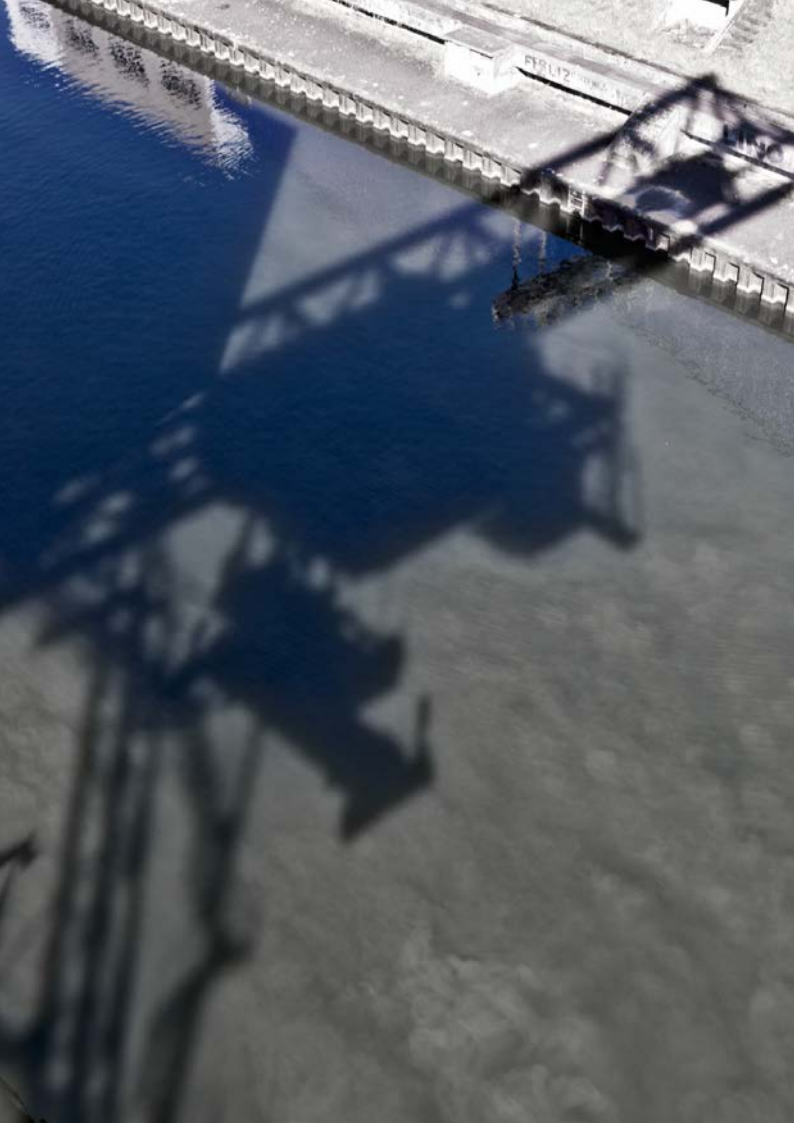
SPEDLOGSWISS
2016
Jahresbericht
Rapport annuel
Resoconto annuo

HL
HBL
HBL
HL



SPEDLOGSWISS

Inhalt

Prolog	7-9
Editorial	11-13
Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle	15-21
Mitgliederbewegungen	20-21
Berichte aus den Fachbereichen	
Air	23-25
Europa	27-28
Schifffahrt	31-33
Reedereiagenten	35-37
FIATA	38-41
Berichte aus den Kommissionen	
Betriebswirtschaft	43-44
Bildung	47-49
Informatik	51
Recht und Versicherung	53-54
Zoll	57-59
Projekte	
Neuer Imagefilm	61-63
e-freight	65-66
Befreundete Verbände	
Cargo Forum Schweiz	68-69
GeFaSuisse	70-71
Groupement Fer/Groupement Fret	73-75
Befreundete Unternehmen	
SafeConsult AG	77-78
Finanzen	80-86

Sommaire

Prologue	7-9
Éditorial	11-13
Activités des comités de direction et du bureau	15-21
Mutations	20-21
Rapports des domaines spécialisées	
Air	23-25
Europe	27-28
Navigation	31-33
Agents maritimes	35-37
FIATA	38-41
Rapports des commissions	
Économie d'entreprise	43-44
Formation	47-49
Informatique	51
Droit et Assurances	53-54
Douane	57-59
Projets	
Nouveau film promotionnel	61-63
e-freight	65-66
Associations amies	
Cargo Forum Suisse	68-69
GeFaSuisse	70-71
Groupement Fer/Groupement Fret	73-75
Entreprises amies	
SafeConsult SA	77-78
Finances	80-86

Die Fotos für die Illustrationsbilder
erfolgten mit freundlicher Genehmigung von SBB Cargo AG,
Swissterminal AG und Ultra-Brag AG.

Impressum
Herausgeber/Éditeur: SPEDLOGSWISS, Basel
Verantwortlich/Responsable: Judith Moser, Public Relations
Grafik+Realisation/Graphique + réalisation: ERNYVETSCH, Zürich
Fotos Porträts/Photos portraits: Tobias Sutter Photography, Basel
Hair & Makeup-Stylist: Matteo Leone, Zürich
Fotos Cover und Inhalt/Photos couverture et contenu: Ronnie Vetsch, Zürich

Peter Bösch
Präsident Groupement Fer
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président Groupement Fer
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

Prolog

Autor: Peter Bösch

Bereits vor sechs Jahren fiel mir die Ehre zu, den Prolog zum Jahresbericht der SPEDLOGSWISS zu verfassen. Habe ich damals mehrheitlich in einer Art Rückschau die eher zögerliche Entwicklung der Güterbahnen vom monopolistischen Staatsbetrieb zum marktorientierten Schienengüterverkehrs-Dienstleister beleuchtet, stehen wir heute vor einer neuen Dimension in der Entwicklung des Schienengüterverkehrs. Gerne benutze ich die Gelegenheit für ein paar Gedanken zur Zukunft des Schienengüterverkehrs aus heutiger Sicht.

Die Bahn steht vor einem grossen Innovationsschub. Digitalisierung und Liberalisierung sind die Treiber der Entwicklungen, und Innovationen und Investitionen sind die Ergebnisse. Einen ersten Meilenstein setzt der neue Gotthard-Basistunnel. Stellen Sie sich vor: Unser Land baute eine neue Bahnverbindung durch die Alpen, den Gotthard-Basistunnel mit zwei 57 km langen Einspurröhren. Mit bis zu 2'300 Metern Felsüberlagerung. Im Ceneri werden zwei weitere, 15,4 km lange Tunnel

"Die Bahn steht vor einem grossen Innovationsschub. Digitalisierung und Liberalisierung sind die Treiber der Entwicklungen."

gegraben. Damit wird die Flachbahn zwischen Erstfeld und Lugano Realität. Der Gotthard-Basistunnel ist nicht nur der längste, sondern auch der tiefste bisher gebaute Eisenbahntunnel der Welt. Er soll dem Nord-Süd-Verkehr auf der Schiene den gewünschten und erwarteten Schub verleihen.

Eine weitere Triebfeder im Innovationshype der Schiene ist die Digitalisierung. Themen hierzu sind «automatische Kupplung», «Automatisierung der Zugsteuerung» und «digitale Stellwerke». Was heute noch utopisch erscheinen mag, wird bald in der Praxis getestet: ferngesteuerte Züge. Das Rollmaterial wird mit Intelligenz vollgepackt. «Asset Intelligence» heisst ein europäisches Projekt, das die Güterwagen der Zukunft definiert. Auch 5L-Güterwagen genannt, wird dieser in Zukunft leise, leicht, laufstark und life-cycle-kostenorientiert sein. Besonders froh sind wir über das fünfte «L», die Logistikfähigkeit.

Liberalisierung ist ein weiterer Motor, der dafür sorgt und sorgen wird, dass sich die Bahnen, die heute Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) heissen, den neuen Technologien, Entwicklungen und Marktchancen nicht verschliessen können. Eine eindrückliche Liberalisierungs-Kennziffer kommuniziert der Hafen Hamburg: Im August 2016 hatten 126 EVU eine Zulassung, um die Strecken der Hafenbahn zu befahren. Im Vorjahr waren es noch deren 115. Das heisst: 126 verschiedene Bahnunternehmen haben die Genehmigung, Züge in die Terminals und Quais im Hafen der Hansestadt zu fahren.

Prologue

Auteur: Peter Bösch

Depuis déjà six ans, j'ai l'honneur de rédiger le prologue du rapport annuel de SPEDLOGSWISS. Si j'ai principalement exposé autrefois, dans une sorte de rétrospective, l'évolution plutôt hésitante du fret ferroviaire, qui est passé du statut d'entreprise étatique détenant le monopole à celui de prestataire de services de fret ferroviaire axé sur le marché, nous sommes désormais au seuil d'une nouvelle étape dans le développement du fret ferroviaire. J'aimerais en profiter ici pour exprimer quelques pensées sur l'avenir de celui-ci d'un point de vue actuel.

Les chemins de fer sont sur le point d'accomplir un grand bond en avant en matière d'innovation. La numérisation et la libéralisation sont les moteurs des développements et des innovations, et les investissements en sont le résultat. Le nouveau tunnel de base du Gothard est une première étape-clé. Imaginez un peu: notre pays a construit une nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes, le tunnel de base du Gothard, avec deux tubes à voie unique de 57 km de long. Ce tunnel est surmonté par une couche de roche dont l'épaisseur atteint 2300 mètres. À Ceneri, le creusement de deux autres tunnels d'une longueur de 15,4 km est en cours. La ligne de plaine entre Erstfeld et Lugano est donc en train de devenir réalité. Le tunnel de base du Gothard n'est pas seulement le plus long, il est aussi le plus profond tunnel ferroviaire du monde construit à ce jour. Il doit donner au trafic nord-sud par voie ferroviaire le coup de pouce souhaité et attendu.

La numérisation est un autre moteur de l'engouement en matière d'innovations ferroviaires. Les thèmes concernés ici sont le «couplage automatique», l'«automatisation du contrôle des trains» et les «systèmes d'enclenchement numériques». Ce qui semble encore utopique aujourd'hui sera bientôt testé dans la pratique: des trains pilotés à distance. Le matériel roulant est rempli d'équipements intelligents. Ainsi, un projet européen

«Les chemins de fer sont sur le point d'accomplir un grand bond en avant en matière d'innovation. La numérisation et la libéralisation sont les moteurs des développements et des innovations, et les investissements en sont le résultat.»

qui définit les wagons de marchandises du futur est baptisé «Asset Intelligence». Les wagons, également appelés «wagons de marchandises 5L[1]», seront à l'avenir silencieux (leise), légers (leicht), performants (laufstark) et axés sur le rapport coûts-cycle de vie (life-cycle-kostenorientiert). Nous nous réjouissons particulièrement du cinquième «L», qui se réfère à la compétence logistique (Logistikfähigkeit).
La libéralisation est un autre moteur, qui assure actuellement

Der Wettbewerb veranlasst die EVU, Optimierungspotenziale auszuschöpfen, die Digitalisierung voranzutreiben und ihre Assets besser zu managen. Von solchen effizienzsteigernden Massnahmen wird der für unsere Branche wichtige Schienengüterverkehr profitieren. Gleichzeitig gilt es, sich von alten Gewohnheiten zu verabschieden. Effizienzsteigerung erfolgt über Verkehrsbündelung, wie es zum Beispiel das Groupement Fer im Containerverkehr zwischen der Schweiz und den Seehäfen erfolgreich praktiziert. Darin hat beispielsweise die Flächendeckung keinen Platz mehr.

Auf politischer Ebene sind ebenso bedeutende Veränderungen im Gang. In der Schweiz basieren sie auf der Abstimmungsvorlage FABI, Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. FABI wurde am 9. Februar 2014 vom Schweizer Volk mit 62 Prozent Ja-Stimmen angenommen und bringt neue Planungsprozesse und Finanzierungszuständigkeiten. Die Verfassungsänderung und die damit verbundenen Erlasse traten am 1. Januar 2016 in Kraft. Das Parlament hat zusammen mit der FABI-Vorlage den Bahn-Ausbauschritt 2025 verabschiedet. Weitere Ausbaumassnahmen, die neu über den Bahninfrastrukturfonds finanziert sind, werden alle vier bis acht Jahre vom Parlament in weiteren Ausbauschritten beschlossen.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) plant derzeit den Ausbauschritt 2030/35. Für die Themen im Schienengüterverkehr hat es eine Begleitgruppe einberufen. Diese besteht aus Vertretern aller Interessenten, von den Kantonen über die Bahnen, VöV, Handelskammer, IG Detailhandel, ASTAG und Cargo Forum Schweiz, über das sich das Groupement Fer in Absprache mit der SPEDLOGSWISS engagiert. Unsere Branche hat in der Begleitgruppe die Chance, das Güterverkehrsnetz und die (Terminal-)Anlagedefinition der Zukunft mitzugestalten und somit die Anforderungen der Schweizer Speditionen einzubringen.

et continuera d'assurer à l'avenir que les chemins de fer, désignés aujourd'hui par entreprises de transport ferroviaire (ETU), ne puissent pas se fermer aux nouvelles technologies, évolutions et opportunités du marché. Le port de Hambourg communique un indicateur de libéralisation impressionnant: en août 2016, 126 entreprises de transport ferroviaire disposaient d'une autorisation pour parcourir les trajectoires des chemins de fer portuaires. L'année précédente, elles étaient encore 115. Cela signifie que 126 entreprises de transport ferroviaire différentes ont l'autorisation de conduire des trains aux terminaux et aux quais du port de la ville hanséatique. La concurrence oblige les ETU à utiliser à fond les potentiels d'optimisation, à faire avancer la numérisation et à mieux gérer leurs équipements. Le fret ferroviaire, qui est important pour notre branche, profitera de ces mesures d'amélioration de l'efficacité. Parallèlement, il s'agit d'abandonner de vieilles habitudes. L'amélioration de l'efficacité a lieu par le biais du regroupement des trafics, comme le pratique par exemple avec succès le Groupement Fer dans le secteur du transport par conteneurs entre la Suisse et les ports maritimes. La couverture de zone par exemple n'a plus lieu d'être ici.

Au niveau politique, des changements tout aussi significatifs sont en marche. En Suisse, ils se basent sur le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) soumis au vote. Le FAIF a été approuvé le 9 février 2014 par la population suisse avec 62 % de oui. Ce projet apporte de nouveaux processus de planification et compétences en matière de financement. La réforme constitutionnelle et les actes législatifs qui en ont découlé sont entrés en vigueur le 1er janvier 2016. Le Parlement a adopté, parallèlement au projet FAIF, l'étape d'aménagement 2025. D'autres mesures de développement, qui seront désormais financées via le fonds d'infrastructure ferroviaire, seront décidées tous les quatre à huit ans par le Parlement dans le cadre de prochaines étapes d'aménagement.

L'Office fédéral des transports (OFT) planifie actuellement l'étape d'aménagement 2030/35. Il a mis sur pied un groupe d'accompagnement pour les thèmes du secteur du fret ferroviaire. Celui-ci est composé de représentants de toutes les parties intéressées, des cantons aux chemins de fer, à l'UTP, la chambre de commerce, IG Detailhandel, ASTAG ainsi que de Cargo Forum Suisse, par le biais duquel le Groupement Fer s'engage, en concertation avec SPEDLOGSWISS. Dans le cadre du groupe d'accompagnement, notre branche a la possibilité de participer à l'aménagement du réseau de trafic des marchandises ainsi qu'à la définition des installations (de terminaux) du futur et de faire ainsi valoir les exigences de la branche de l'expédition suisse.
Le système «Chemins de fer» est au beau milieu d'un important processus de changement. Outre nos activités principales au sein du Groupement Fer, qui consistent à regrouper les transports pour obtenir des liaisons avec une fréquence et une qualité élevées dans le transport par conteneurs entre la Suisse et les ports maritimes, il est intéressant pour nous de pouvoir participer activement à ces processus et d'y représenter tout aussi activement les préoccupations de la branche de l'expédition.

Comme vous le voyez, chers lecteurs, les bases pour un fret ferroviaire réussi sont jetées. Mais il y a encore beaucoup à faire, alors retroussons ensemble nos manches!

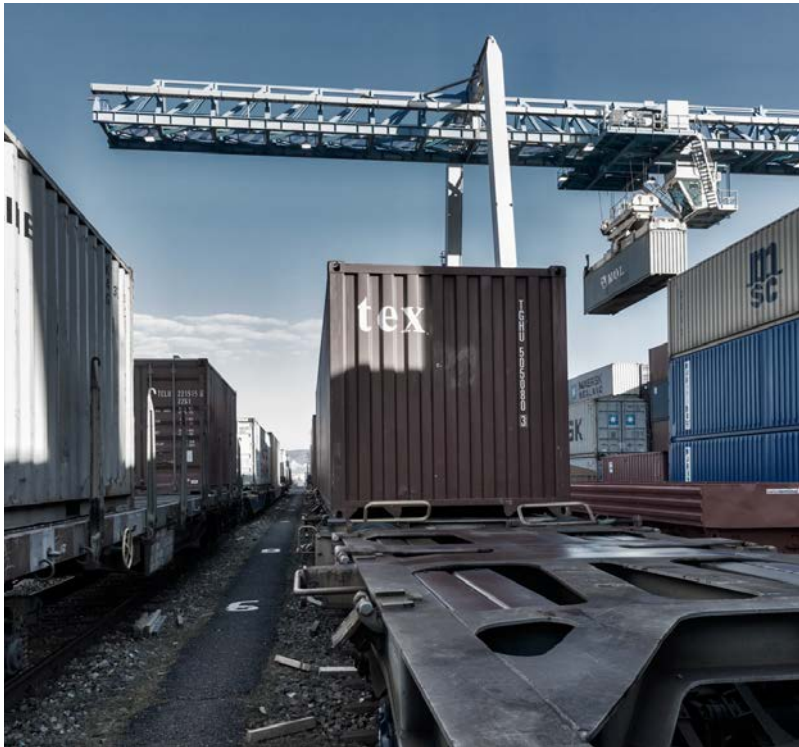
C'est dans cet esprit que je vous souhaite une lecture plaisante et inspirante du présent rapport annuel

SPEDLOGSWISS

Das System «Bahn» steht mitten in einem bedeutenden Veränderungsprozess. Es ist reizvoll, neben unseren Hauptaufgaben im Groupement Fer, der Verkehrsbündelung zur Erreichung hochfrequenter und qualitativer Verbindungen im Containerverkehr zwischen der Schweiz und den Seehäfen, aktiv an diesen Prozessen mitwirken zu können und dabei die Anliegen der Speditionswirtschaft ebenso aktiv zu vertreten.

Sie sehen, geschätzte Leserinnen und Leser, die Weichen für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr sind gestellt. Es gibt allerdings noch viel zu tun – packen wir's gemeinsam an!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spass und Inspiration bei der Lektüre dieses Jahresberichtes.



Thomas de Courten
Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS

Conseiller national,
président SPEDLOGSWISS

Editorial

Autor: Thomas de Courten

Liebe Mitglieder
Ihre Mitgliedschaft bei SPEDLOGSWISS rechtfertigt sich solange, als Sie einen mess- und zählbaren Nutzen aus Ihren finanziellen, zeitlichen und persönlichen Investitionen in unseren Verband erzielen. Über all das, was wir in Ihrem Interesse gemeinsam erreicht haben, legen wir im vorliegenden Jahresbericht Rechenschaft ab. Die Vertretung und Wahrung der Interessen der Verbandsmitglieder in wirtschaftlichen und unternehmerischen Belangen, wie auch die gesamtheitliche Förderung der Speditions- und Logistikdienstleistungsbranche auf nationaler und internationaler Ebene, ist Ziel und Zweck, und damit auch die Existenzberechtigung für unseren Verband, für unser Zusammenstehen, für unser Engagement

"Über 160 erfolgreiche Lehrabschlüsse im letzten Jahr beweisen, dass wir mit unseren Anstrengungen auf Resonanz stossen und auch dafür belohnt werden. Sowohl auf Seiten der jungen Berufsleute als auch auf Seiten der Unternehmen."

und für das schliesslich auch gemeinsam Erreichte. Ich bin überzeugt, dass wir mit diesem Jahresbericht einmal mehr einen Leistungsausweis vorlegen, der die Existenzberechtigung von SPEDLOGSWISS deutlich unterstreicht und den konkreten Nutzen für jedes einzelne Mitglied belegt.

Auch im vergangenen Jahr haben wieder viele engagierte Persönlichkeiten mit ihrem persönlichen Einsatz zu diesen Erfolgen beigetragen. In den Vorständen, den Sektionen, in den Fachbereichen und Kommissionen, auf der Geschäftsstelle oder in den Unternehmen. Ihnen allen sei an dieser Stelle ein herzlicher und aufrichtiger Dank ausgesprochen.

Der Blick zurück legt Rechenschaft ab über die erreichten Ziele. Aber auch, ob wir der Verantwortung gerecht werden, für die Zukunft gerüstet zu sein. Dazu gehört unzweifelhaft und zentral die Grund- und Weiterbildung. Über 160 erfolgreiche Lehrabschlüsse im letzten Jahr beweisen, dass wir mit unseren Anstrengungen auf Resonanz stossen und auch dafür belohnt werden. Sowohl auf Seiten der jungen Berufsleute als auch auf Seiten der Unternehmen. Ermutigend ist, dass die Anzahl der Lehrstellen in unserer Branche nicht nur gehalten, sondern wieder ausgebaut werden konnte. Das ist in den aktuell turbulenten wirtschaftlichen Entwicklungen nicht selbstverständlich und verdient einen besonderen Dank an alle Bildungsverantwortlichen. Besondere Freude macht dabei auch, dass die Vielfalt, die Perspektiven und der Glaube an eine erfolgreiche Zukunft in unserem neuen Imagefilm zur Lehre in unserer Branche (er wird in diesem Jahresbericht gesondert aufgezeigt) von den Protagonistinnen und Protagonisten sehr

Éditorial

Auteur: Thomas de Courten,

Chers membres,
Votre adhésion à SPEDLOGSWISS est justifiée tant que vous en retirez un bénéfice mesurable et quantifiable en contrepartie de vos investissements financiers, temporels et personnels dans notre association. Dans le présent rapport annuel, nous rendons compte de tout ce que nous avons réalisé en commun dans votre intérêt. La représentation et la défense des intérêts des membres de l'association sur le plan économique et entrepreneurial, ainsi que la promotion dans son ensemble de la branche des services d'expédition et de logistique à l'échelon national et international sont la finalité, et donc la raison d'être de notre association, de notre solidarité, de notre engagement et, au bout du compte, des objectifs atteints en commun. Je suis convaincu que nous présentons une fois de plus, par le biais de ce rapport, une attestation de performance qui souligne clairement la raison d'être de SPEDLOGSWISS et qui prouve son utilité concrète pour chacun des membres.

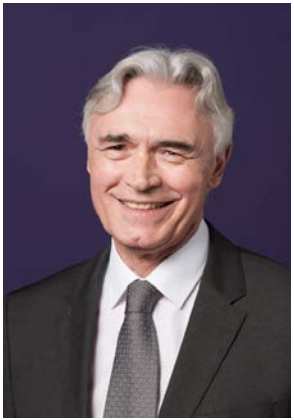
L'année passée, de nombreuses personnalités engagées ont de nouveau participé à nos succès grâce à leur contribution personnelle. Dans les comités de direction, les sections, les domaines spécialisés et les commissions, au bureau de l'association ou dans les entreprises. J'en profite ici pour vous adresser à tous mes chaleureux remerciements.

Jeter un regard en arrière permet de se rendre compte des objectifs atteints. Mais également de vérifier si nous assumons notre responsabilité de nous armer pour affronter l'avenir. Il ne fait pas le moindre doute que la formation initiale et continue est indispensable dans ce but. Plus de 160 apprentissages achevés avec succès au cours de l'année passée prouvent que

«Plus de 160 apprentissages achevés avec succès au cours de l'année passée prouvent que nos efforts rencontrent un large écho et sont récompensés. Aussi bien du côté des jeunes professionnels que de celui des entreprises.»

nos efforts rencontrent un large écho et sont récompensés. Aussi bien du côté des jeunes professionnels que de celui des entreprises. Il est encourageant de constater que le nombre des places d'apprentis dans notre branche ne s'est pas seulement maintenu mais qu'il a de nouveau pu augmenter. Cela n'a rien d'évident au regard de la conjoncture économique actuelle, marquée par de fortes turbulences, et cela mérite un remerciement spécial à tous les responsables de formation. Il est particulièrement réjouissant de constater ici aussi que la diversité, les perpectives et la foi dans un avenir prospère sont exprimées de manière très éloquente par les protagonistes

Der engere Vorstand SPEDLOGSWISS, bestehend aus:
Thomas de Courten, Nationalrat, Präsident



Vinicio Cassani, Vizepräsident

deutlich zum Ausdruck gebracht werden. Man ist mit Herz und Seele mit dabei in unserer Speditions- und Logistikwelt.

Die Vorwärtsstrategie von SPEDLOGSWISS zeigt sich auch in der Weiterentwicklung unseres Datacenters zur e-freight-Plattform. Auch sind grosse Schritte in technische Neuerungen, in nutzenstiftende neue Module, in Software-Updates und engagierte Support- und Serviceleistungen mit einem respektablen Kunden- und Umsatzwachstum belohnt worden. Während andere noch über die bevorstehende Digitalisierung philosophieren oder sich geistig darauf vorbereiten, leben wir in unserer Branche bereits mitten in dieser «brave new world» und bieten unseren Mitgliedsfirmen, aber auch allen an der Logistikkette beteiligten Akteuren bereits überzeugende Instrumente an. Damit ist auch die Basis für all das, was da noch kommen mag, bereits gelegt.

présentés dans notre nouveau film de promotion sur les cursus d'apprentissage de notre branche (ce dernier est montré séparément dans le présent rapport). Ces protagonistes s'impliquent en effet avec cœur et âme dans notre univers de l'expédition et de la logistique.

La stratégie proactive de SPEDLOGSWISS se manifeste aussi dans la transformation de notre Datacenter en plateforme e-freight. De grands pas ont également été réalisés concernant des nouveautés techniques, de nouveaux modules pratiques, des mises à jour de logiciels et des prestations de service et d'assistance engagées, qui ont été récompensés par une croissance respectable de la clientèle et du chiffre d'affaires. Tandis que certains philosophent encore sur le passage prévu à la numérisation ou s'y préparent mentalement, notre branche est déjà en plein dans ce «brave new world» et nous proposons déjà des instruments convaincants à nos entreprises membres mais également à tous les acteurs participant à la chaîne logistique. Les bases sont donc jetées pour accueillir tout ce que l'avenir peut encore apporter.

SPEDLOGSWISS

Thomas Knopf, Vizepräsident

Thomas Lamprecht, Vizepräsident

Ob wir bezüglich Attraktivität, Qualität, Rechtssicherheit und Stabilität des Schweizer Wirtschaftsstandorts 2016 einen Schritt weiter gekommen sind, lasse ich im Raum stehen. Denn auch das Jahr 2017 wird uns wieder mit Unwägbarkeiten überraschen. Überraschungen, die wir aber sportlich als Herausforderung nehmen. Sicher ist: Wir als Speditions- und Logistikbranche, wir als die versierten Spezialisten und Experten, wir als Ermöglicher des nationalen und internationalen Güteraustausches werden unserer volkswirtschaftlichen Verantwortung weiter gerecht werden.

Mit dieser Überzeugung wünsche ich Ihnen eine interessante Lektüre und ein erfolgreiches Jahr.

Quant à la question de savoir si nous avons progressé en 2016 en matière d'attractivité, de qualité, de sécurité juridique et de stabilité du site économique suisse, je la laisse en suspens. Car l'année 2017 ne manquera pas non plus de nous surprendre avec son lot d'aléas. Des surprises que nous accueillerons cependant avec un esprit sportif. Une chose est sûre: en tant que branche de l'expédition et de la logistique, en tant que spécialistes et experts chevronnés, en tant que facilitateurs de l'échange national et international de marchandises, nous continuerons d'assumer notre responsabilité en matière d'économie politique.

Fort de cette conviction, je vous souhaite à présent une intéressante lecture du rapport et une année prospère.

Thomas Schwarzenbach
Direktor
SPEDLOGSWISS

Directeur
SPEDLOGSWISS

Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle

Autor: Thomas Schwarzenbach

Gesamtvorstand und engerer Vorstand

Der Gesamtvorstand traf sich im Berichtsjahr zweimal, während der Engere Vorstand zu sechs Sitzungen zusammenkam. Der Engere Vorstand befasst sich jeweils mit den aktuellen Themen und den operativen Tätigkeiten während des Jahres und beschliesst als Entscheidungsorgan im Rahmen der Gesamtstrategie des Verbandes. Die wichtigsten Aktivitäten,

"Die Publikation «Erläuterungen zu den AB SPEDLOGSWISS» ist ein wichtiger Meilenstein auf dem weiteren Weg zu einem vertieften Verständnis der rechtlichen Rahmenbedingungen in unserer Branche."

Ereignisse und Resultate aus den jeweiligen Fachgremien entnehmen Sie bitte den Berichten weiter hinten in diesem Jahresbericht. Als Aufhänger dieser Berichte greife ich im Folgenden einige wichtige Informationen heraus, die uns 2016 intensiv beschäftigten.

