nord mit gleichzeitiger Förderung der Güterumschlagplätze in den Regionen ausgesprochen. In der Folge hat SBB Cargo die Planung des Gateways Limmattal eingestellt. Die Anforderungen an Terminals mit regionaler, überregionaler und internationaler Bedeutung wurden anschliessend durch die Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs des Bundesamtes für Verkehr definiert. In der Begleitgruppe sind Vertreter der Verlader, Bahnen, Behörden und der Logistikbranche vereint. Nach der weiteren, noch bevorstehenden Genehmigungsphase durch die Behörden kann die Konzeption des zukünftigen Schienengüterverkehrs somit auf eine breite Allianz zählen.

Im Containerverkehr zwischen den Seehäfen und der Schweiz hat sich die Wettbewerbslage nach dem Eintritt neuer Operateure einerseits konsolidiert, andererseits auch akzentuiert. Insbesondere im Verkehr mit den deutschen Seehäfen wurde eine Negativ-Preisspirale losgetreten. Davon profitiert kurzfristig die Branche, allerdings fehlt dieser Entwicklung jegliche Nachhaltigkeit und sie kann deshalb niemals Ziel unserer Bemühungen sein. Der Shuttleverkehr leidet weiterhin unter der Unpaarigkeit der Verkehrsströme. Als Folge der Exportschwäche der Schweizer Wirtschaft werden bedeutend mehr Güter in Containern importiert als exportiert. Diese Tendenz wird nicht aufzuhalten sein, und es braucht mittelfristig neue Konzepte für den Hinterlandverkehr, um die kontinuierliche Belieferung des Schweizer Marktes über die Schiene gewährleisten zu können.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an meine Fachbereichskollegen für ihre tatkräftige Mitarbeit im Berichtsjahr 2014 zum Wohle des Verbandes und unserer Branche.

que sur une bonne coopération partenariale avec les autorités douanières. L'administration fédérale des douanes se considère comme partie intégrante de la chaîne de transport des marchandises et attire bien l'attention sur le fait que, sur la base de sa propre analyse des risques, elle ne contrôle plus aujourd'hui physiquement qu'une partie insignifiante des flux de marchandises. Les contrôles qui y sont liés ont pour objectif de protéger notre pays d'importations illégales, ainsi que de détecter et de sanctionner des pratiques commerciales illégitimes tout au long de la chaîne logistique. Nous soutenons cette orientation dans son intégralité. Des déclarants avec d'excellentes qualifications de notre côté et des collaborateurs tout aussi bien formés du côté des douanes fournissent en effet au bout du compte le tableau que nous voulons tous voir: des pros travaillent avec des pros! Dans le domaine spécialisé Europe, les activités de transport jouent un rôle significatif pour l'industrie d'export suisse et les points de jonction avec les douanes sont donc en correspondance considérables. C'est pourquoi nous souhaitons dans le futur renforcer à tout prix la bonne coopération déjà existante entre l'administration fédérale des douanes et notre association sectorielle.

Dans le même ordre d'idées, nous pouvons nous permettre d'attirer l'attention sur les effets positifs enregistrés suite à l'introduction du nouveau système de traitement des formalités douanières «Transito». La réduction des délais d'enregistrement des envois transitaires et l'amélioration de la situation d'engorgement à la frontière qui en découle sont clairement reconnaissables. L'effet négatif causé par l'augmentation des contrôles de dossier réalisés en aval par les autorités douanières et causant en correspondance une charge de travail importante est pour sa part nettement ressenti par nos membres de la branche puisqu'il s'agit ici d'un processus de déconcentration.

Dans le domaine du transport ferroviaire, la clôture de la procédure d'approbation des plans pour le gateway Limmattal a été un sujet d'une importance majeure. Dans le cadre de la conférence sur les terminaux sollicitée par l'Office fédéral des transports et le processus de médiation consécutif, la branche logistique s'est exprimée pour une consolidation de la plaque tournante des conteneurs de Bâle, qui se traduit par la construction du grand terminal Bâle Nord avec un renforcement simultané des plateformes de transbordement régionales. Suite à cela, CFF Cargo a préparé la planification du gateway Limmattal. Les exigences posées à des terminaux avec une importance régionale, nationale et internationale ont été ensuite définies par le groupe de suivi chargé du développement du fret ferroviaire de l'Office fédéral des transports. Des représentants des affréteurs, des entreprises ferroviaires, des autorités et de la branche logistique sont réunis au sein du groupe de suivi. Après la phase d'approbation suivante par les autorités, que nous devons encore traverser, la conception du futur trafic ferroviaire de marchandises pourra alors compter sur une large alliance.

Dans le transport de conteneurs entre les ports maritimes et la Suisse, la situation de concurrence s'est d'une part consolidée, d'autre part intensifiée, suite à l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché. C'est en particulier le trafic avec les ports maritimes allemands qui a déclenché une guerre des prix. La branche profite certes à court terme de cette tendance, qui manque cependant de viabilité, c'est pourquoi elle ne pourra jamais être l'objectif de nos efforts. Le trafic par navettes continue à souffrir de l'imparité des flux de transports. Comme conséquence à la faiblesse de l'économie suisse à l'exportation, le volume de biens importés dans des conteneurs est nettement plus élevé que ceux étant exportés. Cette tendance va se poursuivre inéluctablement. Afin de pouvoir garantir l'approvisionnement continu du marché suisse par voie ferroviaire, de nouveaux concepts pour le trafic dans l'arrière-pays vont devenir indispensables à moyen terme.

Je souhaite ici grandement remercier mes collègues du domaine spécialisé de leur coopération engagée dans l'année du rapport 2014 pour le bien de notre association et de l'ensemble de la branche.

Marek Fausel

Vorsitzender Fachbereich Schifffahrt und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Navigation et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Schifffahrt

Autor: Marek Fausel, Vorsitzender Fachbereich Schifffahrt

Mitglieder: Andreas Antenen, Joël Arnoux, Ralf Brink, Urs Forte, Peter Furian, Thomas Herzog, Claudio Licci, Boris Lukic, Roland Lieni, Lukas Ramseyer, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold, Markus Widmer (Gast), Vorsitz: Christoph Ernst a.i., Marek Fausel (ab September 2014).

An erster Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei Christoph Ernst bedanken. Er hat den Fachbereich Schifffahrt über lange Zeit ad interim geführt. Ich durfte ab der Septembersitzung eine tolle Mannschaft übernehmen. Der Mix verschiedener Charaktere und Wissensträger ist beeindruckend, ebenso die Passion, mit welcher Aufgaben jeweils im Interesse unserer Kunden (sprich: Verbandsmitgliedsfirmen) angegangen werden. Ich freue mich auf die Arbeit im Fachbereich und die Zusammenarbeit mit den Kollegen. Besten Dank für das mir entgegengebrachte Vertrauen!

Herr Urs Forte verlässt den Fachbereich und hat das Präsidium der SPEDLOGSWISS Zürich übernommen. Herr Markus Widmer ist Mitglied des Vorstands unserer Zürcher Sektion und wird von dieser als Nachfolger von Urs Forte in unserem Fachgremium vorgeschlagen. Er hat bereits als Gast an der ersten Sitzung teilgenommen. Ebenso verlässt Philipp Schäuble den Fachbereich. Er konzentriert sich auf seine bereits intensive Mitarbeit bei SPEDLOGSWISS im Bereich Bildung. Neu mit dabei ist Herr Joël Arnoux. Als Vertreter der SPEDLOGSWISS Romandie ist Herr Jérôme Volluz vorgeschlagen. Er wird zur ersten Sitzung im neuen Jahr eingeladen.

In den vier Sitzungen stehen Sicherheitsfragen weiterhin stark im Vordergrund. Mit stetig steigenden globalen Anforderungen von Ländern und Sicherheitsorganisationen sind Anpassungen von Arbeitsweisen unserer Mitglieder nötig. Nicht nur, dass die Themen immer komplexer werden; die Nichteinhaltung von Sicherheitsrichtlinien hat oft finanzielle Konsequenzen zur Folge. Neue Prozesse und Systeme sind nötig, um diesen Anforderungen Rechnung tragen zu können. Wir versuchen, Informationen zu bündeln und auf den Punkt zu bringen, um den Unternehmen diese Anpassungen so leicht wie möglich zu gestalten. Äusserst wertvoll sind die Erkenntnisse aus der FIATA Working Group Sea, die Markus Warnebold jeweils mit in die Sitzungen bringt. Ein wichtiges Bindeglied zur Reedereiwelt sind die zwei Vertreter aus dem Fachbereich Reedereiagenten, Ralf Brink und Peter Furian. Wie wichtig dieser bereichsübergreifende Dialog ist, haben wir am ersten «get together» der Fachbereiche Schifffahrt, Reedereiagenten und dem Vorstand des Groupement Fer im Mai unterstrichen. Dieser Austausch soll aufrechterhalten und weiter gefördert werden.

Ein weiterer Schwerpunkt war auch in diesem Jahr die Problematik rund um die Wartezeiten an den Containerterminals. Es war wichtig und richtig, eine sehr aktive Rolle in den Gesprächen und der Lösungsfindung zu spielen. Wir möchten den Dialog mit den Terminalbetreibern und den LKW-Unternehmern auch künftig aufrechterhalten. Um

Domaine spécialisé Navigation

Auteur: Marek Fausel, président du domaine spécialisé Navigation

Membres: Andreas Antenen, Joël Arnoux, Ralf Brink, Urs Forte, Peter Furian, Thomas Herzog, Claudio Licci, Boris Lukic, Roland Lieni, Lukas Ramseyer, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold, Markus Widmer (invité), direction: Christoph Ernst (ad interim), Marek Fausel (à partir de septembre 2014).

Je souhaite en premier lieu remercier chaleureusement Christoph Ernst. Christoph a dirigé le domaine spécialisé Navigation par intérim pendant une longue période. À la réunion de septembre, une super équipe m'a été remise. L'assortiment des différents caractères et détenteurs de savoir est impressionnant, tout comme la passion avec laquelle les tâches sont respectivement abordées dans l'intérêt de nos clients (c'est-à-dire les entreprises membres de l'association). Je me réjouis du travail dans le domaine spécialisé et de la coopération avec les collègues. Je vous remercie pour la confiance apportée!

Monsieur Urs Forte quitte le domaine spécialisé pour entrer dans ses fonctions en tant que président de SPEDLOGSWISS Zurich. Monsieur Markus Widmer est membre du comité de notre section zurichoise et va être proposé comme successeur de Monsieur Urs Forte dans notre entité spécialisée par cette dernière. Il a déjà participé à la première réunion en tant qu'invité. Philip Schäuble quitte également le domaine spécialisé. Il se concentre sur sa collaboration déjà intense chez SPEDLOGSWISS dans le domaine Formation. Monsieur Joël Arnoux est également nouveau. Monsieur Jérôme Volluz a été proposé comme représentant de SPEDLOGSWISS Romandie. Il va être invité à la première réunion au début de la nouvelle année.

Dans le cadre des quatre réunions, des questions de sécurité continuent à bien marquer leur présence au premier plan. Avec les exigences globales de pays et d'organisations de sécurité en permanente croissance, des adaptations des méthodes de travail de la part de nos membres sont nécessaires. Non seulement les thèmes gagnent de plus en plus en complexité, mais le non-respect des directives de sécurité a aussi fréquemment des conséquences financières. De nouveaux processus et systèmes sont indispensables afin de pouvoir répondre à ces exigences. Nous tentons de regrouper des informations et de les résumer pour permettre aux entreprises de réaliser ces ajustements le plus simplement possible. Les résultats fournis par le FIATA Working Group Sea, qui nous sont respectivement transmis par Markus Warnebold dans le cadre des réunions, sont extrêmement précieux. Les deux représentants du domaine spécialisé Agents maritimes, Ralf Brink et Peter Furian, représentent un maillon important vers le monde des armateurs. Nous avons souligné l'importance de ce dialogue inter-domaines lors de la première rencontre entre les domaines spécialisés Navigation, Agents maritimes et le comité du Groupement Fer en mai. Notre objectif est de maintenir et de continuer à encourager cet échange d'informations.
La question problématique liée aux délais d'attente au niveau des terminaux de conteneurs a également été un point essentiel de notre

unsere Expertise einzubringen und am Puls der Entwicklung zu sein, bleiben wir in den Arbeitsgruppen vertreten.

Wir suchen und fördern vermehrt die Zusammenarbeit mit den Häfen rund um die Schweiz. Im Rahmen des Seefrachtseminars des Swiss Shippers' Council SSC durften Philipp Schäuble und ich als Vertreter der SPEDLOGSWISS einen erfolgreichen Workshop zum Thema «Anbindung der Schweiz an die Seehäfen in Europa» leiten. Weiterhin im Fokus steht eine nachhaltige intermodale Anbindung der ligurischen Häfen, über welche bestimmte Märkte mit deutlich geringeren Laufzeiten bedient werden können.

Mitte November 2014 fand in Basel eine Veranstaltung des Hafens Rotterdam statt, bei der die neusten Entwicklungen und Hafenausbaupläne per 2015, welche auch die Schweiz betreffen werden, präsentiert wurden. Unsere Verbandsmitglieder waren eingeladen und folgten der Einladung in grosser Zahl. Im Rahmen eines Vorgesprächs vor der Veranstaltung selber tauschten wir uns im kleineren Expertenkreis zwischen einer Delegation der SPEDLOGSWISS und einer aus Rotterdam aus und konnten dabei konkrete Fragen des Handlings und geplanter Entwicklungen für den Schweizer Markt besprechen.

Um die Kontakte in den Seehäfen zu pflegen, haben wir als Fachbereich zudem Ende November 2014 eine Studienreise nach Antwerpen durchgeführt. Während dieser von den Teilnehmern selber finanzierten Reise hatten wir die Gelegenheit, mit Vertretern des belgischen Spediteurverbandes und der Hafenwirtschaft ausgiebig über Themen rund um die Seefracht zu diskutieren, Meinungen einzuholen und Fragen unserer Verbandsmitglieder gleich vor Ort zu platzieren.

Die Netzwerke mit den für die Schweiz relevanten Seehäfen wollen wir vermehrt nutzen, pflegen und ausbauen. Sie helfen uns bei der fachlichen Arbeit zugunsten der Mitglieder sehr.

«Innovation in der Schifffahrt» ist eines der Themen, das ich in meinem neuen Amtsjahr vermehrt in den Fachbereich aufnehmen werde. Neben aktuellen Inhalten wollen wir uns auch mit den Herausforderungen von morgen auseinandersetzen, welche unsere Mitglieder und Kunden erwarten. Als Beispiel hierfür kann ich bereits jetzt erwähnen, dass wir uns aktiv einbringen bei der Erarbeitung einer «Best Practice»-Lösung im Zusammenhang mit der von der IMO verordneten Verpflichtung, dass ab Juli 2016 alle Seecontainer vor Verladung verwogen werden müssen. Wir werden zusammen mit unseren befreundeten Verladerverbänden einen Lösungsvorschlag zuhanden der Schweizer Bundesbehörden erarbeiten.

Für die engagierte Mitarbeit möchte ich allen Kolleginnen und Kollegen vom Fachbereich und von der Geschäftsstelle ganz herzlich danken.

travail cette année. Il était important et juste de jouer un rôle très actif dans les discussions et la recherche de solutions. Nous souhaitons également maintenir à l'avenir le dialogue établi avec les exploitants des terminaux et les entreprises de poids lourds. Afin de fournir notre expertise et d'être au cœur de l'évolution, nous conservons nos représentations dans les groupes de travail.

Nous nous employons à intensifier la recherche et l'encouragement de la coopération avec les ports autour de la Suisse. Dans le cadre du séminaire de fret maritime du Swiss Shippers' Council (SSC), Philipp Schäuble et moi-même avons animé un workshop réussi sur les «Raccordements de la Suisse aux différents ports maritimes européens par route ferroviaire, fluviale et routière» en tant que représentants de SPEDLOGSWISS. Une liaison intermodale durable des ports liguriens, par l'intermédiaire desquels certains marchés peuvent être desservis avec des délais nettement plus courts, reste un thème de travail sur lequel nous nous concentrons.

À la mi-novembre 2014, une manifestation du port de Rotterdam a eu lieu, dans le cadre de laquelle les derniers développements et les plans d'extension portuaire 2015 qui vont également concerner la Suisse, ont été dévoilés. Nos membres de l'association étaient invités et nombre d'entre eux ont suivi cette invitation. Dans le cadre d'une rencontre préliminaire à la manifestation, nous avons échangé nos opinions autour d'une petite table ronde d'experts entre une délégation de SPEDLOGSWISS et une de Rotterdam, ce qui nous a permis de discuter de questions concrètes relatives à la gestion et aux développements planifiés pour le marché suisse.
Pour entretenir les contacts dans les ports maritimes, nous avons en outre réalisé fin novembre 2014 un voyage d'études à Anvers en tant que domaine spécialisé. Au cours de ce voyage financé par les participants eux-mêmes, nous avons eu l'occasion de nous entretenir amplement avec des représentants de l'association des transporteurs belges et de l'économie portuaire sur des thèmes autour du fret maritime, de recueillir des opinions et de poser des questions de nos membres de l'association directement sur place.
Nous sommes d'avis qu'il est important de tirer profit, d'entretenir et d'étendre beaucoup plus les réseaux avec les ports maritimes importants pour la Suisse. Ils nous rendent énormément service dans le cadre de notre travail d'expert en faveur des membres.

