

COTIF



Vue d'ensemble de la nouvelle convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

Sommaire.

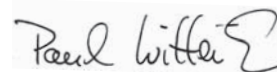
Principes fondamentaux	4
1 ^{re} partie – Droit international des transports	7
2 ^e partie – Lettre de voiture	11
3 ^e partie – Droit des wagons	15

Chères clientes, chers clients, chers propriétaires de wagons de particuliers

La nouvelle convention relative aux transports internationaux ferroviaires entre en vigueur le 1^{er} juillet 2006. Cette révision du droit international des transports agit très positivement sur le transport ferroviaire des marchandises, car elle est calquée sur les exigences actuelles du marché. La COTIF tire un trait sur l'ère monopolistique des compagnies nationales de chemin de fer et s'oriente vers la libéralisation du marché des transports ferroviaires internationaux et, par là même, vers de nouvelles formes de coopération entre les compagnies. Pour CFF Cargo, ce nouvel environnement n'a rien de nouveau: nous appliquons depuis longtemps déjà les nouveaux modèles commerciaux en collaborant avec de nombreux partenaires dans le trafic international.

La nouvelle COTIF est axée sur la liberté contractuelle de tous les acteurs des transports ferroviaires européens. En tant qu'avocat de l'open access dans le transport ferroviaire de marchandises, CFF Cargo salue ce principe fondamental: une liberté accrue stimule la concurrence et, de ce fait, multiplie et diversifie les offres de service. Ce qui profite à nos clients – et donc à vous-même.

Je suis heureux de relever les nouveaux défis du marché et de poursuivre avec vous une collaboration efficace et fructueuse dans ce nouveau contexte.



Paul Wittenbrink
Responsable Marketing & Sales

Principes fondamentaux.

La COTIF – une matière complexe axée sur le point essentiel.

4 En avril 2006, la convention relative aux transports internationaux ferroviaires – la COTIF – a été signée par les deux tiers des 42 États membres. Elle entrera en vigueur après un délai de transition de trois mois, c'est-à-dire le 1^{er} juillet 2006.

D'ici le 1^{er} juillet 2006, CFF Cargo s'efforcera d'assurer son application auprès de tous ses partenaires, ainsi qu'auprès de ceux qui n'ont pas encore ratifié la COTIF mais qui souhaitent s'y conformer sur la base du volontariat.

La nouvelle législation, dans son ensemble, constitue une matière complexe. C'est pourquoi nous souhaitons, en éditant cette brochure, donner à nos clients et aux propriétaires de wagons de particuliers une vue d'ensemble des principaux changements et vous exposer les conséquences qu'ils auront pour votre entreprise et vos transports.

COTIF – OTIF

COTIF est l'abréviation de «**CO**nvention relative aux **T**ransports **I**nternationaux **F**erroviaires». La COTIF est un droit impératif. Cette législation a été élaborée par l'OTIF, l'**O**rganisation intergouvernementale pour les **T**ransports **I**nternationaux **F**erroviaires.

L'OTIF comprend actuellement 42 États membres d'Europe, du Proche-Orient et du Maghreb. Le siège de l'organisation est à Berne.

Les éléments de la COTIF qui concernent les transports de marchandises sont:

- Appendice B: RU CIM – Règles uniformes pour le **C**ontrat de Transport **I**nternational ferroviaire des **M**archandises
- Appendice D: RU CUV – Règles uniformes pour le **C**ontrat d'**U**tilisation de **V**éhicules en trafic international ferroviaire

5 La première partie de cette brochure présente les principales nouveautés du droit du transport ferroviaire. La deuxième partie explique en détail la nouvelle lettre de voiture. La troisième partie s'adresse aux propriétaires de wagons de particuliers et concerne l'utilisation des wagons de marchandises dans le trafic international (appendice CUV de la COTIF). Mais comme cet appendice est très concis, ce chapitre explique également le nouveau Contrat Général d'Utilisation des wagons que les organisations internationales de chemin de fer ont négocié en complément de l'appendice CUV.

Résumé des nouvelles dispositions

- Les entreprises ferroviaires ne sont plus soumises à l'obligation de transporter ni à l'obligation d'établir des tarifs.
- Les clients doivent détenir un contrat de transport conclu en bonne et due forme avec une entreprise ferroviaire pour que l'exécution du transport soit garantie.
- Le futur contrat de transport international ferroviaire de marchandises est un contrat consensuel. Il reposera donc sur un engagement mutuel de toutes les parties au contrat.
- Les nouvelles formes de coopération sont également prises en compte par la législation: distinction est faite entre le transporteur contractuel, les transporteurs subséquents (successifs) et les transporteurs substitués (sous-traitants).
- L'application des Règles uniformes CIM peut être également adoptée par contrat pour des transports effectués en collaboration avec les entreprises ferroviaires de pays qui n'adhèrent pas à l'OTIF ou qui n'ont pas signé la convention.
- L'utilisation du nouveau modèle de lettre de voiture est obligatoire.
- Dès le moment où la lettre de voiture est établie, le destinataire est en droit de décider ce qu'il doit advenir de la marchandise transportée, par exemple lorsque le trafic est interrompu sur une ligne (droit de disposition).
- Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont payés par l'expéditeur.
- Le nouveau droit des wagons abroge l'obligation pour les propriétaires de wagons P de les immatriculer auprès d'une compagnie nationale de chemin de fer. Il ne différencie plus les wagons P des wagons des compagnies nationales de chemin de fer.
- Les codes NHM pour l'acheminement des wagons vides seront uniformisés pour les wagons P des wagons et les compagnies nationales de chemin de fer.