Grundbildung

Grund- und Weiterbildung stellen mehr denn je einen zentralen Erfolgsfaktor der SPEDLOGSWISS und ihrer Mitgliedsfirmen dar. Umso erfreulicher ist deshalb die Tatsache, dass wir den diesjährigen Abschluss unseres Branchennachwuchses getrost als «guten Jahrgang» bezeichnen dürfen. Dies ist nicht zuletzt auch auf die neue Bildungsverordnung BiVo zurückzuführen. Allerdings bestehen hinsichtlich der Resultate (Notendurchschnitte) regionale Unterschiede. Die Gründe für diese Unterschiede gilt es nun im Hinblick auf das nächste Qualifikationsverfahren zu untersuchen. Die Eckwerte der Abschlüsse in der Grundbildung für 2016 zeigen sich wie folgt:

176 Kandidaten und Kandidatinnen sind zu den Prüfungen angetreten. Nur 7 Lernende haben die Branchenprüfungen nicht bestanden, zusätzlich haben 7 Lernende den schulischen Teil nicht bestanden. Notenschnitt: bei der schriftlichen Prüfung: 4.12 (Vorjahr: 4.13), bei der mündlichen Prüfung: 4.80 (4.77), gesamthaft: 4.82 (4.82). 6 Personen schlossen im Rang ab.

Weiterbildung

Wie geplant konnten wir 2016 den Weiterbildungslehrgang mit eidgenössischem Abschluss «Fachfrau/mann Internationale Spedition und Logistik» in gänzlich neu aufgebauter Konzep-

Activités des comités de direction et du bureau

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Comité de direction élargi et comité de direction restreint

Le comité de direction élargi s'est réuni deux fois au cours de l'année sous revue, tandis que le comité de direction restreint a tenu six réunions. Le comité de direction restreint se penche sur les thèmes actuels et les activités opérationnelles pendant l'année et prend des décisions en tant qu'organe décisionnel dans le cadre de la stratégie globale de l'association. Pour connaître les activités, les événements et les résultats principaux de chaque comité spécialisé, veuillez consulter les rapports correspondants ci-après dans le présent rapport annuel. Dans l'avant-partie à ces rapports, j'aborde quelques thèmes importants auxquels nous avons consacré beaucoup de temps en 2016.

Formation de base

La formation de base et la formation continue représentent plus que jamais un facteur de succès essentiel de SPEDLOGSWISS et de ses entreprises membres. Il est donc d'autant plus réjouissant que nous puissions, au regard des résultats obtenus cette année par la relève de la branche, qualifier cette dernière de «bonne promotion». La nouvelle Ordonnance sur la formation professionnelle OrFo n'y est pas pour rien. Cependant, il existe des différences régionales concernant les résultats (moyennes des notes). En vue de la prochaine procédure de qualification, il convient d'examiner les raisons de ces différences. Les chiffres-clés des résultats pour la formation de base en 2016 se présentent comme suit:

«La publication «Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS» est une étape importante sur la voie d'une compréhension approfondie des conditions-cadres juridiques dans notre branche.»

176 candidates et candidats se sont présentés aux examens. Seuls 7 apprenants ont échoué aux examens de la branche et 7 autres apprenants ont échoué à la partie scolaire de la formation. Moyenne des notes: pour l'examen écrit: 4.12 (année précédente: 4.13); pour l'examen oral: 4.80 (année précédente: 4.77); total: 4.82 (4.82). 6 personnes ont terminé en tête du classement.

tion mit Zulassung durch den Bund erfolgreich lancieren. Parallel dazu ging es darum, den Kurs «Leiter/in Internationale Spedition und Logistik» ebenfalls vollständig umzubauen, auf neue Bedürfnisse und andere Ausbildungslehrgänge abzustimmen und beim Bund zuzulassen. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass in der schweizerischen Bildungslandschaft eine eindeutige Tendenz in Richtung «Managementausbildung» auszumachen ist, welche einen verstärkten Fokus auf «General-Management-Fähigkeiten» und Sozialkompetenzen legt. SPEDLOGSWISS hat deshalb die Neuentwicklung des Lehrgangs «LeiterIn Internationale Spedition und Logistik» vor diesem Hintergrund umgesetzt und bietet ab 2017 einen Abschluss in Verbindung mit einer Höheren Fachschule an. Dabei wird eine Ausbildung mit Doppelabschluss angeboten: Die Ausbildung «Dipl. Betriebswirtschafter/in» (HFW) wird mit der branchenspezifischen Zusatzausbildung «Leiter/in Internationale Spedition und Logistik» (HFP) verzahnt. Damit konnte SPEDLOGSWISS einen zeitgemäss ausgestalteten Lehrgang entwickeln, welcher die im Bildungsmarkt erkennbaren Nachfragekriterien erfüllt. Hilfreich dürfte ergänzend auch das klare bildungspolitische Signal des eidgenössischen Parlaments sein, welches im Berichtsjahr auch mit der Unterstützung unseres Präsidenten beschloss, künftig die Absolventen in der beruflichen Weiterbildung finanziell zu unterstützen und damit die Weiterbildung mit eidgenössischem Abschluss noch attraktiver zu machen.

Projekt «e-freight»

Das zusammen mit unserer IT-Drehscheibe DATACENTER weiterentwickelte Projekt «e-freight» ist auf gutem Weg. Es geht dort um die elektronische Abbildung aller Luftfracht-Prozesse vom Verlader über den Spediteur, den Carrier, den Handling Agent bis zum Zoll und der Airline. Das System wurde im Berichtsjahr zusammen mit den involvierten Branchenverbänden und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL weiterentwickelt, so dass die Testphase mit Echtdaten («e-lane») ab 2017 starten kann. Dabei liegen Zusagen von Unternehmen bei allen involvierten Parteien vor.

Containerterminals in der Schweiz

Der Gesamtvorstand beschloss im vergangenen Jahr, dass sich der Engere Vorstand zusammen mit Experten mit möglichst allen Projektbeteiligten trifft, um sich ein klareres Bild über die aktuellen Ausbaupläne von Containerterminals in der Schweiz, im Besonderen in der Region Basel, machen zu können. Diese Gespräche fanden nun wie geplant in drei Wellen im ersten Quartal 2016 statt. Dabei konnten LKW-Unternehmen, Speditionsunternehmen, die Zollverwaltung, die Terminalbetreiber, die Rheinreeder, die Schweizerischen Rheinhäfen und die lokale Politik ihre Ansichten offen austauschen. Zweifelsohne haben wir innerhalb der Mitgliedsfirmen und damit des Verbandes divergierende Meinungen. Es sind zu den beiden im Fokus befindlichen Bauvorhaben «Basel Nord» und «Weil am Rhein» Vor- und Nachteile erkennbar, etliche offene Fragen bestehen und es gibt Alternativszenarien, die man sich vorstellen kann. Auch haben wir im Nachgang dieser Gesprä-

Formation continue

Comme prévu, nous avons pu lancer avec succès en 2016 le cursus de formation continue avec diplôme fédéral «Spécialiste en expédition et logistique internationales», dont la conception a été entièrement remaniée et qui a été autorisé par la Confédération. Parallèlement à cela, il s'agissait de remanier entièrement le cours «Chef d'expédition et de logistique internationales», de l'adapter aux nouvelles exigences et aux autres cursus de formation et de le faire autoriser par la Confédération. Il importe de tenir compte du fait que dans le paysage de la formation suisse, une tendance nette à la «formation en gestion» s'est établie, qui se concentre en priorité sur les «aptitudes en matière de gestion générale» et sur les compétences sociales. Face à ce contexte, SPEDLOGSWISS a donc reconçu et mis en œuvre le cursus d'apprentissage «Chef d'expédition et de logistique internationales» et propose à partir de 2017 un diplôme en liaison avec une École supérieure. Une formation avec double diplôme est proposée dans ce cadre: la formation «Économiste d'entreprise diplômé» (ES) est imbriquée avec la formation complémentaire «Chef d'expédition et de logistique internationales» (examen professionnel supérieur). SPEDLOGSWISS a ainsi pu développer un cursus d'apprentissage de conception moderne, qui remplit les critères de la demande tels qu'ils se présentent sur le marché de la formation. Le signal clair émis par le Parlement fédéral en matière de politique de la formation devrait également apporter une aide complémentaire. Le Parlement a en effet décidé, avec le soutien de notre président, d'accorder à l'avenir aux diplômés une aide financière pour la formation continue, afin de rendre la formation professionnelle continue avec diplôme fédéral encore plus attractive.

Projet «e-freight»

Le projet «e-freight» développé en commun avec notre plaque tournante IT, le DATACENTER, est en bonne voie. Il s'agit ici de la représentation électronique de tous les processus de fret aérien, du chargeur à la douane et à la compagnie aérienne, en passant par le transitaire, le transporteur et l'agent d'assistance au sol. Le système a été développé au cours de l'année sous revue avec les associations de branche impliquées et l'Office fédéral de l'aviation civile OFAC, de manière à permettre en 2017 le début de la phase de test avec des données réelles («e-lane»). Dans ce cadre, toutes les parties impliquées disposent d'accords de la part d'entreprises.

Terminaux à conteneurs en Suisse

Le comité de direction élargi a décidé l'année passée, que le comité restreint se réunirait avec des experts et, dans la mesure du possible avec tous les participants au projet, afin de pouvoir se faire une idée plus claire des plans actuels de développement de terminaux à conteneurs en Suisse, en particulier dans la région de Bâle. Ces entretiens ont donc eu lieu comme prévu en trois phases au cours du premier trimestre 2016. Ils ont permis aux entreprises de transport par camions, aux entreprises d'expédition, à l'administration des douanes, aux exche bezüglich offener Fragen seitens unserer Mitglieder bei der Regierung weitere Fragen stellen und Einschätzungen von einigen unserer Mitgliedsfirmen abgeben können. Es ist unsere Aufgabe, mitzuhelfen, dass die Mitglieder in dieser komplexen Thematik nicht gegeneinander ausgespielt oder gespalten werden. Sicher ist, dass die Schweiz als vom Aussenhandel abhängiges Binnenland auf moderne, effiziente und kosteneffektive Containerumschlagsanlagen angewiesen ist. Diese benötigen Platz und für den Erhalt dieser Logistikflächen, welche durch weitere Wohnprojekte immer wieder in Frage gestellt werden, setzen wir uns ein – zusammen mit unseren befreundeten Verbänden.

Netzwerk

Nicht zuletzt aufgrund der sich rasch verändernden wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen hat sich gezeigt, dass Netzwerkveranstaltungen innerhalb unserer Branche ein Bedürfnis seitens unserer Mitgliedsfirmen sind. Diesem Bedürfnis hat SPEDLOGSWISS Rechnung getragen und hat die neue Plattform «Swissmove» ins Leben gerufen, bei der die Möglichkeit besteht, sich zu aktuellen, relevanten Themen auszutauschen. Eine erste solche Veranstaltung fand am 13. April 2016 mit dem Thema «Cybercrime» statt. Dem Fachreferenten Götz Schartner gelang es dabei, die Teilnehmer auf das äusserst aktuelle Thema der Cyberkriminalität anzustimmen und mit einigen live ausgeführten «Hacks» zu zeigen, wie schnell jeder von uns in gefährliche, teilweise sogar durchaus existentielle Situationen geraten kann. Dasselbe gilt selbstverständlich in noch ausgeprägterem Masse auch für Unternehmen, welche sich mit diesem neuen Risiko und den Abwehrmöglichkeiten befassen müssen. Die Serie «Swissmove» wird in 2017 weitergeführt.

Zoll

Die Generalversammlung der SPEDLOGSWISS am 24. Juni 2016 war einer der ersten Auftritte des neuen Oberzolldirektors Dr. Christian Bock. Wir sind stolz darauf, dass er auch im Zeichen der Partnerschaft und des gegenseitigen Respekts diesen Ort ausgewählt hat, um über seine Ansichten, Einschätzungen und Pläne mit der Zollverwaltung zu referieren. Wir sind sicher, dass wir mit Herrn Dr. Bock den guten Faden, der zwischen SPEDLOGSWISS und dem früheren Oberzolldirektor Rudolf Dietrich bestand, weiterspinnen können. Der Oberzolldirektor nahm auch einige Punkte mit nach Luzern, die er im Rahmen des sogenannten Stabilisierungspakets des Bundes als Sparmassnahmen einleiten muss. Dies betraf vorab die Schliessung einiger Grenz- und Inlandzollstellen und die Einschränkung von Dienstleistungszeiten an Zollstellen. Mittlerweile ist klar, welche Zollstellen betroffen sind und welche nicht. Auch ist die von SPEDLOGSWISS schon seit langem verlangte Verpflichtung zur elektronischen Veranlagungsverfügung (eVV) nun terminiert: sie wird am 1. März 2018 in Kraft treten. Ebenfalls hinfällig sind die Diskussionen betreffend Einschränkungen in der Warenabfertigung am Samstag. Wir haben uns als Branchenverband bei der Ausgestaltung dieser Punkte massgeblich einbringen können.

ploitants de terminaux, aux armateurs du Rhin, aux ports rhénans suisses et à la politique locale d'échanger ouvertement leurs opinions. Il est incontestable qu'il existe des opinions divergentes au sein des entreprises membres et donc au sein de l'association. Les deux projets de construction phares «Bâle Nord» et «Weil am Rhein» présentent des avantages et des inconvénients, de nombreuses questions sont encore sans réponse et on peut également se représenter des scénarios alternatifs. Suite à ces entretiens au sujet des questions non résolues posées par nos membres, nous avons pu transmettre des questions supplémentaires au gouvernement ainsi que des évaluations de quelques-unes de nos entreprises membres. C'est à nous qu'il incombe de veiller à ce que ce thème complexe n'entraîne pas de situations de rivalité ou de séparation entre les membres. Il est certain que la Suisse, en tant que pays enclavé tributaire du commerce extérieur, dépend d'installations de transbordement de conteneurs modernes, efficaces et rentables. Celles-ci ont besoin de place et, en collaboration avec les associations amies, nous œuvrons pour la conservation des surfaces dédiées à la logistique, dont l'existence est sans cesse remise en question par les prochains projets de logements.

Réseau

En raison des conditions-cadres en termes de politique économique qui changent très vite, il est apparu que les manifestations de réseautage au sein de notre branche représentent un besoin de nos entreprises membres. SPEDLOGSWISS a tenu compte de ce besoin et a créé la nouvelle plateforme «Swissmove» qui offre la possibilité d'échanger des informations sur des thèmes actuels pertinents. Une première manifestation a eu lieu le 13 avril 2016 sur le thème de la «cybercriminalité». Dans le cadre de celle-ci, le conseiller technique Götz Schartner a réussi à gagner l'attention des participants pour le thème hautement actuel de la cybercriminalité et à montrer à l'aide de quelques manipulations de piratage réalisées en direct la rapidité avec laquelle chacun de nous pouvait se retrouver dans une situation dangereuse, voire menaçante d'un point de vue existentiel. La même chose s'applique, et dans une plus large mesure encore, aux entreprises qui doivent faire face à ce nouveau risque et examiner les possibilités de défense. La série «Swissmove» sera poursuivie en 2017.

Douane

L'assemblée générale de SPEDLOGSWISS, qui s'est tenue le 24 juin 2016, a été l'une des premières interventions du nouveau directeur général des douanes, Monsieur Christian Bock. Nous sommes fiers qu'en signe de partenariat et de respect mutuel, il ait également choisi ce cadre pour exposer ses opinions, estimations et plans à l'administration des douanes. Nous sommes certains que Monsieur Bock va poursuivre la bonne relation qui existait entre SPEDLOGSWISS et Rudolf Dietrich, l'ancien directeur général des douanes. Le directeur général des douanes a également emporté quelques thèmes à Lucerne, qu'il doit introduire sous forme de mesures d'économie dans le cadre du programme de stabilisation de la Confédération. Ceci

Neues Nachschlagewerk «Erläuterungen zu den AB SPEDLOGSWISS»

Als unser Verband 1920 gegründet wurde, ging es um die Kernanliegen eines jeden professionell geführten Branchenverbandes: Bündelung der Kräfte und Erbringung von geldwertem Nutzen für die Verbandsmitglieder. Das war früher so und ist es noch heute. Das Erkennen von kommerziellen Risiken und das Abwenden finanziellen Schadens war, ist und bleibt dabei Basis jeder erfolgreichen Geschäftsidee in Spedition und Logistik. Hierfür wurden deshalb bereits zwei Jahre nach der Verbandsgründung die ersten allgemeinen Bedingungen für unsere Branche verfasst. Über die Speditionstätigkeit ist im Schweizer Obligationenrecht (OR), einem Teil des Zivilgesetzbuches, wenig geregelt. Einzig in Artikel 439 ist hierzu etwas festgehalten. Der gesetzliche Rahmen bietet uns also nur ein minimales Mass an Bestimmungen zur Speditionswirtschaft. Es ist deshalb von zentraler Bedeutung, unseren Verbandsmitgliedern einen Rahmen anzubieten, der klare Aussagen zu Haftung und Tätigkeiten enthält und den sie mit ihren Kunden vereinbaren können. Die AB SPEDLOGSWISS bilden die Grundlage für die Zusammenarbeit in der Speditions- und Logistikbranche und haben sich in den vielen Jahren ihrer Existenz zu einem von der Wirtschaft anerkannten Regelwerk entwickelt.

Mit den 2016 fertiggestellten «Erläuterungen zu den AB SPEDLOGSWISS» ist es uns gelungen, flankierend zu unseren Beratungen eine Publikation zu verfassen, welche rechtliche Grundlagen und Praxis in Spedition und Logistik verbindet. Detailliert und allgemein verständlich wird anhand von Praxisbeispielen aufgezeigt, welche rechtlichen Rahmenbedingungen für die Marktteilnehmer gelten und wann welche Bestimmungen der AB SPEDLOGSWISS zur Anwendung kommen. Diese Publikation ist ein wichtiger Meilenstein auf dem weiteren Weg zu einem vertieften Verständnis der rechtlichen Rahmenbedingungen in unserer Branche. Ein praxisorientiertes Nachschlagewerk von Profis für Profis, das mit der Materie bestens vertraute Juristen im Umfeld unseres Verbandes zusammen mit erfahrenen Speditionsfachleuten entwickelt haben.

Die Kommission Recht und Versicherung SPEDLOGSWISS (KRV) hat unter der Federführung der Autorin, Frau Dr. Giovanna Montanaro, Anwältin und Mitglied der Kommission KRV, dieses äusserst hilfreiche Nachschlagewerk erarbeitet. Ihr ist dabei ein grosser Wurf gelungen. Die «Erläuterungen zu den AB SPEDLOGSWISS» kommentieren eines unserer wichtigsten Verbandsangebote und werden künftig – wie die ABs selber – einen unverzichtbaren Bestandteil unseres Produkteportfolios bilden. Wir haben das neue Produkt feierlich an einer Vernissage am 29. September 2016 eingeweiht. Zurzeit wird das Kompendium in die Sprachen Französisch, Italienisch und Englisch übersetzt (2017 verfügbar).

concerne notamment la fermeture de quelques bureaux de douane frontaliers et intérieurs et la limitation de la durée de prestations dans certains bureaux de douane. On connait désormais les bureaux de douane qui sont concernés et ceux qui ne le sont pas. De plus, une date a également été fixée pour la décision de taxation électronique obligatoire exigée depuis longtemps par SPEDLOGSWISS (DTe): cette dernière entrera en vigueur le 1er mars 2018. Sont également caduques les discussions concernant les restrictions pour le dédouanement des marchandises le samedi. En tant qu'association de la branche, nous avons pu intervenir de manière décisive dans l'aménagement de ces points.

Nouvel ouvrage de référence «Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS»

Lorsque notre association a été créée en 1920, elle avait pour but de traiter les préoccupations principales de toute association de branche dirigée de manière professionnelle: la concentration des forces et la fourniture d'un apport ayant une valeur économique pour les membres de l'association. Ces objectifs, qui étaient vrais autrefois, le sont encore aujourd'hui. L'identification des risques commerciaux et la prévention des pertes financières était, est et demeure la base de toute idée commerciale réussie dans le domaine de l'expédition et de la logistique. C'est la raison pour laquelle nous avons défini les premières Conditions Générales pour notre branche deux ans après la création de l'association. Le Code des obligations suisse (CO), qui fait partie du Code civil, ne règle que très peu les activités d'expédition. Seul l'article 439 mentionne le sujet. Le cadre juridique ne nous fournit donc que dans une très moindre mesure des dispositions applicables à la branche de l'expédition. Il est donc primordial de proposer aux membres de notre association un cadre offrant des déclarations explicites concernant la responsabilité et les activités et dont vous puissiez convenir avec vos clients. Les CG de SPEDLOGSWISS forment la base de la collaboration dans la branche de l'expédition et de la logistique et sont devenues au cours des nombreuses années de leur existence un ouvrage de référence reconnu par l'économie.
Avec les «Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS» achevées en 2016, nous avons réussi à rédiger une publication pour appuyer nos prestations de conseil, qui réunit les bases juridiques et la pratique dans le domaine de l'expédition et de la logistique. Détaillée et compréhensible pour tous, elle montre à l'aide d'exemples issus de la pratique quelles sont les conditions-cadres juridiques en vigueur pour les acteurs du marché et indique quand et quelles dispositions des CG de SPEDLOGSWISS s'appliquent. Cette publication est une étape importante sur la voie d'une compréhension approfondie des conditions-cadres juridiques dans notre branche. Cet ouvrage de référence axé sur la pratique, mis au point par des professionnels pour des professionnels, a été élaboré par des juristes spécialistes en la matière proches de notre association, en collaboration avec des transitaires expérimentés.
La commission Droit et assurance de SPEDLOGSWISS (CDA) a élaboré cet ouvrage de référence très utile sous la direction de l'auteure Madame Giovanna Montanaro, avocate et membre de

Neuer Imagefilm Berufsporträt «7 gute Gründe für eine Lehre als Speditionskauffrau/mann Internationale Speditionslogistik»

Ausgehend vom bestehenden Film «Berufsporträt Speditionskaufleute», der 2009 entstanden war, wurde vom Gesamtvorstand letztes Jahr grünes Licht gegeben für die Entwicklung eines neuen Imagefilms. Dieser sollte frisch, modern und in Kürze das Berufsbild des Speditionskaufmanns zeigen und vor allem junge Menschen ansprechen, die auf der Suche nach einer zukunftsorientierten Lehrstelle sind. Ziel war es dabei nicht, den bisherigen Film zu ersetzen, sondern ihn zu ergänzen. Fokussiert der bisherige Film noch auf die allgemeine Vorstellung unserer Branche, indem er den Transportweg, welchen eine Ware von A nach B unternimmt, zeigt, setzt der neue Film nun ganz auf junge Menschen, die mit sieben guten Gründen und ihren eigenen Worten erklären, was die Lehre zum Speditionskaufmann so spannend macht. Diese jungen Menschen sind keine Profi-Schauspieler, sondern alle kaufmännische Lernende aus unserer Branche, die ihre Sache hervorragend gemacht haben. Der aufwendige Filmdreh fand während drei Tagen in einem professionellen Film- und Fotoatelier statt. SPEDLOGSWISS freut sich sehr, dass wir ein qualitativ hochstehendes Marketinginstrument realisieren konnten, das auf diversen Kanälen eingesetzt werden kann; sowohl in den sozialen Medien (wie z.B. YouTube, Facebook, yousty Lehrstellenplattform) als auch an Berufsmessen, Schulen und auf Websites der Mitgliedsfirmen. Der Film feierte im Oktober 2016 Premiere und wurde mit Begeisterung aufgenommen.

Vorstand

An der Generalversammlung vom 24. Juni 2016 in Luzern 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, Kloten
- Thomas Knopf, Ultra-Brag AG, Basel
- 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 & Co. SA, Chiasso
- Jean-Claude Chuat, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thierry Dornier, Ziegler (Suisse) SA, Lausanne
- Marek Fausel, Agility Logistics AG, Basel
- Marco Gredig (neu), Cargologic AG, Zürich-Flughafen
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- Paul Nicolet, EZB AG, Bubendorf

la commission CDA. Elle a réalisé là un véritable exploit. Les «Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS» commentent l'une des offres les plus importantes de notre association et formeront à l'avenir – tout comme les CG – une composante indispensable de notre portefeuille de produits. Nous avons célébré la création de ce nouveau produit à l'occasion d'un vernissage le 29 septembre 2016. L'ouvrage est actuellement traduit en français, en italien et en anglais (disponibles en 2017).

Nouveau film promotionnel Profil de métier « 7 bonnes raisons d'effectuer un apprentissage d'employé(e) de commerce CFC Branche Logistique et Transports Internationaux»

Sur la base du film existant «Profil de métier Transitaires», qui a vu le jour en 2009, le comité directeur élargi a donné son feu vert pour la création d'un nouveau film promotionnel. Celui-ci doit être jeune, moderne, présenter brièvement la profession d'employé de commerce de la branche Logistique et transports internationaux et s'adresser surtout aux jeunes personnes qui sont à la recherche d'une place d'apprentissage dans une branche porteuse d'avenir. L'objectif n'était pas de remplacer le film actuel mais de le compléter. Tandis que le film actuel se concentre sur la présentation générale de notre branche, en montrant le trajet de transport d'une marchandise d'un point A vers un point B, le nouveau film mise désormais entièrement sur de jeunes personnes, qui donnent avec leurs propres mots sept bonnes raisons pour expliquer en quoi un apprentissage d'employé de commerce de la branche Logistique et transports internationaux est un choix passionnant. Ces jeunes personnes ne sont pas des acteurs professionnels mais tous des apprentis employés de commerce de notre branche, qui ont parfaitement réussi leur parcours. Le tournage complexe du film a eu lieu pendant trois jours dans un studio professionnel de cinéma et de photographie. SPEDLOGSWISS se réjouit d'avoir pu réaliser un instrument de marketing de haute qualité, utilisable sur divers canaux, qu'il s'agisse des médias sociaux (comme Youtube, Facebook, la plateforme de places d'apprentissage yousty) ou des salons des métiers, des écoles et des sites web des entreprises membres. Le film a fêté sa première en octobre 2016 et a été accueilli avec enthousiasme.

Comité de direction

À l'occasion de l'assemblée générale du 24 juin 2016 à Lucerne, le comité de direction a été élu comme suit:
Président et membre du comité de direction restreint:
- Thomas de Courten, conseiller national

Vice-présidents et membres du comité de direction restreint:

- Vinicio Cassani, VIA MAT Artcare, Kloten
- Thomas Knopf, Ultra-Brag AG, Bâle
- Thomas Lamprecht, Lamprecht Transport SA, Bâle

- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Basel
- Markus Widmer (neu), Schenker Schweiz AG, Zürich
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport AG, Basel

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

Geschäftsstelle

Das Team der 14 Mitarbeitenden mit 11.9 Personaleinheiten war auch im Berichtsjahr für folgende Verbände und Unternehmen tätig: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Ausbildungsverbund SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse und SafeConsult AG:

- Heike Bachmann (Ausbildungsverbund)
- Kathrin Bühler (Ausbildungsverbund)
- Katharina Gamse (Ausbildungsverbund)
- Oliver Giacometto (Administration)
- Annelies Greney
  (Weiterbildung, Lehrgänge Zoll+Spedition)
- Sibyll Holinger (Sekretariat, bis Mai 2016)
- Andrea Jauslin (Grundbildung)
- Andrea Mecklenburg (Weiterbildung)
- Stephan Meier (Dienste)
- Judith Moser (Leiterin Kommunikation und PR)
- Philipp Muster (Stellvertretender Direktor)
- Tina Renz (Buchhaltung)
- Thomas Schwarzenbach (Direktor)
- Thomas Suter (Leiter Bildung)

Mitgliederbewegungen

Stand: Dezember 2016

Eintritte

- ACE Speditions AG, Schlieren
- Allmode GmbH, Therwil
- Blitzzz Kurier & Logistik AG, Bern
- Fast Trans GmbH, Zürich-Flughafen
- MC Trans SA, Stabio
- Maurice Ward & Company AG, Zürich-Flughafen
- Optimo Service AG, Winterthur
- PWL Shipping (Switzerland) GmbH, Schlieren
- Raviero SA, Lugano
- Saflog SA, Meyrin
- Swiss Fair Experts AG, Basel
- Vector Logistics AG, Pratteln

Autres membres du comité de direction élargi:

- Peter Bösch, DHL Logistics (Schweiz) AG, Bâle
- Eveline Brechtbühl, Somatra SA, Genève
- Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Bâle
- Urs Brunschweiler, Jetivia AG, Genève
- Paolo Cardani , Zürcher & Co. SA, Chiasso
- Jean-Claude Chuat , Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thierry Dornier, Ziegler (Suisse) SA, Lausanne
- Marek Fausel, Agility Logistics AG, Bâle
- Marco Gredig (nouveau), Cargologic AG, Aéroport de Zurich
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- Paul Nicolet, EZB AG, Bubendorf
- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Bâle
- Markus Widmer (nouveau), Schenker Schweiz AG, Zurich
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport SA, Bâle

Les vérificateurs actuels Lamprecht Transport SA (représentée par Patrick Grünig) et Müller-Gysin AG (représentée par Marco Steiner), ont été réélus à l'unanimité de même que le vérificateur suppléant Gondrand International AG (représentée par Barbara Hubert).

Bureau

Au cours de l'année sous revue, l'équipe des 14 collaborateurs, qui comprend 11,9 unités de personnel a également agi pour les associations et entreprises suivantes: SPEDLOGSWISS, SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, groupement de formation SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer, Groupement Fret AG, GeFaSuisse et SafeConsult AG:

- Heike Bachmann (groupement de formation)
- Kathrin Bühler (groupement de formation)
- Katharina Gamse (groupement de formation)
- Oliver Giacometto (administration)
- Annelies Greney (formation continue, cursus de formation Douane et expédition)
- Sibyll Holinger (secrétariat, jusqu'en mai 2016)
- Andrea Jauslin (formation de base)
- Andrea Mecklenburg (formation continue)
- Stephan Meier (services)
- Judith Moser (directrice de la communication et des relations publiques)
- Philipp Muster (directeur adjoint)
- Tina Renz (comptabilité)
- Thomas Schwarzenbach (directeur)
- Thomas Suter (directeur du domaine Formation).