L'«innovation dans la navigation» est un des sujets auquel je vais me consacrer plus intensément au cours de ma nouvelle année de fonction dans le domaine spécialisé. Parallèlement aux contenus actuels, nous souhaitons également discuter des défis à relever demain, qui vont bientôt concerner nos membres et nos clients. Je peux déjà maintenant citer en exemple que nous souhaitons activement nous engager dans l'élaboration d'une solution de «bonnes pratiques» en relation avec l'obligation édictée par l'OMI qui consiste à peser tous les conteneurs maritimes avant leur chargement à compter de juillet 2016. Nous allons élaborer une proposition comprenant une solution avec nos associations d'affréteurs amies que nous avons l'intention de remettre aux autorités fédérales suisses.

Je souhaite remercier chaleureusement tous les collègues du domaine spécialisé ainsi que ceux du secrétariat pour leur coopération engagée.

Ralf Brink

Vorsitzender Fachbereich Reedereiagenten und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Agents maritimes et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Reedereiagenten

Autor: Ralf Brink, Vorsitzender Fachbereich Reedereiagenten

Mitglieder: Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, Furness Shipping Ltd., Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Helmar AG, Helship AG, I. Messina (Suisse) AG, Maersk Switzerland Ltd., MOL (Europe) Basel Branch, MSC Mediterranean Shipping Agency AG, Natural Shipping AG, O. Brunoni SA, OOCL (Switzerland) AG, Ozean Brokerage & Shipping AG.

Ergänzend zu den im Jahresbericht des Fachbereichs Schifffahrt von dessen Vorsitzendem Marek Fausel genannten Schwerpunkten möchte ich hier noch folgende Punkte beleuchten, mit denen wir uns in gemeinsamer Arbeit auseinandergesetzt haben.

China hatte bereits 2013 angekündigt, eine VAT (Value Added Tax, sprich: Mehrwertsteuer) einzuführen. Was für eine Handelsnation wie ein verständlicher Schritt aussah, entpuppte sich 2014 als viel komplizierter als gedacht. Mit der Einführung der VAT sollte unter anderem die bisherige, nicht vorsteuerabzugsfähige Unternehmenssteuer («Business Tax») im Logistiksektor durch die Umsatzsteuer (VAT) ersetzt werden. Zwischenzeitlich schien China dann zu erkennen, dass mit der Ausgestaltung der VAT erstens seine eigene Binnenwirtschaft geschwächt würde (Exporte wären nämlich nicht wie bei einer üblichen MWST von der Steuer befreit gewesen) und zweitens rechtlich absolut zulässige Umgehungsmöglichkeiten bestünden (Frachtzahlung im Ausland = von der VAT befreit). Wir empfahlen deshalb unseren Mitgliedern, beim Export nach China zu versuchen, die Incoterms CIF anzuwenden und auf DDA/DDP zu verzichten. So würden nämlich keine Kosten aus China belastet, somit auch keine VAT. Mittlerweile aber hat China das VAT-Regime angepasst und offenbar ein «echtes» MWST-System eingeführt, das die Exportwirtschaft nicht umfasst.

China war auch im Mittelpunkt unserer Arbeiten, als es um die Umsetzung des Freihandelsabkommens zwischen der Schweiz und China ging. Im Bereich der vorzulegenden Dokumente für freihandelsprivilegierte Sendungen beim Import in China waren sich allerdings die chinesischen Zollämter uneins. Wir stellten fest, dass nicht überall dieselben Dokumente vorzulegen waren, welche den Schweizer Ursprung und den unterbruchsfreien Warentransport nach China belegen. Beim Schweizer Export geht es um die Erstellung eines «Certificate of Non-Manipulation» und beim Import um die Beibringung des korrekten Dokumentes «Certificate of Origin». Natürlich ist das ein Thema, das primär die Schweizer Export- und Importindustrie betrifft, für welche das Abkommen ja auch ausgehandelt wurde. Trotzdem war es uns aber wichtig, hier zusammen mit dem Verband economiesuisse und Verladerverbänden zu bewirken, dass in den kommenden Gesprächsrunden zwischen dem chinesischen und dem Schweizer Zoll gangbare und einheitliche Lösungen gesucht und hoffentlich auch gefunden werden. Ferner haben wir uns auch mit dem US-amerikanischen Vorstoss «100% Scanning» befassen müssen. Demnach soll jeder einzelne Container, der einen US-amerikanischen Hafen anläuft (auch bei Transshipments), vor Verlad im Abgangshafen durchleuchtet werden.

Domaine spécialisé Agents maritimes

Auteur: Ralf Brink, président du domaine spécialisé Agents maritimes

Membres: Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, Furness Shipping Ltd., Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Helmar AG, Helship AG, I. Messina (Suisse) SA, Maersk Switzerland Ltd., MOL (Europe) Basel Branch, MSC Mediterranean Shipping Agency AG, Natural Shipping AG, O. Brunoni SA, OOCL (Switzerland) AG, Ozean Brokerage & Shipping AG.

En complément aux thèmes essentiels mentionnés dans le rapport annuel du domaine spécialisé Navigation par son directeur Marek Fausel, je souhaite ici mettre l'accent sur les points suivants que nous avons traités en commun.

En 2013 déjà, la Chine avait fait part de son intention de mettre une VAT en place (Value Added Tax, c'est-à-dire une taxe sur la valeur ajoutée). Ce qui ressemblait à une étape compréhensible pour une nation commerciale, se révéla en 2014 être une opération bien plus compliquée que l'on ne se l'était imaginé. Avec l'introduction de la TVA, la taxe sur les entreprises non déductible («Business Tax») jusqu'à présent en vigueur dans le secteur logistique devait entre autres être remplacée par la taxe sur la valeur ajoutée. Entre-temps, la Chine commença cependant à comprendre que les modalités de la TVA conduiraient d'une part à une anémie de sa propre économie nationale (par rapport à une TVA usuelle, les exportations n'auraient pas été exonérées de la taxe), et permettraient d'autre part d'exploiter des possibilités de contournement de la taxe avec des procédures parfaitement légales (paiement du fret à l'étranger = exonération de la TVA). C'est pourquoi nous avons recommandé à nos membres d'essayer d'appliquer les Incoterms CIF lors d'exportations vers la Chine et de renoncer aux Incoterms multimodaux DDP. De cette manière aucun frais en provenance de Chine n'est appliqué, et donc aucune TVA non plus. La Chine a cependant entre-temps amendé son régime de taxe et apparemment mis en place un «véritable» système de TVA qui n'englobe pas l'économie de l'exportation.

La Chine était également placée au cœur de nos travaux lorsqu'il fut question de mettre l'accord de libre-échange entre la Suisse et la Chine en pratique. Dans le domaine des documents à présenter pour des envois privilégiés par l'accord de libre-échange lors de l'importation en Chine, les autorités chinoises douanières étaient cependant en désaccord. Nous avons constaté que les documents à présenter, confirmant l'origine suisse et le transport de marchandises sans interruption vers la Chine, étaient différents selon le lieu. Dans le cas d'un export suisse, il est question de la délivrance d'un «certificate of non-manipulation», et dans le cas de l'import de la présentation du document adéquat, ledit «certificate of origin». Il s'agit naturellement d'un sujet qui concerne prioritairement l'industrie d'import et d'export suisse pour laquelle l'accord a été finalement négocié. Malgré tout, il était pour nous important d'exercer notre influence en commun avec l'association economiesuisse et les associations d'affréteurs dans la recherche de solutions uniformes et praticables dans le cadre des

SPEDLOGSWISS hat sich insbesondere auch über unseren Weltverband FIATA stets klar dahingehend geäussert, dass ein solches Prozedere bestenfalls auf dem Papier eine höhere Sicherheit vor terroristischen Angriffen bringt. In der Praxis ist das Vorhaben nicht realisierbar. Nebst den technischen Einrichtungen, die vorhanden sein müssten, würde das Scanning auch den Containerfluss massiv abbremsen. Konkret würde er wohl zum Erliegen gebracht. Vielleicht auch dank unseren Bedenken, denjenigen der FIATA und vieler Branchenverbände weltweit ist das Traktandum im US-Senat derzeit wieder von der Traktandenliste entfernt worden. Sich gegen unrealistische Vorhaben zu wehren, die unsere Branche betreffen können, gehört auch zur Verbandsarbeit.

Und zum Schluss noch ein Hinweis zu den sogenannten «Rotterdam Rules», dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See. Die Regeln wurden bis heute von 23 Staaten unterzeichnet. Die Schweiz gehört dazu. Die Regeln treten in Kraft, sobald mindestens 20 Staaten, die unterzeichnet haben, die Regeln zu nationalem Recht erklären (ratifizieren). Bis heute haben aber erst deren drei (nämlich Spanien, Kongo und Togo) die Regeln ratifiziert. Wir wollten aus erster Hand wissen, welche Angaben uns der Bund zum aktuellen Stand des Ratifizierungsprozesses in der Schweiz machen kann. Nichts lag näher, als unseren Präsidenten, Nationalrat Thomas de Courten, darum zu bitten, den Bundesrat hierzu direkt anzufragen. Gesagt, getan. Der Bundesrat hält zuhanden der SPEDLOGSWISS klar fest, dass ihm keine unmittelbar bevorstehenden weitere Ratifikationen bekannt seien, weshalb es ihm zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht angezeigt scheint, den Ratifizierungsprozess in der Schweiz einzuleiten. Damit liegt also ein möglicher Einführungszeitpunkt der Rotterdam Rules in weiter Ferne.

tables rondes à venir entre les autorités douanières chinoises et suisses. Nous espérons qu'elles vont être trouvées.
Nous avons également dû porter notre attention sur la proposition nord-américaine du «scannage intégral». Selon cette proposition, tous les conteneurs d'un navire qui accoste dans un port nord-américain (les transbordements étant également concernés) doivent être passés au crible dans le port de départ avant le chargement. SPEDLOGSWISS s'est clairement positionnée, en particulier également par l'intermédiaire de notre association FIATA opérant au niveau mondial, en indiquant qu'une telle procédure fournit au mieux sur le papier une sécurité plus élevée face à des attaques terroristes. En pratique, la proposition n'est pas réalisable. Sans compter les dispositifs techniques qui devraient être disponibles pour la réalisation, le scannage freinerait massivement le flux des conteneurs. Concrètement parlant, il serait intégralement paralysé. Peut-être aussi grâce à nos propos réticents, ceux de la FIATA et de nombreuses associations de la branche au niveau mondial, ce point a été de nouveau supprimé de l'ordre du jour du Sénat nord-américain. Faire opposition à des démarches irréalistes qui sont susceptibles de concerner notre branche, fait également partie du travail de l'association.

Pour conclure, accordons encore une place aux «Règles de Rotterdam», l'accord des Nations-Unies sur le transport international de marchandises total ou partiel par voie maritime. Jusqu'à ce jour, les règles ont été signées par 23 pays, dont la Suisse fait partie. Les règles entrent en vigueur dès que 20 États signataires minimum les ratifient, c'est-à-dire déclarent ces règles comme droit national. Cependant, seuls trois États (l'Espagne, le Congo et le Togo) ont jusqu'à présent ratifié les règles. Nous avons voulu obtenir des informations de première main auprès de la Confédération concernant l'état actuel du processus de ratification en Suisse. Rien de plus simple que de prier notre président, conseiller national, Thomas de Courten d'interroger directement le Conseil fédéral. Chose dite, chose faite. Le Conseil fédéral déclare vis-à-vis de SPEDLOGSWISS qu'il ne connaît aucun pays étant sur le point de ratifier les règles, c'est pourquoi il ne lui paraît pas encore indiqué de

Unsere Fachleute der Kommission Recht und Versicherung SPEDLOGSWISS haben übrigens sogar erhebliche Zweifel, ob die Rotterdam Rules überhaupt jemals zur Anwendung kommen werden.

Den Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs Reedereiagenten, des Fachbereichs Schifffahrt und unserer Geschäftsstelle danke ich für ein weiteres Jahr professioneller Zusammenarbeit zugunsten unserer faszinierenden Branche. Ich freue mich auf viele interessante Themen und Begegnungen im nächsten Jahr.

lancer le processus de ratification en Suisse. Le chemin menant à une éventuelle date d'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam semble être bien long. Nos experts de la commission SPEDLOGSWISS Droit et Assurances doutent même fortement que les Règles de Rotterdam soient un jour appliquées.

Je tiens à remercier tous les collègues du domaine spécialisé Agents maritimes et Navigation ainsi que notre secrétariat pour une année supplémentaire de coopération professionnelle au profit de notre fascinante branche. Je me réjouis des nombreux thèmes et des rencontres intéressantes au cours de l'année prochaine.

Markus Warnebold

Delegierter Working Group Sea der FIATA und Mitglied des Fachbereiches Schifffahrt
Délégué Working Group Sea FIATA et membre du domaine spécialisé Navigation

FIATA: Working Group Sea

Autor: Markus Warnebold (Delegierter der SPEDLOGSWISS in der Working Group Sea)

Die Arbeitsgruppe Seetransporte der FIATA hat sich im Jahre 2014 dreimal getroffen. Im Februar hat sie die Einladung der FFFAI (Federation of Freight Forwarders' Associations in India) nach Delhi wahrgenommen. Im Juni hat sie am Hauptsitz der FIATA in Zürich getagt und im Oktober hat sie anlässlich des FIATA-Kongresses in Istanbul konferiert. Mittlerweile besteht die Arbeitsgruppe aus Vertretern von 21 Ländern, womit die Themen weltweit abgedeckt werden. Neu sind im vergangenen Jahr Vertreter aus Südafrika, den Vereinigten Arabischen Emiraten und aus Ghana zu uns gestossen. Zudem konnte die Vakanz aus den Niederlanden neu besetzt werden. Auch im vergangenen Jahr haben wir uns hauptsächlich mit diversen Sicherheitsprogrammen sowie neuen Gesetzgebungen befasst.

Trotz diversen Interventionen unseres befreundeten amerikanischen Verbandes, der TIA (Transport Intermediaries Association), gibt es im Zusammenhang mit C-TPAT keine Änderungen, und das Programm ist nach wie vor nicht zugänglich für «non U.S. based forwarders». Die Einführung von 100 % Scanning der Container vor Verschiffung nach den USA wurde vom Department of Homeland Security (DHS) um weitere zwei Jahre zurückgestellt. Es gibt Zweifel, ob dieses Programm dann auch wirklich eingeführt wird. Man wird wohl anstelle von «Scanning» vermehrt risikobehaftete Container überprüfen. FIATA hat sich immer gegen 100 % Scanning eingesetzt, da dies zu teuer und nicht durchsetzbar ist. Zudem hindert es den Transportablauf und gibt ein falsches Zeichen der Sicherheit.

SPEDLOGSWISS hat ihre Mitglieder über die neuen Sicherheitsprogramme in Japan informiert. Und dies ist nun gut angelaufen. Auch bei der Umsetzung des Programms ISF – USA 10 + 2 gibt es keine Probleme. Über «China Customs Advance Manifest (CCAM)» fehlen der Working Group auch von den chinesischen Partnern zuverlässige Informationen. Es scheint, dass diese Einführung wohl verspätet ist. SPEDLOGSWISS wird die Mitglieder sofort nach Erhalt weiterer Informationen aus China informieren. Gleiches gilt auch für das Thema Chinese Rate Filing Regulations.

Die Rotterdam Rules (offizieller Name: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) wurden mittlerweile von 3 Ländern (Togo, Spanien und Kongo) ratifiziert und etwa 20 Länder, darunter auch die Schweiz, haben diese unterzeichnet. Die neuen Regeln treten allerdings erst 12 Monate nachdem 20 Länder diese ratifiziert haben in Kraft. Dieses Thema wird uns daher noch länger begleiten, eine Einführung in absehbarer Zeit ist unrealistisch.

Im Verlaufe des Jahres gab es viele Diskussionen zum Thema VAT (Value Added Tax = MWST) in China, da auch hier widersprüchliche Informationen aus China kamen und von Hafen zu Hafen unterschiedlich behandelt wurden. Abschliessend kann gesagt werden, dass für keine

FIATA: Working Group Sea

Auteur: Markus Warnebold (délégué de SPEDLOGSWISS dans le Working Group Sea)

Le groupe de travail Transports maritimes de la FIATA s'est rencontré trois fois en 2014. Au mois de février, il a accepté l'invitation de la FFFAI (Federation of Freight Forwarders' Associations in India) à Delhi. En juin, le groupe de travail a tenu une réunion au siège principal de la FIATA à Zurich et en octobre, il s'est concerté à l'occasion du congrès FIATA à Istanbul. Entre-temps, le groupe de travail est composé de représentants issus de 21 pays, ce qui permet de couvrir les thèmes au niveau mondial. Au cours de l'année passée, des représentants en provenance de l'Afrique du Sud, des Émirats arabes unis et du Ghana nous ont rejoints. Le poste vacant des Pays-Bas a en outre pu de nouveau être occupé. Pendant l'année qui vient de s'écouler, nous nous sommes principalement consacrés à divers programmes de sécurité ainsi qu'à de nouvelles législations.

