

Documents numériques pour le traitement du fret aérien

En l'air sans papier

La numérisation est un sujet permanent dans le fret aérien. La Suisse a introduit en 2016 une LTA, actuellement testée par les chargeurs et transitaires. Christian Doepgen s'est entretenu avec Rainer Stawarz et Nico Pereira da Silva de K&S Informatik.

Messieurs, la numérisation n'est pas un sujet récent dans le fret aérien. Où en sommes-nous actuellement?

Le désir de numérisation des documents de fret aérien existe depuis peu de temps. Les compagnies de transport aérien sont toutefois confrontées à des conditions différentes selon les pays et doivent définir leurs standards.

Y a-t-il un leader dans ce domaine?

Aux États-Unis, plus de 30% des lettres de transport aérien sont déjà numériques, avec une rapide tendance à la hausse. En Europe par contre, l'Allemagne et la Suisse sont un peu à la traîne.

Est-ce un niveau suffisant?

L'exigence dans l'espace aérien américain était de parvenir à la numérisation de notamment toutes les LTA (AWB) d'ici au 1^{er} novembre 2015. C'est certes un objectif ambitieux, mais le changement est perceptible. Dans certaines régions comme Hongkong, Singapour ou la Corée du Sud, nous atteignons un taux de 61%, 58% ou 37,4% de LTA électroniques.

«À l'issue de tests, la branche du fret aérien subira un changement en profondeur vers le début de 2016.»

L'lata a indiqué comme valeur de référence mondiale pour l'utilisation des LTA le taux d'octobre de 34,1% et un scénario souhaitable de 45% d'ici à la fin de l'année. Que faut-il en penser?

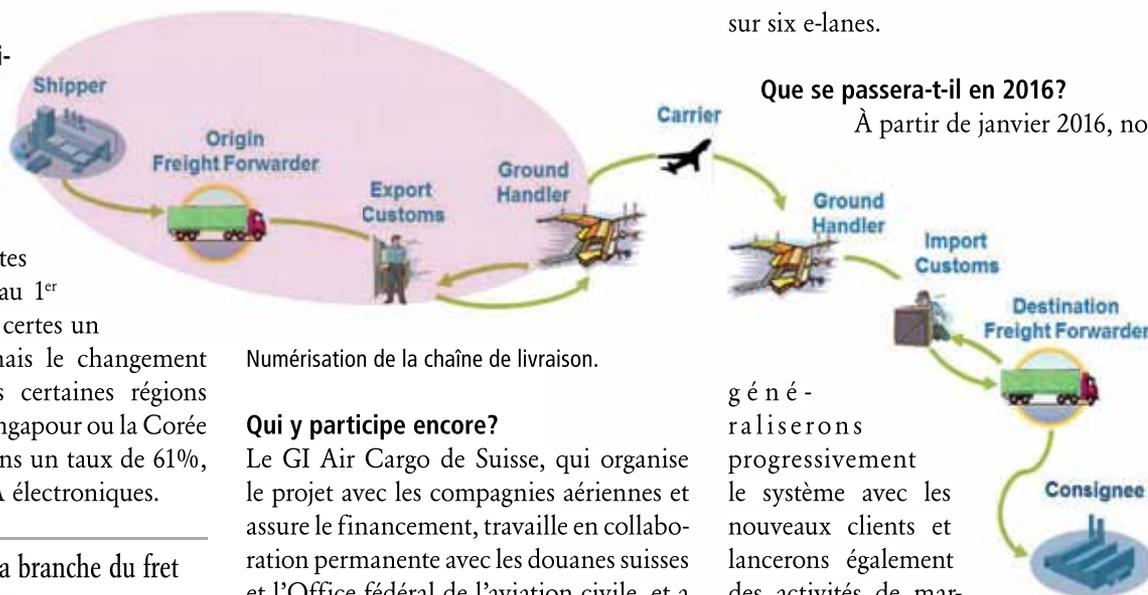
Depuis 2014, la dynamique est effectivement énorme. Selon notre estimation, le fret aérien subira un changement en profondeur en 2016, après une période de tests, du moins sur les routes les plus centrales.

De quoi s'agit-il au juste?

Du chargeur au destinataire, le fret aérien nécessite environ 20 documents. Mais nous avons voulu traiter l'e-AWB en priorité, en collaboration avec 39 transitaires et onze compagnies aériennes de Suisse.

En quoi consiste ce projet?

L'objectif était de développer une solution technique autonome en échange direct avec ceux qui en portent la responsabilité opérationnelle, ainsi que de créer des interfaces entre les participants. L'aspect pratique au sein de la chaîne de transport en est indéniablement l'élément essentiel. Une solution purement théorique n'aurait servi à rien.



Numérisation de la chaîne de livraison.

Qui y participe encore?

Le GI Air Cargo de Suisse, qui organise le projet avec les compagnies aériennes et assure le financement, travaille en collaboration permanente avec les douanes suisses et l'Office fédéral de l'aviation civile, et a notamment obtenu des fonds publics. L'association de la branche Spedlogswiss met à disposition la base de données, c'est-à-dire la plate-forme de transaction qui peut convertir les documents de divers formats dans le format requis.

Comment vivez-vous la politique des compagnies aériennes?

Un exemple de solution est sans aucun doute celle de LH Cargo, qui exige une taxe pour toute LTA non électronique, mais qui propose aussi une fenêtre de saisie pour la numérisation. Swiss World Cargo travaille notamment sur une solution plus rapide qui devrait être introduite



N. Pereira da Silva et R. Stawarz.

courant 2016. Jusqu'à 80% des documents devraient être échangés sous forme numérique.

«À partir de janvier 2016, le nouveau système sera généralisé progressivement.»

Quelles sont les phases du projet?

Une fois les questions techniques réglées et la programmation réalisée, les chargeurs et prestataires logistiques se sont accordés sur une phase bêta d'octobre à décembre 2015. Des documents électroniques de fret aérien sont actuellement utilisés et testés sur six e-lanes.

Que se passera-t-il en 2016?

À partir de janvier 2016, nous

généraliserons progressivement le système avec les nouveaux clients et lancerons également des activités de marketing, le produit ayant atteint sa maturité pour la mise sur le marché. Les personnes souhaitant s'informer pourront le faire lors de notre workshop au 17^e symposium du fret maritime du Swiss Shippers' Council le 21 janvier 2016 à Interlaken.

Le projet sera-t-il alors terminé?

À partir d'avril 2016, les champs d'activité e-freight, en coopération avec Spedlogswiss, devraient être opérationnels. Nous prévoyons en outre de numériser le document suivant, la Shipper's Declaration for Dangerous Goods.