Mutations

Dernière actualisation: décembre 2016

Nouveaux membres

- ACE Speditions AG, Schlieren
- Allmode GmbH, Therwil
- Blitzzz Kurier & Logistik AG, Bern

Austritte

- Allenbach Verzollungsagentur, Basel
- Crowe Shipping AG, Basel
- EXTRA Express Transport Logistik AG, Pratteln
- Hans Peter Brütsch AG, Schaffhausen
- Hoyer (Svizzera) SA, Mendrisio
- Lehnkering Euro Logistics AG, Münchenstein
- Magsped AG, 4127 Birsfelden
- Novisped S.A., Chiasso
- Onorato Franchini S.A., Chiasso
- O.T.I. Spedition und Logistik AG, Pratteln
- Steiner Transport AG, Rapperswil
- UASAC Switzerland AG, Basel
- UTi Logistics (Switzerland) Ltd., Kloten

Namensänderungen

- Karaya Trans GmbH in KARAYAtrans AG, Pratteln
- Lorze Logistik AG in XPO Logistics, Roggwil
- SDV Suisse SA in Bolloré Logistics Suisse SA, Meyrin

Firmenübernahmen

- Allenbach Verzollungsagentur durch die POST CH AG
- UASAC Switzerland AG durch die Hapag Lloyd AG

Ehrenmitglieder

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

Bestand

Am 31. Dezember 2016 setzte sich SPEDLOGSWISS Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen wie folgt zusammen:

Mitgliedfirmen:	323
Sektionen:	9
Ehrenmitglieder:	6
Private Member	
Firmen:	19
Einzelpersonen:	38

- Fast Trans GmbH, Zürich-Flughafen
- MC Trans SA, Stabio
- Maurice Ward & Company AG, Zürich-Flughafen
- Optimo Service AG, Winterthur
- PWL Shipping (Switzerland) GmbH, Schlieren
- Raviero SA, Lugano
- Saflog SA, Meyrin
- Swiss Fair Experts AG, Basel
- Vector Logistics AG, Pratteln

Départs

Allenbach Verzollungsagentur, Basel
Crowe Shipping AG, Basel
EXTRA Express Transport Logistik AG, Pratteln
Hans Peter Brütsch AG, Schaffhausen
Hoyer (Svizzera) SA, Mendrisio
Lehnkering Euro Logistics AG, Münchenstein
Magsped AG, 4127 Birsfelden
Novisped S.A., Chiasso
Onorato Franchini S.A., Chiasso
O.T.I. Spedition und Logistik AG, Pratteln
Steiner Transport AG, Rapperswil
UASAC Switzerland AG, Basel
UTi Logistics (Switzerland) Ltd., Kloten

Changements de dénomination

Karaya Trans GmbH in KARAYAtrans AG, Pratteln
Lorze Logistik AG in XPO Logistics, Roggwil
SDV Suisse SA in Bolloré Logistics Suisse SA, Meyrin

Absorptions d'entreprises

Allenbach Verzollungsagentur par POST CH AG
UASAC Switzerland AG par Hapag Lloyd AG

Membres d'honneur

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

Situation actuelle

Au 31 décembre 2016 SPEDLOGSWISS, l'association suisse des transitaires et des entreprises de logistique, se composait de:

Entreprises membres:	323
Sections:	9
Membres d'honneur:	6
Membre privés	
Entreprises:	19
Personnes individuelles:	38

Jean-Claude Chuat
Vorsitzender Fachbereich Air
und Mitglied des Vorstands
SPEDLOGSWISS

Président du domaine
spécialisé Air, membre
du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Air

Autor: Jean-Claude Chuat

Mitglieder: Jean-Claude Chuat (Fiege Logistik (Schweiz) AG), Christoph Jeanneret (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), André Kaiser (Panalpina AG), Markus Keller (Lamprecht Transport AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Bruno Vogt (MAT Transport AG), Markus Wiedmer (Kintetsu World Express), Markus Witschi (MAT Transport AG), seit 19.11.13 bis auf weiteres als Gast, Bernhard Zaugg (General Transport AG).

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. Neu haben wir uns auch mit den aufkommenden Innovationen wie 3D-Printer und Drohnen auseinandergesetzt.

Security

Anlässlich der Sitzung vom 21. Juni 2016 fand ein Treffen mit einem Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) statt, wo wir Gelegenheit hatten, aktuelle Themen zu erörtern. Die Ausschreibung nach WTO-Richtlinien für den externen Schulungsanbieter wurde in 2016 durchgeführt. Das Resultat hat ergeben, dass der bisherige Anbieter für weitere fünf Jahre die Schulung der Sicherheitsverantwortlichen durchführen kann.

«Die Zusammenarbeit zwischen der SPEDLOGSWISS und dem BAZL ist vertrauensvoll und konnte weiter gefestigt werden.»

Die Sicherungsmethode EDD (Explosive Detection Dog) ist grundsätzlich auch in der Schweiz möglich. Das BAZL ist dabei, dafür Richtlinien festzulegen, weil sich ein Unternehmen interessiert hat, EDD anzubieten. Die Vorgaben des BAZL werden jedoch strenger sein als in anderen europäischen Ländern. Im 2. Semester 2016 wurde das neue Sicherheitsprogramm an die RegB versandt, welches leicht umgestaltet wurde. Darin wird u.a. das Thema High Risk Cargo ausführlich beschrieben. Es sind keine Tendenzen auszumachen, dass in absehbarer Zeit 100 % Screening eingeführt wird. Die Anzahl Known Consignors in der Schweiz ist rückläufig. Den Status «Account Consignor» lässt das BAZL auslaufen. Des Weiteren sollen nur noch Speditionsunternehmen als Reglementierte Beauftragte zertifiziert werden. LKW-Unternehmen können auch ohne RegB-Status in der sicheren Transportkette konform operieren. Für 2017 ist seitens Bundesamt geplant, ein Cargo Manual für die Sicherheitsverantwortlichen zu veröffentlichen. Darin sollen die wichtigsten Themen zusammengefasst werden und es soll als Hilfsmittel dienen. Im April 2016 hat die EU-Behörde eine weitere Inspektion in der Schweiz durchgeführt. Unsere

Domaine spécialisé Air

Auteur: Jean-Claude Chuat

Membres: Jean-Claude Chuat (Fiege Logistik (Schweiz) AG), Christoph Jeanneret (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), André Kaiser (Panalpina AG), Markus Keller (Lamprecht Transport AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Bruno Vogt (MAT Transport AG), Markus Wiedmer (Kintetsu World Express), Markus Witschi (MAT Transport AG), depuis le 19.11.2013 comme invité jusqu'à nouvel ordre, Bernhard Zaugg (General Transport AG).

Le domaine spécialisé Air a tenu quatre réunions au cours de l'exercice passé. Ces réunions ont été dédiées aux thèmes clés de la «Security» et de l'«e-freight» dans le cadre de notre coopération avec le groupement d'intérêts IG AirCargo Switzerland ainsi que des défis locaux concernant les aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich. Nous nous sommes également penchés sur un thème nouveau: les innovations émergentes telles que les imprimantes en 3D et les drones.

Security

La réunion du 21 juin 2016 a fourni l'occasion de rencontrer un représentant de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), avec lequel nous avons pu examiner certains thèmes actuels. L'appel d'offre selon les directives de l'OMC pour le fournisseur de formations externe a également été réalisé en 2016. Il s'ensuit que le fournisseur actuel pourra prendre en charge pendant encore cinq ans la formation des responsables de la sécurité. En Suisse, la méthode de sécurité EDD (Explosive Detection Dog) est en principe également possible. L'OFAC est en train de définir des directives dans ce but car une entreprise souhaite proposer l'EDD. Les prescriptions de l'OFAC seront cependant plus strictes que dans d'autres pays européens. Au cours du 2e semestre de 2016, le nouveau programme de sécurité a été envoyé aux RegB (agents habilités). Ce programme a fait l'ob-

«La coopération entre SPEDLOGSWISS et l'OFAC est basée sur la confiance et a pu être consolidée.»

jet d'un léger remaniement. Le thème High Risk Cargo y est entre autres décrit en détail. On ne décèle aucune tendance visant l'introduction à brève échéance d'un screening à 100 %. Le nombre des expéditeurs connus (known consignors) en Suisse est en recul. L'OFAC laisse le statut «client en compte» (account consignor) arriver à échéance. De plus, il est prévu que seules des entreprises d'expédition soient encore certifiées comme agents habilités. Les entreprises de transport par camions peuvent également opérer en toute conformité sans statut RegB au sein de la chaîne logistique fiable. L'Office fédéral prévoit de publier en 2017 un manuel sur les cargos pour les

Branche schnitt dabei sehr gut ab. Auf Initiative des BAZL wird der Fachbereichsvorsitzende zur jährlichen Sitzung des «Nationalen Sicherheitsausschusses Luftfahrt» eingeladen. Die Zusammenarbeit zwischen der SPEDLOGSWISS und dem BAZL ist vertrauensvoll und konnte weiter gefestigt werden.

e-freight Switzerland

Im April 2016 wurde in Zürich der neue e-awb-Prozess erfolgreich implementiert. Nach diversen Sitzungen mit allen involvierten Parteien wurde ein SOP (Standard Operating Procedure) definiert, der auch als Grundlage für die Einführung des e-awb-Prozess am Flughafen Genf diente. Im Lead waren die IG Air Cargo Switzerland, die IATA sowie SWISS World Cargo. Im März 2017 wird die Implementierung am EuroAirport folgen. Damit ist die Basis für die weitere Entwicklung des e-freight-Switzerland-Projekts gelegt. Die globale Penetration von e-awb liegt bei 40 % und in der Schweiz liegt der Anteil an papierlosen AWBs bei gut 20 %. Ein weiteres integrales Projekt ist die Schaffung einer elektronischen «Shipper's Declaration» für Gefahrgutsendungen.

Entwicklung an den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich

Im abgelaufenen Jahr haben sich die Luftfracht-Tonnagen in Genf und Zürich wieder erholt und zeigen eine steigende Tendenz auf. Die Tonnagestatistik 2016 am EuroAirport zeigt ähnliche Zahlen wie in 2015 auf. Schlechte Nachrichten erreichten uns Mitte des Jahres aus Zürich. Der Frachtneubau «Rächtenwiesen» wird vorerst nicht realisiert werden, weil der Landverkauf nicht zustande kam. Eine Sanierung des «Fracht West»-Gebäudes ist offenbar nicht geplant. Im Gegensatz zur Erweiterung des Parkhauses P6 und dem Neubau «Circle» scheint der Frachtsektor leider keine Priorität zu geniessen. Auch in Genf ist eine den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügende Infrastruktur zum Dauerthema geworden. In Bern hat vor allem die angekündigte Schliessung des Zollamtes für Gesprächsstoff gesorgt. Positives gab es kurz vor Jahresende aus Basel zu vermelden. Der jahrelange Steuerstreit konnte mit Frankreich beigelegt und eine Vereinbarung getroffen werden.

responsables de la sécurité. Ce manuel doit récapituler tous les thèmes importants et servir d'aide. En avril 2016, les autorités européennes ont de nouveau réalisé une inspection en Suisse. Notre branche a obtenu de très bons résultats dans le cadre de cette inspection. Sur initiative de l'OFAC, le président du domaine spécialisé est invité à la réunion annuelle du Comité national de sûreté de l'aviation. La coopération entre SPEDLOGSWISS et l'OFAC, qui est basée sur la confiance, a pu être consolidée.

e-freight Switzerland

Le nouveau processus e-awb a été mis en œuvre avec succès en avril 2016. Diverses réunions avec toutes les parties impliquées ont permis de définir une procédure SOP (Standard Operating Procedure), qui a également servi de base pour l'introduction du processus e-awb à l'aéroport de Genève. La réunion était dirigée par l'IGAirCargo Switzerland, l'IATA ainsi que SWISS World Cargo. La mise en œuvre à l'EuroAirport suivra en mars 2017. Les bases sont donc jetées pour le développement du projet e-freight Switzerland. La pénétration de l'e-awb est de 40 % au niveau international et de 20 % en Suisse. Un autre projet intégral est la création d'une «shipper's declaration» électronique pour les envois de produits dangereux.

Évolution aux aéroports nationaux de Bâle, de Genève et de Zurich

Au cours de l'année passée, les tonnages de fret aérien à Genève et à Zurich se sont redressés et indiquent une tendance à la croissance. La statistique des tonnages en 2016 à l'Euroairport indiquent des chiffres identiques à ceux de 2015. En milieu d'année, nous avons reçu de mauvaises nouvelles en provenance de Zurich. Le nouveau bâtiment destiné au fret «Rächtenwiesen» ne sera pas réalisé dans un premier temps car la vente du terrain n'a pas eu lieu. Un assainissement du bâtiment «Fret Ouest» n'est visiblement pas prévu. Contrairement à l'extension du parking couvert P6 et du nouveau bâtiment «Circle», le secteur du fret semble malheureusement ne pas constituer une priorité. À Genève également, une infrastructure ne correspondant plus aux exigences d'aujourd'hui est devenue un thème de discussion récurrent. À Berne, c'est surtout la fermeture annoncée du bureau de douane qui a animé les conversations. Des informations positives nous sont parvenues de Bâle peu avant la fin de l'année. Le différend fiscal qui durait depuis des années avec la France a pu être réglé et un accord a été conclu.

SPEDLOGSWISS

Innovationen: Trends und Einschätzungen

Die zunehmende Digitalisierung wird über kurz oder lang auch Auswirkungen auf die Speditionsbranche haben. Neue Technologien wie 3D-Druck, Kommissionier-Roboter oder Transportdrohnen sind bereits Realität und bestimmen die Supply-Chain-Architektur der Zukunft mit. Als Fachbereich Air verfolgen wir die neuen Trends deshalb mit Interesse und werden uns intensiv damit auseinandersetzen.

Ich danke allen Mitgliedern des Fachbereichs Air für die aktive Mitarbeit und Unterstützung und freue mich auf ein weiteres spannendes Jahr.

Innovations: Tendances et évaluations

La numérisation croissante aura tôt ou tard des répercussions sur la branche de l'expédition. Les nouvelles technologies, comme l'impression 3D, les robots préparateurs de commandes ou les drones de transport sont déjà une réalité et contribuent à définir l'architecture de la chaîne d'approvisionnement du futur. En tant que domaine spécialisé Air, nous suivons donc les nouvelles tendances avec intérêt et nous allons nous pencher en profondeur sur ce thème.

Je remercie tous les membres du domaine spécialisé Air pour leur collaboration et leur soutien actifs et je me réjouis à la perspective d'une nouvelle année passionnante.

Jörg Zimmermann
Vorsitzender Fachbereich Europa
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président du domaine
spécialisé Europe
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

Fachbereich Europa

Autor: Jörg Zimmermann

Mitglieder: Michele de Stefani (Fiege Logistica Svizzera SA), Vlado Gaberski (DHL Logistics Schweiz AG), Martin Isler (Schneider & Cie AG), Oskar Kramer (Gebrüder Weiss AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Urs D. Müller (Groupement Fer), Thomas Schicker (Agility Logistics SA), Karlfrieder Wassmer (Nauta SA), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG), Vorsitz.

Unser Fachbereich beschäftigt sich in erster Linie mit den Verkehrsträgern Strasse und Bahn/Intermodalverkehr innerhalb Europas. In diesem Zusammenhang haben sich die Mitglieder des Fachbereiches Europa zu insgesamt 3 Sitzungen getroffen. Wie im vorangegangenen Jahr war unsere Branche auch im Berichtsjahr 2016 mit einer Vielzahl von Herausforderungen und Veränderungen konfrontiert. Noch immer sind die Auswirkungen des Entscheids der Schweizerischen Nationalbank SNB (Aufhebung des Mindestkurses CHF/EUR) aus dem Jahr 2015 deutlich zu spüren. Wie befürchtet, hat die damit verbundene schwierige Kostensituation unserer Schweizer Exportfirmen zu einer Vielzahl von Produktionsstilllegungen in der Schweiz bzw. zu einer Verlagerung der Produktionsstandorte ins Ausland geführt. Der damit einhergehende Rückgang des Exportvolumens hat die ohnehin schon vorliegende Unpaarigkeit transportierter Güter in verschiedenen Fahrgebieten noch verstärkt. Daraus resultierende negative Auswirkungen, wie zum Beispiel der Ratenverfall im Export oder die deutliche Zunahme der Gestehungskosten im Import, um nur zwei zu nennen, werden uns sicherlich auch im Jahr 2017 weiter beschäftigen. Auch im Berichtsjahr 2016 haben wir uns mit veränderten Rahmenbedingungen und Gesetzen innerhalb Europas befasst, haben diese doch innerhalb einer globalisierten Welt in der Regel auch einen Einfluss auf die Schweiz. Die Einführung des Mindestlohngesetzes in Frankreich war sicherlich eine dieser Veränderungen. Eine wichtige Aufgabe des Fachbereiches Europa ist es daher, unsere Verbandsmitglieder fundiert über diese Art anstehender Veränderungen zu informieren (Zirkulare) und im Falle von Rückfragen persönlich zur Verfügung zu stehen. Da der diesjährige Jahresbericht 2016 im Zeichen des Themas «Bahn» steht, möchten auch wir gerne kurz darauf eingehen. Leider ist im Vergleich zu früheren Jah-

"Auch im Berichtsjahr 2016 haben wir uns mit veränderten Rahmenbedingungen und Gesetzen innerhalb Europas befasst, haben diese doch innerhalb einer globalisierten Welt in der Regel auch einen Einfluss auf die Schweiz."

Domaine spécialisé Europe

Auteur: Jörg Zimmermann

Participants: Michele de Stefani (Fiege Logistica Svizzera SA), Vlado Gaberski (DHL Logistics Schweiz AG), Martin Isler (Schneider & Cie AG), Oskar Kramer (Gebrüder Weiss AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Urs D. Müller (Groupement Fer), Thomas Schicker (Agility Logistics SA), Karlfrieder Wassmer (Nauta SA), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG), président.

Notre domaine spécialisé se consacre en premier lieu aux modes de transport routiers et ferroviaires ainsi qu'au transport intermodal en Europe. Dans ce contexte, les membres du domaine spécialisé Europe ont tenu 3 réunions.
À l'instar de l'année précédente, l'année 2016 a apporté à notre branche son lot de défis et de changements. Les répercussions de la décision prise en 2015 par la Banque nationale suisse BNS (levée du taux plancher CHF/EUR) se font encore nettement sentir. La situation difficile des coûts qui en résulte a entraîné pour nos entreprises d'exportation nationales de nombreux arrêts de production en Suisse ou une délocalisation des sites de production à l'étranger. Le recul du volume des exportations qui en a résulté a encore accentué le déséquilibre déjà existant des marchandises acheminées dans diverses zones de transport. Les effets négatifs qui en découlent, comme la chute des taux à l'exportation ou la nette augmentation des coûts de revient à l'importation, pour n'en citer que deux, continueront certainement de nous occuper en 2017 Pendant l'année 2016 sous revue, nous nous sommes également penchés sur les conditions-cadres et les lois modifiées au sein de l'Europe car, dans un monde globalisé, celles-ci ont généralement aussi une influence sur la Suisse. L'un de ces changements a certainement été l'introduction de la loi sur le salaire minimum en France. Une tâche importante du domaine spécialisé Europe est donc de fournir des informations approfondies (circulaires) à nos membres sur ce type de changements à venir et de nous tenir personnellement à disposition en cas de questions. Comme le rapport annuel 2016 est placé sous le signe des «chemins de fer», nous souhaitons également aborder brièvement ce thème. Comparé aux années passées, l'utilisation du transport intermodal, en particulier dans le trafic vers/en provenance de la Scandinavie, enregistre malheureusement un important recul. Outre l'augmentation renforcée déjà citée du

«Pendant l'année 2016 sous revue, nous nous sommes également penchés sur les conditions-cadres et les lois modifiées au sein de l'Europe car, dans un monde globalisé, celles-ci ont généralement aussi une influence sur la Suisse.»

ren die Inanspruchnahme des Kombinierten Verkehrs, insbesondere im Verkehr von/nach Skandinavien, stark rückläufig. Neben der bereits angesprochenen verstärkten Zunahme der Unpaarigkeit innerhalb der Warenströme hat sicherlich auch die Einstellung der direkten Zugverbindung zwischen Lübeck und Basel sowie die Reduktion der Abfahrtsfrequenz zu dieser Entwicklung beigetragen.

Im Containerverkehr zwischen den Seehäfen und der Schweiz war die Einführung der SOLAS-Verwiegung zum 1. Juli 2016 ein bedeutendes Thema im ersten Halbjahr, Sie lesen Näheres darüber im Bericht meines Kollegen Marek Fausel (Fachbereich Schifffahrt). Deshalb nur so viel hier: Dank einer breiten, frühzeitig lancierten Informationskampagne der SPEDLOGSWISS/Groupement Fer in Zusammenarbeit mit Verbänden und Operateuren erfolgte die Umsetzung im Bahnverkehr reibungslos. Im September des Berichtsjahres trennte sich das Groupement Fer nach wochenlangen Turbulenzen vom Operateur IMS Rail Switzerland AG und trat eine neue Zusammenarbeit mit der Contargo im Rotterdam-Verkehr an. Über IMS wurde Mitte Dezember der Konkurs eröffnet. Weitere neue Zusammenarbeiten konnten mit IFB Inter Ferry Boats und Hannibal für den Antwerpen- bzw. Italien-Verkehr zum Jahreswechsel 2016/17 vereinbart werden. Mit den bestehenden und neuen Kooperationspartnern wird das Ziel verfolgt, die Containerverkehre auf Achsen und Operateure zu kanalisieren, um der Schweizer Speditionswirtschaft hochfrequente und regelmässige Abfahrten zu gewährleisten. Weitere Einzelheiten dazu lesen Sie im Bericht von Peter Boesch, Präsident des Groupement Fer.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an meine Fachbereichskollegen für ihre Mitarbeit zum Wohle unseres Verbandes und der gesamten Branche.

déséquilibre au sein des flux de marchandises, la fermeture de la liaison ferroviaire directe entre Lübeck et Bâle ainsi que la réduction de la fréquence des départs ont contribué à ce recul. Dans le secteur du transport par conteneurs entre les ports maritimes et la Suisse, l'introduction au 1er juillet 2016 de la pesée des conteneurs dans le cadre de la réglementation Solas a constitué un thème important au cours du premier semestre. Vous trouverez des informations plus détaillées à ce sujet dans le rapport de mon collègue Marek Fausel (domaine spécialisé Navigation). Je propose donc seulement un aperçu ici: la mise en œuvre de cette mesure au sein du trafic ferroviaire s'est déroulée sans le moindre problème grâce à une vaste campagne d'information lancée à temps par SPEDLOGSWISS/Groupement Fer en collaboration avec des associations et des opérateurs. Au mois de septembre de l'année sous revue, le Groupement Fer s'est séparé de l'opérateur IMS Rail Switzerland AG après des turbulences de plusieurs semaines, et a entamé une nouvelle collaboration avec la société Contargo pour le trafic avec Rotterdam. La faillite d'IMS a été prononcée à la mi-décembre. D'autres nouvelles collaborations avec IFB Inter Ferry Boats et Hannibal pour le trafic avec Anvers ou l'Italie ont été conclues au tournant de 2016/2017. L'objectif poursuivi avec les partenaires de coopération existants et nouveaux vise à canaliser les trafics de conteneurs au niveau des axes de transport et des opérateurs afin de garantir au secteur des transitaires suisses des départs réguliers avec une fréquence très élevée. Vous pourrez lire d'autres informations spécifiques à ce sujet dans le rapport de Peter Boesch, président du Groupement Fer.

J'aimerais maintenant remercier chaleureusement mes collègues du domaine spécialisé pour leur collaboration au profit 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

Mitglieder: Andreas Antenen (Leschaco Suisse SA), Joël Arnoux (Panalpina AG), Ralf Brink (Abacus Shipping Ltd.), Marek Fausel (Vorsitz. Agility Logistics AG), Peter Furian (O. Brunoni SA), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Claudio Licci (Lamprecht Transport AG), Roland Lieni (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Boris Lukic (M+R Spedag Group AG), Lukas Ramseyer (Fiege Logistik Schweiz AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Jérôme Volluz (Kühne + Nagel SA), Gast, Markus Warnebold (Fiege Logistik Schweiz AG), Markus Widmer (Schenker Schweiz AG), Vorsitz: Marek Fausel.

Der Blick zurück auf das Verbandsjahr 2016 ist äusserst spannend. So haben wir im Fachbereich Schifffahrt vier reguläre Sitzungen abgehalten, wie bis anhin zusammen mit den beiden Kollegen Ralf Brink und Peter Furian vom Fachbereich Reedereiagenten. Neben der Standardagenda haben wir wegweisende Themen besprochen und bearbeitet, die ich hier gerne kurz beleuchten möchte.

Vorweg bedanke ich mich bei allen Mitgliedern des Fachbereichs für ihre sehr aktive Mitarbeit. Ein spezieller Dank gebührt dabei Markus Warnebold. Er bringt wertvolle Themen aus seiner Tätigkeit als SPEDLOGSWISS-Vertreter in der «Working Group Sea» der FIATA mit in unsere Runde und hat im Berichtsjahr wieder – nicht nur rund um das Thema SOLAS – einen unverzichtbaren Beitrag geleistet. Vielen Dank, Markus!

In der Sitzung vom 15. März 2016 hatten wir die Herren Ruedi Rytz und Dario Walder vom Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BWL zu Gast. Sie teilten mit uns eine Analyse zur Bedeutung der Hochseeschifffahrt für die Schweiz, dessen Erarbeitung vom Bundesrat in Auftrag gegeben wurde. Das BWL war an unseren Einschätzungen bezüglich der

"Der globale Handel ist in Bewegung, was die Containerschifffahrt stark beeinflusst. Die optimale Nutzung der Kapazitäten steht für die Reedereien im Vordergrund, um kosteneffiziente aber auch nachhaltig kostendeckende Dienste anbieten zu können."

Verwundbarkeit internationaler Logistikketten im Ereignisfall interessiert. Dass sich das BWL auf unsere Expertise verlässt, ist eines der vielen Resultate, die aus einer langfristigen und vertrauensvollen Partnerschaft zwischen SPEDLOGSWISS und den Behörden entstanden ist. So konnten wir als Seefrachtexperten einen Beitrag dazu leisten, dass der Bund die Mechanismen der Logistikketten bei ausserordentlichen Lagen für unser

Domaine spécialisé Navigation

Auteur: Marek Fausel

Membres: Andreas Antenen (Leschaco Suisse SA), Joël Arnoux (Panalpina AG), Ralf Brink (Abacus Shipping Ltd.), Marek Fausel (président. Agility Logistics AG), Peter Furian (O. Brunoni SA), Thomas Herzog (FREIGHT-LOGISTIC AG), Claudio Licci (Lamprecht Transport AG), Roland Lieni (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Boris Lukic (M+R Spedag Group AG), Lukas Ramseyer (Fiege Logistik Schweiz AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Jérôme Volluz (Kühne + Nagel SA),Gast, Markus Warnebold (Fiege Logistik Schweiz AG), Markus Widmer (Schenker Schweiz AG), président: Marek Fausel.

«Le commerce mondial est en mouvement, ce qui influence fortement le transport maritime de conteneurs. L'utilisation optimale des capacités occupe le premier plan pour les compagnies maritimes car elle leur permet de proposer des prestations rentables mais également économiquement viables dans la durée.»

Il est particulièrement intéressant de se retourner sur l'année 2016 de l'association. Nous avons en effet tenu quatre réunions ordinaires dans le domaine spécialisé Navigation, avec comme jusqu'ici les deux collègues Ralf Brink et Peter Furian du domaine spécialisé Agents maritimes. Outre l'agenda standard, nous avons également abordé et traité des thèmes que je souhaite exposer brièvement ici.

Je remercie au préalable tous les membres du domaine spécialisé pour leur très active collaboration. Je remercie en particulier Markus Warnebold qui, du fait de son activité de représentant de SPEDLOGSWISS dans le groupe de travail «Working Group Sea» de la FIATA, nous transmet des thèmes de travail importants. Sa contribution a de nouveau été indispensable pendant l'année sous revue, et pas seulement sur le thème SOLAS. Un grand merci, Markus!

Nous avions invité, à l'occasion de la réunion du 15 mars 2016, Messieurs Ruedi Rytz et Dario Walder de l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays OFAE. Ces messieurs ont partagé avec nous une analyse sur la signification de la navigation hauturière pour la Suisse, dont la réalisation a été mandatée par le Conseil fédéral. L'OFAE s'intéressait en effet à nos évaluations concernant la vulnérabilité des chaînes logistiques internationales en cas d'incident. Le fait que l'OFAE

Land richtig gewichten und verstehen kann. Einzelheiten dazu entnehmen Sie dem Bericht des Fachbereichs Reedereiagenten, welcher eine aktive Rolle bei der Analyse gespielt hat. Ebenso verweise ich zum für uns alle sehr wichtigen Thema «Hanjin-Konkurs» auf den Bericht meines Vorstandskollegen Ralf Brink (Vorsitzender des SPEDLOGSWISS-Fachbereichs Reedereiagenten).