Malgré diverses interventions de notre association américaine amie TIA (The Transport Intermediaries Association), aucune modification n'a pu avoir lieu en relation avec le C-TPAT, ce qui signifie que le programme continue à rester inaccessible aux «non U.S. based forwarders». La mise en place du passage au crible à 100 % des conteneurs avant l'embarquement vers les Etats-Unis a été reporté de deux ans supplémentaires par le Département américain de la Sécurité intérieure DHS (Department of Homeland Security). Des doutes persistent quant à l'introduction vraiment réaliste de ce programme. Au lieu de réaliser un «scannage», il sera plutôt question d'augmenter le nombre de contrôles sur les conteneurs à risques. La FIATA s'est toujours positionnée contre le scannage à 100 % étant donné que cette méthode est trop coûteuse et non applicable en pratique. Le passage au crible entrave en outre les processus de transport et donne un signal de sécurité erroné qui ne correspond pas à la réalité.

SPEDLOGSWISS a informé ses membres sur les nouveaux programmes de sécurité introduits au Japon. Les procédures ont bien démarré. Il n'y a également aucun problème dans la mise en œuvre du programme ISF – USA 10 + 2. Concernant le CCAM (China Customs Advance Manifest), le Working Group ne dispose toujours pas d'informations fiables de la part des partenaires chinois. Il semble que cette mise en place soit retardée. SPEDLOGSWISS informera les membres dès qu'elle aura reçu des informations supplémentaires en provenance de la Chine. Il en va de même en ce qui concerne les «Chinese Rate Filing Regulations».

Les Règles de Rotterdam (dont le nom officiel est «United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea») ont finalement été ratifiées par 3 pays (le Togo, l'Espagne et le Congo). Environ 20 pays, dont également la Suisse, les ont signées. Ces nouvelles règles n'entrent cependant en vigueur que 12 mois après leur ratification par un minimum de 20 pays. Nous allons accompagner ce sujet pendant encore une longue période, une mise en place dans un proche avenir n'étant pas du tout réaliste.

in China bezahlten Seefrachten mehr VAT belastet wird. Nach wie vor wird aber VAT auf in China erbrachte Leistungen wie Trucking, Stuffing, Stripping etc. belastet. Bei Exportlieferungen auf Basis CIF Chinese port bzw. FOB für Importe werden nun keine Taxen mehr erhoben.

Die Arbeitsgruppe hat sich auch intensiv mit dem Thema Container verwiegen (Container Weighing) befasst. Am 19. Mai 2014 hat das Safety Committee der International Maritime Organization (IMO) die Änderungen der Safety of Life at Sea (SOLAS) genehmigt, wonach ab Juli 2016 sämtliche Container vor Verschiffung gewogen und das Gesamtgewicht mit einem Dokument bestätigt werden müssen. Es liegt nun an den einzelnen Regierungen in allen Ländern der Welt, diese neue Verordnung durchzusetzen. Diese neue Vorgabe hat selbstverständlich einen grossen Einfluss auf unser Geschäft. Die Working Group hat grosse Zweifel, ob dieses neue Programm innert der erwähnten Frist durchgesetzt werden kann. SPEDLOGSWISS ist mit befreundeten Verbänden daran, einen entsprechenden Vorschlag an die Schweizer Behörden vorzubereiten und wird ihre Mitgliedsfirmen selbstverständlich über die Gespräche informiert halten.

Der «IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code)» war ebenfalls ein wichtiges Thema im Berichtsjahr. Ziel des IMO/ILO/UNECE-Verhaltenskodex für das Packen von Beförderungseinheiten CTU-Code) ist die Schaffung offizieller Leitlinien für eine sichere Verpackung von Beförderungseinheiten (CTUs). Der Inhalt dieses Dokuments dient denjenigen Personen, die für die Verpackung und Ladungssicherung verantwortlich sind und deren Aufgabe es ist, Menschen zu schulen, um die Lade-Einheiten korrekt zu packen. Ziel ist es ebenfalls, dass die theoretischen Details für die Verpackung und Sicherung so skizziert sind, dass die nötigen praktischen Massnahmen angewendet werden, damit die sichere Verpackung von Gütern in CTUs gewährleistet ist. Die FIATA hat dazu ein Positionspapier publiziert. Die IMO (International Maritime Organization) hat zudem beschlossen, den Schwefelgehalt (Sulphur) im Schweröl (Schiffstreibstoff) für die Fahrtgebiete in der Ostsee, der Nordsee, in den nordamerikanischen

Au cours de l'année, de nombreuses discussions concernant la VAT chinoise (Value Added Tax) ont eu lieu, étant donné que les informations en provenance de la Chine étaient tout à fait contradictoires, et qu'elles ont été différemment traitées d'un port à l'autre. Pour finir, on peut constater que plus aucune VAT n'a été appliquée aux frets maritimes payés en Chine. La VAT est cependant toujours encore appliquée aux prestations comme la traction, l'empotage, le dépotage etc. fournies en Chine. Dans le cas des exports sur la base CIF Chinese port, respectivement FOB pour les imports, plus aucune taxe n'est prélevée.

Le groupe de travail s'est aussi intensément penché sur la question du pesage des conteneurs (container weighing). Le 19 mai 2014, le comité de sécurité de l'Organisation maritime internationale (OMI) a approuvé les changements de la Convention SOLAS (Safety of Life at Sea) selon lesquels tous les conteneurs doivent être pesés avant leur chargement à compter de juillet 2016, et leur poids total confirmé dans un document. Dans tous les pays du monde, chaque gouvernement doit maintenant mettre cette nouvelle réglementation en application. Ladite nouvelle réglementation a bien entendu une grande influence sur nos activités commerciales et le Working Group doute fortement que ce nouveau programme puisse être mis en vigueur dans les délais impartis. SPEDLOGSWISS prépare actuellement avec des associations amies une proposition correspondante qui s'adresse aux autorités suisses et va naturellement tenir ses entreprises membres au courant de l'évolution des entretiens.

Le «Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU)» était également un sujet important pendant l'année du rapport. Le code CTU pour l'empotage de cargaisons a pour objet la création de directives officielles pour un chargement et un assujettissement sûr des unités de transport intermodal (Cargo Transport Units = CTUs). Le contenu de ce recueil de directives est destiné aux personnes responsables de l'empotage et de l'arrimage sécurisé des cargaisons et dont la tâche

sowie den karibischen Küstengewässern zu reduzieren. Dies hat Frachtzuschläge in Form sogenannter «Low Sulphur Surcharge (LSS)» zur Folge, da dieser Treibstoff teurer ist und damit den Reedereien Mehrkosten bescheren, welche sich wiederum auf die Transportkosten auswirken und diese verteuern.

Auch im kommenden Jahr wird sich die Working Group wieder zu drei Meetings treffen. Im Februar wird sie nach Valparaiso in Chile reisen. Im Juni wird sie der Einladung des italienischen Spediteurverbandes FEDESPEDI nach Genua folgen, und im Oktober wird anlässlich des FIATA-Kongresses in Taipei die letzte Sitzung in diesem Jahr stattfinden. An diesen Sitzungen werden nebst Diskussion über die aktuellen Themen auch Gespräche mit den lokalen Verbänden und Partnern geführt, damit wir unsere Verbandsmitglieder jederzeit aus erster Hand infomieren können.

Sollten Fragen oder Anregungen im Zusammenhang mit internationalen Vorgaben im Seefrachtbereich auftreten, können die Mitglieder diese gerne an die Geschäftsstelle der SPEDLOGSWISS weiterleiten, und diese können dann in der Arbeitsgruppe der FIATA vertieft bearbeitet werden.

consiste à former des personnes pour que les cargaisons soient correctement chargées. L'objectif est également de présenter les détails théoriques pour l'empotage et la sécurité de telle manière que les mesures nécessaires pratiques puissent être appliquées afin que l'empotage sûr de marchandises soit garanti dans les cargaisons. À ce sujet, la FIATA a publié un document de synthèse.
L'Organisation maritime internationale (OMI) a en outre décidé de réduire la teneur en soufre dans le pétrole lourd (carburant des navires) pour les zones de navigation dans la mer Baltique, la mer du Nord, les zones d'eaux côtières des Caraïbes et nord-américaines. Cette mesure a entraîné des majorations au niveau des coûts de fret sous forme d'une accise sur le soufre (législation sur la taxation du soufre), étant donné que ce carburant est plus onéreux et génère des coûts supplémentaires auprès des armateurs. Ces majorations sont répercutées sur les coûts de transport qui augmentent à leur tour.

Le groupe de travail va se rencontrer également l'année prochaine pour trois meetings. En février, le groupe va réaliser un voyage à Valparaiso au Chili. En juin, il va suivre l'invitation de l'association des transporteurs italiens FEDESPEDI à Gênes et en octobre, il va tenir sa dernière réunion de l'année à Taipei à l'occasion du congrès de la FIATA. Dans le cadre de ces réunions, des entretiens avec les associations et partenaires locaux vont être menés parallèlement aux discussions sur les sujets actuels, ce qui nous permet d'informer ensuite de première main à tout moment nos membres de l'association.

Pour toutes questions ou suggestions en relation avec des directives internationales dans le domaine du fret maritime, les membres peuvent transmettre ces dernières avec plaisir au secrétariat de SPEDLOGSWISS, ce qui permettra ensuite d'approfondir ces dernières dans le cadre du groupe de travail de la FIATA.

Peter Bader

Vorsitzender Kommission Betriebswirtschaft
Président de la commission Économie d'entreprise

Kommission Betriebswirtschaft (KBW)

Vorsitz: Peter Bader

Mitglieder: Henri Fischli, Andries Waalberg, Thomas Schwarzenbach, Jörg Zimmermann

Die Schaffung einer Kreditrisikoversicherung als Verbandslösung für unsere Mitglieder stand klar im Fokus unserer Kommission Betriebswirtschaft (KBW). Wir haben in enger Kooperation mit dem Versicherungs-Broker IRS GmbH zusammen mit dem weltweit grössten Kreditversicherer Atradius ein Paketangebot im Bereich der Kreditversicherung auf die Bedürfnisse der Speditionsbranche zugeschnitten entwickelt. Die Lösung umfasst die Bereiche Bonitätsprüfung, Inkasso, Kredit-Versicherung und Insolvenz-Abwicklung. Interessierte Mitgliedsfirmen der SPEDLOGSWISS können nun für ihr Unternehmen individuell eine konkrete Offerte und entsprechende Beratung anfordern. Damit sind wir einem immer wieder von Mitgliederseite gehegten Wunsch entgegengekommen und hoffen, dass ein solches Versicherungspaket tatsächlich auf entsprechende Resonanz seitens der Mitglieder trifft.

Im 4. Quartal des Berichtsjahres hat uns noch das Thema «Aspekte bei der grenzüberschreitenden Vermietung von Beförderungsmitteln» und insbesondere der Dienstwagenüberlassung (CH: Geschäftswagenüberlassung) beschäftigt, sind doch viele unserer Branchenmitglieder in Grenznähe und oft mit dem Thema direkt konfrontiert. Rechtsanwältin Regine Schluckebier als eine ausgewiesene Expertin in dieser Frage hat uns dazu ein interessantes Bulletin verfasst.

Im Kontext zum Thema Zoll ist aus betriebswirtschaftlicher Sicht der europaweit grassierende Regulierungswahn zu nennen, in welchen leider auch unsere Schweizer Zollverwaltung verwickelt ist. Wir spüren, dass auf behördlicher Seite – nicht nur in der EU, sondern auch bei uns in der Schweiz – offenbar nach Verschärfungen in der Umsetzung irgendwelcher Formalien und Vorschriften gesucht wird, mit denen uns Logistik-Dienstleistern und unseren Kunden aus der gesamten Schweizer Wirtschaft das Leben schwer gemacht werden kann. Die zugegebenermassen nicht einfache Situation zwischen gesetzgeberischen Prozessen und der mit der Umsetzung beauftragten Behörde droht immer öfter zuungunsten der Wirtschaft auszufallen. Im heutigen globalen Wirtschaftsumfeld torpedieren diese Entwicklungen gleichzeitig die massiven Anstrengungen in der staatlichen Wirtschaftsförderung unserer Kantone. Wir setzen uns bei den uns zugänglichen Instanzen auch künftig für eine möglichst effiziente Umsetzung rechtlicher Vorgaben ein.

Personell wird es im nächsten Jahr zu einigen Veränderungen in der Zusammensetzung unserer Kommission kommen. Ich möchte mich bei allen, aber ganz speziell bei den aus verschiedenen nachvollziehbaren Gründen austretenden Mitgliedern für ihre jahrelange wertvolle Mitarbeit in der Kommission bedanken.

Commission Économie d'entreprise (CEE)

Président: Peter Bader

Membres: Henri Fischli, Andries Waalberg, Thomas Schwarzenbach, Jörg Zimmermann

La mise en place d'une assurance couvrant les risques de crédit comme solution d'association pour nos membres représentait un point central de notre commission Economie d'entreprise (CEE). En étroite coopération avec l'assureur IRS GmbH et le plus grand assureur mondial des risques de crédit Atradius, nous avons développé une offre de couverture dans le domaine de l'assurance-crédit adaptée aux besoins de la branche des transports. La solution comprend l'examen de solvabilité, l'encaissement, l'assurance-crédit et la liquidation suite à une faillite. Les entreprises membres de SPEDLOGSWISS intéressées peuvent maintenant faire une demande individuelle d'offre et profiter d'un conseil correspondant. Nous avons ainsi répondu à un souhait depuis longtemps éprouvé par les entreprises membres et espérons qu'une telle offre de couverture va être perçue en correspondance par les membres.

Au cours du 4e trimestre de l'année du rapport, nous nous sommes encore consacrés au sujet «Aspects de la location de moyens de transport transfrontaliers» et en particulier à la mise à disposition de voitures de service, un grand nombre de nos membres de la branche étant proches de la frontière et souvent directement concernés par ces points. En tant qu'experte reconnue dans ce domaine, l'avocate Regine Schluckebier nous a rédigé un bulletin intéressant à ce sujet.

Dans le contexte thématique des douanes, l'aberration généralisée de régulation européenne dans laquelle notre administration douanière suisse est aussi malheureusement impliquée, doit être soulignée du point de vue économique. Du côté administratif – et pas uniquement dans l'Union européenne, mais aussi chez nous en Suisse – nous avons l'impression que l'on recherche apparemment des moyens pour forcer à tout prix la mise en application de formalités et de règlements quelconques, ce qui aurait alors pour conséquence de nous compliquer la vie en tant que prestataires logistiques mais aussi celle de nos clients de l'ensemble de l'économie suisse. Il faut admettre que la situation entre les procédures législatives et l'administration chargée de les mettre en œuvre n'est pas facile et menace de plus en plus souvent de porter des effets préjudiciables à l'économie. Dans l'environnement économique global contemporain, ces développements torpillent simultanément les efforts massifs entrepris dans la promotion économique par l'État de nos cantons. Pour ce qui est des autorités auxquelles nous avons accès, nous allons également nous engager à l'avenir pour une mise en œuvre la plus efficiente possible des règlements juridiques.

Ich freue mich auch auf die neuen Kollegen, welche im 2015 die Arbeit in unserer Kommission aufnehmen und bestimmt wertvolle Impulse zum Nutzen unserer Verbandsmitglieder in unsere Arbeit einbringen werden.

Dans le courant de l'année à venir, quelques modifications du personnel vont avoir lieu dans la composition de notre commission. Je souhaite remercier tous les membres de la commission pour leur longue et précieuse coopération au sein de celle-ci et tout particulièrement les membres qui démissionnent pour des raisons compréhensibles les plus diverses. Je me réjouis d'accueillir les nouveaux collègues qui entrent en fonction dans notre commission en 2015 et vont certainement fournir de précieuses impulsions au profit des membres de notre association dans notre travail.

Paul Nicolet

Vorsitzender Kommission Bildung und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président de la commission Formation et membre du comité SPEDLOGSWISS

Kommission Bildung

Autor: Paul Nicolet, Vorsitzender Kommission Bildung

Mitglieder: Conny Affolter, Delicia Cobaleda, Andrea Mecklenburg, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Daniel Riedo, Philipp Schäuble, Ruedi Scheidegger, Armando Schneeberger, Paul Schwendener, Paolo Sommavilla, Maya Stalder, Thomas Suter.

Eines der Kernthemen der Kommission Bildung war im Berichtsjahr wiederum die Grundbildung mit der Umsetzung der Bildungsverordnung (BIVO 2012). Im Sommer 2014 starteten erstmals alle drei Lehrjahre zur Ausbildung als Kauffrau/Kaufmann Internationale Speditionslogistik nach dem neuen Reglement. Somit löste die BIVO 2012 das NKG-Reglement aus dem Jahr 2003 endgültig ab.

Folgende Inhalte wurden mit der Umsetzung der Phase 3 des Informations- und Ausbildungskonzepts (IAK) im Jahr 2014 behandelt:

- Bereitstellung weiterer branchenspezifischer Schulungs- und Ausbildungsunterlagen (Kursunterlagen für Lernende und üK-Leitende)
- Schulungen für Berufs- und PraxisausbildnerInnen
- Erarbeitung der Wegleitung für die mündlichen und schriftlichen Abschlussprüfung
- Erste Schulungen für PrüfungsexpertInnen

Wie im letzten Jahresbericht bereits erwähnt wurde, hat sich aus der Kommission Bildung heraus eine Arbeitsgruppe mit den üK-Verantwortlichen der Lokalverbände gebildet. Die regelmässigen Treffen dieser Gruppe dienten dazu, die erarbeiteten üK-Unterlagen an den fünf üK-Standorten von SPEDLOGSWISS (Nordwestschweiz, Ostschweiz, Romandie, Schaffhausen und Zürich) gemeinsam zu besprechen und möglichst einheitlich umzusetzen. Die Zusammenarbeit und Kooperation wurde geschätzt und wird auch zukünftig als Teil der Kommission Bildung weitergeführt.

Zusätzlich zu der Koordination der Grundbildungsinhalte fanden im 2014 zwei Treffen mit den Chefexperten der fünf Ausbildungsregionen von SPEDLOGSWISS statt. An diesen Sitzungen wurde die Wegleitung für die mündlichen und schriftlichen Abschlussprüfungen, welche im 2015 erstmals nach neuer Bildungsverordnung stattfinden werden, erarbeitet. Die Chefexperten haben sich zudem bereit erklärt, an den Schulungen der PrüfungsexpertInnen tatkräftig mitzuhelfen. Auch dieses Gremium wird sich zu weiteren Sitzungen treffen und den Erfahrungsaustausch und die Kooperation pflegen.

Um den Kommunikationsfluss in den Bildungsthemen zu fördern, hat SPEDLOGSWISS im Berichtsjahr das neue Informationsgefäss «Bulletin Bildung» lanciert. Im 2014 sind 3 Bulletins (Februar, Juli, Oktober) erschienen.
Das Bulletin richtet sich an Bildungsverantwortliche wie auch HR-Personen der Betriebe und berichtet jeweils über aktuelle Themen aus dem Aus- und Weiterbildungsbereich. Die Bulletins sind jeweils auch auf der Homepage (www.spedlogswiss.com) aufgeschaltet und jederzeit abrufbar.

Commission Formation

Auteur: Paul Nicolet, président de la commission Formation

Membres: Conny Affolter, Delicia Cobaleda, Andrea Mecklenburg, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Daniel Riedo, Philipp Schäuble, Ruedi Scheidegger, Armando Schneeberger, Paul Schwendener, Paolo Sommavilla, Maya Stalder, Thomas Suter.

Un des sujets primordiaux de la commission Formation au cours de l'année du rapport était la formation initiale avec la mise en œuvre de l'ordonnance sur la formation (OrFo 2012). Au cours de l'été 2014, les trois années d'apprentissage visant à la formation en tant qu'agent en logistique des transports internationaux ont pour la première fois débuté sous le nouveau règlement. L'OrFo 2012 a ainsi remplacé définitivement le règlement NFCB de l'année 2003.

Avec la mise en œuvre de la phase 3 du concept d'information et de formation (CIF), les contenus suivants ont été traités en 2014:

- Mise à disposition de documents de formation et d'apprentissage spécifiques à la branche supplémentaires (supports de cours pour les apprentis et les intervenants de CI)
- Formations pour les instructeurs professionnels et les praticiens formateurs
- Élaboration des directives pour l'examen oral et écrit de fin d'apprentissage
- Premières formations pour les experts d'examen

Comme déjà indiqué dans le dernier rapport, un groupe de travail avec les responsables de CI des associations locales a été formé à partir de la commission Formation. Les rencontres régulières de ce groupe ont permis de se concerter et de mettre en œuvre les documents de CI élaborés sur les cinq sites de CI de SPEDLOGSWISS (Suisse du Nord-Ouest, Suisse orientale, Romandie, Schaffhouse et Zurich) avec la plus grande homogénéité possible. La collaboration et la coopération ont été estimées et vont continuer à faire partie de la commission Formation.

En complément à la coordination des contenus de formation initiale en 2014, deux rencontres ont eu lieu avec les experts en chef des cinq régions de formation de SPEDLOGSWISS. Dans le cadre de ces réunions, les directives pour l'examen oral et écrit de fin d'apprentissage qui vont pour la première fois avoir lieu en 2015 sur la base de la nouvelle ordonnance de formation ont été élaborées. Les experts ont en outre proposé de fournir un soutien énergique à l'occasion des formations des experts d'examen. Cette entité va également se rencontrer pour d'autres réunions et entretenir l'échange d'expériences et la coopération.

Pour encourager le flux de communication concernant les thèmes de formation, SPEDLOGSWISS a lancé la nouvelle publication «Bulletin Formation» pendant l'année du rapport. 3 bulletins ont été publiés en 2014: en février, juillet et octobre. Dans la publication qui s'adresse aux responsables de formation et aussi aux personnes chargées des

Im Bereich der Weiterbildung kann die Kommission Bildung auf erfolgreich abgeschlossene Lehrgänge wie die eidgenössischen Zolldeklaranten und Speditionsfachleute sowie die Quereinsteigerkurse im Bereich Spedition und Zoll zurückblicken. Ebenfalls fanden im Berichtsjahr sowohl in der Deutschschweiz wie auch in der Romandie verschiedene Kurse für Berufs- und PraxisausbildnerInnen statt. Einzig die Weiterbildung zum Speditionsleiter konnte aus Mangel an Teilnehmenden nicht starten.

Aus diesem Grund hat sich der Vorstand von SPEDLOGSWISS entschieden, die Inhalte und den Bedarf der beiden Lehrgänge Speditionsfachleute und -leiter zu überprüfen. Dazu wurde eine Projektsteuergruppe unter der Leitung des neuen Leiters Bildung, Herr Thomas Suter, eingesetzt. Die Steuergruppe hat begonnen, eine Bedarfsanalyse bei den Mitgliedsfirmen zu machen und daraus erste Massnahmen abzuleiten. Die schrittweise Umsetzung dieser Massnahmen ist nun im 2015 geplant, so dass möglichst bald mit zwei neu konzipierten Lehrgängen gerechnet werden kann.

Als langjähriges Mitglied ist im Herbst 2014 Herr Rudolf Scheidegger aus der Kommission Bildung ausgetreten. In der Funktion als Leiter Bildung hat er die Kommission mitgeprägt. Ich möchte ihm an dieser Stelle herzlich für sein Engagement danken.

Gleichzeitig sei allen in der Kommission resp. im Bildungsbereich tätigen Personen ein Dank ausgesprochen. Nur dank diesem Einsatz kann SPEDLOGSWISS jedes Jahr auf eine solide Basis an Branchennachwuchs und gut ausgebildeten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Speditionsfirmen zählen.

ressources humaines dans les entreprises, des articles sur les sujets actuels du domaine de la formation initiale et de la formation continue ont été rédigés. Les bulletins sont respectivement publiés sur la page d'accueil (www.spedlogswiss.com) et peuvent être appelés à tout moment.

Dans le domaine de la formation continue, la commission Formation peut réaliser une rétrospective positive quant à la clôture réussie des cycles d'études, comme celle des déclarants en douane et des spécialistes en expédition avec brevet fédéral, et des cours de deuxième formation dans le domaine du transit et des douanes. Dans l'année du rapport, différents cours destinés aux instructeurs professionnels et aux praticiens formateurs ont également eu lieu en Suisse alémanique et en Romandie. Faute de participants, seule la formation continue visant à l'obtention du diplôme de Chef de transport n'a pas pu démarrer.

Pour cette raison, le comité de SPEDLOGSWISS a décidé d'examiner les contenus et les besoins liés aux deux cycles d'études Chef de transport et Spécialiste en expédition. À cet effet, un groupe de pilotage de projet sous la direction du nouveau chef de formation, Monsieur Thomas Suter, a été mis en place. Le groupe de pilotage a commencé à réaliser une analyse des besoins auprès des entreprises membres et à en déduire les premières mesures. La mise en œuvre successive de ces mesures est maintenant planifiée pour 2015, ce qui permettra de mettre prochainement en place deux cycles d'études avec une nouvelle conception.

Notre membre de longue date Rudolf Scheidegger a quitté ses fonctions dans la commission Formation à l'automne 2014. En tant que chef de formation, il a marqué les activités de la commission, c'est pourquoi je tiens ici à le remercier chaleureusement pour son engagement.

Je souhaite aussi en même temps remercier toutes les personnes qui ont contribué aux activités dans la commission et dans le domaine de la formation. C'est uniquement grâce à cet engagement que SPEDLOGSWISS peut compter sur une base solide de recrues ainsi que de collaboratrices et collaborateurs bien formés dans les entreprises de transport.

Thomas Suter

Leiter Bereich Bildung SPEDLOGSWISS
Directeur du domaine de Formation SPEDLOGSWISS

Schwerpunkte im Bereich Bildung im kommenden Jahr

Autor: Thomas Suter, Leiter Bereich Bildung

Gerne möchte ich neben den Aussagen von Paul Nicolet auf Seite 55 ff auch ein paar Worte in meiner Funktion als neuer Leiter Bereich Bildung SPEDLOGSWISS, die ich im November 2014 von Rudolf Scheidegger übernommen habe, an Sie richten.

In den vergangenen zweieinhalb Jahren, in denen ich bereits im Bildungsteam SPEDLOGSWISS tätig sein durfte, konnte ich mich in ein äusserst dynamisches und spannendes Aufgabengebiet einarbeiten. Zu Beginn war mein hauptsächliches Aufgabengebiet im Bereich Grundbildung (BIVO 2012). Damit verbunden waren der Aufbau der überbetrieblichen Kurse (üK) mit neuen Inhalten sowie die Verschmelzung von Branchenkunde mit allgemeinen Themen. Ein Hauptaugenmerk lag für mich auf der verstärkten Kooperation mit den Bildungsverantwortlichen in der Gesamtschweiz sowie dem generellen Aufbau eines Netzwerkes hinsichtlich der Zusammenarbeit mit dem Vorstand SPEDLOGSWISS, den Kommissionen, den Ämtern und Betrieben. Diese Tätigkeiten haben mir erlaubt, das ganze Spektrum des Aufgaben- und Anforderungskatalogs, der an unseren Verband gestellt wird, à fond kennenzulernen. Das war eine äusserst intensive Zeit und hat mir grossen Spass gemacht. Ich habe dabei nicht nur viel gelernt, sondern auch engagierte, interessante Persönlichkeiten kennengelernt. Umso mehr freue ich mich nun, die weiteren Aufgaben und Herausforderungen mit unseren Bildungspartnern anzupacken. Dabei sehe ich folgende Schwerpunkte für das kommende Jahr:

- Abschluss Jahrgang 2012 – 2015 mit erstmaligem Qualifikationsverfahren nach BIVO 2012
- Neukonzipierung der Lehrgänge Speditionsfachmann/-fachfrau und Speditionsleiter/-leiterin

So gelten unsere Anstrengungen in den nächsten Monaten der Weiterführung der begonnenen Arbeit und der intensiven Zusammenarbeit mit den Bildungsverantwortlichen unserer Mitgliedsfirmen und externen Bildungspartnern.

Es braucht im hart umkämpften wirtschaftlichen Umfeld gut ausgebildeten Berufsnachwuchs und bestqualifizierte Fachleute in unserer Branche. Investition in die Bildung ist deshalb wohl der wahre Wettbewerbsvorteil der Schweizerischen Speditionswirtschaft. Deshalb steht unser Verband für die solide Grundbildung als Nachwuchsförderung sowie die Sicherstellung eines dem Markt entsprechenden Weiterbildungsangebotes ein. Das ist und bleibt unsere Kernaufgabe!

Points forts dans le domaine Formation au cours de l'année à venir

Auteur: Thomas Suter, chef du domaine Formation

En complément des déclarations de Paul Nicolet à la page XXX, je souhaite également vous adresser quelques mots dans ma fonction en tant que nouveau chef du domaine Formation de SPEDLOGSWISS, un poste que j'ai pris en charge en novembre 2014 de Rudolf Scheidegger.

Au cours des deux dernières années et demie, au cours desquelles je faisais déjà partie de l'équipe de formation de SPEDLOGSWISS, j'ai eu l'occasion de me familiariser avec un domaine de travail extrêmement dynamique et passionnant. Au début, mon domaine de compétence principal englobait la formation initiale (OrFo 2012). La mise en place de cours interentreprises (CI) avec de nouveaux contenus ainsi que la fusion de connaissances sectorielles spécifiques avec des sujets généraux en faisaient partie. Il était pour moi question de mettre l'accent sur la coopération renforcée avec les responsables de formation dans l'ensemble de la Suisse ainsi que sur la mise en place générale d'un réseau relatif à la coopération entre le comité SPEDLOGSWISS, les commissions, les autorités et les entreprises. Ces activités m'ont permis de faire la connaissance de manière approfondie de toute la palette du catalogue de missions et d'exigences posées à notre association. Je peux me tourner vers une période extrêmement intensive qui m'a énormément passionné. Non seulement j'ai appris beaucoup de choses, mais j'ai également rencontré des personnalités intéressantes et engagées. C'est pourquoi je me réjouis maintenant d'autant plus d'attaquer les tâches suivantes et de pouvoir relever les défis avec nos partenaires de formation. Pour l'année à venir, je vois les points forts suivants:

- Examen de fin d'apprentissage pour les années 2012 – 2015 avec première procédure de qualification selon l'OrFo 2012
- Nouvelle conception des cycles d'études Spécialiste en expédition et Chef de transport

Les efforts à fournir au cours des prochains mois doivent donc être orientés vers la poursuite du travail débuté et de la coopération intensive avec les responsables de formation de nos entreprises membres et des partenaires de formation externes.

Dans un contexte économique âprement disputé, nous avons besoin de recrues professionnelles bien formées et de spécialistes excellemment qualifiés dans notre branche. La réalisation d'investissements dans la formation est bien pour cette raison le véritable avantage concurrentiel fourni par l'économie suisse des transports. C'est pourquoi notre association se porte garante d'une formation initiale solide en tant que promotion de la relève et de l'engagement d'une offre de formation continue adaptée au marché. Ces objectifs sont et restent notre mission clé!

Philippe Itty

Vorsitzender Kommission Informatik
Président de la commission Informatique

Kommission Informatik

Autor: Philippe Itty, Vorsitzender Kommission Informatik

Mitglieder: Peter Aeppli, Philippe Bleu, Sascha Dietrich, François Fischer, Knut Frahm, Philipp Muster, Michael Ritler, Tullio Rocca.

Die Kommission Informatik hat im vergangenen Geschäftsjahr zwei Sitzungen abgehalten. Das Jahr 2014 kann als gemächliches Jahr bezeichnet werden. Neben dem Datacenter resp. Webentry waren die Kernthemen «Zoll eKorrektur», «Zoll eBegleitdokumente» und «elektronisches Dokumentenarchiv».

Datacenter / Webentry
Weiterhin in diesem Jahr durften wir bei den Transaktionen, welche über das Produkt DATACENTER abgewickelt werden, eine kleine Zunahme verzeichnen. Webentry hingegen, durch den Gewinn eines grossen Verladers und die Umsetzung seiner Anforderungen, hat sich sehr positiv entwickelt.

Zollprojekte
Geplant waren die Realisierung für eKorrektur auf Ende 2014 und eBegleitdokumente auf Mitte 2015. Im Zusammenhang mit den zunehmenden elektronischen Zolldokumenten hätte auch seitens des Spediteurs ein Dokumentsystem zum Einsatz kommen müssen. Aufgrund der Zollentscheidung, das Projekt «eBegleitdokumente» erst mit der Einführung der neuen Frachtapplikation (Ersatz eDec und NCTS) umzusetzen, haben diese Themen an Wichtigkeit verloren. Für das Projekt «eKorrektur» wurde nach Piloten für die Umsetzung gesucht.

Abschliessend möchte ich allen Mitgliedern der Kommission Informatik für die aktive und konstruktive Mitarbeit recht herzlich danken. Ich möchte mich an dieser Stelle ganz besonders bei Philipp Muster für seine aktive Teilnahme an vielen Zollsitzungen bedanken. Dank seines Engagements sind wir immer bestens über die aktuellen Entscheidungen und Projektstände informiert und vermeiden damit unnötige Aktivitäten.

Commission Informatique

Auteur: Philippe Itty, président de la commission Informatique

Membres: Peter Aeppli, Philippe Bleu, Sascha Dietrich, François Fischer, Knut Frahm, Philipp Muster, Michael Ritler, Tullio Rocca.

La commission Informatique a tenu deux réunions au cours de l'exercice passé. 2014 peut être considérée comme une année plutôt paisible. En complément des thèmes «Datacenter» et «Webentry», les sujets principaux «e-correction douanière», «e-documents d'accompagnement douaniers» et «Archivage électronique de documents» ont été traités.