Intensiv auseinandergesetzt haben wir uns mit der Mitte des Jahres in Kraft getretenen SOLAS-Vorschrift, wonach das Gewicht (Verified Gross Mass) des beladenen Containers vor Verlad auf Hochseeschiffe der Reedereien übermittelt werden muss. Das Maritime Safety Committee der IMO (International Maritime Organization) hatte bekanntlich im Mai 2014 beschlossen, die UN-Konvention zur Schiffssicherheit SOLAS (Safety of Life at Sea) anzupassen. Es ging dabei um die Einführung einer weltweit gültigen Pflicht zur obligatorischen Verwiegung von Seecontainer vor dem Verlad auf Hochseeschiffe mit Gültigkeit ab 1. Juli 2016. Als Begründung für diese Verschärfung wurde aufgeführt, dass es aufgrund von Fehldeklaration von Containergewichten auf Schiffen zu Unglücken durch Schieflagen gekommen ist. Der Untergang eines Containerschiffes im Januar 2007 vor der Küste Devons im Süden Englands zählt zu den wenigen Fällen, in denen versucht wurde, das Gewicht von verladenen Containern systematisch zu erfassen. Zwar befand ein Untersuchungsausschuss, dass die Abweichungen von den deklarierten Gewichten der Container nicht ausgereicht hätten, um das Zerbrechen des Schiffskörpers auszulösen. Sie hätten aber auf jeden Fall zu einer Verringerung der Sicherheitsmargen geführt. Die 700 noch an Deck befindlichen Container wurden während der Bergung gewogen. Dabei wurde bei einem Fünftel eine Differenz von mehr als 3 Tonnen zum deklarierten Gewicht festgestellt. Der grösste Unterschied eines einzelnen Containers betrug 20 Tonnen und das Gesamtgewicht der gewogenen Container übertraf jenes des Cargo-Manifests um 312 Tonnen.

Nun ging es im Berichtsjahr also darum, für die Schweiz eine Lösung zu erarbeiten, welche den SOLAS-Vorschriften genügt und hinter welcher alle Wirtschaftsbeteiligten in der Logistikkette stehen konnten. Das Resultat unserer Arbeiten war eine umsetzbare und regelkonforme Lösung. Es ist das Resultat einer beispielhaften Zusammenarbeit zwischen Verbänden und Behörden. Zusammen mit dem Schweizerischen Seeschifffahrtsamt, dem Swiss Shippers' Council und der scienceindustries ist es uns gelungen, mit einem äusserst pragmatischen Ansatz den Zusatzaufwand aller Marktteilnehmer im Bereich der operationellen Abläufe, der Dokumentation sowie der Kosten minimal zu halten. Begleitet wurden unsere Arbeiten von Frau Patricia Lexow (Fiege Logistik Schweiz AG), welche ihre Bachelorarbeit an der Fachhochschule Nordwestschweiz zu disem Thema verfasste. Anfangs 2016 konnte ich mit Frau Lexow zusammen am Seefrachtseminar des Swiss Shippers' Council unsere Lösung einem sehr interessierten Fachpublikum vorstellen. Die Resonanz war durchwegs positiv, was mich in der Überzeugung bestärkte, dass wir als SPEDLOGSWISS einen massgeblichen Beitrag zum Gelingen der SOLAS-Umsetzung beigesteuert haben. Denn noch im Berichtsjahr haben

fasse confiance à notre expertise est l'un des nombreux résultats du partenariat de longue date basé sur la confiance entre SPEDLOGSWISS et les autorités publiques. En tant qu'experts du fret maritime, nous avons ainsi pu contribuer à aider la Fédération à comprendre et évaluer correctement les mécanismes des chaînes logistiques pour notre pays dans les situations extraordinaires. Vous trouverez des informations détaillées à ce sujet dans le rapport du domaine spécialisé Agents maritimes qui a participé activement à l'analyse. Concernant le thème très important pour nous tous du «dépôt de bilan de Hanjin», je renvoie également au rapport de mon collègue du comité Ralf Brink (président du domaine spécialisé Agents maritimes de SPEDLOGSWISS).

Nous avons examiné en profondeur le règlement SOLAS entré en vigueur en milieu d'année, selon lequel le poids (Verified Gross Mass) du conteneur chargé doit être déterminé avant le transbordement sur des navires hauturiers des compagnies maritimes. Le Maritime Safety Committee de l'IMO (International Maritime Organization) avait décidé comme on sait en mai 2014 d'adapter la convention de l'ONU à la sécurité des navires SOLAS (Safety Of Life At Sea). Il s'agissait ici d'introduire une obligation en vigueur dans le monde entier visant la pesée obligatoire de conteneurs maritimes avant le transbordement sur des navires hauturiers, avec entrée en vigueur à partir du 1er juillet 2016. La raison mentionnée pour ce renforcement des règlements est la survenue d'accidents sur les navires en raison de déséquilibres suite à des déclarations erronées des poids des conteneurs. Le naufrage d'un navire de conteneurs en janvier 2007 au large des côtes du Devon dans le sud de l'Angleterre fait partie des quelques cas où l'on a systématiquement essayé d'enregistrer le poids des conteneurs transbordés. Une commission d'enquête a certes trouvé que les écarts par rapport aux poids déclarés des conteneurs n'auraient pas suffi pour déclencher la rupture de la coque du navire. Mais ces écarts auraient dans tous les cas occasionné une réduction des marges de sécurité. Les 700 conteneurs se trouvant encore sur le pont ont été pesés pendant le sauvetage. Ce faisant, il a été constaté qu'un cinquième de ces conteneurs présentait un écart de plus de 3 tonnes par rapport au poids déclaré. Le plus grand écart de poids constaté sur un conteneur était de 20 tonnes et le poids total des conteneurs pesés dépassait de 312 tonnes celui du manifeste de chargement.

Il s'agissait donc, pendant l'année sous revue, d'élaborer une solution pour la Suisse, qui satisfasse aux règlements SOLAS et qui puisse être acceptée par tous les acteurs économiques de la chaîne logistique. Le résultat de nos travaux a débouché sur une solution réalisable et conforme aux règlements. Cette solution est le fruit d'une collaboration exemplaire entre les associations et les autorités publiques. En coopération avec l'Office suisse de la navigation maritime, le Swiss Shippers' Council et l'association scienceindustries, nous avons réussi grâce à une approche très pragmatique à maintenir à un minimum les dépenses supplémentaires pour tous les acteurs du marché dans le domaine des processus opérationnels, de la documentation et des coüts. Nos travaux ont été accompagnés par Madame Patricia Lexow (Fiege Logistik Schweiz AG), qui a

wir das Thema von der Agenda nehmen können und betrachten das Projekt als erfolgreich abgeschlossen. Die Einführung dieser Vorschrift erfolgte grösstenteils reibungslos und ohne uns bekannte Schwierigkeiten.

Internationaler Austausch ist wichtig. Daher planen wir auch im kommenden Jahr einen Expertenaustausch mit dem Hafen Antwerpen, welcher im Spätsommer 2017 stattfindet. Im Vordergrund wird stehen, Trends zu erkennen und Meinungen einzuholen, die wir zugunsten unserer Verbandsmitglieder verarbeiten.

Der globale Handel ist in Bewegung, was die Containerschifffahrt stark beeinflusst. Die optimale Nutzung der Kapazitäten steht für die Reedereien im Vordergrund, um kosteneffiziente, aber auch nachhaltig kostendeckende Dienste anbieten zu können. Immer grössere Transparenz und die Nutzung neuer Technologien beeinflussen unsere Branche merklich. Inhalt und Angebot der Dienstleistung unserer Mitgliedsfirmen verändern sich, so auch die Erwartungshaltung unserer Kunden. Ich bin stark davon überzeugt, dass uns solche Themen auch im nächsten Jahr beschäftigen werden. Viel grösser ist meine Überzeugung jedoch, dass Containerschifffahrt niemals ohne persönliche Dienstleistung funktionieren wird. Neue Technologien können uns helfen, besser zu werden und womöglich werden sie auch unseren Fokus in unterschiedlichen Feldern verschieben, aber sie können uns nicht ersetzen.

Für die engagierte Mitarbeit möchte ich allen Kolleginnen und Kollegen vom Fachbereich und von der Geschäftsstelle ganz herzlich danken und freue mich auf ein weiteres Amtsjahr voller Passion für unsere wundervolle Branche.

rédigé sa thèse de Bachelor sur ce thème à la Haute école spécialisée du nord-ouest de la Suisse. Début 2016, j'ai eu l'occasion de présenter, en collaboration avec madame Lexow, notre solution à un public d'experts très intéressé lors d'un séminaire sur le fret maritime du Swiss Shippers' Council. L'écho recueilli a été entièrement positif, ce qui m'a conforté dans ma conviction que nous pouvons, chez SPEDLOGSWISS, apporter une contribution décisive à la réussite de la mise en œuvre du règlement SOLAS. De fait, nous avons déjà pu retirer ce thème de l'agenda pendant l'année sous revue et nous considérons que le projet a été achevé avec succès. L'introduction de ce règlement a été réalisée dans l'ensemble sans problème et sans difficultés à notre connaissance.

Les échanges à l'échelon international sont importants. C'est la raison pour laquelle nous planifions pour l'année à venir un échange entre experts avec le port d'Anvers, qui aura lieu à la fin de l'été 2017. Les thèmes de premier plan sont l'identification des tendances et la collecte d'opinions, que nous traiterons pour le bénéfice des membres de notre association.

Le commerce mondial est en mouvement, ce qui influence fortement le transport maritime de conteneurs. L'utilisation optimale des capacités est de première importance pour les compagnies maritimes car elle leur permet de proposer des prestations rentables mais également économiquement viables dans la durée. Une transparence en croissance constante et l'utilisation de nouvelles technologies influencent notablement notre branche. Le contenu et l'offre de services de nos entreprises membres changent, de même que les attentes de nos clients. Je suis convaincu que ces thèmes continueront de nous occuper l'année prochaine. Mais je suis encore plus convaincu que le transport maritime de conteneurs ne fonctionnera jamais sans prestations personnelles. Les nouvelles technologies peuvent nous aider à nous améliorer et il se peut qu'elles nous amènent aussi à déplacer notre attention dans divers champs, mais elles ne peuvent pas nous remplacer.

Je souhaite remercier très chaleureusement tous les collègues du domaine spécialisé et du bureau pour leur collaboration engagée et je me réjouis d'entamer la prochaine année de mandat avec passion au service de notre formidable branche.

Ralf Brink
Vorsitzender Fachbereich Reedereiagenten und Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS

Président du domaine spécialisé Agents maritimes et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Reedereiagenten

Autor: Ralf Brink

Mitglieder: Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, Furness Shipping Ltd., GLS Global Liner Services AG, Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Helmar AG, Helship AG, I. PWL Shipping (Switzerland) GmbH, 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, UASAC Switzerland GmbH, SPEDLOGSWISS (Geschäftsstelle).

Im Berichtsjahr trat die neue SOLAS-Vorschrift in Kraft, wonach vor dem Verladen von Containern auf Hochseeschiffe der Reederei das VGM («Verified Gross Mass») im Voraus übermittelt werden muss. Zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen des Fachbereichs Schifffahrt, den Verbänden scienceindustries und SSC sowie dem Schweizerischen Seeschifffahrtsamt konnte SPEDLOGSWISS ihre Expertise einbringen und eine praktikable Lösung für die Schweiz entwickeln. Sie lesen weitere Details hierzu im Bericht des Fachbereichs Schifffahrt.

"Das Ereignis, das in unserem Bereich 2016 die höchsten Wellen schlug, war die Insolvenzmeldung der südkoreanischen Reederei Hanjin."

Zu den Rotterdam Rules gibt es gegenüber dem Vorjahr keine Veränderungen: Nach wie vor haben von den 25 Unterzeichnerstaaten (die Schweiz gehört dazu) erst deren drei den neuen Regeln zu nationaler Rechtskraft verholfen und diese damit völkerrechtlich gültig erklärt («ratifiziert»): Kongo, Spanien und Togo. Mindestens 20 Unterzeichnerstaaten müssen die Regeln ratifizieren, bevor sie in Kraft gesetzt werden können.

Der Bundesrat hat 2016 das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF beauftragt, gemeinsam mit der Wirtschaft die versorgungspolitische Bedeutung der Hochseeflotte zu überprüfen und die Flottenpolitik gegebenenfalls neu zu gestalten. Das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) bat SPEDLOGSWISS darum, ihre Expertise einzubringen. Anhand eines Frage-Leitfadens wurden die Eckpfeiler der Hochseeschifffahrt mit unter Schweizer Flagge fahrenden Schiffen diskutiert. Mit dem BWL pflegt unser Verband schon seit vielen Jahren eine partnerschaftliche Beziehung, viele unserer Exponenten sind auch in die Kaderorganisation des BWL eingegliedert. Wir konnten dem BWL unsere Einschätzungen zur Verwundbarkeit der Logistikkette auf dem Seeweg darlegen und damit einen Beitrag zur Erstellung des Berichts leisten. Der Bundesrat kam Ende des Jahres

Domaine spécialisé Agents maritimes

Auteur: Ralf Brink

Membres: Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Crowe Shipping AG, Furness Shipping Ltd., GLS Global Liner Services AG, Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, Helmar AG, Helship AG, I. PWL Shipping (Switzerland) GmbH, 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, UASAC Switzerland GmbH, SPEDLOGSWISS (bureau).

Au cours de l'année sous revue, le règlement SOLAS est entré en vigueur. Celui-ci prévoit que la VGM («Verified Gross Mass») doit être déterminée préalablement au chargement des conteneurs sur les navires hauturiers de la compagnie maritime. En collaboration avec les collègues du domaine spécialisé Navigation, les associations scienceindustries et SSC ainsi que l'Office suisse de la navigation maritime, SPEDLOGSWISS a pu mettre en œuvre son expertise et développer une solution praticable pour la Suisse. Vous pourrez lire des informations plus détaillées à ce sujet dans le rapport du domaine spécialisé Navigation.

Concernant les Rotterdam Rules, il n'y a pas de changements par rapport à l'an passé: parmi les vingt-cinq états signataires (dont la Suisse fait partie), seuls trois ont entériné les nouvelles règles au niveau national et les ont donc déclarées valides («ratifiées») sur le plan du droit international. Il s'agit du Congo, de l'Espagne et du Togo. Au moins vingt des pays signataires doivent ratifier les règles avant que celles-ci puissent entrer en vigueur.

«L'événement qui a le plus marqué notre domaine spécialisé en 2016 a été le dépôt de bilan de la compagnie maritime sud-coréenne Hanjin.»

Le Conseil fédéral a mandaté en 2016 le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche DEFR pour examiner en collaboration avec l'économie la signification en termes de politique d'approvisionnement de la flotte hauturière et redéfinir au besoin la politique de flotte. L'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) a demandé à SPEDLOGSWISS de mettre en œuvre son expertise. À l'aide d'un guide sous forme de questions, les piliers de la navigation hauturière ont été discutés avec les navires battant pavillon suisse. Notre association entretient déjà depuis de

zum Schluss, dass er dem Parlament keinen weiteren Bürgschafts-Rahmenkredit vorlegen wird. Er ist der Meinung, dass es keine über das bestehende Engagement hinausgehende Förderung der Schweizer Hochseeflotte benötige.

Das Ereignis, das in unserem Bereich 2016 die höchsten Wellen schlug, war die Insolvenzmeldung der südkoreanischen Reederei Hanjin. Die Gläubigerbanken von Hanjin Shipping hatten kurzfristig angekündigt, dass sie der Reederei keine weiteren finanziellen Hilfen mehr zur Verfügung stellen wollen. In der Folge darauf hat die Reederei am 31. August 2016 in Korea beim zuständigen Gericht einen Antrag auf Gläubigerschutz gestellt. Über die unmittelbar zu erwartenden Auswirkungen haben wir zusammen mit einigen Handlungsempfehlungen mit der Publikation eines Zirkulars unsere Verbandsmitglieder unterstützt. Bekanntlich gibt es schon seit vielen Jahren eine Krise in der Containerschifffahrt, die gekennzeichnet ist durch Überkapazitäten, einen starken Frachtratenverfall und eine sinkende Kapazitätsnachfrage. Es ist deshalb nicht überraschend, dass irgendeinmal eine grosse Insolvenz kommen musste. Dass dies nun gerade die Reederei Hanjin betreffen würde, war aber nicht vorhersehbar.

Auf die Risiken des durch wachsende Überkapazitäten verstärkten Konzentrationsprozesses im globalen Containerverkehr weist SPEDLOGSWISS seit geraumer Zeit hin. Praktisch alle global tätigen Reedereien operierten im Berichtsjahr in der Verlusttzone, was den Druck auf die Bildung von Allianzen erhöht. Diese gibt es im internationalen Transport zwar seit je her. Was aber der neu ist: Vor etwa 10 Jahren kontrollierten die in Allianzen organisierten Reedereien erst knapp 30 % des Weltmarktes, was damals rund 2.7 Mio. TEU entsprach. Heute kontrollieren die Zusammenschlüsse von G6, O3, 2M und CKY(H)E mit über 15 Mio. TEU satte 76.4 % des Weltmarktes. Durch Fusionen und/oder Allianzen verschwinden allerdings die chronisch vorhandenen Überkapazitäten auf den Containerschiffen nicht, sondern vor allem wird die Anzahl der Reedereien zurückgehen und die im Markt befindlichen werden grösser. Was heisst das? Aus einem Markt mit vielen Nachfragern und vielen Anbietern wird ein Markt mit vielen Nachfragern und wenigen Anbietern. Die Auswahl an Carriers wird für Spediteure und Verlader kleiner, der Anreiz zu Preisdifferenzierung der Anbieter damit auch. Die Aufgabe der lokalen Wettbewerbsbehörden, welche Monopole und Oligopole («competition of the few») zu verhindern haben, wird damit nicht einfacher. Wie in jedem andern freien Markt, ist auch im Container-Reedereigeschäft ein möglichst hoher Grad an Wettbewerb wünschenswert.

Wie geht diese Entwicklung weiter? Da beim Reedereigeschäft oftmals nationale Interessen des jeweiligen Reedereistaates mitspielen, ist es natürlich schwer zu beurteilen, ob wir nächstens mit weiteren Insolvenzen rechnen müssen. Viel eher vorauszusehen ist die Tendenz, dass seitens Carriers versucht wird, Kapazitäten aus dem Markt zu nehmen, um Marktpreise erzielen zu können, welche den Reedereien ein rentables Gedes nombreuses années une relation de partenariat avec l'OFAE et plusieurs de nos exposants font également partie de l'organisation des cadres de l'OFAE. Nous avons pu exposer à l'OFAE nos évaluations concernant la vulnérabilité de la chaîne logistique en mer et apporter ainsi une contribution à l'élaboration du rapport. Le Conseil fédéral a conclu en fin d'année qu'il ne présentera pas d'autre crédit-cadre de cautionnement au Parlement. Il est d'avis qu'aucun soutien de la flotte hauturière suisse n'est nécessaire au-delà du soutien existant.

L'événement qui a le plus marqué notre domaine spécialisé en 2016 a été le dépôt de bilan de la compagnie maritime sud-coréenne Hanjin. Les banques créancières de Hanjin Shipping avaient annoncé à court terme qu'elles ne voulaient plus mettre d'aides financières supplémentaires à la disposition de la compagnie maritime. Il s'en est suivi que la compagnie maritime a déposé le 31 août 2016 en Corée une demande de protection des créanciers auprès du tribunal compétent. Nous avons apporté notre soutien aux membres de notre association en faisant quelques recommandations d'action et en publiant une circulaire sur les effets auxquels s'attendre dans l'immédiat. Comme on le sait, le transport maritime de conteneurs connaît depuis de nombreuses années une crise qui se caractérise par des surcapacités, une forte chute du taux de fret et une demande de capacité en baisse. Il n'est donc pas surprenant qu'une faillite de grande envergure se soit produite. Mais il n'était pas prévisible que cela toucherait précisément la compagnie maritime Hanjin.

SPEDLOGSWISS attire l'attention depuis un certain temps sur les risques du processus de concentration liés aux surcapacités croissantes dans le transport international de conteneurs. Presque toutes les compagnies maritimes actives à l'échelon international ont opéré dans la zone des pertes au cours de l'année sous revue, ce qui augmente la pression concernant la formation d'alliances. Certes, celles-ci existent depuis toujours dans le transport international. Mais elles présentent un aspect nouveau: il y a environ 10 ans, les compagnies maritimes organisées en alliances contrôlaient seulement 30 % du marché mondial, ce qui correspondait autrefois à environ 2,7 millions de TEU. Aujourd'hui, les alliances de G6, O3, 2M et CKY(H)E contrôlent pas moins de 76,4 % du marché mondial, soit plus de 15 millions de TEU. Cependant, les fusions/alliances ne font pas disparaître les surcapacités chroniques sur les navires de conteneurs. En effet, c'est surtout le nombre des compagnies maritimes qui recule et celles présentes sur le marché s'agrandissent. Qu'est-ce que cela signifie? Un marché caractérisé par une demande et une offre variées devient un marché avec une demande variée et une offre restreinte. Le choix des transporteurs se rétrécit pour les transitaires et les chargeurs et l'attrait de la discrimination de l'offre par les prix diminue donc aussi. La tâche des autorités locales compétentes en matière de concurrence, dont la mission est d'empêcher la formation de monopoles et d'oligopoles («competition of the few»), s'en trouve compliquée. Comme sur n'importe quel autre marché libre, un degré de concurrence aussi élevé que possible est

SPEDLOGSWISS

schäft ermöglichen. Unabhängig davon, ob dies gelingen wird, geht eine Allianz nun bereits einen Schritt weiter und plant die Einrichtung eines «Notfall-Fonds». Dieser wird von den Allianzmitgliedern finanziert und dient dazu, mögliche finanzielle Engpässe oder gar Insolvenzen von Allianzpartnern im Notfall überbrücken zu können. Noch ist nicht sicher, ob dieses Vorhaben im Rahmen des «Shipping Act» aus dem Jahr 1984 überhaupt umsetzbar ist, aber das Signal ist klar: die Reedereien richten sich auch weiterhin auf wirtschaftlich schwierige Zeiten ein. Wir werden diese Tendenzen in unseren Fachgremien weiterverfolgen und Auswirkungen auf das Schweizer Geschäft im Auge behalten.

Auch im Berichtsjahr gilt mein Dank allen geschätzten SPEDLOGSWISS-Mitgliedsfirmen des Fachbereichs Reedereiagenten, den Kollegen des Fachbereichs Schifffahrt, mit dem sich ein vertrauensvoller Dialog etabliert hat, und den Kolleginnen und Kollegen unserer Geschäftsstelle. Ich freue mich auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen allen im nächsten Jahr.

également souhaitable dans le secteur des conteneurs des compagnies maritimes.

Comment cette situation va-t-elle évoluer? Comme les intérêts de l'État respectif jouent souvent un rôle dans les activités des compagnies maritimes, il est évidemment difficile d'évaluer si nous devons nous attendre à d'autres dépôts de bilan. On peut bien plus prévoir la tendance selon laquelle les transporteurs vont essayer de soustraire des capacités du marché afin d'établir des prix du marché qui permettent aux compagnies maritimes de réaliser des affaires rentables. Indépendamment du succès ou non de cette tendance, une alliance fait un pas de plus et prévoit la création d'un «fonds de secours». Celui-ci sera financé par les membres de l'alliance et servira à compenser en cas de nécessité d'éventuelles difficultés financières ou même des faillites de partenaires de l'alliance. Il n'est pas encore certain que ce projet soit réalisable dans le cadre des «Shipping Acts» de 1984, mais le signal donné est clair: les compagnies maritimes continuent de se préparer à des temps difficiles sur le plan économique. Nous allons suivre ces tendances dans nos comités spécialisés et garder un œil sur les effets qu'elles exercent sur le commerce suisse.

J'adresse également pour l'année sous revue mes remerciements à toutes nos estimées entreprises membres de SPEDLOGSWISS dans le domaine spécialisé Agents maritimes, ainsi qu'aux collègues du domaine spécialisé Navigation, avec lesquels nous avons établi un dialogue basé sur la confiance, et à nos collègues du bureau. Je me réjouis de poursuivre ma collaboration avec eux tous au cours de la prochaine année.

FIATA – Multimodal Transport Institute (MTI)

Working Group Sea

Autor: Markus Warnebold

Die Arbeitsgruppe Seetransporte («Working Group Sea») der FIATA hat sich im Jahre 2016 wiederum dreimal getroffen. Im Februar ist sie der Einladung der SAAFF (South African Association of Freight Forwarders) nach Kapstadt gefolgt. Im Juni hat sie auf Einladung von PIFFA (Polish International Freight Forwarders Association) in Danzig getagt und im Oktober hat sie anlässlich des FIATA-Kongresses in Dublin konferiert.

In Südafrika konnten interessante Gespräche mit einem Terminal-Operator und mit der verladenden Industrie geführt werden. Dies erfolgte im Zusammenhang mit den Vorgaben der SOLAS (Safety of Life at Sea), wonach sämtliche Container ab dem 1.7.2016 vor Verlad gewogen werden müssen resp. das Gewicht festgestellt und nach einem vorgegebenen Prozess verifiziert werden muss. Das gleiche Thema wurde auch mit den lokalen Stellen im Hafen von Danzig ausführlich diskutiert.

Die diversen Sicherheitsprogramme – allen voran die Vorgaben zum Thema 100 % Verwiegen der Container – sowie neue Gesetzgebungen haben die Arbeitsgruppe am meisten beschäftigt und die verschiedenen weltweiten Bestimmungen der lokalen Behörden wurden erörtert. Die FIATA hat zu den SOLAS-Änderungen ein Dokument erstellt und den nationalen Verbänden zur Verfügung gestellt. Da die SOLAS-Bestimmun-

"In Südafrika konnten interessante Gespräche mit einem Terminal-Operator und mit der verladenden Industrie geführt werden. Dies im Zusammenhang mit den Vorgaben der SOLAS."

gen zwangsläufig auch Mehraufwand und damit Mehrkosten nach sich ziehen, hat die Arbeitsgruppe ein Dokument als Vorschlag aufbereitet, woraus ersichtlich ist, welche Vertragspartner aufgrund der vereinbarten INCOTERMS 2010 die Kosten zu tragen haben.
Das ganze Programm ist ohne nennenswerte Zwischenfälle angelaufen, und auch nach der «Grace Period» von drei Monaten sind uns keine Probleme bekannt geworden.
Das Schweizerische Seeschifffahrtsamt SSA hat dem Vorschlag von SPEDLOGSWISS, welcher in Zusammenarbeit mit den befreundeten Verbänden scienceindustries und Swiss Shippers' Council (SSC) erarbeitet wurde, zugestimmt und ihn veröffentlicht.

FIATA – Multimodal Transport Institute (MTI)

Working Group Sea

Auteur: Markus Warnebold

Le groupe de travail Transport maritime («Working Group Sea») de la FIATA s'est de nouveau réuni trois fois en 2016. En février, il a répondu à l'invitation de la SAAFF (South African Association of Freight Forwarders) et s'est rendu au Cap. En

«En Afrique du Sud, des entretiens intéressants ont pu être menés avec un opérateur de terminaux et avec l'industrie des chargeurs. Ces entretiens étaient en relation avec les prescriptions de la SOLAS.»

juin, il s'est rendu à Gdansk pour participer à une conférence, sur l'invitation de la PIFFA (Polish International Freight Forwarders Association) et en octobre, il a tenu une conférence à Dublin à l'occasion du congrès de la FIATA.

En Afrique du Sud, le groupe de travail a pu mener des entretiens intéressants avec un opérateur de terminaux et avec l'industrie des chargeurs. Ces entretiens étaient en relation avec les prescriptions de la SOLAS (Safety of Life at Sea), qui prévoient qu'à partir du 1er juillet 2016, tous les conteneurs devront être pesés avant le chargement ou leur poids devra être déterminé et contrôlé selon un processus spécifiquement défini. Le même thème a également été discuté en détail avec les instances locales au port de Gdansk.

Le groupe de travail s'est principalement penché sur les divers programmes de sécurité, et surtout sur les prescriptions concernant le thème de la pesée de 100 % des conteneurs, ainsi que sur les nouvelles législations et les diverses dispositions internationales des autorités locales, qu'il a examinées.
La FIATA a élaboré un document sur les modifications de la SOLAS, qu'elle a ensuite mis à la disposition des associations nationales. Comme les dispositions de la SOLAS impliquent forcément un surcroît de travail et par conséquent des coûts supplémentaires, le groupe de travail a préparé un document à titre de proposition, qui indique quels partenaires contractuels doivent prendre en charge les coûts sur la base des INCOTERMS 2010 convenus.
Le programme dans son ensemble a démarré sans incidents notables et nous n'avons pas non plus eu connaissance de problèmes à l'issue du «délai de grâce» de trois mois.

Die weiteren weltweiten Sicherheitsprogramme wie z.B. die «Advance Manifest Declarations – 24 hour rules» wurden von der Working Group verfolgt und den Mitgliedern kommuniziert.

Zum Thema C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) gibt es nichts Neues zu berichten und dieses Programm steht nach wie vor nur US-ansässigen Firmen offen.

Die FIATA hat von den Änderungen der FMC (Federal Maritime Commission) in den USA Kenntnis genommen, wonach ab dem 3. August 2016 «non U.S. based NVOCCs», welche beim FMC registriert sind, ihre Registration über ein neues Online-System vornehmen müssen und dieses alle drei Jahre erneuert werden muss. Die OTIs (Ocean Transportation Intermediaries), welche beim FMC registriert sind, wurden mittlerweile per E-Mail angeschrieben. Bei Fragen steht SPEDLOGSWISS seinen Mitgliedsfirmen zur Verfügung.