Datacenter / Webentry
Pour les transactions traitées par le biais du produit DATACENTER, nous devrions cette année continuer à enregistrer une légère croissance. Pour sa part, le produit Webentry a été marqué par une évolution très positive suite à l'acquisition d'un gros affréteur à la mise en œuvre de ses exigences.

Projets douaniers
La réalisation de «e-correction» était prévue pour fin 2014 et celle de «e-documents d'accompagnement» pour le milieu de l'année 2015. En relation avec l'augmentation du nombre de documents douaniers électroniques, un système de gestion de documents aurait également dû être mis en place du côté des transporteurs. Suite à la décision des douanes visant à mettre en œuvre le projet «e-documents d'accompagnement» seulement lorsque la nouvelle application de fret sera déployée (remplacement des portails e-dec et NCTS), la priorité accordée à ces thèmes a été réduite. Pour le projet «e-correction», des entreprises pilotes ont été recherchées pour la mise en œuvre.

Pour terminer, je souhaite remercier chaleureusement tous les membres de la commission Informatique pour leur coopération active et constructive. Je souhaite ici tout particulièrement adresser mes remerciements à Philipp Muster pour sa participation active à de nombreuses réunions douanières. Grâce à son engagement, nous sommes toujours parfaitement informés des décisions et des états d'avancement des projets actuels, ce qui nous permet ainsi d'éviter des activités inutiles.

Vinicio Cassani

Vorsitzender Kommission Kommunikation und Vizepräsident SPEDLOGSWISS
Président de la commission Communication et vice-président SPEDLOGSWISS

Kommission Kommunikation

Autor: Vinicio Cassani, Vorsitzender Kommission Kommunikation

Mitglieder: Florence May, Judith Moser, Thomas Schwarzenbach, Paul Nicolet, Paolo Cardani.

«Kommunikation auf allen Kanälen!» So könnte wohl das Motto der meisten Branchenverbände und Wirtschaftsunternehmen lauten, wenn es darum geht, das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen und Bilanz zu ziehen. Durch die neuen Medien und das Internet ist die Welt auf allen Ebenen zusammengerückt. Daraus könnte man eigentlich folgern, dass die Kommunikation im weiteren und engeren Sinne einfacher wurde. Das ist aber nicht der Fall. Im Gegenteil, gerade in einer Wissens- und hochtechnologisierten Informationsgesellschaft braucht es vor allem eines: regelmässige, transparente Kommunikation, und das nicht nur in der virtuellen Welt!

So sah die Kommission Kommunikation im vergangenen Jahr neben ihren laufenden Aufgaben mit den Schwerpunktthemen wie Social Media, Weiterentwicklung der Printprodukte nach einheitlichem Corporate Design, Aufbauphase einer neuen Website vor allem auch im direkten Austausch mit anderen Fachbereichen, Kommissionen und Arbeitsgruppen sowie externen Stellen einen Hauptfokus, um die Kommunikation laufend zu optimieren, aber auch, um im persönlichen Rahmen das Netzwerk zu pflegen. Dazu gehörte sicherlich auch unsere Generalversammlung SPEDLOGSWISS, die in diesem Jahr bei unseren Verbandskollegen in der Romandie in Montreux stattfand und der grösste Mitgliederanlass des Jahres ist. Aber auch die vielfältigen Veranstaltungen in den einzelnen Sektionen und der persönliche Informationsaustausch und die intensive Zusammenarbeit innerhalb der Verbandsgremien zeigten, dass Kommunikation ein entscheidender Erfolgsfaktor ist, um gemeinsam Lösungen für die anstehenden Herausforderungen zu finden. Und hier sieht unsere Kommission auch im kommenden Jahr einen Hauptschwerpunkt: kontinuierlich im Austausch mit anderen Fachbereichen zu stehen und die vielfältigen Kommunikations-Projekte weiterzuentwickeln.

In diesem Sinne freue ich mich auf ein weiteres spannendes, kommunikatives Jahr und bedanke mich an dieser Stelle herzlich für die wertvolle Mitarbeit der Kommissionsmitglieder.

Commission Communication

Auteur: Vinicio Cassani, président de la commission Communication

Membres: Florence May, Judith Moser, Thomas Schwarzenbach, Paul Nicolet, Paolo Cardani.

«Communication sur toutes les ondes!» Ce slogan pourrait être la devise de la plupart des associations sectorielles et des entreprises commerciales si l'on souhaite tirer un bilan et résumer l'année passée en quelques mots. Grâce aux nouveaux médias et à l'internet, les rangs ont été resserrés à tous les niveaux dans le monde entier. Au sens large et au sens strict du terme, on pourrait alors en déduire que la communication s'est simplifiée. Ce n'est cependant pas le cas. Au contraire, c'est justement dans une société d'information de connaissances et de hautes technologies que l'on a besoin d'un élément essentiel: une communication régulière et transparente, et pas uniquement dans le monde virtuel!

L'année dernière, parallèlement à ses tâches courantes concentrées sur des sujets essentiels comme les médias sociaux, la poursuite du développement des produits imprimés selon une identité visuelle uniforme (corporate design) et la phase de mise en place d'un nouveau site Web, la commission Communication a choisi de mettre en particulier l'accent sur les points suivants: échange direct avec les autres domaines spécialisés, les commissions et les groupes de travail ainsi que les organisations externes afin d'optimiser continuellement la communication, mais également d'entretenir les liens personnels dans le cadre du réseau. Notre assemblée générale de SPEDLOGSWISS, qui s'est déroulée cette année en Romandie à Montreux chez nos collègues de l'association et qui représente la manifestation des membres la plus importante de l'année, en faisait certainement également partie. Les nombreuses manifestations dans chaque section et l'échange d'informations personnel ainsi que la coopération intensive au sein des entités de l'association ont également montré que la communication est un facteur de réussite décisif permettant de trouver des solutions communes pour les défis à relever dans l'avenir. Et c'est justement ici que notre commission se concentre sur un point central pour l'année prochaine: être en échange continu avec les autres domaines spécialisés et poursuivre le développement des projets de communication variés.

Dans ce sens, je me réjouis d'une nouvelle année communicative et passionnante et souhaite ici grandement remercier tous les membres de la commission pour leur précieuse coopération.

Thomas Gutruf

Vorsitzender Kommission Recht und Versicherung
Président de la commission Droit et Assurance

Kommission Recht und Versicherung (KRV)

Autor: Thomas Gutruf, Vorsitzender Kommission Recht und Versicherung

Mitglieder: Dr. Dana Böni, Dr. Giovanna Montanaro, René Mörgeli, René Nebel, Volker Trapp, Philipp Muster.

Die KRV berät die Mitglieder praktisch und unkompliziert in allen rechtlichen Fragen, hauptsächlich im Transportrecht und bei aktuellen Schadenfällen. Schulungen und Risk Bulletins gehören ebenso dazu. Im Berichtsjahr konzentrierte sich die Tätigkeit der KRV unter anderem auf folgende Bereiche:

Rechtsauskünfte
Die Mitglieder können (per Mail oder telefonisch) unentgeltliche Rechtsauskünfte einholen. Von diesem Service wurde wie jedes Jahr rege Gebrauch gemacht. In der Hauptsache geht es um die Auslegung oder Anwendung der AB SPEDLOGSWISS respektive der internationalen Transportkonventionen. Häufig wird aber auch bei komplizierten Schadenfällen / Versicherungsfällen eine Rechtsauskunft eingeholt. Einige Anfragen betrafen den Stand der Rotterdam Rules (RR). Die RR sollen das Seefrachtrecht international vereinheitlichen, was sehr wünschbar wäre. Obschon seit 2009 viele Staaten diese Konvention unterzeichnet haben, sind die RR erst von 3 Staaten ratifiziert worden. Insofern ist es fraglich, ob die RR je Geltung erlangen.

Risk Bulletins
Auch in 2014 wurden diverse Risk Bulletins verfasst, unter anderem über «Inhouse Risk Management». Diese Bulletins sollen den Mitgliedern wichtige Entwicklungen und Problembereiche praxisbezogen und detailliert näherbringen.

Bildungsprogramm
Nachdem in den letzten Jahren sogenannte «Know-how-Workshops» zu den Themen AB SPEDLOGSWISS, Speditions-und Frachtrecht sowie Logistikverträge geschaffen und abgehalten wurden, kam im 2014 das Thema CMR-Haftung dazu. Die Workshops dauern einen halben Tag, konzentrieren sich auf das Wesentliche und sind regelmässig gut besucht. Für 2015 ist geplant, auch den Bereich Claims- und Schadenmanagement zu schulen.

Kurzkommentar AB SPEDLOGSWISS
Viele europäische Länder verfügen über detaillierte, juristische Kommentare zu den jeweiligen AB Spedition. Nicht so die Schweiz. Es ist das Ziel, in einem Kurzkommentar (30 – 50 Seiten) sowohl die Praktiker als auch Juristen anzusprechen. Der erste Entwurf ist ausgearbeitet. Es kann von einer Fertigstellung im laufenden Jahr ausgegangen werden.

Commission Droit et Assurances (CDA)

Auteur: Thomas Gutruf, président de la commission Droit et Assurances

Membres: Dr Dana Böni, Dr Giovanna Montanaro, René Mörgeli, René Nebel, Volker Trapp, Philipp Muster.

La commission Droit et Assurances conseille les membres dans toutes les questions juridiques de manière pratique et en toute simplicité, principalement dans le droit des transports et les cas de sinistres actuels. Les formations et les bulletins de risques en font également partie.

Pendant l'année du rapport, les activités de la commission Droit et Assurances se sont entre autres concentrées sur les domaines suivants:

Renseignements juridiques
Les membres ont la possibilité d'avoir recours à un service de renseignements juridique gratuit (par mail ou par téléphone). Comme tous les ans, les membres ont fortement profité de ce service. Il est essentiellement question de l'interprétation ou de l'application des CG SPEDLOGSWISS, respectivement des conventions de transport internationales. Dans des cas de sinistres / actuariels complexes, un renseignement juridique est aussi fréquemment demandé. Quelques demandes concernaient l'état d'avancement des Règles de Rotterdam (RR). Ces dernières ont pour objectif l'homogénéisation du droit de fret maritime au niveau international, une mise en application qui serait souhaitable. Cependant, bien que de nombreux États aient signé cette convention depuis 2009, seuls 3 États ont ratifié les Règles de Rotterdam, c'est pourquoi on peut vraiment se demander si elles vont un jour être mises en vigueur.

Bulletins de risques
Divers bulletins de risques ont été également rédigés en 2014, entre autres sur la «Gestion des risques internes». Ces bulletins ont pour objectif de familiariser les membres en pratique et de manière détaillée sur des développements importants et des domaines problématiques.

Programme de formation
Après la création et la réalisation de «Workshops de compétences» au cours des dernières années consacrés aux CG SPEDLOGSWISS, au droit de fret et des transports ainsi qu'aux contrats logistiques, le sujet «Responsabilité CMR» a été ajouté en 2014. Les workshops durent une demi-journée et se concentrent sur les points primordiaux; ils sont régulièrement bien fréquentés. En 2015, il est prévu de proposer une formation dans le domaine de la gestion des dommages et des réclamations.

Personelles
Leider verlässt unser Kollege René Nebel nach über 8-jähriger Tätigkeit per Ende 2014 die KRV. Er geht in den wohlverdienten Ruhestand. Wir danken ihm für seinen geschätzten Einsatz und seine wertvollen Inputs und wünschen ihm alles Gute für den neuen Lebensabschnitt.

Commentaire abrégé relatif aux CG SPEDLOGSWISS
De nombreux pays européens disposent de commentaires juridiques détaillés relatifs aux CG respectives de transport. Ce n'est pas le cas pour la Suisse. L'objectif est d'interpeller les praticiens mais également les juristes dans le cadre d'un commentaire abrégé (30 à 50 pages). La première proposition a été élaborée. Une finalisation est prévue pour l'année 2015.

Ressources Humaines
Après 8 ans d'activités au sein de la commission Droit et Assurances, notre collègue René Nebel quitte cette dernière fin 2014 pour prendre sa retraite. Nous le remercions pour son engagement estimé et ses précieuses propositions, et tenons à lui souhaiter plein de bonnes choses pour la nouvelle phase de sa vie.

Franz Schneider

Vorsitzender Kommission Zoll und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président de la commission Douanes et membre du comité SPEDLOGSWISS

Kommission Zoll

Autor: Franz Schneider, Vorsitzender Kommission Zoll

Mitglieder: Felix Gremminger, Urs Brunschweiler, Beat Isler, Roland Bösch, Philipp Muster, Manuela Neeb, Urban Riedi, Werner Schaulin, Martin Meili, Michael Ringgeler, Felix Stierli, Fausto Vignaga

Die Zollkommission war auch im 2014 sehr aktiv und konnte gemeinsam mit der Oberzolldirektion und anderen Verbänden einige wichtige Projekte und Themen angehen und umsetzen. Es freut mich immer wieder, wie sich die Zollkommissionsmitglieder mit sehr hohem Engagement für die Interessen der Mitglieder einsetzen.

Hervorheben möchte ich auch die gute Zusammenarbeit mit den Sektionen. Wichtige lokale und gesamtschweizerische Zollthemen werden nun viel schneller kommuniziert, so dass wir diese zentral rasch aufnehmen können und mit einer «SPEDLOGSWISS-Zollstimme» auftreten.

Was hat uns 2014 beschäftigt und was haben wir erreicht?
Auch im 2014 wurde die Zollkommission mit wichtigen Zoll- und Steuerthemen sowohl im nationalen als auch im internationalen Kontext konfrontiert und durfte die Interessen und Bedürfnisse unserer Branche vertreten. Viele dieser Themen wurden auf dem Zirkularweg kommuniziert und können im Mitgliederportal abgerufen werden. Vor allem beschäftigt uns auch der ständige Abbau der Zollöffnungszeiten an den Grenzübergängen. Nachfolgend die wichtigsten Highlights.

EZV-Projekt: Vereinfachungen der Zollveranlagungsprozesse
Wiederum galt es, die Entwicklung und Umsetzung der neuen Zollveranlagungsprozesse (ZVP) mitzugestalten und die Interessen unserer Branche bei der EZV an vielen Sitzungen und Workshops zu vertreten. Folgende Projekte konnten abgeschlossen werden:

Seit Ende Oktober 2014 ist es möglich, sich für das Verfahren für «1 Kontrollzollstelle» anzumelden
Vor allem für Mitgliedsfirmen, die mit mehreren Kontrollzollstellen arbeiten, kann es eine strategische Option sein, dieses Verfahren umzusetzen.

Das Projekt InTV (Informatisierung nationaler Transit) wird 2015 umgesetzt
Somit wird der papiergestützte Geleitschein endlich durch ein elektronisches Verfahren, analog NCTS, abgelöst.

Teilrevision Zollgesetz Zollfreilager
Auch hier ist es uns gelungen, für unsere Branche eine für alle Beteiligten akzeptable Lösung betreffend der Fristverlängerungen herbeizuführen. Dies soll nun mit einer Änderung der Zollverordnung umgesetzt werden.

Commission Douanes

Auteur: Franz Schneider, président de la commission Douanes

Membres: Felix Gremminger, Urs Brunschweiler, Beat Isler, Roland Bösch, Philipp Muster, Manuela Neeb, Urban Riedi, Werner Schaulin, Martin Meili, Michael Ringgeler, Felix Stierli, Fausto Vignaga

En 2014, la commission Douanes à été également très active. Elle a été en mesure d'aborder et de mettre en œuvre quelques projets et sujets importants avec la Direction générale des douanes et d'autres associations. Je me réjouis toujours de voir comment les membres de la commission Douanes interviennent avec un engagement extrêmement important dans l'intérêt de nos membres.

Je souhaite également souligner la bonne coopération avec les sections. D'importants sujets douaniers locaux et globaux à la Suisse sont maintenant plus rapidement communiqués, ce qui nous permet de prendre ces derniers promptement en charge de manière centralisée et de parler avec une seule «voix douanière SPEDLOGSWISS».

Quels sont les sujets qui nous ont préoccupés en 2014 et quels ont été les résultats atteints?
En 2014 également, la commission Douanes a été confrontée à des sujets douaniers et fiscaux importants aussi bien dans le contexte national que dans le contexte international et a eu l'honneur de représenter les intérêts et les besoins de notre branche. Un grand nombre de ces sujets ont été communiqués par voie circulaire et peuvent être consultés sur le portail des membres. La réduction des heures d'ouverture des bureaux douaniers qui se poursuit inéluctablement aux postes transfrontaliers nous préoccupe tout particulièrement. Nous présentons ci-après les thèmes essentiels.

Projet de l'AFD en matière de simplification des processus de placement sous régime douanier
Il était encore une fois question de fournir une contribution active au développement et à la mise en œuvre des nouveaux processus de placement sous régime douanier et de représenter les intérêts de notre branche auprès de l'AFD dans le cadre de nombreux workshops et réunions. Les projets suivants ont pu être menés à terme.

Depuis la fin du mois d'octobre 2014, il est possible de s'authentifier pour le processus «1 bureau de douane de contrôle»
En particulier pour les entreprises membres qui travaillent avec plusieurs bureaux de douane de contrôle, il peut s'agir d'une option stratégique permettant de mettre ce processus en œuvre.