Die Bahnverladungen zwischen China und Europa wurden in der FIATA ebenfalls diskutiert, und dazu gab es am Kongress in Dublin eine Präsentation anlässlich des Regional Meetings Europe. Dieser Nischenverkehr wird von der Arbeitsgruppe Eisenbahntransporte weiterverfolgt.

Der Konkurs der Reederei Hanjin, der Nummer 7 in der Containerschifffahrt mit einem Marktanteil von 5 %, hat die Working Group ebenfalls beschäftigt. Obwohl einige unserer Mitglieder durch das Blockieren der Container stark beeinträchtigt wurden, gab es dazu keine globale Lösung und diese Fälle müssen bilateral zwischen den diversen Partnern ausgehandelt werden. Dazu gab es auch ein entsprechendes Dokument der FIATA, und mein Kollege Ralf Brink führt in seinem Jahresbericht des Fachbereichs Reedereiagenten weiter hierzu aus.

Im kommenden Jahr wird sich die Working Group Sea der FIATA wiederum dreimal treffen. Im Februar wird die Sitzung auf Einladung der TLF (Union des Entreprises de Transport et Logistique de France) in Paris abgehalten, und das zweite Meeting findet anlässlich des RAME-Meetings (Region Africa Middle East) Anfang Mai in Casablanca statt. Im Oktober treffen sich die Mitglieder der Working Group Sea wieder anlässlich des FIATA-Kongresses, der dannzumal in Kuala Lumpur, Malaysia, abgehalten wird.

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

L'Office suisse de la navigation maritime OSNM a approuvé et publié la proposition de SPEDLOGSWISS, qui a été élaborée en collaboration avec les associations amies scienceindustries et Swiss Shippers' Council (SSC).

Le groupe de travail a également suivi les autres programmes de sécurité internationaux, par exemple les «Advanced Manifest Declarations – 24 hour rules», et a communiqué des informations à ce sujet aux membres.
Il n'y a rien de nouveau à rapporter sur le thème C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) et ce programme demeure ouvert aux seules entreprises installées aux USA.
La FIATA a pris connaissance des modifications de la FMC (Federal Maritime Commission) aux USA, qui prévoient qu'à partir du 3 août 2016, les «non U.S. based NVOCCs» qui sont enregistrés auprès de la FMC, devront procéder à leur enregistrement par le biais d'un nouveau système en ligne et que celui-ci devra être renouvelé tous les trois ans. Entre-temps, les OTI (Ocean Transportation Intermediaries) qui sont enregistrés auprès de la FMC, ont été contactés par e-mail. En cas de questions, SPEDLOGSWISS se tient à la disposition des entreprises membres.

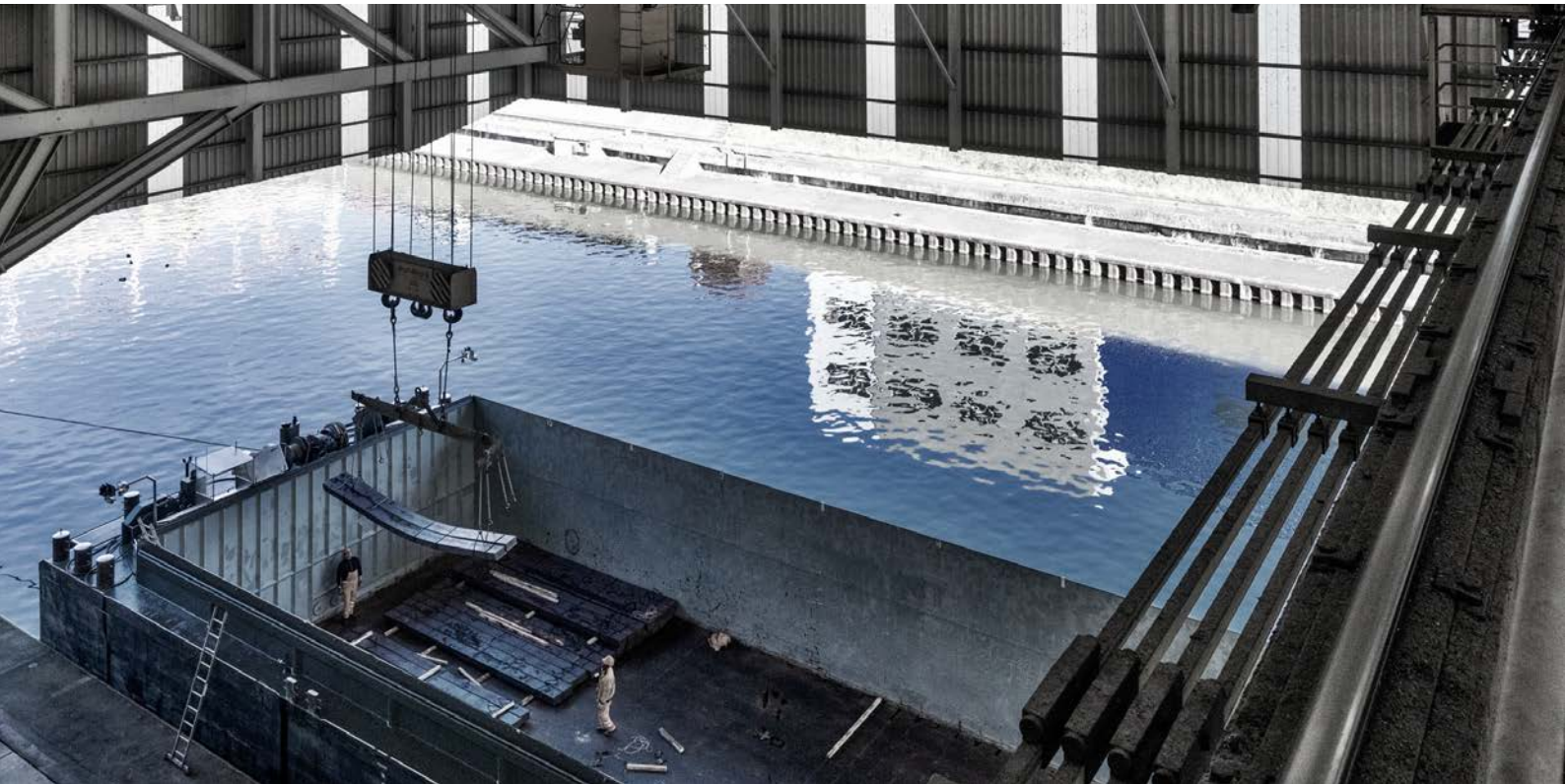
Les chargements ferroviaires entre la Chine et l'Europe ont également fait l'objet de discussions à la FIATA et une présentation a été réalisée à ce sujet à Dublin, à l'occasion du Regional Meeting Europe. Cette niche dans le secteur des transports est un thème suivi par le groupe de travail Transports par voie ferroviaire.
La faillite de la compagnie maritime Hanjin, qui occupe la 7e place dans le transport maritime de conteneurs avec une part de marché de 5 %, a également occupé le groupe de travail. Bien que quelques-uns de nos membres aient été fortement affectés par le blocage des conteneurs, il n'y a pas eu de solutions globales à ce sujet et celles-ci doivent être négociées sur une base bilatérale entre les divers partenaires. Il y a également eu un document correspondant de la FIATA et mon collègue Ralf Brink fournit des explications complémentaires à ce sujet dans son rapport annuel du domaine spécialisé Agents maritimes.
Il est prévu que le Working Group Sea de la FIATA se réunira de nouveau trois fois au cours de l'année à venir. La première réunion, sur invitation de la TLF (Union des Entreprises de Transport et Logistique de France) aura lieu en février à Paris. Quant à la deuxième réunion, elle aura lieu à l'occasion de la

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

Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen, die Schweizer Seefracht-Speditionsbranche in unserem Weltverband auch weiterhin vertreten zu dürfen, und freue mich auf die kommenden Herausforderungen.

réunion RAME (Region Africa Middle East) début mai à Casablanca. Enfin les membres du Working Group Sea se réuniront de nouveau en octobre à l'occasion du congrès de la FIATA, qui se déroulera à Kuala Lumpur, en Malaisie.
Si nos entreprises membres ont des questions relatives aux prescriptions internationales dans le domaine du fret maritime, elles peuvent volontiers les transmettre au bureau de SPEDLOGSWISS et celles-ci pourront être traitées en profondeur au sein du groupe de travail de la FIATA.

Je vous remercie de la confiance que vous nous témoignez dans notre rôle de représentant de la branche suisse de l'expédition Transport maritime au sein de notre association internationale et je me réjouis d'affronter les défis à venir.



Christian Zesiger
Vorsitzender Kommission
Betriebswirtschaft

Président de la commission
Économie d'entreprise

Kommission Betriebswirtschaft

Autor: Christian Zesiger

Mitglieder: Florian Brecher (BKM Customs & Consulting GmbH), Andreas Ott (Kühne + Nagel AG), Thomas Baumann (Müller-Gysin AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Christian Zesiger (Experts for Experts (Schweiz) AG, Vorsitz)

Auch im Jahr 2016 hat sich der Pulverdampf des Entscheides der Schweizerischen Nationalbank (SNB) vom 15. Januar 2015 zur Stützung des Schweizer Frankens noch nicht ganz verzogen. Unsere Branche hat sich mittlerweile durch interne und externe Massnahmen den neuen Gegebenheiten angepasst und wieder einmal ihre Flexibilität und Wandlungsfähigkeit unter Beweis gestellt. Der sich abzeichnende Megatrend der zunehmenden Verlagerung des «Werkplatzes Schweiz» (und dort insbesondere der produzierenden Industrie) ins Ausland betrifft uns in zunehmendem Masse, da wir als Dienstleistungsbranche direkt den Verkehrsströmen der produzierenden Industrien und des Handels folgen.

«Der sich abzeichnende Megatrend der zunehmenden Verlagerung des «Werkplatzes Schweiz» (und dort insbesondere die produzierende Industrie) ins Ausland betrifft uns in zunehmendem Masse.»

Die Kommission Betriebswirtschaft hat sich die Frage gestellt, wie die Kommission Mehrwert für die Mitglieder generieren kann. Dazu ist ein Tool in Planung, welches in einfacher und plakativer Weise die allseits bekannten und doch immer wieder neu auftretenden betriebswirtschaftlichen Problemfelder aus dem operativen Alltag der Speditionswirtschaft beackern soll. Die hauptsächlichen Drehschrauben zur Verbesserung des Geschäftsergebnisses aus Sicht der Betriebswirtschaft (neben Umsatzsteigerungen und Kostensenkungen) sind folgende Bereiche:

- Abrechnungsrückstände
- Bonitätsprüfung vor dem Engagement
- Zahlungsziele der Lieferanten
- Berücksichtigung des Währungsrisikos
- Differenzierung zwischen Geschäfts- und Privatkunden
- Fehlende Abrechnung Zoll und MWST
- Nicht-Weiterverrechnung von Mehrkosten

Auf einem an eine «Parkscheibe» erinnernden Dokument werden die Problemstellungen und die diesbezüglichen Korrekturmöglichkeiten resp. Gegenmittel zu sehen sein. Ein Link auf die SPEDLOGSWISS-Website soll das Instrument vervollständigen.

Commission Économie d'entreprise

Auteur: Christian Zesiger

Membres: Florian Brecher (BKM Customs & Consulting GmbH), Andreas Ott (Kühne + Nagel AG), Thomas Baumann (Müller-Gysin AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Christian Zesiger (Experts for Experts (Schweiz) AG, président)

Les répercussions de la décision du 15 janvier 2015 prise par la Banque Nationale Suisse (BNS) pour soutenir le franc suisse se sont encore fait sentir en 2016 également. Entre-temps, notre branche s'est adaptée aux nouvelles circonstances grâce à des mesures internes et externes et elle a de nouveau prouvé sa flexibilité et sa faculté d'adaptation. La macro-tendance de la délocalisation croissante à l'étranger du «pôle économique» qu'est la Suisse (et en particulier l'industrie manufacturière) nous touche de plus en plus car en tant que secteur des services, nous suivons directement les flux de trafic des industries de production et le commerce.
La commission Économie d'entreprise s'est demandé comment générer une plus-value pour les membres. Pour répondre à cette question, un outil est en cours de planification, qui doit traiter de manière simple et directe les domaines problématiques de l'économie d'entreprise, connus de tous et pourtant resurgissant sans cesse dans les activités opérationnelles au quotidien du secteur des transitaires. Les principaux instruments pour améliorer le résultat commercial du point de vue de l'économie d'entreprise (outre l'augmentation du chiffre d'affaires et la baisse des coûts) sont les suivants:

«La macro-tendance se dessinant de la délocalisation croissante à l'étranger du «pôle économique» qu'est la Suisse (et en particulier l'industrie manufacturière) nous touche de plus en plus.»

- Retards de facturation
- Contrôle de solvabilité avant de s'engager
- Délais de paiement des fournisseurs
- Prise en compte du risque de change
- Différenciation entre les clients commerciaux et les clients particuliers
- Facturation douane et TVA manquante
- Renoncement à une refacturation des frais supplémentaires

Les problèmes et les possibilités de correction ou remèdes à ce sujet sont présentés dans un document qui rappelle un disque

Die Datenbank KKK «Kritische Kunden Korrespondenten», welche uns vor schwarzen Schafen schützen soll, ist auch in 2016 nicht richtig vom Fleck gekommen. Erst 40 Mitglieder sind beteiligt und wir haben seit Einführung weniger als 200 Einträge zu verzeichnen. Hier sehen wir eine Weiterentwicklung mit signifikant mehr Beteiligten oder aber wir werden die Datenbank stilllegen müssen. Wir werden im nächsten Jahr prüfen, ob wir die KKK-Funktionalität mit dem Einbau eines Direktlinks zur Datenbank «Exportkontrolle» erweitern und damit die Attraktivität erhöhen können. Wir machen dies im Schulterschluss mit der Kommission Zoll der SPEDLOGSWISS.

Allgemein möchten wir betonen, dass eine nachhaltige Zukunftssicherung in unserer Branche nur über auskömmliche Margen gelingen kann. Zukunftssicherung bedingt die Befriedigung aller Stakeholder, womit es also auch immer um Arbeits- und Ausbildungsplätze für jeden Einzelnen von uns geht.

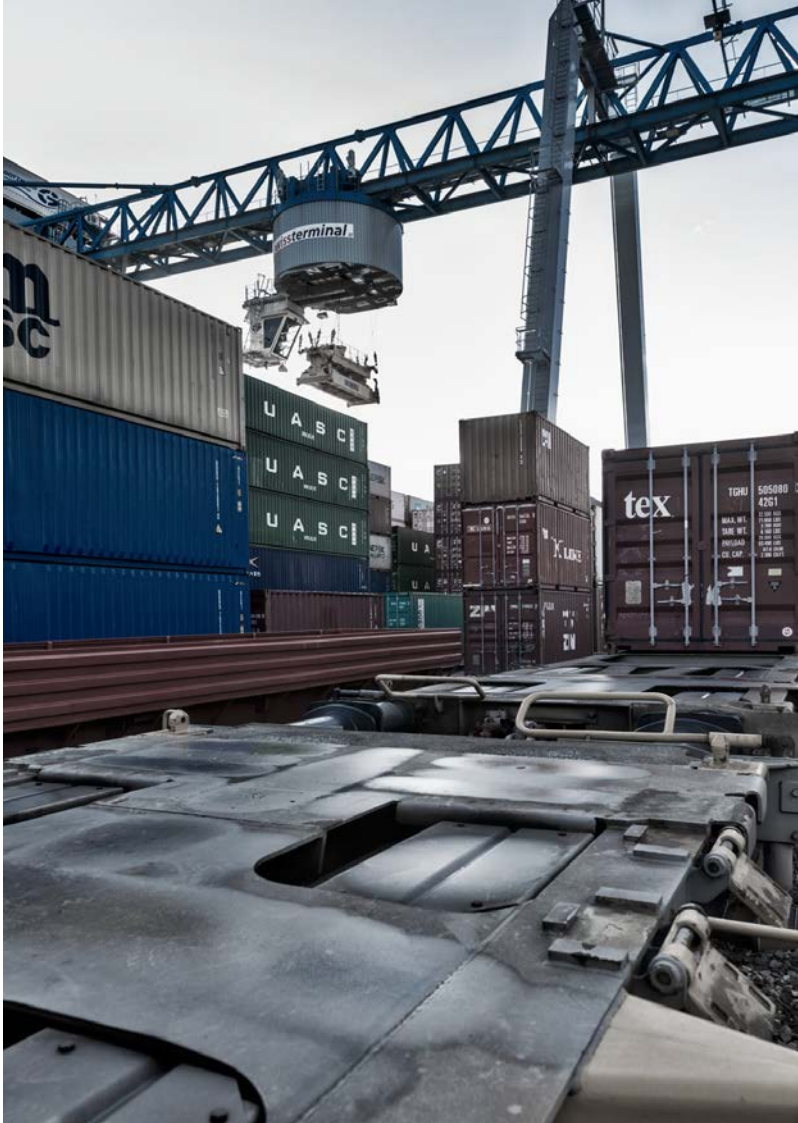
Ich möchte mich an dieser Stelle für die tatkräftige Mitarbeit meiner Kommissionskollegen und der Geschäftsstelle bedanken.

de stationnement. Un lien vers le site web de SPEDLOGSWISS doit compléter l'outil.

La banque de données KKK «Kritische Kunden Korrespondenten» (correspondants clients critiques), qui doit nous protéger des brebis galeuses, n'a pas vraiment non plus connu le succès en 2016. 40 membres seulement y participent et nous avons enregistré moins de 200 entrées dans la banque de données depuis son introduction. Nous espérons que la banque de données va évoluer vers un nombre nettement supérieur de participants, sans quoi nous devrons l'abandonner. Nous allons vérifier l'année prochaine si nous développons la fonctionnalité KKK avec l'intégration d'un lien direct à la banque de données «Contrôle exportations» afin d'augmenter son attractivité. Nous agissons ici en commun avec la commission Douane de SPEDLOGSWISS.

D'une manière générale, nous souhaitons souligner qu'une garantie d'avenir durable dans notre branche ne pourra réussir qu'en générant des marges suffisantes. Une garantie d'avenir implique la satisfaction de toutes les parties prenantes, et cela implique donc toujours aussi des postes de travail et d'apprentis pour chacun de nous.

Je saisis ici l'occasion de remercier mes collègues de la commission et du bureau pour leur collaboration efficace.



Thomas Suter
Leiter Bereich Bildung
SPEDLOGSWISS

Responsable du
domaine Formation
SPEDLOGSWISS

Kommission Bildung

Autoren: Paul Nicolet, Vorsitzender Kommission Bildung SPEDLOGSWISS, Thomas Suter, Leiter Bereich Bildung SPEDLOGSWISS

Mitglieder: Conny Affolter (Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS Zürich), Delicia Cobaleda (DeCo Educations), Silvia Degen (SPEDLOGSWISS), Peter Güttinger (Gebrüder Weiss AG), Regina Meier-Kammermann (SPEDLOGSWISS Romandie), Carlos Methner (VL Verzollung + Logistik AG), Philipp Schäuble (Schäuble Philipp Consulting & Interim Management), Armando Schneeberger (Ziegler Schweiz AG), Paolo Sommavilla (PWL Shipping Switzerland GmbH), Thomas Suter (SPEDLOGSWISS), Paul Nicolet (EZB AG).

Die Kommission Bildung hat sich in diesem Berichtsjahr schwerpunktmässig mit folgenden Themen beschäftigt:

Grundbildung

Eines der Kernthemen der Kommission Bildung im Berichtsjahr war wiederum die Pflege und Weiterentwicklung der Grundbildung zur Lehre als Kaufmann/-frau Internationale Speditionslogistik. Im Sommer 2016 haben rund 200 Lernende ihre Lehrabschlüsse in einem Speditions- und Logistikunternehmen gemacht und somit den Nachwuchs für unsere Branche gestärkt.

"Im November 2016 startete der erste Lehrgang «Fachmann/-frau Internationale Spedition und Logistik» nach neuem Reglement. Dieser Lehrgang ist mit 25 Teilnehmenden ausgebucht."

Vier Jahre nach dem Start der neuen Bildungsverordnung (BiVo 2012) galt es in diesem Jahr, die vom Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) vorgeschriebene Evaluation der Ausbildung (5-Jahres-Überprüfung) vorzubereiten. Mittels Befragungen von Lernenden, Lehrbetrieben und Ausbildungsverantwortlichen wurden die Umsetzungsinstrumente des neuen Reglements kritisch durchleuchtet und Optimierungen initiiert. Als zentrales Instrument wurde der Leistungszielkatalog angepasst und mehr auf die Speditionsbranche ausgerichtet. Zudem wurden die Beurteilungsinstrumente revidiert und der administrative Aufwand für die Abschlussprüfungen reduziert. So wird der nächste Grundbildungs-Jahrgang 2017 bis 2020 mit optimierten Rahmenbedingungen in die Lehre starten können.

Commission Formation

Auteurs: Paul Nicolet, Président Commission Formation SPEDLOGSWISS, Thomas Suter, responsable du domaine Formation SPEDLOGSWISS

Membres: Conny Affolter (Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS Zürich), Delicia Cobaleda (DeCo Educations), Silvia Degen (SPEDLOGSWISS), Peter Güttinger (Gebrüder Weiss AG), Regina Meier-Kammermann (SPEDLOGSWISS Romandie), Carlos Methner (VL Verzollung + Logistik AG), Philipp Schäuble (Schäuble Philipp Consulting & Interim Management), Armando Schneeberger (Ziegler Schweiz AG), Paolo Sommavilla (PWL Shipping Switzerland GmbH), Thomas Suter (SPEDLOGSWISS), Paul Nicolet (EZB AG).

Au cours de l'année sous revue, la commission Formation s'est principalement penchée sur les thèmes suivants:

Formation initiale

L'un des thèmes centraux de la commission Formation pendant l'année sous revue a été la mise en œuvre de la formation professionnelle initiale d'Employé de commerce des transports et de la logistique internationale. Au cours de l'été 2016, environ 200 apprenants ont passé leur diplôme d'apprentissage dans une entreprise d'expédition et de logistique et renforcé ainsi la relève professionnelle de notre branche.
4 ans après l'entrée en vigueur de la nouvelle Ordonnance sur la formation professionnelle (OrFo 2012), il s'agissait cette année de préparer l'évaluation de la formation (contrôle sur 5 ans) prescrite par le Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI). Des questionnaires à l'intention des apprenants, des entreprises formatrices et des responsables de formation ont permis de jeter un éclairage critique sur les instruments de mise en œuvre du nouveau règlement et d'initier des mesures d'optimisation.

«En novembre 2016, le premier cursus d'apprentissage Spécialiste en expédition et logistique internationale basé sur le nouveau règlement a débuté. Réunissant 25 participants, ce cours de formation continue est complet.»

Le catalogue d'objectifs évaluateurs, en tant qu'instrument central, a été adapté et davantage axé sur la branche de l'expédition. De plus, les instruments d'évaluation ont été révisés et la charge de travail administratif pour les examens finaux a été réduite. La prochaine promotion 2017-2020 va donc pouvoir débuter l'apprentissage dans des conditions-cadres optimisées.

Mit dem Ausbildungsplaner «time2learn» hat sich SPEDLOGSWISS im 2016 – wie fast alle andern kaufmännischen Branchen auch – für eine obligatorische Einführung der Ausbildungssoftware entschieden. Die im 1. Lehrjahr-Lernenden arbeiten nun auch in der Speditionsbranche flächendeckend mit dem Planer, ihre Arbeitsleistungen werden direkt im Tool bewertet und die Einladung zu den überbetrieblichen Kursen erfolgt über diese Plattform. Die Kommission Bildung ist überzeugt, dass die administrativen Abläufe in der Ausbildung mit der time2learn-Software effizienter gestaltet werden können. Zudem können wir nun auch bei der Weiterentwicklung des Tools aktiv mitgestalten.

Die Teilnahmen an den Berufs- und Weiterbildungsmessen gehören nun schon seit mehreren Jahren zum Pflichtprogramm. Auch in diesem Jahr war SPEDLOGSWISS mit den Regionalverbänden an den Messen von St. Gallen, Schaffhausen, Basel und Zürich präsent und konnte somit in Kontakt mit Hunderten von jungen Menschen kommen und sie für unseren Beruf begeistern.

Sicherlich auch begeistern können wir mit unserem neuen Imagefilm «7 Gründe für eine Lehre als Kauffrau/-mann Internationale Speditionslogistik». Der Film, welcher unter der Rubrik «Projekte Bildung» in diesem Jahresbericht detailliert beschrieben ist, wurde ausschliesslich mit Lernenden aus unserer Branche als Darstellerinnen und Darsteller realisiert. Er ist frisch und modern und zeigt in Kürze, welche Bereiche unser Berufsbild ausmachen. Ich gratuliere dem ganzen Projektteam für dieses Produkt und bin überzeugt, dass wir damit viele junge Menschen für unseren Beruf ansprechen werden.

Weiterbildung

Im Bereich der Weiterbildung kann die Kommission Bildung auf erfolgreiche eidgenössische Abschlüsse bei den Speditionsfachleuten und als Zolldeklarant/-innen zurückblicken. Den Deklarantenkurs konnten wir in diesem Jahr sowohl in Basel als auch in Genf durchführen. Im Weiteren fanden wie gewohnt Quereinsteigerkurse in den Bereichen Spedition und Zoll sowie diverse «Know-how-Seminare» statt.

Wie bereits mehrfach berichtet wurde, hat sich SPEDLOGSWISS entschieden, die Inhalte der beiden Lehrgänge Speditionsfachleute und Speditionsleiter/-in zu überarbeiten. Die dazu eingesetzte Projektsteuergruppe hat im Berichtsjahr intensiv an der Umsetzung gearbeitet und beim Staatssekretariat für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI) die neuen Wegleitungen mit den entsprechenden Leistungszielen und die Prüfungsordnungen eingereicht. Im November 2016 startete der erste Lehrgang «Fachmann/-frau Internationale Spedition und Logistik» nach neuem Reglement. Dieser Lehrgang ist mit 25 Teilnehmenden ausgebucht.

En 2016, SPEDLOGSWISS a opté pour une introduction obligatoire de l'outil logiciel de planification de la formation time-2learn. Désormais, les apprenants de 1re année travaillent avec l'outil de planification dans l'ensemble de la branche de l'expédition, leurs prestations professionnelles sont évaluées directement dans l'outil et l'invitation aux cours interentreprises est également effectuée via cette plateforme. La commission Formation est convaincue que les processus administratifs inhérents à la formation peuvent être organisés plus efficacement avec le logiciel time2learn. De plus, nous pouvons désormais contribuer activement à l'amélioration de l'outil.

La participation aux salons professionnels et de formation fait déjà partie de notre programme obligatoire depuis plusieurs années. Cette année aussi, SPEDLOGSWISS a été présente avec les associations régionales aux salons de Saint-Gall, Schaffhouse, Bâle et Zurich et a ainsi pu entrer en contact avec des centaines de jeunes personnes et éveiller leur enthousiasme pour notre secteur professionnel.

Nous pourrons certainement créer aussi l'enthousiasme avec notre nouveau film promotionnel «7 bonnes raisons d'effectuer un apprentissage d'employé(e) de commerce CFC Branche Logistique et Transports Internationaux». Le film, qui est décrit en détail dans la rubrique «Projets de formation» a été réalisé uniquement avec des apprenants de notre branche. C'est un film jeune et moderne, qui présente brièvement les différents domaines de notre secteur professionnel. Je félicite l'ensemble de l'équipe de projet pour ce produit et je suis convaincu que ce dernier nous permettra d'éveiller l'intérêt des jeunes pour notre profession.

Formation continue

Dans le domaine de la formation continue, la commission Formation peut se retourner sur l'obtention réussie de diplômes fédéraux de Spécialiste de l'expédition et de Déclarant en douane. Cette année, nous avons été en mesure de proposer le cursus des déclarants aussi bien à Bâle qu'à Genève. De plus, des cours pour les personnes en reconversion professionnelle ont également eu lieu comme à l'accoutumée dans les domaines de l'expédition et des douanes ainsi que divers séminaires de savoir-faire.

Comme nous l'avons déjà communiqué à plusieurs reprises, SPEDLOGSWISS a décidé de remanier les contenus des deux cursus d'apprentissage Spécialiste de l'expédition et Chef d'expédition. Le groupe de pilotage du projet mis sur pied à cet effet a travaillé intensément à la réalisation de ce remaniement pendant l'année sous revue et remis au Secrétariat d'État à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) les nouvelles directives avec les objectifs de performance et les règlements d'examen.
En novembre 2016, le premier cursus d'apprentissage Spécialiste en expédition et logistique internationale basé sur le nouveau règlement a débuté. Réunissant 25 participants, ce cours de formation continue est complet.
Concernant le cursus de Chef d'expédition et de logistique internationales, nous avons pu élargir la coopération avec le partenaire de formation École de commerce KV de Bâle pendant l'année sous revue. Les thèmes généraux de gestion qui étaient enseignés jusqu'à présent dans le cadre d'un cursus d'apprentissage de l'association, sont désormais couverts par l'École supérieure d'économie (ESE). Ainsi, les participants peuvent achever la formation continue avec examen professionnel supérieur en obtenant un double diplôme fédéral d'Économiste d'entreprise HES et de Chef d'expédition et de logistique internationales. Le début de la formation basée sur ce nouveau concept est prévu pour avril et octobre 2017.