Le projet InTV (informatisation des procédures de transit national) est mis en œuvre en 2015
De cette manière, le document d'accompagnement sécurité est enfin remplacé par un processus électronique similaire à NCTS.

Realisierung Teilprojekte ZVP, voraussichtlich 2015 oder länger
eKorrekturen und eBegleitdokumente, d.h. elektronische Abgabe und Übermittlung von Begleitdokumenten bei der Zollveranlagung (keine Schaltergänge mehr), ist noch immer in der Konzeptphase.

Redesign Zollapplikationen «Fracht»
Die heutigen IT-Programme der EZV sind mehrere Jahre alt, NCTS sogar über 15 Jahre. Eine Studie soll aufzeigen, wie diese abgelöst werden können. Dies hat insofern negative Auswirkungen auf die anstehenden Projekte, da sie sich verzögern werden.

Zum Schluss möchte ich noch auf unsere Schulung verweisen und speziell die Know-how-Workshops mit Thema Zollrisiken hervorheben. Es ist ein grosses Anliegen des Verbandes, die Qualität der Mitarbeitenden im Zollbereich laufend zu verbessern. Es geht auch darum, gegenüber der Zollverwaltung auf allen Ebenen – bis hin zum Zollschalter – als kompetente Gesprächspartner auftreten zu können und nicht zuletzt im Tagesgeschäft unsere Risiken im Zollbereich zu minimieren.

SPEDLOGSWISS bedankt sich auch bei allen unseren Gesprächspartnern und im Besonderen bei der Zollverwaltung für die stets gute, kooperative und wertvolle Zusammenarbeit. Ein grosser Dank geht auch an die Kommissionsmitglieder und die Geschäftsstelle für die sehr aktive, professionelle Mitarbeit.

Révision partielle, loi douanière, ports francs
Ici aussi, nous avons réussi à obtenir une solution acceptable pour toutes les parties impliquées ainsi que pour notre branche concernant les prolongations de délais. Ces aspects doivent maintenant être mis en œuvre dans le cadre d'un amendement de l'ordonnance sur les douanes.

Réalisation de projets partiels de l'AFD, prévue pour 2015 ou sur une période plus longue
Les projets «e-corrections» et «e-documents d'accompagnement», c'est-à-dire la déclaration électronique et le transfert de documents d'accompagnement lors du placement sous régime douanier (il n'est plus nécessaire de se rendre au bureau des douanes) se trouvent encore dans la phase de conception.

Révision des applications douanières «Fret». Les programmes informatiques actuels de l'AFD sont vétustes. Le programme NCTS par exemple, est en exploitation depuis plus de 15 ans. Une étude a pour objet la présentation de programmes susceptibles de les remplacer. Cet état exerce des effets négatifs sur les projets imminents du fait que ces derniers vont encore être retardés.

Pour finir, je souhaite encore attirer l'attention sur notre formation et souligner tout particulièrement les workshops de compétences consacrés au sujet des risques douaniers. Il s'agit d'une grande préoccupation de l'association d'améliorer continuellement la qualité de travail des employés dans le domaine douanier. Il est également question de pouvoir se présenter à tous les niveaux comme interlocuteur compétent face à l'administration douanière – jusqu'au guichet de la douane – et tout particulièrement de minimiser les risques dans le domaine douanier pour les activités quotidiennes.

SPEDLOGSWISS remercie également tous ses partenaires commerciaux, en particulier l'administration des douanes pour sa précieuse collaboration toujours bonne et efficace. J'adresse également un grand remerciement aux membres de la commission et au secrétariat pour la coopération active et professionnelle.

Cargo Forum Schweiz

Autor: Frank Furrer, Generalsekretär VAP

Aufbau und Organisation
Präsident: Alt Ständerat Rolf Büttiker, FDP (SO)
Geschäftsleiter: Frank Furrer, Generalsekretär VAP

Das Cargo Forum Schweiz ist die Interessenvertretung der Güterverkehrsbenutzer sowie der Speditions-, Transport- und Logistikanbieter. Vollmitglieder waren im Jahre 2014:

- GS1 Schweiz – Verband zur Förderung effizienter Standards, Logistik, Prozessen, Methoden und Kooperationen, Bern
- SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel
- SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel
- SSC – Swiss Shippers' Council, Lausanne
- SVS – Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, Basel
- VAP – Verlader, Anschlussgeleise, Privatgüterwagen, Uitikon

Die Zielsetzung des Cargo Forum Schweiz ist es, die Interessen des Güterverkehrs in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zu vertreten. Das Cargo Forum Schweiz koordiniert und unterstützt die politische Arbeit der angeschlossenen Verbände.

Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI (Art. 87a BV)
Das Cargo Forum Schweiz unterstützte die Schaffung eines Fonds für die Finanzierung des Ausbaus und der Instandhaltung der Bahninfrastruktur sowie die etappierte strategische Netzentwicklung in der Abstimmung vom 9. Februar 2014. Allerdings fordert das Cargo Forum Schweiz auch für die Strasseninfrastruktur vergleichbare Entwicklungs- und Finanzierungsmechanismen.

Vernehmlassung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF
Das Cargo Forum Schweiz wertete die vorgelegte Gesamtkonzeption als positiv und einen Schritt in die richtige Richtung. Gleichwohl wünschte sich das Cargo Forum Schweiz eine alternative Finanzierung, die insbesondere auf die vom Bundesrat vorgeschlagenen Erhöhungen der Mineralölsteuern verzichtet und stattdessen den Anteil der Erträge an den Mineralölsteuern zulasten der allgemeinen Bundeskasse senkt. Das Cargo Forum Schweiz lehnte zudem die weiterhin vorgesehene Finanzierung von schienengebundenen öV-Projekten in den Agglomerationsprogrammen ab, da diese nun über den neu geschaffenen Bahninfrastrukturfonds zu finanzieren seien. Hingegen forderte es eine grosszügigere Praxis für Strassenbauprojekte in den Agglomerationsprogrammen, insbesondere zugunsten des Strassengüterverkehrs. Letzterer ist in den Agglomerationen nur auf der Strasse möglich, weshalb ein effizienter Güterverkehr in den Agglomerationen durch bauliche und betriebliche Massnahmen (Logistikplattformen, Verkehrsbevorzugungssysteme, Citylogistik usw.) sicherzustellen ist.

Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (flächendeckender Schienenverkehr)
Das Cargo Forum Schweiz begrüsste im Hearing der vorberatenden Kommission des Nationalrats die vorgelegte Totalrevision des Gütertransportgesetzes, GüTG. Gleichwohl wünschte sich das Cargo Forum Schweiz weitere Massnahmen. Dazu zählen insbesondere ein Monitoring der Zielerreichung, die Neuregelung der Bahnorganisation, die Ausgliederung von SBB Cargo aus dem Personenverkehrskonzern SBB zur Stärkung der unternehmerischen Freiheit von SBB Cargo, die Senkung des Trassenpreises für den Güterverkehr auf ein marktfähiges Niveau und die Aufrechterhaltung der bestehenden finanziellen Förderung des Bahngüterverkehrs durch Investitionsbeihilfen auch an die Erneuerung bestehender privater Infrastrukturen. Die vorberatende

Cargo Forum Suisse

Auteur: Frank Furrer, secrétaire général VAP

Structure et organisation
Président: Rolf Büttiker, ancien conseiller aux Etats, PRD SO
Directeur: Frank Furrer, secrétaire général VAP

Cargo Forum Suisse est la représentation d'intérêts des utilisateurs des transports de marchandises ainsi que des transitaires, des transporteurs et des prestataires logistiques. Membres à part entière en 2014:

- GS1 Suisse – Association professionnelle pour les réseaux de création de valeur: promotion de standards performants, de la logistique, des processus, des méthodes et des coopérations, Berne
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, Bâle
- CCIS – Chambres de commerce et d'industrie suisses, représentées par la chambre de commerce des deux Bâle
- SSC – Swiss Shippers' Council, Lausanne
- SVS – Association suisse de navigation et d'économie portuaire, Bâle
- VAP – Association Chargeurs, Embranchements et Propriétaires de wagons particuliers, Uitikon

L'objectif de Cargo Forum Suisse consiste à représenter les intérêts du transport des marchandises auprès des instances politiques, de l'administration fédérale et de l'opinion publique. Cargo Forum Suisse coordonne et soutient le travail politique des associations rattachées.
Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF (art. 87a Cst.)

Cargo Forum Suisse a soutenu la création d'un fonds destiné au financement de l'aménagement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'au développement stratégique par étapes du réseau dans le cadre de la votation fédérale du 9 février 2014. Cargo Forum Suisse exige cependant des mécanismes de développement et de financement similaires pour l'infrastructure routière aussi.

Consultation sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)
Cargo Forum Suisse a émis un avis positif concernant l'ensemble du concept présenté et considère qu'il s'agit d'une étape dans le bon sens. Néanmoins, Cargo Forum Suisse souhaite un financement alternatif visant en particulier à ce que le Conseil fédéral renonce au renchérissement des surtaxes sur les huiles minérales, et baisse en contrepartie la part des recettes sur les huiles minérales au détriment de la caisse générale de la Confédération. Cargo Forum Suisse a en outre refusé que le financement prévisionnel des projets de transports publics ferroviaires dans les programmes d'agglomérations soit poursuivi, étant donné que ces derniers sont maintenant à financer par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire nouvellement créé. Il exige par contre une pratique plus généreuse concernant les projets de construction routière dans les programmes d'agglomération, en particulier en faveur du fret routier. Dans les agglomérations, le fret routier est uniquement réalisable par voie routière, c'est pourquoi un fret routier efficace doit ici être garanti par des mesures de construction et d'exploitation (plateformes logistiques, systèmes préférentiels de trafic, logistique urbaine, etc.).

Message relatif à la révision totale de la loi sur le transport des marchandises (transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire)
Dans le cadre de la consultation de la commission consultative du Conseil national, Cargo Forum Suisse a salué la présentation de la révision totale de la loi sur le transport des marchandises. Cargo Forum Suisse a toutefois exprimé son souhait de mise en place de mesures supplémentaires. Une surveillance de l'atteinte des objectifs, la

Kommission des Nationalrats hat diese Anliegen zum Teil aufgenommen und ihrem Rat zur Annahme beantragt.
Das Cargo Forum Schweiz hat seine Position gemeinsam mit weiteren Wirtschaftsverbänden in einem Positionspapier zusammengefasst und am 29. Oktober 2014 in Bern den Medien vorgestellt.

Terminallandschaft Schweiz
Das Cargo Forum Schweiz engagierte sich im Anschluss an den Mediationsprozesses des Bundes weiterhin als Koordinator für die Anliegen der Wirtschaft durch aktive Beteiligung in der Projektorganisation zum Grossterminal Basel Nord und in der Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs des BAV.

Das Cargo Forum Schweiz wird alles daransetzen, dass die Terminallandschaft Schweiz entsprechend den Beschlüssen des Mediationsprozesses analysiert und bedürfnis- und marktgerecht weiterentwickelt wird. Seine Position hat es im Positionspapier vom 29. Januar 2014 detailliert dargestellt.

Themen im 2015
Kernthema des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2015 wird die Verabschiedung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche) und des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds als verfassungsmässig unbefristete Nachfolgelösung des Infrastrukturfonds und Schaffung eines unbefristeten Nationalstrassenfonds in Analogie zu Art. 87a BV betreffend Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sein.

Weitere Arbeitsschwerpunkte sind die Revision des Luftfahrtgesetzes, Einbringen von luftfrachtspezifischen Anliegen im Rahmen der Erneuerung des luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrats, die Weiterentwicklung der Terminallandschaft gemäss den Ergebnissen der Terminalkonferenzen 2013 sowie die Bekämpfung des Referendums gegen die beschlossene Gotthardstrassentunnelsanierung.

nouvelle réglementation de l'organisation ferroviaire, la dissociation de CFF Cargo du groupe de transport de voyageurs CFF pour renforcer la liberté d'entreprise de CFF Cargo, la réduction des prix de sillon pour le fret à un niveau acceptable pour le marché ainsi que le maintien de l'encouragement financier existant du fret ferroviaire par des aides à l'investissement visant également à l'assainissement d'infrastructures privées existantes sont des points qui en font partie. La commission consultative du Conseil national a partiellement intégré ces points et déposé une demande d'acceptation auprès du Conseil.
Cargo Forum Suisse a consigné sa position dans un document de synthèse avec d'autres associations professionnelles et l'a présenté aux médias le 29 octobre 2014 à Berne.

Sites de terminaux en Suisse
Suite à la procédure de médiation de la Confédération, Cargo Forum Suisse a continué à s'engager en tant que coordinateur pour les intérêts de l'économie en fournissant sa contribution active à l'organisation du projet relatif au grand terminal Bâle Nord et dans le groupe d'accompagnement destiné au développement du fret ferroviaire de l'OFT.

Cargo Forum Suisse va tout mettre en œuvre pour que l'environnement des terminaux suisses soit analysé conformément aux décisions de la procédure de médiation et son développement poursuivi en fonction des besoins et de la situation du marché. Il a exposé sa position en détail dans le document de synthèse du 29 janvier 2014.

Sujets en 2015
Le thème majeur de Cargo Forum Suisse pour l'année 2015 est représenté par l'adoption de la révision totale de la loi sur le transport des marchandises (encouragement du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire). Également d'actualité, le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération en tant que solution illimitée conforme à la constitution et prenant le relais du fonds d'infrastructure, ainsi que la création d'un fonds de routes nationales analogique à l'article 87a Cst. concernant le financement de l'infrastructure ferroviaire.

D'autres points fondamentaux de travail sont: la révision de la loi sur l'aviation, l'apport de questions spécifiques au fret aérien dans le cadre de la modification du rapport sur la politique aéronautique du Conseil fédéral, la poursuite du développement de l'environnement des terminaux conformément aux résultats des conférences sur les terminaux de 2013 ainsi que l'opposition au référendum contre l'assainissement du tunnel routier du Gothard dont les modalités ont déjà été décidées.

Rudolf Scheidegger
Präsident GeFaSuisse
Président GeFaSuisse

GeFaSuisse

Autor: Rudolf Scheidegger, Präsident

Die Beförderung gefährlicher Güter auf den verschiedensten Verkehrsträgern unterliegt strengen gesetzlichen Vorschriften. Dazu gehört auch die Pflicht von Unternehmen, Gefahrgutbeauftragte ausbilden zu lassen. Zu diesem Zweck wurde im Juni 1998 der Verein GeFaSuisse gegründet, dem seither folgende Trägerorganisationen angehören:

- ASTAG – Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- SBB – Schweizerische Bundesbahnen Infrastruktur
- SCIENCEINDUSTRIES SWITZERLAND - Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech
- SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
- SVSAA – Verteidigung/Logistikbasis der Armee
- SVTI – Schweizerischer Verein für technische Inspektionen
- SWISSI AG – Schweizerisches Sicherheitsinstitut

Neben dem eigentlichen Kerngeschäft von GeFaSuisse, der Durchführung von Basisseminaren und Refresherkursen mit entsprechenden Schlussprüfungen, galt das Interesse im Berichtsjahr der Planung und Durchführung des 16. Gefahrguttags Schweiz 2014. Der gemeinsam mit der Swiss TS Technical Services AG organisierte Anlass fand wie im Vorjahr in den Räumlichkeiten der SWISS am Euroairport in Basel statt.

In seiner Begrüssungsansprache würdigte der Präsident von GeFaSuisse, Rudolf Scheidegger, die Tatsache, dass GeFaSuisse und Swiss TS als kompetente Partner den Gefahrguttag Schweiz gemeinsam organisierten. Ein besonderes Dankeschön richtete er an den Tagungsleiter Ralph Mengwasser und dessen Team für die Vorbereitung des Anlasses.

Rudolf Scheidegger ging in seiner Begrüssung kurz auch auf die GeFaSuisse selbst ein. So sei es ein kluger Entscheid der 7 Trägerorganisationen gewesen, sich im Bereich Gefahrgutbeauftragte zusammenzuschliessen. Denn GeFaSuisse habe sich in den vergangenen 16 Jahren in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz als kompetenter und führender Anbieter von Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten etabliert. Als Gründe für das Erfolgsmodell GeFaSuisse nannte er unter anderem den hohen Qualitätsanspruch an Schulung und Prüfung sowie die Praxisnähe in der Schulung der Gefahrgutbeauftragten.

Die Tagung bot auch im Jahr 2014 ein interessantes und abwechslungsreiches Programm: So konnten sich die Teilnehmenden am Vormittag im Plenum und an zahlreichen Fachmodulen über die neusten Entwicklungen im Gefahrgutbereich ins Bild setzen. Am Nachmittag bot sich ihnen die Gelegenheit, an einer von vier Betriebsbesichtigungen teilzunehmen und so vor Ort anschaulich über Probleme und Aktivitäten im Gefahrgutbereich informiert zu werden. Das Echo der gegen 200 erschienenen Gefahrgutbeauftragten am Ende der Tagung fiel durchwegs positiv aus und zeigte auf, dass der Gefahrguttag Schweiz ein wichtiger und unverzichtbarer Anlass im Jahreskalender der schweizerischen Gefahrgutszene darstellt.

GeFaSuisse

Auteur: Rudolf Scheidegger, président

Le transport de marchandises dangereuses par les moyens de transport les plus divers est soumis à des réglementations légales strictes. L'obligation des entreprises de former un conseiller à la sécurité en fait également partie. À cet effet, l'association GeFaSuisse, dont les organisations suivantes font depuis partie, a été fondée en juin 1998:

- ASTAG – Association suisse des transports routiers
- CFF – Chemins de fers fédéraux suisses (infrastructure)
- SCIENCEINDUSTRIES SWITZERLAND – Association des Industries Chimie Pharma Biotech
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
- BLA – Défense/Base logistique de l'armée
- ASIT – Association suisse d'inspection technique
- SWISSI AG – Institut suisse pour la promotion de la sécurité

Parallèlement aux propres activités centrales de GeFaSuisse, à la réalisation de séminaires de base et de cours «refresher» pour le renouvellement du certificat de formation et présentation à l'examen final, l'intérêt de l'association pendant l'année du rapport s'est porté sur la planification et la réalisation de la 16e Journée suisse des marchandises dangereuses 2014. Comme au cours de l'année passée, la manifestation organisée avec le soutien de Swiss TS Technical Services AG a eu lieu dans les locaux du Swiss Conference Center à l'EuroAirport de Bâle.

Dans son discours d'accueil, le président de GeFaSuisse, Rudolf Scheidegger, a mis en valeur la coopération entre GeFaSuisse et Swiss TS qui organisent la Journée suisse des marchandises dangereuses en tant que partenaires compétents. Il adressa tout particulièrement ses remerciements au directeur du congrès Ralph Mengwasser et à son équipe pour la préparation de la Journée.

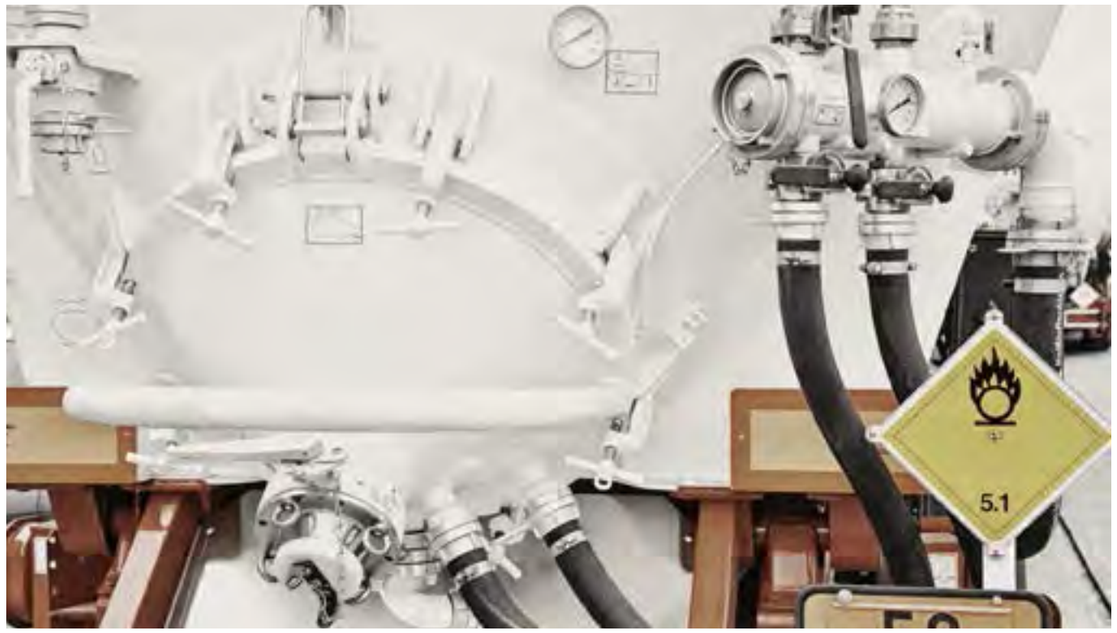
Lors de son allocution, Rudolf Scheidegger exprima également quelques propos sur la GeFaSuisse elle-même. Les 7 organisations affiliées ont pris une sage décision en se regroupant dans le domaine des conseillers à la sécurité. En effet, au cours des 16 années passées, GeFaSuisse s'est établie comme prestataire leader en matière de formation et d'examen des conseillers à la sécurité dans la Suisse alémanique et romande. Selon Scheidegger, les raisons pour ce modèle réussi de GeFaSuisse résident entre autres dans l'exigence de haute qualité posée aux formations et aux examens ainsi que dans le type de formation du conseiller à la sécurité proche de la pratique.

La Journée a également offert en 2014 un programme intéressant et très varié: les participants ont par exemple eu la possibilité de s'informer le matin dans le cadre du plénum et de participer à de nombreux modules spécialisés présentant les toutes dernières nouveautés du domaine des marchandises dangereuses. L'après-midi a permis de rejoindre une des quatre visites d'entreprises proposées et de recueillir ainsi sur place des informations évocatrices relatives aux problèmes et activités dans le domaine des marchandises dangereuses.

An der Generalversammlung der GeFaSuisse 2014 wurde Rudolf Scheidegger als Präsident bestätigt. Den bisherigen Vorstandsmitgliedern Annelies Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister, Ralph Mengwasser und Erwin Sigrist wurde für ein weiteres Jahr das Vertrauen ausgesprochen. Im Berichtsjahr erhielt SPEDLOGSWISS die Anerkennung als Prüfungsstelle. Aufgrund dieser Zuteilung wurde die Prüfungskommission mit Philipp Muster, stv. Direktor der SPEDLOGSWISS, ergänzt. Die Wahl erfolgte an der Generalversammlung einstimmig.

À la fin de la journée, l'écho des quelques 200 conseillers à la sécurité présents pouvait être qualifié de positif et a montré que la Journée suisse des marchandises dangereuses représente une manifestation importante qui ne doit pas manquer dans l'agenda annuel du monde suisse des marchandises dangereuses.

Dans le cadre de l'assemblée générale de GeFaSuisse 2014, Rudolf Scheidegger a été confirmé dans son poste de président. Les membres ont également exprimé leur confiance aux membres du comité jusqu'à présent en poste pour une année supplémentaire: Annelis Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister, Ralph Mengwasser et Erwin Sigrist. Au cours de l'année du rapport, SPEDLOGSWISS a obtenu la certification en tant qu'organisme d'examen. En raison de cette affectation, la commission d'examen a été complétée par Philipp Muster, vice-président de SPEDLOGSWISS. Il a été élu à l'unanimité au cours de l'assemblée générale.



Peter Bösch

Präsident Groupement Fer und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS
Président Groupement Fer et membre du comité SPEDLOGSWISS

Groupement Fer/ Groupement Fret AG

Autor: Peter Bösch, Präsident Groupement Fer

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzt sich im Berichtsjahr 2014 wie folgt zusammen: Peter Bösch, Präsident, DHL Logistics (Schweiz) AG; Luigi Häfliger, Vizepräsident, Fiege Logistica (Svizzera) SA; Claudio Licci, Vizepräsident, Lamprecht Transport AG; Jörg Kunz, Mitglied, Hofstetter & Co. AG; Daniel Girod, Mitglied, Schneider & Cie AG; Urs D. Müller, Geschäftsleiter GF/GF AG.

Die Attraktivität des kombinierten Verkehrs Schiene/Strasse widerspiegelt sich in den zahlreichen aktuellen Projekten und Themen bei Bahnen, Operateuren und in der Politik. Das Groupement Fer (GF) wird oftmals in die Entwicklungsprozesse einbezogen und bei komplexer Themenstellung als Fachgremium kontaktiert mit der Chance, Entwicklungen nach den Bedürfnissen der Schweizer Speditionsbranche mitgestalten zu können.

Entwicklung der Shuttleverkehre
Im Verkehr mit Rotterdam hat sich die Unpaarigkeit der Verkehrsströme weiter akzentuiert. Während die Importshuttle regelmässig Buchungsfristen von zwei und mehr Wochen ausweisen, fehlt es im Export an Transportvolumen. Diese Situation ist primär auf die Exportschwäche der Schweizer Wirtschaft und das Routing der Reedereien, die Rotterdam oftmals als ersten Ladehafen in Nordeuropa bestimmen, zurückzuführen. Da die Operateure das Operating und die Preisbildung auf (ausgelastete) Rundlaufverkehre ausrichten, wird in naher Zukunft die Suche nach neuen Konzepten und kreativen Lösungen zur Stabilisierung der Shuttlefrequenzen (so viele wöchentliche Abfahrten wie möglich) auf der Taskliste des GF stehen.

Sowohl die Kapazitätsverfügbarkeit als auch die Paarigkeit entsprechen auf der Achse Schweiz – Antwerpen den Anforderungen des Marktes und der Operateure. Im Rahmen ihrer Expansionsstrategie haben sich die Belgische Bahn Xpedys/SNCB Logistics und ihr Operateur IFB auf diese Route fokussiert und sind Ende des Berichtsjahrs mit einem eigenen Konzept für Containerverkehre an das GF gelangt. Der Markteintritt von IFB wurde auf das Frühjahr 2015 angekündigt. Der GF-Vorstand hat auch dieses Thema auf seiner Traktandenliste.

Im Verkehr mit Deutschland hat der Markteintritt der Metrans eine Negativ-Preisspirale ausgelöst, die auch andere Zulaufrouten unter Druck bringt. Mit Preismassnahmen konnten Verkehre, die aus qualitativen Gründen in den Jahren 2011-2012 auf Westhäfen verlagert wurden, zurückgewonnen werden. Mit der Aufnahme der Metrans im Oktober 2013 hat sich der GF-Vorstand für zwei Dienstleister auf dieser Achse entschieden, um den Qualitätswettbewerb mitgestalten zu können. Nach zahlreichen Gesprächen mit der Geschäftsleitung von Metrans hat der GF-Vorstand im Berichtsjahr feststellen müssen, dass der Operator nicht bereit ist, die Grundsätze des GF in der Zusammenarbeit und in der Tarifgestaltung umzusetzen und einzuhalten. In der Konsequenz wurde die Zusammenarbeit per Ende 2014 beendet.

Groupement Fer/ Groupement Fret SA

Auteur: Peter Bösch, président Groupement Fer

Pour l'année du rapport 2014, le comité du Groupement Fer (GF) se compose des membres suivants: Peter Bösch, président, DHL Logistics (Schweiz) AG; Luigi Häfliger, vice-président, Fiege Logistica (Svizzera) SA; Claudio Licci, vice-président, Lamprecht Transport AG; Jörg Kunz, membre, Hofstetter & Co. AG; Daniel Girod, membre, Schneider & Cie AG; Urs D. Müller, directeur GF/GF AG.

L'attractivité du transport combiné rail/route se reflète dans de nombreux projets et thèmes actuels auprès des entreprises ferroviaires, des opérateurs et des acteurs politiques. Le Groupement Fer (GF) est souvent intégré dans les processus de développement et contacté lors de thèmes de réflexion complexes, ce qui lui fournit la chance de pouvoir contribuer aux développements selon les besoins de la branche des transports suisse.

Évolution des transports par navettes
Dans le transport avec Rotterdam, l'imparité des flux de transport a continué à s'accentuer. Alors que les navettes à l'import présentent régulièrement des délais de réservation de deux semaines et plus, le volume de transport à l'export reste faible. Cette situation est en priorité à porter au compte de la faiblesse de l'économie suisse à l'exportation et au routage des compagnies maritimes qui définissent souvent Rotterdam comme premier port de chargement du nord de l'Europe. Étant donné que les opérateurs orientent les services opérationnels et la détermination des prix sur les trafics cycliques (pleins), la recherche de nouveaux concepts et de solutions créatives destinés à la stabilisation des fréquences des navettes (autant de départs hebdomadaires que possible va figurer sur la liste des tâches du GF.

Sur l'axe Suisse – Anvers, aussi bien la disponibilité des capacités que la parité correspondent aux exigences posées par le marché et les opérateurs. Dans le cadre de leur stratégie d'expansion, les chemins de fer belges Xpedys/SNCB Logistic et leur opérateur IFB se sont concentrés sur cet axe et ont contacté le GF à la fin de l'année du rapport pour présenter un propre concept sur les transports de conteneurs. L'entrée sur le marché d'IFB est prévue pour le printemps 2015. Le comité GF a également mis ce sujet à son ordre du jour.

Dans le transport avec l'Allemagne, l'entrée de Metrans sur le marché a déclenché une guerre des prix qui met également d'autres axes d'acheminement sous pression. Avec des mesures portant sur les prix, des transports qui avaient été transférés sur des ports de l'Ouest pour des raisons de qualité dans les années 2011-2012, ont pu de nouveau être récupérés. Avec l'intégration de Metrans en octobre 2013, le comité du GF a choisi deux prestataires pour cet axe afin de pouvoir participer à la compétition au niveau de la qualité. Suite à de nombreux entretiens avec la direction de Metrans, le comité du GF a dû admettre pendant l'année du rapport que l'opérateur n'était pas enclin à mettre en œuvre et à respecter les principes fondamentaux du GF en termes

Die Volumina im Verkehr mit den italienischen Seehäfen Genua und La Spezia haben sich im Berichtsjahr nicht in dem Umfang weiterentwickelt, wie dies verschiedentlich im Markt prognostiziert wurde. Das verfügbare Volumen genügte dem Operateur IMS nicht, um wöchentlich Ganzzüge realisieren zu können, welche die Rentabilitätskriterien erfüllen. Ohne mehrere Abfahrten pro Woche verliert ein Angebot erfahrungsgemäss seine Attraktivität im Markt. IMS hat in der Folge, knapp 18 Monate nach der Markteinführung, den Verkehr zwischen Frenkendorf und Melzo/italienische Seehäfen per Mitte Dezember einstellen müssen. Weiterhin erfolgreich operiert Hupac am Markt mit täglichen Ganzzugverbindungen auf der Achse Basel – Aarau – Busto Arsizio mit LKW-Vor-/Nachlauf zu den Seehäfen.

SwissSplit
Für das Geschäftsjahr 2013 konnte SBB Cargo eine «schwarze Null» ausweisen, womit die Bemühungen zu Sanierung des Unternehmens mit Straffung der Ressourcen Erfolg zeigen. Auch im ersten Halbjahr 2014 war das Bahnunternehmen gut unterwegs und schreibt ein positives Ergebnis. Motiviert durch die positiven Resultate setzt die Bahn ihre Optimierungsbemühungen fort.

An Kundenworkshops hat SBB Cargo im Berichtsjahr Überlegungen zur Zukunft des Wagenladungsverkehrs präsentiert und mit den verschiedenen Marktvertretern das Projekt «Piano» diskutiert. Ziel dieses Projekts ist die Einführung eines neuen Produktionskonzepts zum Fahrplan 2017. Mit einer Mehrphasenproduktion in den Rangierbahnhöfen werden zusätzliche Möglichkeiten in der Netzbedienung geschaffen. Durch die Verschiebung von nicht zeitkritischen Verkehren aus dem Nachtsprung und drei täglichen Rangierphasen kann die Effizienz weiter erhöht werden. Je nach Verkehrszeiten der Shuttles kommen Containerverkehre mit Schweizer Anschlussgleisen in den Genuss kürzerer Bedienfristen. Das GF wurde frühzeitig in die Planungsphase des Projekts miteinbezogen und hat dabei die Bedürfnisse der Speditionsbranche eingebracht.

de coopération et de détermination des tarifs. Par conséquent, la collaboration a été terminée fin 2014.

Les volumes de transport avec les ports maritimes italiens de Gênes et de La Spezia n'ont pas si bien progressé pendant l'année du rapport que les différents pronostics émis sur le marché. Les volumes disponibles n'ont pas suffi à l'opérateur IMS pour permettre une liaison hebdomadaire de trains complets qui répondraient aux critères de rentabilité. Par expérience, on peut dire que sans plusieurs départs par semaine, une offre perd en attractivité sur le marché. Par conséquent, à peine 18 mois après son entrée sur le marché, IMS a été dans l'obligation de supprimer la liaison entre Frenkendorf et Melzo/les ports maritimes italiens à la mi-décembre. Hupac continue à opérer avec succès sur le marché avec des liaisons quotidiennes de trains complets sur l'axe Bâle – Argovie – Busto Arsizio avec un trafic de poids lourds en amont/en aval des ports maritimes.

SwissSplit
Pour l'exercice 2013, CFF Cargo a été en mesure de sortir de l'état déficitaire, présentant cependant encore une croissance quasi nulle, ce qui indique cependant que les efforts de redressement de l'entreprise avec une rationalisation des ressources ont été couronnés de succès. Au cours du premier semestre 2014, l'entreprise ferroviaire a bien évolué sur le marché et présente un résultat positif. Motivée par les résultats encourageants, elle poursuit ses efforts d'optimisation.