SPEDLOGSWISS

Beim Lehrgang zum/zur Leiter/-in Internationale Spedition und Logistik konnten wir im Berichtsjahr die Kooperation mit dem Schulungspartner Handelsschule KV Basel weiter ausbauen. Die generellen Managementthemen, die bis anhin durch einen eigenen Lehrgang vom Verband unterrichtet wurden, werden neu durch die Höhere Fachschule für Wirtschaft (HFW) abgedeckt. Somit können die Teilnehmenden die Weiterbildung in der höheren Berufsprüfung mit einem Doppelabschluss zum eidg. dipl. Betriebswirtschafter/in HF und eidg. dipl. Leiter/-in Internationale Spedition und Logistik abschliessen. Der Start nach diesem neuen Konzept ist im April und Oktober 2017 geplant.

Personelles

Als langjähriges Mitglied ist im Herbst 2016 Herr Paolo Sommavilla aus der Kommission Bildung ausgetreten. Ich danke Herrn Sommavilla an dieser Stelle recht herzlich für sein überzeugtes Engagement in der Kommission. Gleichzeitig sei allen im Bildungsbereich tätigen Personen in der Kommission und in den Ausbildungsbetrieben ein Dank ausgesprochen. Alle diese Personen sorgen dafür, dass ein Kerngeschäft unseres Verbandes, der Bereich Grund- und Weiterbildung, in hoher Qualität umgesetzt, begleitet und optimiert wird.

Ressources humaines

Membre depuis de longues années de la commission Formation, Monsieur Paolo Sommavilla a quitté celle-ci à l'automne 2016. Je saisis ici l'occasion de remercier chaleureusement Monsieur Sommavilla pour son engagement au sein de la commission. Mes remerciements s'adressent également à toutes les personnes travaillant dans le domaine de la formation au sein de la commission ainsi qu'aux entreprises formatrices. Toutes ces personnes garantissent la mise en œuvre, le suivi et l'optimisation selon des critères de haute qualité d'une activité centrale de notre association, la formation initiale et continue.

Philippe Itty
Vorsitzender Kommission
Informatik

Président de la
commission
Informatique

Kommission Informatik

Autor: Philippe Itty

Mitglieder: Peter Aeppli (Trans Maritime AG), Philippe Bleu (Agility Logistics AG), Sascha Dietrich (Streck Transport AG), François Fischer (DHL Logistics Schweiz AG), Knut Frahm (Schenker Schweiz AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Michael Ritler (Mat Transport AG), Tullio Rocca (Lamprecht Transport AG), Vorsitz: Philippe Itty (Schneider & Cie AG)

Die Kommission Informatik hat sich im Rahmen der neuen Trends wie Digitalisierung oder Logistik 4.0, die unsere Branche und ganz besonders die Luftfracht betreffen, auf den Ausbau des bestehenden Webentry und die Ausarbeitung des Projektes «e-freight Switzerland» konzentriert. Mit der Einführung der neuen Software-Version 3.0 auf der Plattform, sowie dem neuen Server unter efreight.ch konnte unsere vor mehr als 8 Jahren eingeführte Datendrehscheibe auf den technisch neuesten Stand migriert werden.

"Über 300 aktive Anwender weltweit arbeiten somit mit unserem Webentry. Darauf dürfen wir stolz sein".

Dabei konnte für einen grossen Verlader das Webentry-Erfassungstool via Internet in der ganzen Welt ausgerollt werden. Über 300 aktive Anwender weltweit arbeiten somit mit unserem Webentry. Darauf dürfen wir stolz sein!

Abschliessend möchte ich allen Mitgliedern der Kommission Informatik für die aktive und konstruktive Mitarbeit recht herzlich danken. Mein Dank gilt an dieser Stelle besonders Philipp Muster für seine aktive Teilnahme an den Zollsitzungen und sein Engagement als «technischer Leiter» des Projektes «e-freight Switzerland».

Commission Informatique

Auteur: Philippe Itty

Membres: Peter Aeppli (Trans Maritime AG), Philippe Bleu (Agility Logistics AG), Sascha Dietrich (Streck Transport AG), François Fischer (DHL Logistics Schweiz AG), Knut Frahm (Schenker Schweiz AG), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Michael Ritler (Mat Transport AG), Tullio Rocca (Lamprecht Transport AG), Vorsitz: Philippe Itty (Schneider & Cie AG)

Dans le cadre des nouvelles tendances telles que la numérisation ou Logistik 4.0, qui concernent notre branche et en particulier le fret aérien, la commission Informatique s'est concentrée sur le développement de l'outil Webentry en place ainsi que sur l'élaboration du projet «e-freight Switzerland». Avec l'introduction de la nouvelle version de logiciel 3.0 sur la plateforme ainsi que le nouveau serveur à l'adresse efreight.ch, notre plaque tournante IT, introduite il y a plus de 8 ans, a été mise à la pointe de la technique.

Dans le cadre de cette mise à jour, l'outil de saisie Webentry a été déployé dans le monde entier via Internet pour un grand chargeur. Plus de 300 utilisateurs actifs sur tous les continents travaillent donc avec notre outil Webentry – et cela sans le moindre problème. Nous pouvons donc être fiers de notre DATACENTER.

«Plus de 300 utilisateurs actifs dans le monde entier travaillent donc avec notre Webentry. Nous pouvons en être fiers».

Pour terminer, je voudrais remercier chaleureusement tous les membres de la commission Informatique pour leur coopération active et constructive. J'en profite ici pour remercier en particulier Philipp Muster de sa participation active aux réunions des douanes et de son engagement comme «directeur technique» du projet «e-freight Switzerland».

Barbara Furrer
Vorsitzende Kommission
Recht und Versicherung
(ab 1. 1. 2017)

Présidente de la commission
Droit et Assurances
(dès 1. 1. 2017)

Kommission Recht und Versicherung

Autor: Thomas Gutruf

Mitglieder: Dr. Dana Böni, Barbara Furrer (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Dr. Giovanna Montanaro (Schellenberg Wittmer), René Mörgeli (IRS Insurance and Risk Services GmbH), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Stephan Schneider (M+R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics Switzerland Ltd.).

Im Berichtsjahr war die Kommission Recht und Versicherung vorwiegend wie folgt unterwegs.

Rechtsauskünfte: Die Mitglieder haben die Möglichkeit, jederzeit rechtliche Beratung per Telefon oder E-Mail abzurufen. Diese Dienstleistung ist im Mitgliederbeitrag enthalten und wird rege genutzt. Fragen zu Schadenfällen, dem Retentionsrecht, Auslegung der AB SPEDLOGSWISS, Regressen gegen-

"Das Format der Workshops «Know-how», exklusiv für unsere Verbandsmitglieder zugänglich, hat sich bewährt. In den Kursen werden die wichtigsten rechtlichen Hintergründe praxisbezogen unterrichtet und diskutiert."

über Unterbeauftragten, internationalen Transportkonventionen etc. stehen dabei meist im Vordergrund.

Risk Bulletins: Die KRV informiert mit den Risk Bulletins die Mitglieder bezüglich aktuellen, rechtlichen Entwicklungen im nationalen und internationalen Speditions- und Frachtrecht, praxisbezogen und mit aktuellen Beispielen. Die Themen in 2016 waren: Haftung bei Luftfrachtersatzverkehr, die neuen Bedingungen der ASTAG im Vergleich zu den AB SPEDLOGSWISS.

Bildungsprogramm: Das Format der Workshops «Know-How», exklusiv für unsere Verbandsmitglieder zugänglich, hat sich bewährt. Während eines halben Tages werden die wichtigsten rechtlichen Hintergründe praxisbezogen unterrichtet und diskutiert. Die Kurse zu AB SPEDLOGSWISS, Haftung des Spediteurs, Logistikverträgen und CMR-Haftung werden auch 2017 wieder angeboten. Geplant sind auch Workshops wie Haftung in der Luftfracht und Seefracht.

Erläuterungen AB SPEDLOGSWISS: Die Allgemeinen Bedingungen der Schweizer Spediteure verfügen über eine hohe Akzeptanz bei Gerichten, Versicherungen und Anwälten, und zwar national wie auch international. Frau Dr. Giovanna Montanaro, Mitglied der KRV und tätig bei der Zürcher Kanzlei Schellenberg Wittmer, hat im Berichtsjahr einen ausführlichen

Commission Droit et Assurances

Auteur: Thomas Gutruf

Membres: Dr. Dana Böni, Thomas Gutruf (TGC Thomas Gutruf Consulting), Barbara Furrer (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Dr. Giovanna Montanaro (Schellenberg Wittmer), René Mörgeli (IRS Insurance and Risk Services GmbH), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Stephan Schneider (M+R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics Switzerland Ltd.).

Au cours de l'année sous revue, la commission Droit et Assurance est principalement intervenue comme suit:

Renseignements juridiques: Les membres ont la possibilité de faire appel à tout moment à un service de conseil juridique par téléphone ou par e-mail. Cette prestation est incluse dans la cotisation des membres et est beaucoup utilisée. Les questions relatives à des sinistres, au droit de rétention, à l'interprétation des CG de SPEDLOGSWISS, aux recours contre des sous-traitants, aux conventions de transport internationales, etc. occupent généralement ici le premier plan.

Bulletins risques: Par le biais des bulletins risques, la CDA informe les membres sur les développements juridiques actuels dans le domaine du droit de l'expédition et du fret national et international, de manière axée sur la pratique et à l'aide d'exemples actuels. En 2016, les thèmes étaient les suivants: la responsabilité dans le cadre du trafic de substitution du fret aérien, les nouvelles conditions de l'ASTAG comparées aux CG de SPEDLOGSWISS.

Programme de formation: Le format de l'atelier de «savoir-faire», accessible en exclusivité aux membres de notre association, a fait ses preuves. Les principaux fondements juridiques sont enseignés et discutés en relation avec la pratique pendant une demi-journée. Les cours ayant trait aux CG de SPEDLOGSWISS, à la responsabilité du transitaire, aux contrats de logistique et à la responsabilité CMR seront de nouveau proposés en 2017. Des ateliers sont également prévus sur des thèmes comme la responsabilité dans le fret aérien et le fret maritime.

«Le format de l'atelier «savoir-faire», accessible en exclusivité aux membres de notre association, a fait ses preuves. Dans les cours, les principaux fondements juridiques sont enseignés et discutés en relation avec la pratique.»

Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS: Les Conditions Générales des transitaires suisses jouissent d'une accep-

Kommentar zu diesen allgemeinen Bedingungen verfasst. Die KRV wurde selbstverständlich auch eingebunden bei der Beurteilung der Praxisfälle, der Relevanz zum Markt und der Verständlichkeit der Fachtexte. Anlässlich einer Vernissage Ende September 2016 wurde das Nachschlagewerk in Basel vorgestellt. Dieses Produkt darf man durchaus als Meilenstein für unseren Verband und damit für unsere Branche bezeichnen. Es ist nämlich gelungen, eine Publikation zu verfassen, welche die rechtlichen Grundlagen und die Praxis in Spedition und Logistik systematisch verbindet. Differenziert und leicht verständlich wird anhand von Praxisbeispielen aufgezeigt, welche rechtlichen Rahmenbedingungen für die Marktteilnehmer gelten und wann welche Bestimmungen der AB SPEDLOGSWISS zur Anwendung kommen. Die Erläuterungen sind äusserst wertvoll für Praktiker und Juristen. Wir danken Frau Dr. Montanaro an dieser Stelle für ihren geschätzten Einsatz zugunsten der Speditions- und Logistikwirtschaft.

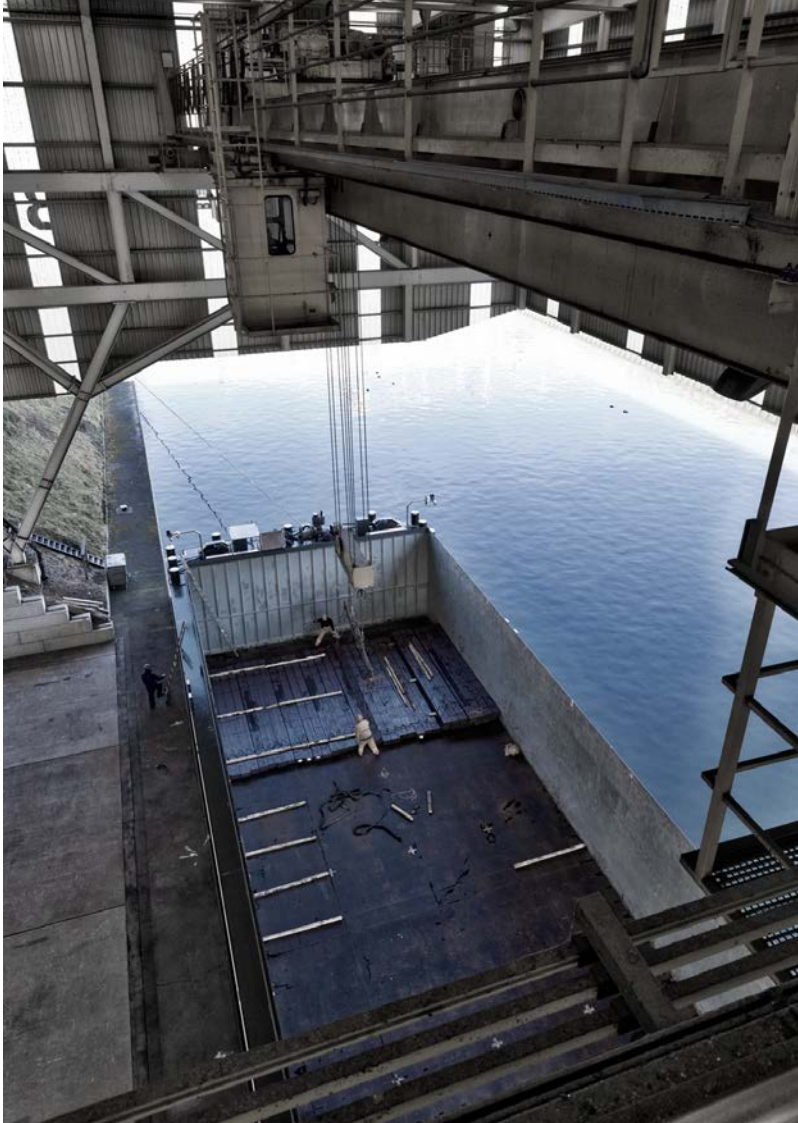
An dieser Stelle möchte ich mich als Vorsitzender der Kommission KRV verabschieden. Ich trete nach langjähriger Tätigkeit per 31.12.2016 aus der Kommission aus und übergebe den Stab an Frau Barbara Furrer, welche per 1.1.2017 neu die Funktion als Vorsitzende der Kommission inne hat. Es war mir stets eine Freude, in dieser Kommission mitzuwirken und ich bedanke mich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit der vergangenen Jahre. Ich werde mich fortan ganz auf die Rechtsberatung der Mitgliedsfirmen SPEDLOGSWISS konzentrieren.

Ich wünsche Barbara Furrer und der Kommission KRV für die Zukunft viel Erfolg und alles Gute.

tation élevée auprès des tribunaux, des assurances et des avocats, tant à l'échelon national qu'international. Madame Giovanna Montanaro, membre de la CDA et travaillant au cabinet d'avocats zurichois Schellenberg Wittmer, a rédigé au cours de l'année sous revue un commentaire détaillé sur ces Conditions Générales. Bien entendu, la CDA a également participé à l'évaluation des cas pratiques, de la pertinence pour le marché et de la compréhensibilité des textes spécialisés. Fin septembre 2016, l'ouvrage de référence a été présenté à Bâle à l'occasion d'un vernissage. On peut tout à fait qualifier ce produit de jalon majeur pour notre association et par conséquent pour notre branche. Il témoigne en effet de la mise au point réussie d'une publication qui relie systématiquement les fondements juridiques et la pratique dans le domaine de l'expédition et de la logistique. Détaillé et facilement compréhensible, il montre à l'aide d'exemples issus de la pratique quelles sont les conditions-cadres juridiques en vigueur pour les acteurs du marché et indique quand et quelles dispositions des CG de SPEDLOGSWISS s'appliquent. Les explications fournies sont particulièrement précieuses pour les praticiens et les juristes. Nous saisissons l'occasion de remercier ici Madame Montanaro pour son travail estimé au bénéfice de la branche de l'expédition et de la logistique.

Je saisis l'occasion ici pour vous faire mes adieux en tant que président de la commission CDA. Après de nombreuses années d'activité au service de la commission, je quitterai celle-ci le 31.12.2016 et je passerai le relais à Madame Barbara Furrer qui occupera désormais la fonction de présidente de la commission à partir du 1.1.2017. J'ai toujours eu grand plaisir à participer aux activités de la commission et je vous remercie pour l'excellente collaboration au cours des années passées. Je vais désormais me consacrer au conseil juridique des entreprises membres de SPEDLOGSWISS.

Je souhaite à Barbara Furrer et à la commission CDA mes meilleurs vœux et beaucoup de succès pour l'avenir.



Franz Schneider
Vorsitzender Kommission Zoll
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président de la commission
Douane et membre du comité
SPEDLOGSWISS

Kommission Zoll

Autor: Franz Schneider

Mitglieder: Roland Bösch (M+R Spedag Group AG), Urs Brunschweiler (Jetivia SA), Felix Gremminger (InTraLog Hermes AG), Martin Meili (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG), Urban Riedi (UR Consulting GmbH), Michael Ringgeler (Wolffgramm AG), Werner Schaulin (Fröde Möbelspedition AG), Franz Schneider (Gerlach Schweiz AG), Felix Stierli (Post CH AG), Fausto Vignaga (Gerlach Schweiz AG).

Die Zollkommission war auch 2016 sehr aktiv und konnte gemeinsam mit der Oberzolldirektion und andern Verbänden einige wichtige Projekte und Themen angehen und umsetzen. Auch für das vergangene Jahr möchte ich mich bei den Zollkommissionsmitgliedern für ihr grosses Engagement und den

"Unsere Forderungen zeigten Wirkung: Das nationale Parlament hat im Dezember 2016 entschieden, dass keine Grenzzollstellen abgebaut und die Samstagsabfertigungen nicht eingeschränkt werden."

persönlichen Einsatz bedanken. Den neuen Oberzolldirektor, Herrn Dr. Christian Bock, konnte unsere Verbandsführung bereits kurz nach dessen Amtsantritt im Mai 2016 persönlich kennenlernen. Herr Bock hat auch an unserer diesjährigen Generalversammlung in Luzern in seinem interessanten Referat erste Eindrücke seiner Strategie bekanntgegeben und wir dürfen gespannt sein, wie sich die Zollverwaltung in den nächsten Jahren entwickeln wird.

Was hat uns 2016 beschäftigt und was haben wir erreicht?

Auch in 2016 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. Nachfolgend die wichtigsten Highlights.

Stellungnahme zum Stabilisierungsprogramm 2017-2019 im Bereich der Eidg. Zollverwaltung

In unserer Stellungnahme haben wir dezidiert unsere Meinung zu den Abbauplänen der Zollverwaltung abgegeben. Unter anderem haben wir gefordert, dass die angestrebten Kosten-

Commission Douane

Auteur: Franz Schneider

Membres: Roland Bösch (M+R Spedag Group AG), Urs Brunschweiler (Jetivia SA), Felix Gremminger (InTraLog Hermes AG), Martin Meili (DHL Logistics Switzerland Ltd.), Philipp Muster (SPEDLOGSWISS), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG), Urban Riedi (UR Consulting GmbH), Michael Ringgeler (Wolffgramm AG), Werner Schaulin (Fröde Möbelspedition AG), Franz Schneider (Gerlach Schweiz AG), Felix Stierli (Post CH AG), Fausto Vignaga (Gerlach Schweiz AG).

En 2016, la commission Douane a de nouveau été très active et a pu, conjointement à la direction générale des douanes ainsi qu'à d'autres associations, aborder et mettre en œuvre quelques projets et thèmes importants. Je souhaite remercier les membres de la commission Douane pour leur grand engagement et leur implication personnelle au cours de l'année passée également. La direction de notre association a déjà pu faire personnellement la connaissance de notre nouveau directeur général des douanes, Monsieur Christian Bock, peu de temps après l'entrée en fonction de ce dernier en mai 2016. Monsieur Bock a également communiqué quelques premières impressions sur sa stratégie dans un exposé intéressant qu'il a

«Nos demandes ont porté leurs fruits: le Parlement national a décidé en décembre 2016 qu'aucun bureau de douane ne serait supprimé et que les opérations de dédouanement le samedi ne seraient soumises à aucune limitation.»

tenu à notre assemblée générale cette année à Lucerne et nous sommes curieux de voir comment l'administration des douanes va se développer au cours des prochaines années.

Qu'est-ce qui nous a occupés en 2016 et quels objectifs avons-nous atteints?

En 2016 également, la commission Douane a été confrontée à d'importants thèmes douaniers et fiscaux dans un contexte tant national qu'international et nous avons pu représenter les intérêts et les besoins de notre branche.

Nombre de ces thèmes ont été communiqués par le biais de circulaires qui sont disponibles sur le portail des membres. Ci-après les principaux points forts.

Prise de position concernant le programme de stabilisation 2017-2019 dans le domaine de l'administration fédérale des douanes

einsparungen ohne Abbau von Dienstleistungen zu Lasten der Wirtschaft und vor allem ohne Behinderung der Güterströme im Import-, Export- und Transitverkehr vorgenommen werden müssen. Unsere Forderungen zeigten Wirkung: Das nationale Parlament hat im Dezember 2016 entschieden, dass keine Grenzzollstellen abgebaut und die Samstagsabfertigungen nicht eingeschränkt werden.

EZV-Projekt «DaziT» – Studie Prozesse im Warenverkehr

SPEDLOGSWISS ist zusammen mit andern Verbänden intensiv an diesem Projekt beteiligt. Damit auch unsere Mitglieder von den neuen Verfahren profitieren können, stellen wir in diesem Projekt sehr hohe Ansprüche, mit dem Ziel, die gesamten Zoll-Prozesse zu vereinfachen. Bevor jedoch das Parlament die benötigten IT-Kosten in Höhe von ca. 350 Mio. CHF bewilligt, können die neuen Prozesse und somit die langersehnten Vereinfachungen für uns nicht umgesetzt werden. Die Zollverwaltung rechnet damit, dass erst ab 2026 sämtliche IT-Projekte umgesetzt sind, hat aber zugesagt, dass z.B. die Zoll-Begleitdokumente bis 2018 elektronisch übermittelt werden können. Wir bleiben dran.

Was wird uns 2017 und längerfristig beschäftigen?

- Projekt «eKorrekturen» und «eBegleitdokumente»: elektronische Abgabe und Übermittlung von Begleitdokumenten bei der Zollveranlagung (keine Schaltergänge mehr) ist leider noch immer in der Konzeptphase.
- Der Mangel an ausgebildeten Fachkräften im Zollbereich hat die Zollkommission dazu bewogen, unter der Leitung von Thomas Suter, Leiter Bildung der SPEDLOGSWISS, ein Konzept für einen eigenen Lehrgang im Bereich Zollausbildung innerhalb der Grundausbildung auszuarbeiten. Wir werden dieses Grobkonzept nun weiter ausbauen und sind überzeugt, dass wir mit diesem Lehrgang die Nachfrage nach Zollspezialisten mittelfristig auffangen können. Eine wichtige Voraussetzung ist selbstverständlich aber zwingend, dass unsere Mitglieder hierfür auch genügend Lehrplätze anbieten.

Zum Schluss möchte ich noch auf unsere zollspezifischen Kurse verweisen und speziell die «Know-How-Workshops» mit Thema «Zollrisiken» hervorheben. Wir konnten mit den Fachthemen «WS Einfuhrreihengeschäfte», «EU-Verzollungen» und «Ursprung» auch 2016 vielen Mitgliedern praxisgerechtes Wissen vermitteln. Es ist ein grosses Anliegen des Verbandes, die Qualität der Mitarbeitenden im Zollbereich laufend zu verbessern. Es geht dabei auch darum, gegenüber der Zollverwaltung auf allen Ebenen – bis hin zum Zollschalter – als kompetente Gesprächspartner auftreten zu können. Und nicht zuletzt wollen wir unseren Mitgliedsfirmen dabei helfen, im Tagesgeschäft unsere Risiken im Zollbereich identifizieren und minimieren zu können.

Dans le cadre de notre prise de position, nous avons résolument communiqué notre opinion sur les plans de suppression de l'administration des douanes. Nous avons entre autres demandé que les économies de coûts visées soient réalisées sans supprimer de prestations au détriment de l'économie et surtout sans entraver les flux de marchandises au sein du trafic d'importation, d'exportation et de transit. Nos demandes ont porté leurs fruits: le Parlement national a décidé en décembre 2016 qu'aucun bureau de douane ne serait supprimé et que les opérations de dédouanement le samedi ne seraient soumises à aucune limitation.

Projet «DaziT» de l'AFD: processus au sein du trafic de marchandises

SPEDLOGSWISS contribue largement à ce projet en collaboration avec d'autres associations. Afin que nos membres puissent aussi profiter des nouveaux processus, nous formulons dans ce projet des exigences très élevées, avec pour objectif de simplifier l'ensemble des processus de douane. Mais il n'est pas possible de réaliser les nouveaux processus et donc les simplifications souhaitées depuis longtemps tant que le Parlement n'autorise pas les dépenses requises dans le domaine IT, qui s'élèvent à env. 350 millions de CHF. L'administration des douanes prévoit que l'ensemble des projets IT ne seront mis en œuvre qu'à partir de 2026, mais elle a donné son accord pour que les documents d'accompagnement douaniers puissent être transmis par voie électronique d'ici 2018. Nous ne lâchons pas l'affaire.

Qu'est-ce qui va nous occuper en 2017 et au-delà?

- Le projet «Corrections électroniques» et «Documents d'accompagnement électroniques»: la remise et la transmission de documents d'accompagnement lors du placement sous régime douanier (plus de procédures aux guichets) est malheureusement encore en phase de conception.

- Le manque de personnel spécialisé qualifié dans le domaine des douanes a incité la commission Douane, sous la direction de Thomas Suter, directeur de la formation chez SPEDLOGSWISS, à élaborer un concept pour un cursus propre en matière de formation douanière dans le cadre de la formation de base. Nous allons maintenant développer cette ébauche de concept et nous sommes persuadés que, grâce à ce cursus, nous pourrons répondre à moyen terme à la demande de spécialistes des douanes. Un prérequis essentiel est évident mais impératif: il faut que nos membres proposent suffisamment de places d'apprentissage dans ce domaine.

Pour terminer, je souhaite encore rappeler notre offre de cours sur les douanes et souligner en particulier les ateliers de «savoir-faire» sur le thème des risques douaniers. Les ateliers sur les thèmes spécialisés «Activités d'importation à la chaîne», «Dédouanements UE» et «Origine» nous ont permis en 2016

SPEDLOGSWISS

Die Zollkommission bedankt sich bei allen unseren Gesprächspartnern und im Besonderen bei der Eidgenössischen Zollverwaltung für die stets gute, kooperative und wertvolle Zusammenarbeit sowie den offenen Dialog, den wir gemeinsam führen. Ein grosser Dank geht auch an die SPEDLOGSWISS-Geschäftsstelle für die sehr aktive und professionelle Unterstützung.

également de transmettre des savoirs adaptés à la pratique à nos membres. L'association accorde une grande importance à l'amélioration continue de la qualité des collaborateurs dans le domaine des douanes. Il s'agit ici aussi de pouvoir se présenter comme un interlocuteur compétent à tous les niveaux de l'administration douanière, et ce jusqu'au guichet des douanes. Et nous souhaitons également aider nos entreprises membres à pouvoir identifier et minimiser les risques liés aux opérations courantes dans le domaine douanier.

Nous remercions, à la commission Douanes, tous nos interlocuteurs et en particulier l'administration fédérale des douanes, pour leur collaboration toujours fructueuse et précieuse ainsi que pour le dialogue ouvert que nous menons avec eux. Nous adressons également un grand remerciement au bureau de SPEDLOGSWISS pour son soutien professionnel très actif.

Judith Moser
Verantwortliche Public Relations
SPEDLOGSWISS

Responsable Relations publiques
SPEDLOGSWISS

Neuer Imagefilm

Das Berufsporträt «Kauffrau/mann Internationale Speditionslogistik»

Autorin: Judith Moser

SPEDLOGSWISS hat im Berichtsjahr den neuen Imagefilm «7 gute Gründe für eine Lehre als Kauffrau/mann Internationale Speditionslogistik» lanciert. In einem 3.5-Min.-Trailer kommen 8 junge Menschen zu Wort, die sich für eine Lehre als Kaufmann Internationale Speditionslogistik entschieden haben und die Vorzüge einer solch spannenden Ausbildung

Mit uns die Welt bewegen©

im Film kurz und prägnant beschreiben. Die jungen «Schauspieler» sind allesamt Lernende aus der Branche (eine Dame hatte die Lehre bereits 2015 abgeschlossen). Der Film soll vor allem junge Menschen ansprechen, die an der Schwelle zwischen Schule und Beruf stehen und auf Lehrstellensuche sind. Der Film ist auf die sozialen Netzwerke ausgerichtet und wird künftig auch an den Berufsmessen und in Schulen eingesetzt, um unser spannendes Berufsbild vorzustellen. Der Film kann auf www.spedlogswiss.com oder auch auf www.youtube.com angeschaut werden.

Erstmals gezeigt wurde der Imagefilm Ende Oktober 2016 anlässlich der MOVE16, einer Netzwerkveranstaltung der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz. Seither hat sich der Film nicht nur viral auf YouTube und Facebook rasch verbreitet (und viele Likes erhalten!), sondern wird bereits an Schulungen und Veranstaltungen eingesetzt, auch von den Praxisausbildnern unserer Mitgliedfirmen, die Lernende ausbilden.

Making of des neuen Imagefilms «Berufsporträt»

Der neue Imagefilm «7 gute Gründe für eine Lehre als Kauffrau/mann Internationale Speditionslogistik» war ein ambitiöses Filmprojekt! Sowohl hinsichtlich des Zeitrahmens, in dem der Kurztrailer realisiert werden musste, als auch der Anforderungen, die es an die Menschen vor und hinter der Kamera stellte! Ausgehend vom bestehenden Film «Berufsporträt Speditionskaufleute», der 2009 entstand, wurde Ende 2015 vom Vorstand SPEDLOGSWISS grünes Licht gegeben für die Entwicklung eines neuen Imagefilms. Dieser sollte frisch, modern und in Kürze das Berufsbild des Speditionskaufmanns zeigen und vor allem junge Menschen ansprechen, die auf der Suche nach einer zukunftsorientierten Lehrstelle sind. Ziel war es dabei nicht, den bisherigen Film zu ersetzen, sondern ihn zu ergänzen. Fokussiert der «alte» Film noch auf die allgemeine Vorstellung unserer Branche, indem er den Transportweg, welchen eine Ware von A nach B unternimmt, zeigt, setzt der neue Film nun ganz auf junge Menschen, die – in sieben guten

Nouveau film promotionnel

Portrait de la profession «d'Employé(e) de commerce CFC Branche Logistique et Transports Internationaux»

Auteure: Judith Moser

Au cours de l'année sous revue, SPEDLOGSWISS a lancé le nouveau film promotionnel «7 bonnes raisons d'effectuer un apprentissage d'employé(e) de commerce CFC Branche Logis-

Faisons bouger le monde ensemble©

tique et Transports Internationaux». Dans une bande annonce de 3,5 minutes, 8 jeunes personnes ayant décidé de suivre une formation d'employé de commerce de la branche logistique et des transports internationaux prennent la parole. Elles décrivent brièvement et de manière éloquente dans le film les avantages d'une formation aussi intéressante. Les jeunes «comédiens» sont tous des apprenants de la branche (l'une des jeunes femmes avait déjà achevé la formation en 2015). Le film doit surtout s'adresser à des jeunes gens qui se trouvent au seuil de transition entre l'école et la vie professionnelle et qui sont à la recherche d'une place d'apprentissage. Il est conçu pour être diffusé sur les réseaux sociaux et sera également montré à l'avenir aux salons des métiers et dans les écoles pour présenter notre passionnante profession. Il peut être regardé sur www.spedlogswiss.com ou sur www.youtube.com.
Le film promotionnel a été montré pour la première fois fin octobre 2016 à l'occasion de MOVE16, une manifestation de mise en réseau de SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz. Depuis, le film a non seulement connu une diffusion très rapide sur youtube et Facebook (et reçu de nombreux Likes!), mais il est aussi montré dans le cadre de formations et de manifestations, et ce également par les formateurs professionnels de nos entreprises membres qui forment des apprenants.

Making of du nouveau film promotionnel «Portrait de la profession»

Le nouveau film promotionnel «7 bonnes raisons d'effectuer un apprentissage d'employé(e) de commerce CFC Branche Logistique et Transports Internationaux» a été un projet de film ambitieux! Que ce soit du point de vue des contraintes temporelles imposées à la réalisation de la courte bande annonce ou de celui des exigences posées aux personnes devant et derrière la caméra. Sur la base du film existant «Portrait de la profession de transitaire», qui a vu le jour en 2009, le comité de SPEDLOGSWISS a donné son feu vert pour la création d'un nouveau film promotionnel. Celui-ci doit être jeune, moderne, présenter brièvement la profession d'employé de commerce

Gründen – mit ihren eigenen Worten erklären, was die Lehre zum Speditionskaufmann so spannend macht.

Und diese jungen Menschen, die im Kurztrailer zu sehen sind, sind wie gesagt keine Profi-Schauspieler, sondern alles kaufmännische Lernende aus unserer Branche! Nach einem Aufruf zum «Mitmachen» wurden sie im Rahmen eines Castings ausgewählt. Von ihnen wurde einiges abverlangt: Sie mussten das Drehbuch lesen, ihren Text einstudieren, freies Sprechen vor der Kamera üben, sich von einer Profi-Maskenbildnerin stylen lassen, vor der Kamera natürlich wirken und erst noch «gut aussehen». Und genügend Zeit für den Drehtag mussten sie auch einplanen. Ganz schön viel für einen Lernenden und Schauspiel-Laien! Doch den «Jung-Schauspielern» stand ein Profi-Kamera- und -Filmteam zur Seite, das sie hervorragend und mit viel Fingerspitzengefühl an ihre Aufgabe herangeführt hatte. Der Filmdreh fand während drei Tagen in einem professionellen Film- und Fotoatelier statt. Da ging es äusserst professionell zu und her, fast wie an einem Filmset für einen Hollywoodstreifen! Um ein solches Filmprojekt erfolgreich realisieren zu können, braucht es den Einsatz aller Beteiligten. Und diese leisteten allesamt einen hervorragenden Job. Es waren anstrengende Tage, aber auch spannende und lehrreiche. SPEDLOGSWISS freut sich sehr, dass es gelungen ist, ein solch qualitativ hochstehendes Marketinginstrument erfolgreich zu realisieren und künftig auf allen Kanälen einsetzen zu können.

An dieser Stelle gilt unser Dank nochmalig den Lernenden, die sich bereit erklärten, diese anspruchsvolle Aufgabe anzunehmen und sich der Herausforderung zu stellen. Ein grosser Dank gilt auch den entsprechenden Lehrbetrieben und Praxisausbildnern, die ihr Einverständnis gaben und freie Zeit für die Lernenden zur Verfügung stellten.

Making of/Mitwirkende

Lernende von folgenden Mitgliedsfirmen SPEDLOGSWISS:

- Roy Aeschbach, DHL Logistics (Switzerland) AG
- Brandon Egger, Panalpina AG
- Miguel Garcia, Lamprecht Transport AG
- Angelika Gerber, Habasped AG
- Gian Gredig, DB Schenker AG
- Taulant Jusufi, Ziegler AG
- Mailin Lais, Agility Logistics AG
- Mladen Mihaly, Rhenus Alpina AG
- Saskia Pauli, DHL Logistics (Switzerland) AG
- Jessica Quaglia, MAT TRANSPORT AG
- Noemie Reiwald, Ausbildungsverbund SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz
- Jolyana Sinnathurai, MSC Mediterranean Shipping Agency AG
- Moreno Theurillat, Ceva Logistics AG
- Kelly Wartenweiler, Müller-Gysin AG

CFC de la branche logistique et des transports internationaux et s'adresser surtout aux jeunes personnes qui sont à la recherche d'une place d'apprentissage porteuse d'avenir. L'objectif n'était pas de remplacer le film actuel mais de le compléter. Tandis que l'«ancien» film se concentre sur la présentation générale de notre branche, en montrant le trajet de transport d'une marchandise d'un point A vers un point B, le nouveau film mise désormais entièrement sur de jeunes personnes, qui donnent avec leurs propres mots sept bonnes raisons pour expliquer en quoi un apprentissage d'employé de commerce CFC de la branche logistique et des transports internationaux est un choix passionnant.

Et ces jeunes personnes qui apparaissent dans la courte bande annonce ne sont pas, comme je l'ai dit, des comédiens professionnels, mais tous des apprentis du domaine commercial de notre branche! Après un appel à «participer», ils ont été sélectionnés dans le cadre d'un casting. Quelques exigences leur ont été imposées: ils ont dû lire le scénario, répéter leur texte, s'exercer à parler librement devant la caméra, laisser une maquilleuse professionnelle leur donner du style, paraître naturels et de surcroît «bien présenter» devant la caméra. Et ils ont également dû planifier assez de temps pour la journée de tournage. C'était vraiment beaucoup pour des apprenants et des comédiens non professionnels! Mais les «jeunes comédiens» avaient à leurs côtés une équipe de tournage et de cameramen professionnelle qui les a guidés avec tact et compétence dans l'accomplissement de leur tâche. Le tournage du film a eu lieu pendant trois jours dans un studio professionnel de cinéma et de photographie. Le travail s'y est déroulé de manière très professionnelle, presque comme sur le plateau de tournage d'un film de Hollywood! La réalisation réussie d'un projet de film de ce genre implique la participation de toutes les personnes engagées. Et toutes ont réalisé un travail remarquable. Les journées de tournage ont été difficiles, mais également passionnantes et enrichissantes. SPEDLOGSWISS se réjouit d'avoir réussi à réaliser un instrument de marketing d'une qualité aussi élevée, qui pourra être utilisé à l'avenir sur tous les canaux.
Nous profitons de l'occasion pour remercier encore une fois ici tous les apprenants qui se sont déclarés prêts à accepter cette tâche complexe et à relever ce défi. Un grand merci également aux entreprises formatrices et aux formateurs professionnels impliqués qui ont donné leur accord et mis du temps libre à la disposition des apprenants.

Making of / participants:

Apprenants des entreprises membres de
SPEDLOGSWISS suivantes:

- Roy Aeschbach, DHL Logistics (Switzerland) AG
- Brandon Egger, Panalpina AG
- Miguel Garcia, Lamprecht Transport AG
- Angelika Gerber, Habasped AG
- Gian Gredig, DB Schenker AG
- Taulant Jusufi, Ziegler AG
- Mailin Lais, Agility Logistics AG
- Mladen Mihaly, Rhenus Alpina AG

SPEDLOGSWISS

Projektleitung/Konzept: Judith Moser, SPEDLOGSWISS
Producer: COVER MEDIA AG: Stefan Sommerhalder (Produktionsleitung, Konzept, Regie, Schnitt), Baschi Thommen (Sound Design), Patrick R. Gschwind (Motion Design), Jakob Görner (Art Direction/Illustration), Maskenbildnerin (Jacqueline Bucher).

- Saskia Pauli, DHL Logistics (Switzerland) AG
- Jessica Quaglia, MAT TRANSPORT AG
- Noemie Reiwald, groupement de formation SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz
- Jolyana Sinnathurai, MSC Mediterranean Shipping Agency AG
- Moreno Theurillat, Ceva Logistics AG
- Kelly Wartenweiler, Müller-Gysin AG

Direction de projet/concept: Judith Moser, SPEDLOGSWISS
Producteur: COVER MEDIA AG: Stefan Sommerhalder (direction de production, concept, réalisation, montage), Baschi Thommen (sound design), Patrick R. Gschwind (motion design), Jakob Görner (art direction/illustration), maquilleuse (Jacqueline Bucher).

Philipp Muster
Stellvertretender Direktor
SPEDLOGSWISS

Directeur adjoint
SPEDLOGSWISS

e-freight

Industrie 4.0 – SPEDLOGSWISS am Puls der Innovation mit e-freight

Autor: Philipp Muster

Die Exponenten der SPEDLOGSWISS zeigten durchaus Weitsicht, als Mitte der «Nullerjahre» auf Antrag unserer Kommission IT entschieden wurde, per 2008 eine neutrale Datenplattform zu entwickeln, auf der künftig Daten des Speditionsauftrags zwischen Verlader und Spediteur konvertiert und übermittelt werden sollen. Lange bevor der Begriff «Industrie 4.0» überhaupt entstand, war klar, dass wir für unsere Branche aktiv werden müssen bei der Entwicklung einer neutralen, federführend durch den Verband entwickelten Datendrehscheibe. «EDI08» lautete damals der Projektname, und mittlerweile hat sich unser Produkt DATACENTER daraus entwickelt. Mit der Einführung des elektronischen Speditionsauftrages webentry.ch konnte SPEDLOGSWISS die Transformation von Papier zur Datenübermittlung abrunden. Dank der engen Zusammenarbeit mit der IG AirCargo Switzerland wurde in den letzten Jahren die e-freight-Initiative in der Schweiz für Luftfracht zusammen mit dem BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) vorangetrieben. Dieses Projekt wird nun in 2017 auf alle anderen Transportarten erweitert. Wir verfügen damit mit der IG AirCargo Switzerland zusammen über ein im Markt platziertes, lauffähiges und erfolgreich entwickeltes System, das auf allen vier Verkehrsträgern eingesetzt werden kann. Es ist damit auf die Bedürfnisse unserer Mitgliedsfirmen und deren Kunden zugeschnitten und so weit ausgereift, dass wir es nun aus der Projektphase entlassen können.

"Lange bevor der Begriff «Industrie 4.0» überhaupt entstand, war klar, dass wir für unsere Branche aktiv werden müssen bei der Entwicklung einer neutralen, federführend durch den Verband entwickelten Datendrehscheibe."

Für 2017 ist deshalb geplant, eine geeignete Organisation ausserhalb des Verbandes ins Leben zu rufen, mit welcher DATACENTER künftig vertrieben, betreut und weiterentwickelt wird.

Die bestehende Plattform ist technisch auf dem neusten Stand. Mit der weltweiten Einführung eines Transport Management System (TMS) für einen grossen Schweizer Schokoladehersteller werden seit März 2016 sämtliche weltweiten Transporte von Door-to-Door überwacht. Mehr als 300 aktive Anwender in allen Kontinenten arbeiten auf unserer e-freight-Plattform und können die komplette Supply Chain von A-Z transparent verfolgen und ausgewählte Qualitätskriterien messen. Ebenfalls sind auch sämtliche Dienstleister (Spediteure, Transporteure, Agenten und Lagerhäuser) mit der Plattform verbunden. Dies ermöglicht eine transparente Kommunikation zwischen allen Beteiligten und ein Qualitätsmanagement von A-Z.

e-freight

Industrie 4.0 – SPEDLOGSWISS est au cœur de l'innovation avec e-freight

Auteur: Philipp Muster

Les intervenants de SPEDLOGSWISS ont fait preuve d'une parfaite clairvoyance, lorsqu'il a été décidé au milieu des années 2000 sur demande de notre commission IT de développer pour 2008 une plateforme de données neutre pour permettre à l'avenir de convertir et de transmettre les données d'ordres de transport entre le chargeur et le transitaire. Avant même la création du terme «Industrie 4.0», il était déjà clair que nous devions agir pour notre branche en développant une plaque tournante neutre, commercialisée par l'association. Autrefois baptisé «EDI08», le projet a entre-temps débouché sur notre produit DATACENTER. Avec l'introduction de l'ordre de transport électronique webentry.ch, SPEDLOGSWISS a pu compléter le passage des documents papier au transfert de données. Grâce à l'étroite collaboration avec IG AirCargo Switzerland, l'initiative efreight pour le fret aérien en Suisse a été avancée ces dernières années en collaboration avec l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile). En 2017, ce projet va être élargi à tous les autres modes de transport. Nous disposons ainsi, en commun avec l'IG AirCargo Switzerland, d'un système développé avec succès, opérationnel et mis sur le marché, qui peut être utilisé pour les quatre modes de transport. Il est donc conçu pour répondre aux besoins de nos entreprises membres et de leurs clients et son développement est à un stade assez avancé pour que nous puissions désormais lui faire quitter la phase de projet.

Il est donc prévu de créer en 2017 une organisation appropriée en dehors de l'association, dans laquelle DATACENTER sera exploitée, encadrée et développée a l'avenir.
La plateforme existante est à la pointe de la technique. Avec l'introduction à l'échelon international d'un Transport Management System (TMS) pour un grand fabricant suisse de chocolat, l'ensemble des transports internationaux sont surveillés de porte à porte depuis mars 2016. Plus de 300 utilisateurs actifs sur tous les continents travaillent sur notre plateforme efreight et peuvent suivre en toute transparence la chaîne d'approvisionnement de A à Z et mesurer des critères de qualités sélectionnés. De même, tous les prestataires (transitaires, transporteurs, agents en douane, magasiniers) sont raccordés via cette plateforme. La communication entre les partenaires

«Avant même la création du terme «Industrie 4.0», il était déjà clair que nous devions agir pour notre branche en développant une plaque tournante neutre, commercialisée par l'association.»

teure, Zollagenten, Lagermitarbeiter) über diese Plattform angeschlossen. Somit kann die Kommunikation zwischen den einzelnen Partnern weltweit effizient und kostengünstig umgesetzt und auf weitere Geschäftsfelder ausgeweitet werden. Dank der Web-Basierung der Applikation muss keine Software installiert werden und es kann mit allen Geräten über den Portalzugang zugegriffen werden.

Weitere Informationen finden Sie auf www.efreight.ch.

individuels peut donc être mise en œuvre de manière efficace et rentable dans le monde entier et élargie à d'autres champs d'activité. Grâce à la base web de l'application, l'installation d'un logiciel n'est pas nécessaire et l'accès via le portail est possible à partir de tous les appareils.

Vous trouverez de plus amples informations sur www.efreight.ch.

Cargo Forum Schweiz

Autor: Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP

Präsident: Nationalrat Fabio Regazzi;
Geschäftsleiter: Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP

Das Cargo Forum Schweiz vertritt die Interessen des Güterverkehrs in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Dabei koordiniert und unterstützt es die politische Arbeit der angeschlossenen Verbände. Vollmitglieder waren im Jahre 2016:

- ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Bern
- GS1 Schweiz – Verband zur Förderung effizienter Standards, Logistik, Prozesse, 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, Anschlussgleise, Privatgüterwagen, Uitikon

Per Ende 2015 hat Rolf Büttiker, alt Ständerat FDP/SO und ehemaliger Präsident des SSC das Präsidium des CFS an Nationalrat Fabio Regazzi übergeben.

Verkehrspolitische Arbeit in 2016

Kernthema des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2016 war die parlamentarische Beratung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF, insbesondere die Aufnahme des Netzbeschlusses in die NAF-Vorlage und die Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuererträge auf 60 %. Beide Anliegen des CFS konnten erfolgreich erreicht werden. Das CFS

«Kernthema des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2016 war die parlamentarische Beratung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF»

ist mit Peter Bösch, SPEDLOGSWISS, Martin Dätwyler, HKBB, Rainer Deutschmann, SSC und Frank Furrer, VAP an der Arbeit der Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs gemäss Art. 3 des GüTG beteiligt. Sie befasste sich 2016 schwerpunktmässig mit den anlagespezifischen Festlegungen. Das CFS ist mit dem Ende 2016 vorgelegten Entwurf des Konzepts Schienengüterverkehr in der Fläche nicht einverstanden und hat Ergänzungen insbesondere im Bereich Produktionskonzepte und Festlegungen zu den Anlagen gefordert. Es vermisst bei der Erarbeitung des Konzepts auch die Abwägung verschiedener Konzeptvarianten gegeneinander. Das BAV hat diese Ergänzungsvorschläge positiv aufgenommen und deren Abarbeitung im Jahr 2017 in Aussicht gestellt.

Schliesslich hat das CFS zum Entwurf des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt, Objektblatt Flughafen Zürich, Stellung genommen. Dabei hat das CFS den Vorschlägen des Bundesrats weitgehend zugestimmt, jedoch die raumplanerische Sicherung für ein Wachstum auf über 80 Flugbewegungen pro Stunde in den Mittagsstunden und ein massgebliches Bewegungswachstum in der Nacht gefordert.

Cargo Forum Suisse

Auteur: Frank Furrer

Président: conseiller national Fabio Regazzi;
Directeur: Frank Furrer, secrétaire général VAP

«Au cours de l'année 2016, un thème central de Cargo Forum Suisse a été la consultation parlementaire relative au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA.»

Le Cargo Forum Suisse représente les intérêts du trafic de marchandises auprès des instances politiques, de l'administration fédérale et de l'opinion publique. Dans ce cadre, il coordonne et soutient le travail politique des associations rattachées. En 2016, les membres à part entière étaient:

- ASTAG – Association suisse des transports routiers, Berne
- GS1 Suisse – Association de 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 les chambres 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

Fin 2015, Rolf Büttiker, ancien conseiller aux États PRD/SO et ancien président de SSC a remis la présidence du CFS aux mains du CN Fabio Regazzi.

Travaux de politique des transports en 2016

Au cours de l'année 2016, un thème central de Cargo Forum Suisse a été la consultation parlementaire relative au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération FORTA, en particulier l'acceptation de l'arrêté sur le réseau dans le modèle FORTA et l'augmentation à 60 % de l'affectation du produit des impôts sur les carburants. Les deux demandes du CFS ont été prises en compte avec succès.
Le CFS participe par le biais de Peter Bösch, SPEDLOGSWISS, Martin Dätwyler, HKBB, Rainer Deutschmann, SSC et Frank Furrer, VAP au travail du groupe d'accompagnement pour le développement du transport ferroviaire de marchandises conformément à l'art. 3 de la LTM. En 2016, ce groupe s'est principalement penché sur les définitions spécifiques aux installations.
Concernant le projet de concept de fret ferroviaire présenté fin 2016, le CFS n'est pas d'accord avec la surface et a demandé des compléments, en particulier dans le domaine des concepts de production et des définitions relatives aux installations. Selon lui, il manque également dans l'élaboration du concept une comparaison des différentes variantes de concept entre elles. L'OFT a accueilli positivement ces propositions de compléments et proposé leur réalisation en 2017.
Enfin, le CFS a pris position sur le projet de plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique, fiche aéroport de Zurich. Dans ce cadre, le CFS a approuvé l'ensemble des propositions du Conseil fédéral, mais il a exigé la réserve de terrains pour une croissance à plus de 80 mouvements aériens par heure en milieu de journée et une augmentation décisive des mouvements pendant la nuit.

GeFaSuisse

Autor: Gallus Bürgisser, Präsident GeFaSuisse

Nach der Gefahrgutbeauftragten-Verordnung (GGBV) müssen Unternehmen, welche den Gefahrgutvorschriften über der Freigrenze unterstehen, einen Gefahrgutbeauftragten (GGB) bestellen. Unterstützt werden sie dabei von der GeFaSuisse, in welcher sich die Stakeholder sämtlicher Verkehrsträger

«Mit den zur Verfügung stehenden Referenten, welche ausnahmslos grosse berufliche Erfahrung auf dem Gebiet des Gefahrguttransports mitbringen, garantiert die GeFaSuisse eine umfassende, EU-kompatible Qualität der Ausbildung zum Gefahrgutbeauftragten.»

zusammengeschlossen haben, um die Sicherheit bei Gefahrguttransporten laufend zu verbessern. Gemeinsam werden qualitativ hochstehende Grund- und Weiterbildungsgefässe angeboten.
Dank des Zusammenschlusses der engagierten Verbände und Organisationen werden Synergien genutzt. Mit den zur Verfügung stehenden Referenten, welche ausnahmslos grosse berufliche Erfahrung auf dem Gebiet des Gefahrguttransports mitbringen, garantiert die GeFaSuisse eine umfassende, EU-kompatible Qualität der Ausbildung zum Gefahrgutbeauftragten.

Die GeFaSuisse ist zudem vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) als Prüfungsstelle gemäss Gefahrgutbeauftragten-Verordnung, GGBV, anerkannt.

Folgende Trägerorganisationen gehören der GeFaSuisse an:
- ASTAG – Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- SBB – Schweizerische Bundesbahnen Infrastruktur
- SCIENCE INDUSTRIES SWITZERLAND – Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech
- SPEDLOGSWISS – Verband Schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen (Sekretariat)
- SVTI – Schweizerischer Verein für technische Inspektionen
- SWISSI AG – Schweizerisches Sicherheitsinstitut
- VBS/SVSAA – Verteidigung / Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee

Das Kerngeschäft der GeFaSuisse ist die Durchführung von Basisseminaren, Refresherkursen und der Schlussprüfungen. Erstmals wurden in 2016 Ergänzungsmodule für Gefahrgutbeauftragte angeboten, die bereits im Besitz eines gültigen Schulungsnachweises nach GGBV für den Verkehrsträger Strasse sind. In den Ergänzungsmodulen Schiene und Binnenschiff eigneten sich die Gefahrgutbeauftragten noch das nötige Wissen für den entsprechenden Verkehrsträger an, um die Prüfung für diesen Verkehrsträger bestehen zu können.

Es ist nicht immer einfach, sich im Dickicht der europäischen Regelwerke zum Gefahrguttransport zurechtzufinden. Eine verlässliche Hilfe bieten hier die längst zur Institution gewordenen GeFaSuisse-Gefahrguttage. Am 8. Juni 2016 führte die GeFaSuisse mit rekordverdächtigen 162 Teilnehmenden den 18. «Gefahrguttag Schweiz» durch. Der gemeinsam mit der Swiss TS Technical Services AG organisierte Anlass fand wie im Vorjahr in den Räumlichkeiten des SWISS am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg statt. Für Kunden und Partner der Westschweiz führte die GeFaSuisse am 7. September 2016 in Morges das «Forum Marchandises Dangereuses Romandie» durch. Die GeFaSuisse hat sich in den vergangenen 18 Jahren in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz als führender Anbieter von Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten etabliert.

Zudem ist die GeFaSuisse ein kompetenter Ansprechpartner für Gefahrgutverantwortliche in Speditions- und Transportunternehmen sowie der Verladerschaft und für Mitarbeitende von Unternehmen, die durch die Vorschriften zur Ausbildung verpflichtet sind.

Die GeFaSuisse funktioniert nur deshalb so gut, weil kompetente Personen ihre kostbare Zeit und ihr Wissen vorbehaltslos zur Verfügung stellen. An einem gemeinsamen Ausflug im August ins Val de Travers bei schönstem Wetter konnte sich der Präsident bei der gesamten GeFaSuisse-Mannschaft und dem Sekretariat bei der SPEDLOGSWISS gebührend bedanken. Informationen über das Ausbildungs- und Prüfungsangebot stehen auf www.gefasuisse.ch zur Verfügung.

GeFaSuisse

Auteur: Gallus Bürgisser, président de GeFaSuisse

Selon l'Ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS), les entreprises soumises aux règlements sur les matières dangereuses au-delà de la limite libre doivent désigner un conseiller à la sécurité (CS). Ils sont aidés dans cette tâche par GeFaSuisse, qui réunit les opérateurs de tous les modes de transport pour améliorer en continu la sécurité des transports de marchandises dangereuses. Des offres de cursus de formation initiale et continue de qualité élevée sont proposées en commun.
Le regroupement des associations et organisations engagées permet d'utiliser les synergies. Grâce aux intervenants disponibles, qui apportent sans exception une solide expérience professionnelle dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, GeFaSuisse garantit une qualité globale de la formation de conseiller à la sécurité compatible avec les exigences de l'UE.
GeFaSuisse est également reconnue par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, le DETEC, comme organe chargé des examens selon l'Ordonnance sur les conseillers à la sécurité OCS.

Les organisations responsables suivantes font partie de GeFaSuisse:
- ASTAG – Association suisse des transports routiers
- CFF – Chemins de fer fédéraux suisses, division Infrastructure
- SCIENCE INDUSTRIES SWITZERLAND – Organisation économique du secteur suisse de la chimie, de la pharmacie et de la biotechnologie
- SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique (secrétariat)
- ASIT – Association suisse d'inspection technique
- SWISSI AG – Institut suisse pour la promotion de la sécurité
- DDPS/OCRNA – Département fédéral de la défense/Office de la circulation routière et de la navigation de l'armée

«Grâce aux intervenants disponibles, qui apportent sans exception une solide expérience professionnelle dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, GeFaSuisse garantit une qualité globale de la formation de conseiller à la sécurité compatible avec les exigences de l'UE.»

L'activité principale de GeFaSuisse est l'organisation de séminaires de base, de cours de rafraîchissement et d'examens finaux. Pour la première fois en 2016, des modules complémentaires ont été proposés à l'intention des conseillers à la sécurité qui possèdent déjà un certificat de formation valide selon l'OCS pour le mode de transport routier. Dans les modules complémentaires Rail et Navires fluviaux, les conseillers à la sécurité se sont approprié les savoirs nécessaires pour ces modes de transports afin de pouvoir réussir l'examen dans ces domaines.
Il n'est pas toujours simple de s'y retrouver dans la jungle des règlementations européennes en matière de transport de marchandises dangereuses. Les Journées suisses des produits dangereux organisées par GeFaSuisse, qui font figure d'institution depuis déjà longtemps, proposent ici une aide fiable. Le 8 juin 2016, GeFaSuisse a organisé la 18e «Journée suisse des produits dangereux» avec un nombre presque record de 162 participants. L'événement organisé en commun avec Swiss TS Technical Services AG s'est déroulé comme l'année passée dans les locaux de SWISS à l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Fribourg. Pour les clients et partenaires de la Suisse romande, GeFaSuisse a organisé le 7 septembre 2016 à Morges le «Forum Marchandises Dangereuses Romandie».
Au cours des 18 dernières années, GeFaSuisse s'est établie en Suisse romande et en Suisse alémanique comme principal fournisseur de formations et d'examens de conseiller à la sécurité.
De plus, GeFaSuisse est un interlocuteur compétent pour les responsables de marchandises dangereuses dans les entreprises d'expédition, de logistique et de transport ainsi que pour les chargeurs et collaborateurs d'entreprises qui sont tenus par les dispositions légales de suivre une formation.
Si GeFaSuisse fonctionne bien, c'est uniquement parce que des personnes compétentes mettent sans réserve leur précieux temps et leurs savoirs à disposition. Le président a profité d'une excursion commune en août au Val de Travers, par un temps superbe, pour remercier dûment toute l'équipe de GeFaSuisse ainsi que le secrétariat de SPEDLOGSWISS.
Des informations sur l'offre de formations et d'examens sont disponibles sur www.gefasuisse.ch .
Groupement Fer / Groupement Fret AG

«L'objectif primaire pendant l'exercice 2017 sera, en collaboration avec les opérateurs actuels et nouveaux de GF, de stabiliser les offres et de regrouper les transports de conteneurs sur les axes principaux afin que les membres puissent profiter d'offres avec une fréquence et une qualité élevées.»