Dans le cadre de workshops clients pendant l'année du rapport, CFF Cargo a présenté des réflexions relatives à l'avenir du trafic de wagons et discuté du projet «Piano» avec différents représentants du marché. L'objectif de ce projet vise à l'introduction d'un nouveau concept de production avec l'agenda 2017. Avec une production en plusieurs phases dans les gares de triage, des possibilités supplémentaires permettant de desservir le réseau sont fournies. Grâce au décalage de transports issus du saut de nuit et n'étant pas critiques au niveau des délais ainsi qu'à trois phases de triage de jour, l'efficacité peut être encore accrue.

Das Projekt «Piano» ist auch vor dem Hintergrund der Einstellung des Plangenehmigungsverfahrens für das Gateway Limmattal zu sehen. An der vom Bundesamt für Verkehr einberufenen Terminalkonferenz und dem nachfolgenden Mediationsprozess hat sich die Logistikbranche für die Stärkung der Container-Drehscheibe Basel durch den Bau des Grossterminals Basel Nord mit gleichzeitiger Förderung der Güterumschlagplätze in den Regionen ausgesprochen. In der Folge stoppte SBB Cargo die Planung des Gateways. Die Anforderungen an Terminals mit regionaler, überregionaler und internationaler Bedeutung wurden parallel dazu durch die Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs des Bundesamtes für Verkehr definiert. In der Begleitgruppe sind neben dem Groupement Fer Vertreter der Verlader, Bahnen, Behörden und der Logistikbranche vereint. Nach der weiteren, noch bevorstehenden Genehmigungsphase durch die Behörden kann die Konzeption des zukünftigen Schienengüterverkehrs mit Zeithorizont 2030 somit auf eine breite Allianz der Marktteilnehmer zählen.

Quality Performance und Vorstands-Meetings
Im Berichtsjahr hat sich der GF-Vorstand in Arbeitsgruppen monatlich mit Hupac, IMS und TFG zu Quality Performance Meetings getroffen. Ziel der Gespräche war die Bearbeitung und Lösung von aktuellen, operativen Problemen. Weiter wurde die Entwicklung von neuen Produkten im Rahmen der GF-Interessen besprochen und in den ebenso monatlichen Sitzungen des Vorstandes zusammen mit strategischen Themen diskutiert und beschlossen.

An der gut besuchten Generalversammlung am 21. Mai 2014 berichtete Dr. Ralph Lewin, Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft SVS, über den geplanten trimodalen Terminal Basel Nord. Dr. Lewin beleuchtete neben der aktuellen Planungsphase die weiteren Herausforderungen, die dieses anspruchsvolle Projekt begleiten, und die Bedeutung des Bauvorhabens für den Logistikstandort Basel sowie die Schweizer Wirtschaft.

Selon les horaires de trafic des navettes, les transports de conteneurs avec des voies de raccordement suisses peuvent profiter de délais de traitement plus courts. Le GF a été intégré précocement dans la phase de planification du projet et a indiqué les besoins de la branche des transports.

Le projet «Piano» doit être pris en considération dans le contexte de clôture de la procédure d'approbation des plans pour le gateway Limmattal. Dans le cadre de la conférence sur les terminaux sollicitée par l'Office fédéral des transports et le processus de médiation consécutif, la branche logistique s'est exprimée pour la consolidation de la plaque tournante des conteneurs de Bâle, qui se traduit par la construction du grand terminal Bâle Nord avec un renforcement simultané des plateformes de transbordement régionales. Suite à cela, CFF Cargo a stoppé la planification du gateway Limmattal. Les exigences posées à des terminaux avec une importance régionale, nationale et internationale ont été parallèlement définies par le groupe de suivi chargé du développement du fret ferroviaire de l'Office fédéral des transports. En plus du Groupement Fer, des représentants des affréteurs, des entreprises ferroviaires, des autorités et de la branche logistique sont réunis au sein du groupe de suivi. Après la phase d'approbation suivante par les autorités, que nous devons encore traverser, la conception du futur trafic ferroviaire de marchandises à l'horizon 2030 pourra alors compter sur une large alliance.

Performance qualité et meeting du comité
Au cours de l'année du rapport, le comité du GF s'est rencontré mensuellement avec Hupac, IMS et TFG pour tenir des meetings de Performance qualité. L'objectif des entretiens était de traiter et de solutionner des problèmes actuels d'ordre opérationnel. Des sujets relatifs au développement de nouveaux produits dans le cadre des intérêts du GF ont de plus été abordés, discutés et adoptés avec des thèmes stratégiques dans le cadre des réunions mensuelles du comité.

Ausblick 2015
Mit der Aufgabe des Euro-Franken-Mindestkurses am 15. Januar 2015 haben sich die Prioritäten des Groupement Fer für das Geschäftsjahr 2015 kurzfristig und nachhaltig verändert. Primäres Ziel ist es nun, unter den geänderten Voraussetzungen die regelmässigen, zuverlässigen Shuttleverkehre zwischen den Seehäfen und der Schweiz nach den Bedürfnissen der GF-Mitglieder zu konsolidieren.

Lors de l'assemblée générale du 21 mai 2014 bien fréquentée, Ralph Lewin, président de l'Association suisse de navigation et d'économie portuaire SVS, a procédé à un rapport sur la planification du terminal trimodal de Bâle Nord. Avec la phase de planification actuelle, Monsieur Lewin a mis en évidence les défis subsidiaires à relever qui accompagnent ce projet exigeant ainsi que l'importance du projet de construction pour le site logistique de Bâle et l'économie suisse.

Perspectives 2015
Avec l'abandon de la parité minimum euro – franc suisse au 15 janvier 2015, les priorités du Groupement Fer pour l'exercice 2015 ont été à court terme durablement changées. En tenant compte des conditions modifiées, l'objectif primordial est maintenant de consolider les trafics réguliers et fiables de navettes entre les ports maritimes et la Suisse en fonction des besoins des membres du GF.

Markus Breisinger

Verwaltungsratspräsident SafeConsult AG
Président du conseil d'administration SafeConsult AG

SafeConsult AG

Autor: Markus Breisinger, Präsident des Verwaltungsrats

Allgemeines
Bei Redaktionsschluss liegt der Abschluss für das Jahr 2014 noch nicht vor. Es kann oder muss gesagt werden, dass das Resultat nach 2013 wiederum bescheiden ausfällt. Nebst vielen treuen und pflichtbewussten Kunden gibt es noch immer Mitglieder, welche neue Mitarbeitende nicht in den vorgesehenen Fristen schulen. Noch immer gibt es Unternehmen, welche wohl gut beraten wären, einen externen Gefahrgutbeauftragten zu engagieren.

Im Bereich EKAS/ASA hinken wir noch immer den Erwartungen hinterher. Die Bemühungen von SafeConsult müssen intensiviert werden. Wir suchen Unternehmen, welche sich auditieren lassen wollen. Wir sind von Gesetzes wegen verpflichtet, solche Audits durchzuführen und erheben deshalb bescheidene Gebühren. Profitieren Sie davon und melden Sie sich an!

Vorstand und Verwaltungsrat sind nach wie vor der Überzeugung, dass die Aktivitäten der SafeConsult AG einen Mehrwert für die Mitglieder bedeuten. Der VR rapportiert in regelmässigen Abständen an den engeren Vorstand von SPEDLOGSWISS.

Personelles
Daniel Wili hat die Nachfolge von Peter Thommen angetreten und ist dabei, sich zu etablieren. Die Neuverteilung unserer Kunden ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Nicht alles ist reibungslos verlaufen. Im Tessin braucht es noch weitere Anstrengungen, um unser Portfolio bekannter zu machen.

Kommunikation
Der Internetauftritt steht kurz vor seiner Erneuerung. Auch hier sind wir nicht im gewünschten Tempo vorwärtsgekommen. Sie werden aber im Frühjahr 2015 wieder von uns hören. Unsere Mandatsträger sollen besseres Informationsmaterial erhalten, und auch unsere Kunden häufiger mit Neuigkeiten versorgt werden.

Ausblick 2015
Nach den Ereignissen der letzten Wochen, insbesondere den Beschlüssen der Schweizerischen Nationalbank wird es in der Branche wieder hektisch zu- und hergehen und wie immer in solchen Fällen droht die Notwendigkeit zum Schulen, in Vergessenheit zu geraten. Gerade in solch schwierigen Situationen sollte das Thema Weiterbildung und Investitionen in Sicherheit nicht vernachlässigt werden.

Sparen Sie nicht am falschen Ort – es könnte teuer werden.
In der Leitung bzw. im Verwaltungsrat wird es im laufenden Jahr zu Veränderungen kommen. Der Unterzeichnete wird in Kürze von seinem Amt zurücktreten und die Aufgaben in bewährte Hände übergeben. Ich bedanke mich bei unserer treuen Kundschaft und unseren Mitarbeitenden für ihren vorbildlichen Einsatz und wünsche den Mitgliedern von SPEDLOGSWISS ein erfolgreiches 2015 – allen Widerwärtigkeiten zum Trotz.

SafeConsult AG

Auteur: Markus Breisinger, président du conseil d'administration

Généralités
À la clôture de la rédaction, le bilan de l'année 2014 n'était pas encore finalisé. Nous pouvons cependant, ou plutôt nous devons avouer que le résultat qui succède à celui de 2013 reste encore modeste. Parallèlement à de fidèles et nombreux clients conscients de leurs obligations, il existe encore des membres qui ne forment pas les nouveaux collaborateurs dans les délais impartis, mais également des entreprises qui, dans leur propre intérêt, feraient mieux d'engager des conseillers à la sécurité externes.Dans le domaine de la CFST/MSST, nous ne sommes toujours pas en mesure de répondre aux attentes prévisionnelles. Les efforts de SafeConsult doivent être intensifiés. Nous recherchons toujours des entreprises prêtes à passer un audit. La loi nous oblige à réaliser de tels audits, c'est pourquoi nous prélevons de modestes frais. Profitez de ces tarifs intéressants et fixez la date de votre audit!
Le comité et le conseil d'administration restent convaincus que les activités de SafeConsult AG représentent une plus-value pour les membres. Le conseil d'administration rapporte à intervalles réguliers auprès du comité restreint de SPEDLOGSWISS.

Ressources Humaines
Daniel Wili a pris la succession de Peter Thommen et s'établit actuellement dans son nouveau poste. La nouvelle répartition de nos clients est entre-temps terminée. Certaines actions ne se sont pas déroulées avec pleine satisfaction. Au Tessin, des efforts supplémentaires doivent être encore fournis afin d'accroître la portée de notre portefeuille.

Communication
La présence internet va prochainement connaître un renouveau. Nous avons ici avancé comme souhaité. À ce sujet, nous vous fournirons des informations complémentaires au printemps 2015. Nos titulaires de mandat doivent être équipés d'un meilleur matériel d'information et nos clients recevoir plus fréquemment des informations sur les nouveautés.

Perspectives 2015
Suite aux événements des dernières semaines, en particulier les décisions de la Banque nationale suisse (BNS), l'atmosphère dans la branche va être de nouveau en effervescence, et comme toujours dans ces cas-là, la nécessité de procéder à des formations va passer aux oubliettes. En particulier dans de telles situations difficiles, le thème de la formation continue et les investissements à réaliser dans le domaine de la sécurité ne devraient pas être négligés.
N'économisez pas au mauvais endroit – ça pourrait vous revenir cher.
Au cours de l'année à venir, des changements vont avoir lieu dans la direction, respectivement dans le conseil d'administration. Le soussigné va prochainement démissionner de ses fonctions et remettre les tâches entre des mains expérimentées.
Je tiens à remercier notre fidèle clientèle ainsi que nos collaboratrices et nos collaborateurs pour leur engagement exemplaire et, en dépit de toutes les difficultés, je souhaite aux membres de SPEDLOGSWISS une année 2015 réussie.

SPEDLOGSWISS

Thomas Schwarzenbach

Direktor SPEDLOGSWISS
Directeur SPEDLOGSWISS

Finanzen

Bericht: Thomas Schwarzenbach

Im Bereich der Grundbildung konnte die Umsetzung der neuen Inhalte innerhalb «Blended Learning» in allen Ausbildungsregionen auf den Stand der ersten grossen Überarbeitung seit der Inbetriebnahme gebracht werden. Um unsere Tätigkeiten in der Grundbildung den neuen Anforderungen der Bildungsverordnung anzupassen, wurden im Berichtsjahr alle Schulungsunterlagen und die Inhalte so weiterentwickelt und angepasst, damit ein reibungsloser Übergang in die neue Verordnung in allen unseren Ausbildungsregionen sichergestellt ist. Im Weiterbildungsbereich wurde 2014 begonnen, eine Projektorganisation aufzubauen, um unsere Lehrgänge inklusive Prüfungsordnung grundlegend zu erneuern. Die Kosten dieser umfangreichen Bildungsaktivitäten konnten wir ohne Auflösung von Rückstellungen aus dem laufenden Geschäft finanzieren.

Die weiterhin stattfindende Ablösung von Erträgen aus Dokumentenverkauf zugunsten von solchen aus unserer elektronischen Datenplattform sowie weiterhin sehr stabile Kosten und Erträge auf der Geschäftsstelle führen zu einer gesunden finanziellen Situation. Wir können das Berichtsjahr mit einen Gewinn von CHF 5000 abschliessen.

Finances

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Dans le domaine de la formation initiale, la mise en œuvre des nouveaux contenus dans le cadre du «Blended Learning» a pu être mise à niveau du premier grand remaniement depuis la mise en application dans toutes les régions de formation. Afin d'adapter nos activités aux nouvelles exigences posées par l'ordonnance sur la formation dans la formation initiale, tous les supports de cours et les contenus ont été révisés et ont continué à être développés pendant l'année du rapport afin qu'une transition vers la nouvelle ordonnance soit réalisée sans problème dans toutes les régions de formation. Dans le domaine de la formation continue, 2014 a été marquée par la mise en place d'une organisation de projets permettant à nos cours, règlement d'examen compris, de refaire totalement peau neuve. Les coûts de ces importantes activités dans le domaine de la formation ont pu être financés à partir de la trésorerie d'exploitation sans dissolution de provisions.

L'amortissement toujours en cours de revenus issus de la vente de documents au profit de ces derniers à partir de la plateforme de données électroniques ainsi que les coûts et recettes toujours très stables du secrétariat conduisent à une situation financière saine. Nous pouvons clôturer l'année du rapport avec un bénéfice de CHF 5000.

Bilanzen SPEDLOGSWISS per 31. Dezember 2014 und 2013

	31.12.2014	31.12.2013
	TCHF	TCHF
AKTIVEN		
Kasse	**2**	**4**
Postcheck	37	47
Banken	832	840
Flüssige Mittel	871	891
Debitoren	106	97
Verrechnungssteuer	1	1
Forderungen gegenüber Verbänden	394	195
Kontokorrente Personalvorsorge	**0**	**150**
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	11	11
Umlaufvermögen	1'435	1'397
Mobilien	**4**	**6**
IT	**38**	**43**
Beteiligungen	**30**	**30**
Anlagevermögen	72	79
TOTAL AKTIVEN	1'507	1'476
PASSIVEN		
Kreditoren	108	109
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	**103**	**57**
Passive Rechnungsabgrenzung	410	429
Rückstellungen	400	400
Fremdkapital	1'021	995
Verbandskapital	**148**	**148**
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	**333**	**325**
Ergebnis	**5**	**8**
Eigenkapital/Vermögen	**486**	**481**
TOTAL PASSIVEN	**1'507**	**1'476**

SPEDLOGSWISS Erfolgsrechnungen 2014 und 2013 und Budget 2015

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 84.5% (ab 2015: 83%)

	2013 TCHF	2014 TCHF	Budget 2015 TCHF
Mitgliederbeiträge	1'355	1'344	1'371
Warenertrag	332	312	368
Schulbetrieb/Kurse	667	619	590
Übrige Erträge	283	271	151
Total Ertrag	2'637	**2'546**	**2'480**
Warenaufwand	197	210	165
Schulbetrieb/Kurse	274	282	335
Personalaufwand	1'262	1'211	1'089
Raumaufwand	120	123	123
Abschreibungen	32	42	30
Werbung/PR	137	156	187
Reisespesen, Sitzungen	99	80	55
Beiträge an Organisationen	57	65	58
Honorare	87	93	104
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	**365**	279	326
Total Aufwand	2'630	**2'541**	**2'472**
Betriebsergebnis	7	5	8
Finanzertrag	2	0	0
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	2	0	0
Ergebnis vor Steuern	9	**5**	**8**
Steuern	-1	0	0
Ergebnis nach Steuern	8	**5**	**8**

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlungen

der SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistik-unternehmen, Basel, der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Basel und des Groupement Fer, Basel.

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) Ihres Verbandes für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe dann besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungs-entscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung Gesetz und Statuten.

Wir empfehlen Ihnen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisoren

Patrick Grünig
Lamprecht Transport AG

Daniel Gallati
Müller-Gysin AG

Basel, 19. März 2015

SPEDLOGSWISS

Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica
Swiss Freight Forwarding and Logistics Association

Elisabethenstrasse 44
CH – 4002 Basel
Telefon + 41 (0)61 205 98 00
Telefax + 41 (0)61 205 98 01
www.spedlogswiss.com
office@spedlogswiss.com