Peter Bösch
Präsident Groupement Fer
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président Groupement Fer
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

Groupement Fer/ Groupement Fret

Autor: Peter Bösch

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzte sich im Berichtsjahr 2016 wie folgt zusammen: Peter Bösch, Präsident, DHL Logistics (Schweiz) AG; Claudio Licci, Vizepräsident, Lamprecht Transport AG; Jörg Kunz, Daniel Girod, Schneider & Cie AG; Remo Schlup, Hofstetter & Co. AG (ab 25.5.2016); Urs D. Müller, Geschäftsleiter GF/GF AG.

Für das Berichtsjahr hatte sich der Vorstand das Ziel gesetzt, die regelmässigen Shuttleverkehre zwischen den Seehäfen und der Schweiz nach den Bedürfnissen der GF-Mitglieder, unter Berücksichtigung neuer Voraussetzungen wie der Schweizer Exportschwäche, zu konsolidieren und dem Markt stabile und planungssichere Angebote bereitzustellen.

Bereits im Sommer verdichteten sich allerdings die Anzeichen einer anhaltenden Instabilität bei IMS Rail Switzerland AG, einem der Hauptlieferanten auf der für das Groupement Fer wichtigen Achse Rotterdam – Schweiz. Anzeichen hierfür waren kurzfristige Wechsel in der Geschäftsführung, die sporadische Auslegung von Rundläufen und eine aus Sicht des Vorstandes ungenügende und intransparente Kommunikation. Der Vorstand sah sich deshalb gezwungen, sich frühzeitig mit verschiedenen Szenarien auseinanderzusetzen, und hat entsprechende Pläne vorbereitet. Mitte September wurde

«Primäres Ziel im Geschäftsjahr 2017 wird es sein, zusammen mit den bestehenden und neuen GF-Operateuren die Angebote zu stabilisieren und die Containertransporte auf den Hauptachsen zu bündeln, damit die Mitglieder von hochfrequenten und zuverlässigen Angeboten profitieren können.»

bekannt, wiederum ohne Marktkommunikation, dass IMS Rail Switzerland ihr Angebot aufgrund ungenügender Wirtschaftlichkeit bis auf weiteres auslegt. Der Vorstand hat in der Folge die Zusammenarbeit mit IMS Rail Switzerland auf allen Verkehrsachsen beendet.
Gleichzeitig konnte eine neue Kooperation mit dem Bahnoperateur Contargo AG, Basel, abgeschlossen werden. Dieser Entscheid wurde unterstützt durch die Tatsache, dass Contargo die bisherigen IMS-Shuttles zwischen Rotterdam und Basel Bad. Gbf. UBF als Operator betreibt sowie die von einem GF-Partner geforderte Marktneutralität gewährleistet. Den GF-Mitgliedsfirmen stehen mit den Shuttles des bisherigen Partners Hupac und der Contargo weiterhin genügend Kapazitäten im Verkehr mit Rotterdam zur Verfügung.

Groupement Fer/ Groupement Fret

Auteur: Peter Bösch

Au cours de l'exercice 2016, le comité du Groupement Fer (GF) était composé comme suit: Peter Bösch, président, DHL Logistics (Schweiz) AG; Claudio Licci, vice-président, Lamprecht Transport AG; Jörg Kunz, Daniel Girod, Schneider & Cie AG; Remo Schlup, Hofstetter & Co. AG (à partir du 25.5.2016); Urs D. Müller, directeur GF/GF AG. Pour l'année sous revue, le comité s'était fixé comme objectif

«L'objectif primaire pendant l'exercice 2017 sera, en collaboration avec les opérateurs actuels et nouveaux de GF, de stabiliser les offres et de regrouper les transports de conteneurs sur les axes principaux afin que les membres puissent profiter d'offres avec une fréquence et une qualité élevées.»

de consolider les navettes de transport régulières entre les ports maritimes et la Suisse en fonction des besoins des membres de GF, en tenant compte des nouvelles conditions telles que la faiblesse des exportations suisses, et de mettre à la disposition du marché des offres stables et fiables en termes de planification.

Mais les signes d'une instabilité durable se sont multipliés dès l'été chez IMS Rail Switzerland AG, l'un des principaux fournisseurs sur l'axe Rotterdam – Suisse, un axe important pour le Groupement Fer. Ces signes se sont manifestés sous la forme d'un changement à court terme au sein de la direction, de la mise en place sporadique de rotations et d'une communication considérée par le comité comme insuffisante et peu transparente. Le comité s'est donc vu contraint d'examiner précocement différents scénarios et a préparé des plans en conséquence. Il a été rendu public à la mi-septembre, de nouveau sans communication commerciale, qu'IMS Rail Switzerland retirait son offre jusqu'à nouvel ordre en raison d'une rentabilité insuffisante. Le comité a alors mis fin à la collaboration avec IMS Rail Switzerland sur tous les axes de transport.
Parallèlement, une nouvelle coopération a pu être conclue avec l'opérateur ferroviaire Contargo AG, Bâle. Cette décision a été renforcée par le fait que Contargo exploite jusqu'à présent comme opérateur les navettes IMS entre Rotterdam et la gare badoise de transbordement de marchandises à Bâle, et garantit la neutralité commerciale telle qu'exigée par un partenaire de GF. Les entreprises membres de GF disposent encore de capacités suffisantes dans le trafic avec Rotterdam grâce aux navettes du partenaire actuel Hupac et de Contargo.

Ein weiteres Schwerpunktthema war die Einführung der VGM («Verified Gross Mass») Seecontainer im Rahmen der SOLAS-Gesetzgebung. In Zusammenarbeit mit den Operateuren auf der einen sowie dem Fachbereich Schifffahrt der SPEDLOGSWISS auf der anderen Seite, setzte das GF frühzeitig eine breite Informationskampagne um, die zur reibungslosen Einführung der neuen, zwingenden Deklaration des verifizierten Bruttogewichts pro Container beigetragen hat.
In der zweiten Jahreshälfte nahm der Vorstand aufgrund erkannter Kundenbedürfnisse die bereits bestehenden Kontakte zu den Operateuren IFB Inter Ferry Boats NV/SA und Hannibal SpA wieder auf. IFB ist der Operator einer Wagengruppe zwischen Birsfelden Hafen und Antwerpen. Hannibal verbindet mit einem eigenen Zugprodukt Frenkendorf über die Drehscheibe Melzo mit den Häfen La Spezia, Genua, Ravenna und Trieste. Beide Operateure ergänzen ab 1. Januar 2017 das Portefeuille der GF-Operateure und bieten zusätzliche Stellplätze im Containerverkehr zwischen den Seehäfen und der Schweiz.

Im SwissSplit hat SBB Cargo das Linienzugkonzept weiter ausgebaut und die Terminals Lugano, Cadenazzo sowie Dietikon eingebunden. Damit verfolgt der Bahncarrier die Strategie, ein Netz dezentraler Terminals einzurichten, um Verkehre zu bündeln und neue Transporte für die Schiene zu gewinnen. Erste Erfahrungen zeigen, dass dabei die mit der Leercontainergestellung verbundenen Kosten sowie die Laufzeiten einige der Herausforderungen des Linienzugkonzepts sind, die es nachhaltig zu lösen gilt.

Der Vorstand traf sich im Berichtsjahr in Arbeitsgruppen zweimonatlich mit Hupac, TFG und IMS sowie ab September mit Contargo zu Quality Performance Meetings. Ziel dieser Meetings ist die Bearbeitung und Lösung aktueller, operativer Herausforderungen, wie den Anschluss der neuen Terminals in Rotterdam Maasvlakte II an die internationalen Shuttles. Weiter wurde die Produktentwicklung im Rahmen der GF-Interessen besprochen und in ebenso zweimonatlichen Sitzungen des Vorstandes zusammen mit strategischen und aktuellen Themen diskutiert und beschlossen.

Primäres Ziel im Geschäftsjahr 2017 wird es sein, zusammen mit den bestehenden und neuen GF-Operateuren die Angebote zu stabilisieren und die Containertransporte auf den Hauptachsen zu bündeln, damit die Mitglieder von hochfrequenten und zuverlässigen Angeboten profitieren können. Weiterhin engagiert sich das GF in der Begleitgruppe Schienengüterverkehr des Bundesamts für Verkehr (BAV), um an einer künftigen Verkehrslandschaft Schweiz mitzugestalten, die den realen Bedürfnissen der Speditionswirtschaft und ihrer Kunden entspricht.

Die Bewältigung dieses anspruchsvollen Arbeitspensums wäre unmöglich ohne die tatkräftige und kompetente Unterstützung meiner Vorstandskollegen, des Geschäftsstellenleiters sowie den Kolleginnen und Kollegen von SPEDLOGSWISS. Ihnen allen, sowie Frau Doris Würsch von der Firma Lamprecht AG, Basel, die uns seit Jahren in administrativen Angelegenheiten unterstützt, möchte ich an dieser Stelle für ihre Mitarbeit herzlich danken!

Un autre thème principal de l'année sous revue a été l'introduction de la VGM («Verified Gross Mass») pour les conteneurs maritimes dans le cadre de la législation SOLAS. En collaboration avec d'une part les opérateurs et d'autre part le domaine spécialisé Navigation maritime de SPEDLOGSWISS, GF a mis en œuvre à temps une vaste campagne d'information qui a contribué à l'introduction sans problème de la nouvelle déclaration obligatoire du poids brut vérifié par conteneur.

Après avoir identifié les besoins des clients, le comité a ravivé au cours du deuxième semestre les contacts déjà en place avec les opérateurs IFB Inter Ferry Boats NV/SA et Hannibal SpA. IFB est l'opérateur d'un groupe de wagons entre le port de Birsfelden et Anvers. Grâce à un train lui appartenant, Hannibal relie Frenkendorf via la plaque tournante Melzo avec les ports La Spezia, Genève, Ravenne et Trieste. Les deux opérateurs complètent à partir du 1er janvier 2017 le portefeuille des opérateurs de GF et proposent des emplacements supplémentaires dans le trafic de conteneurs entre les ports maritimes et la Suisse.

Dans le cadre du SwissSplit, SBB Cargo a poursuivi le développement de son concept de trains de ligne et intégré les terminaux Lugano et Cadenazzo ainsi que Dietikon. Le transporteur ferroviaire poursuit ainsi la stratégie qui consiste à mettre en place un réseau de terminaux décentralisés pour regrouper les trafics et gagner de nouveaux transports pour le rail. Les premières expériences montrent que les coûts liés à la mise à disposition de conteneurs vides ainsi que les durées sont l'un des défis du concept de trains de ligne qu'il faut résoudre de manière durable.

Le comité s'est réuni tous les deux mois au cours de l'année sous revue, au sein de groupes de travail avec Hupac, TFG et IMS ainsi qu'avec Contargo à partir de septembre, dans le cadre de «quality performance meetings». Ces meetings avaient pour objectif le traitement et la résolution de défis opérationnels actuels, comme le raccordement des nouveaux terminaux de Rotterdam Maasvlakte II aux navettes internationales. D'autre part, le développement de produits a été abordé dans le cadre des intérêts de GF. Le comité a discuté de ce développement en même temps que de thèmes stratégiques et actuels et a pris des décisions en conséquence dans le cadre de réunions également tenues tous les deux mois.

L'objectif primaire pendant l'exercice 2017 sera, en collaboration avec les nouveaux opérateurs de GF, de stabiliser les offres et de regrouper les transports de conteneurs sur les axes principaux afin que les membres puissent profiter d'offres avec une fréquence et une qualité élevées. GF s'engage également au sein du groupe d'accompagnement Fret ferroviaire de l'Office fédéral des transports (OFT) afin de participer à la création d'un futur paysage des transports suisses qui corresponde aux besoins réels du secteur des transitaires et de ses clients.

La maîtrise de cette ambitieuse charge de travail serait impossible sans le soutien actif et compétent de mes collègues du comité, du responsable du bureau ainsi que des collègues de SPEDLOGSWISS. Je les remercie tous chaleureusement pour leur collaboration ainsi que Madame Doris Würsch de l'entreprise Lamprecht AG, Bâle, qui nous aide depuis des années dans les affaires administratives!

Paul Nicolet
Präsident des Verwaltungsrates
SafeConsult AG
und Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS

Président du conseil d'administration
SafeConsult SA
et membre du comité
SPEDLOGSWISS

SafeConsult AG

Autor: Paul Nicolet

Die SafeConsult AG wurde im Jahr 2001 gegründet und ist eine 100%-Tochterunternehmung der SPEDLOGSWISS. Ihre Kernkompetenzen liegen in den Bereichen des Gefahrgutmanagements sowie der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes (EKAS 6508). Zusätzlich garantiert die SafeConsult AG den SPEDLOGSWISS-Mitgliedern ein breites Netzwerk an Consulting-Partnern sowie ausgezeichnete Verbindungen zu Vertretern aus Behörden und Ämtern sowie zu namhaften Organisationen. Damit ist SafeConsult AG als wohl einzige Schweizer Anbieterin in der Lage, das Thema Gefahrgut, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz mit angewandtem Fachwissen aus der Speditions- und Logistikbranche zu verbinden.

Das Berichtsjahr durfte ich als neuer Verwaltungsratspräsident der SafeConsult AG in Angriff nehmen. Es wird, wie das Vorjahr auch, mit einem stabilen positiven Finanzergebnis abschliessen, auch wenn die «geraden Jahre» wegen vermindertem Schulungsaufwand (das Gefahrgut-Regelwerk wird nur

«SafeConsult AG garantiert den SPEDLOGSWISS-Mitgliedern ein breites Netzwerk an Consulting-Partnern sowie ausgezeichnete Verbindungen zu Vertretern aus Behörden und Ämtern sowie zu namhaften Organisationen.»

alle zwei Jahre erneuert; das nächste Mal also wieder 2017) in aller Regel eher weniger Umsatz generieren. Vorangegangen sind im Vorjahr die Erneuerungen der Mandatsverträge mit unseren Fachpersonen im Bereich Gefahrgut auf allen Verkehrsträgern, Safety & Security im Luftfrachtbereich für bekannte Versender und reglementierte Beauftragte – übrigens in sehr guter Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL und den «Unabhängigen Prüfstellen» – sowie Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Die beiden fest bei SafeConsult AG angestellten Mitarbeiter Silvia Degen und Markus Steinhauer sowie die Mandatsträger Christoph Arnet, Andrea Marchetti, Sergio Marchetti, Ulrich Meierhofer und Daniel Wili sind bis anhin mit ihrer Expertise für SafeConsult AG tätig. Wir sind weiterhin bestrebt, dieses Netzwerk an Fachleuten, die im Mandat für SafeConsult AG tätig sind, auszubauen.

Einerseits konnten im Berichtsjahr viele der auch im Bildungsprogramm der SPEDLOGSWISS ausgeschriebenen Kurse in allen Regionen der Schweiz durchgeführt werden: Basis- und Aufbaukurse für ADR, SDR, RID und RSD, Gefahrgutschulung für Lagerung und Umschlag gefährlicher Güter, IMDG-Aufbaukurs und IMDG-Fachkurs für Gefahrgutbeauftragte, ICAO (IATA-DGR)-Kurse für die Personalkategorien PK1 (Versender) und PK3 (Spediteure). Weiter im Angebot waren Basiskurse für Speditionsmitarbeitende in den Personalkategorien PK4 und

Safe Consult SA

Auteur: Paul Nicolet

La société SafeConsult SA a été fondée en 2001 et est à 100 % une filiale de SPEDLOGSWISS. Ses compétences principales concernent la gestion des marchandises dangereuses ainsi que la sécurité au travail et la protection de la santé (EKAS 6508). La SafeConsult SA garantit de plus aux membres de SPEDLOGSWISS un large réseau de partenaires conseil ainsi que d'excellentes liaisons aux représentants de pouvoirs publics et d'administrations ainsi que d'organisations de renom. SafeConsult SA est donc, en tant que fournisseur suisse, la seule qui soit à même d'allier les thèmes marchandises dangereuses, sécurité au travail et protection de la santé avec une expertise issue de la branche de l'expédition et de la logistique.

Comme cela avait été annoncé, l'année sous revue a débuté avec Paul Nicolet, le nouveau président du conseil d'administration. Comme l'année passée, cette année se termine avec un résultat financier positif, même si les «années paires» génèrent en règle générale plutôt un chiffre d'affaires inférieur du fait que le volume des formations est moins important (la règlementation sur les marchandises dangereuses n'est renouvelée que tous les 2 ans, le prochain renouvellement aura donc lieu en 2017). L'année passée a été marquée par le renouvellement des contrats de mandat avec nos spécialistes dans le domaine des marchandises dangereuses tous modes de transport confondus, dans le domaine de la «Safety & Security» du fret aérien pour les destinataires agréés et les agents habilités dans le cadre d'une excellente collaboration avec l'Office fédéral de l'aviation civile OFAC, dans le domaine de la sécurité au travail et dans celui de la protection de la santé: ont été concernés par ce renouvellement les deux spécialistes embauchés chez SafeConsult SA Silvia Degen et Markus Steinhauer ainsi que les mandataires Christoph Arnet, Andrea Marchetti, Sergio Marchetti, Ulrich Meierhofer et Daniel Wili. Nous poursuivons nos efforts pour développer ce réseau de spécialistes qui opèrent pour SafeConsult SA dans le cadre de mandats.

«La SafeConsult SA garantit aux membres de SPEDLOGSWISS un large réseau de partenaires conseil ainsi que d'excellentes liaisons aux représentants de pouvoirs publics et d'administrations ainsi que d'organisations de renom.»

Au cours de l'année sous revue, de nombreux cours également proposés dans le programme de formation de SPEDLOGSWISS ont d'une part pu être réalisés dans toutes les régions de la Suisse: cours de base et de perfectionnement sur les thèmes ADR, SDR, RID et RSD, formation sur les marchandises dangereuses (stockage et transbordement), cours de perfectionnement IMDG et cours spécialisé IMDG pour les conseillers à la

PK5. Eine verstärkte Tendenz spüren wir anderseits im Bereich der Inhouse-Schulungen. Hier beauftragen uns die Verbandsmitglieder mit der Durchführung spezifisch zugeschnittener Kurse innerhalb ihres Unternehmens. Gleiches gilt auch für den Bereich der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes (EKAS), bei dem wir wie jedes Jahr die sogenannte Branchenlösung auf den neusten Stand bringen und an die angeschlossenen Unternehmen versenden. Auch hier erhalten wir vermehrt Anfragen für firmenspezifische EKAS-Beratungen und -Schulungen.

Die Firma SafeConsult AG ist damit weiterhin gut gerüstet, insbesondere den Verbandsmitgliedern der SPEDLOGSWISS in Fragen von Gefahrgut, Safety & Security und Arbeitssicherheit als Kennerin unserer Branche mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Das Geschäftsmodell der SafeConsult AG ist damit auch künftig genau auf die Anforderungen der Speditions- und Logistikwirtschaft ausgerichtet.

sécurité, cours OACI (IATA-DGR) pour les catégories de personnel CP1 (expéditeurs) et CP3 (transitaires) ou également cours de base pour les employés de la branche de l'expédition dans les catégories de personnel CP4 et CP5. D'autre part, nous remarquons une tendance accrue dans le domaine des formations internes, où des membres de l'association nous mandatent pour réaliser des cours spécialement conçus sur mesure au sein de leur entreprise. La même chose s'applique également ici au domaine de la sécurité au travail et de la protection de la santé (EKAS), où nous réalisons bien sûr chaque année une mise à jour de la solution sectorielle, que nous envoyons aux entreprises adhérentes, mais où nous recevons également un nombre croissant de demandes de prestations de conseil et de formation EKAS spécifiques aux entreprises.

En tant qu'experte de notre branche, la société SafeConsult SA demeure donc bien armée pour continuer à offrir, notamment aux membres de l'association SPEDLOGSWISS, ses conseils et son aide en matière de marchandises dangereuses, de safety & security et de sécurité au travail. Le modèle d'entreprise de SafeConsult SA reste donc parfaitement adapté pour répondre à l'avenir également aux exigences de la branche de l'expédition et de la logistique.

Finanzen

Autor: Thomas Schwarzenbach

Da sich bei Kosten und Erträgen bei der Geschäftsstelle keine unerwarteten Effekte ergaben, konnte dort erneut ein punktgenaues, stabiles Finanzergebnis erzielt werden. Die Umlage auf die SPEDLOGSWISS-Rechnung entsprach somit auch der geplanten Grössenordnung. Mit Ausnahme des Speditionsauftrages halten sich die Verkäufe der physischen Transportdokumente alles in allem auf Vorjahresniveau. Die in den letzten zwei Jahren getätigten Investitionen in die Neuentwicklung unserer eidgenössischen Weiterbildungslehrgänge in der Berufsbildung zahlten sich im Berichtsjahr aus. Der Kurs zum «Fachmann/-frau Internationale Spedition und Logistik» startete bereits in seinem ersten Jahr in neuer Ausrichtung mit einer vollen Klasse. Ebenso konnten wir an mehreren Standorten in der Schweiz Kurse zur eidgenössischen Berufsprüfung «Zolldeklarant/-in» durchführen und schliesslich erfreuen sich auch unsere «Know-How»-Kurse weiterhin grosser Beliebtheit. Die damit generierten Erträge konnten um fast einen Fünftel gegenüber Budget gesteigert werden, was einhergeht mit unserer Strategie, Erträge im Bereich der Weiterbildung, der Schulungen und der Kurse zu steigern.

Sämtliche geplante Projekte (z.B. neuer Imagefilm Lernende in zwei Sprachen oder neues Nachschlagewerk «Kommentare zu den AB SPEDLOGSWISS») konnten aus dem laufenden Geschäft finanziert werden. Eine über dem Finanzplan liegende Ertragsausschüttung aus dem Finanz-Fonds «Zolldeklaranten» und ein grundsätzlich erfreuliches Finanzjahr 2016 ermöglichten es uns, eine Rückstellung von CHF 70'000.– zu bilden, welche wir Aktivitäten für das Jubiläumsjahr 2020 (100 Jahre SPEDLOGSWISS) zugewiesen haben. Wir schliessen das Berichtsjahr 2016 mit einem über dem Budget liegenden Gewinn von CHF 9'000.– ab.

Finances

Rapport: Thomas Schwarzenbach

Étant donné qu'il n'y a eu aucun effet inattendu concernant les coûts et les recettes au bureau, ce dernier a de nouveau réalisé un résultat financier précis et stable. L'imputation aux comptes de SPEDLOGSWISS correspondait donc à l'ordre de grandeur planifié. À l'exception du contrat d'expédition, les ventes des documents physiques de transport se maintiennent généralement au niveau de l'année précédente. Les investissements effectués au cours des deux dernières années pour développer de nouveaux cursus de formation continue avec diplôme fédéral dans le domaine de la formation professionnelle ont porté leurs fruits au cours de l'année sous revue. La première année du cursus de «Spécialiste en expédition et logistique internationale» basé sur le nouveau règlement a déjà commencé avec une classe complète. De même, nous avons pu organiser sur plusieurs sites en Suisse des cursus de préparation à l'examen professionnel de «Déclarant-e en douane». Enfin, nos ateliers de «savoir-faire» continuent de recevoir un écho très favorable. Les recettes ainsi générées ont augmenté de presque un cinquième par rapport au budget, ce qui va de pair avec notre stratégie d'augmentation des recettes dans le domaine de la formation continue, des formations professionnelles et des cours.

L'ensemble des projets planifiés (p. ex. le nouveau film promotionnel en deux langues sur les apprenants ou le nouvel ouvrage de référence «Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS» ont pu être financés grâce aux affaires courantes. Des recettes excédentaires par rapport au plan financier, provenant du fonds de financement
«Déclarant-e en douane», ainsi qu'une année financière 2016 généralement réjouissante nous ont permis de constituer une provision de CHF 70 000.–, que nous avons affectée à des activités pour l'année d'anniversaire 2020 (100 ans d'existence de SPEDLOGSWISS). Nous achevons l'exercice 2016 avec un bénéfice supérieur au budget, qui s'élève à CHF 9000.–.

cargo
SBB C FFS Cargo
Galleri di base del San Gottardo:
Mino tempo per maggiori affari.
www.sbbcarg n/it/trafficocombinato
ETMA 0C 050

Bilanzen per 31. Dezember 2016 und 2015

	31.12.2016	31.12.2015
	TCHF	TCHF
AKTIVEN		
Kasse	4	2
Postcheck	23	21
Banken	1'036	848
Flüssige Mittel	**1'063**	**871**
Debitoren	107	77
Verrechnungssteuer	0	1
Forderungen gegenüber Verbänden	228	312
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	114	31
Umlaufvermögen	**1'564**	**1'344**
Mobilien	104	92
IT	7	25
Beteiligungen	**30**	**30**
Anlagevermögen	141	147
TOTAL AKTIVEN	1'705	1'491
PASSIVEN		
Kreditoren	171	120
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	150	67
Passive Rechnungsabgrenzung	415	414
Rückstellungen	**470**	**400**
Fremdkapital	1'206	1'001
Verbandskapital	**148**	**148**
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	342	338
Ergebnis	9	4
Eigenkapital/Vermögen	499	490
TOTAL PASSIVEN	**1'705**	**1'491**

Erfolgsrechnungen 2016 und 2015 und Budget 2017

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 83 %

	2015	2016	Budget 2017
	TCHF	TCHF	TCHF
Mitgliederbeiträge	1'312	1'327	1'300
Warenertrag	319	370	333
Schulbetrieb/Kurse	606	706	675
Übrige Erträge	237	321	201
Total Ertrag	**2'474**	**2'724**	**2'509**
Warenaufwand	195	280	169
Schulbetrieb/Kurse	266	246	321
Personalaufwand	1'077	1'108	1'127
Raumaufwand	129	120	124
Abschreibungen	30	29	27
Werbung/PR	163	206	171
Reisespesen, Sitzungen	113	83	44
Beiträge an Organisationen	61	60	63
Honorare	91	100	117
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	345	483	342
Total Aufwand	**2'470**	**2'715**	**2'505**
Betriebsergebnis	**4**	**9**	**4**
Finanzertrag	0	0	0
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	0	0	0
Ergebnis vor Steuern	**4**	**0**	**4**
Steuern	0	0	-1
Ergebnis nach Steuern	**4**	**9**	**3**

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlungen

der SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, 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 2016 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin 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 Bewertungsentscheide 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.

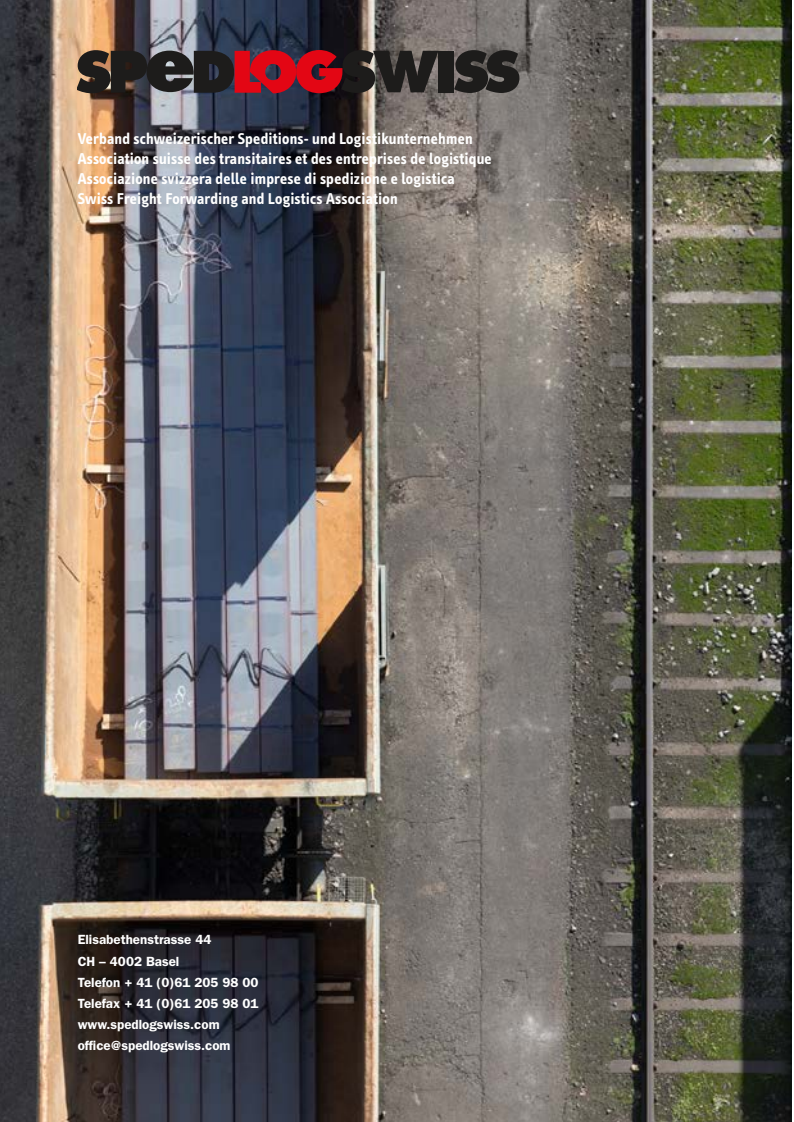
Wir empfehlen Ihnen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisoren

Patrick Grunig
Lamprecht Transport AG

Marco Steiner
Müller-Gysin AG

Basel, 21. März 2017



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