1^{er} – le droit international des transports.

Détail des principales modifications.

Les principes du trafic international des marchandises sont réglementés dans l'appendice B de la COTIF. Celui-ci est intitulé «Règles uniformes concernant le **C**ontrat de Transport **I**nternational ferroviaire des **M**archandises», abrégé par RU **CIM**.

Champ d'application

Le champ d'application de la nouvelle législation est plus étendu que celui de l'ancienne réglementation. Les Règles uniformes ne s'appliquent plus seulement entre deux États membres, mais également lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux États différents dont l'un au moins est un État membre. Les parties concernées doivent toutefois convenir de manière explicite que le contrat de transport est soumis à ces Règles uniformes. L'uniformité juridique s'en trouve ainsi accrue.

Les Règles uniformes s'appliquent également lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure dans un État membre. Il en va de même pour les transports incluant un transport maritime ou un transport transfrontalier sur certaines voies de navigation intérieure.

Obligation de transporter et obligation d'établir des tarifs

L'obligation de transporter et l'obligation d'établir des tarifs sont supprimées. L'abolition de l'obligation de transporter signifie que les transports internationaux sous-entendent un accord entre les parties. L'important pour vous, client, est de posséder un contrat de transport conclu en bonne et due forme avec une entreprise ferroviaire.

La suppression de l'obligation légale d'établir des tarifs implique que les entreprises ferroviaires ne sont plus obligées d'établir le prix des transports selon une grille tarifaire rigide. Dans le trafic international, les prix seront ainsi fixés individuellement en fonction des besoins spécifiques des clients en matière de logistique.

Contrat consensuel

Le contrat de transport sera, à l'avenir, un contrat consensuel. Il reposera donc sur un engagement mutuel de toutes les parties au contrat. Auparavant, le contrat n'entrait en vigueur que lorsque l'entreprise de transport ferroviaire réceptionnait la marchandise et la lettre de voiture. Désormais, il entrera en vigueur dès l'accord mutuel des parties au contrat, comme il est d'usage dans le droit conventionnel. Pour vous, client, cela signifie que les conditions contractuelles s'appliquent avant même que le transporteur réceptionne la marchandise.

Le contrat de transport est consigné dans une lettre de voiture établie selon un modèle uniforme. Cependant, celle-ci n'est qu'un document de preuve. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport.

Paiement des frais

Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

Les différents types de transporteurs

Contrairement à l'ancienne réglementation qui régissait les transports effectués par plusieurs entreprises de transport ferroviaires subséquentes et égales en droit dans le contrat du client, on distingue désormais les types de transporteurs suivants:

- Le transporteur contractuel (jusqu'à présent, compagnie de chemin de fer exécutante ou transporteur principal)
 - conclut le contrat de transport avec le client,
 - peut effectuer seul le transport de la marchandise du client ou se servir d'un ou de plusieurs transporteurs substitués,
 - répond vis-à-vis du client de l'ensemble du contrat de transport.
- Le transporteur substitué (jusqu'à présent, transporteur sous-traitant)
 - ne conclut pas de contrat de transport avec l'expéditeur,
 - transporte la marchandise pour le compte du transporteur contractuel,
 - n'a aucun lien contractuel avec le client et n'engage pas sa responsabilité civile vis-à-vis du client (mais seulement vis-à-vis du transporteur contractuel).

- Le transporteur subséquent (jusqu'à présent, la compagnie de chemin de fer partenaire dans les transports effectués en coopération et en responsabilité partagée)
 - Le contrat de transport est exclusivement conclu entre le client et le transporteur contractuel.
 - Les autres transporteurs subséquents interviennent dans le contrat de transport en fonction de la lettre de voiture lorsqu'ils prennent en charge la marchandise et la lettre de voiture.
 - Chaque transporteur peut confier en tout ou partie l'exécution du transport ferroviaire à un transporteur substitué.
 - Seul le transporteur contractuel engage sa responsabilité vis-à-vis du client.

En tant que client, vous êtes en droit de choisir librement votre partenaire contractuel et vous ne serez plus intégré dans une chaîne de transport prédéfinie.

Sur la lettre de voiture sont inscrits les transporteurs participant à l'expédition, ainsi que leur qualité de transporteur contractuel, de transporteur subséquent ou de transporteur substitué.

Droit de disposition

Dès le moment où la lettre de voiture est établie, le destinataire de l'expédition peut exercer son droit de disposition, c'est-à-dire le droit de réceptionner la marchandise transportée et de décider ce qu'il doit en advenir. Toutefois, ce droit ne s'applique pas si l'expéditeur introduit une mention contraire dans la lettre de voiture. L'ayant droit est responsable des instructions nécessaires en cas, par exemple, d'un empêchement au transport tel que l'interruption du trafic sur une ligne.

Conditions générales de transport (CGT CIM)

Le CIT a établi des Conditions générales de transport uniformes sous la forme de Conditions générales du transporteur, que CFF Cargo applique également. Celles-ci font partie intégrante du contrat de transport. Les conditions générales de CFF Cargo sont disponibles sur www.sbbcargo.com/fr/cotif.



2^e – la lettre de voiture.

Revue détaillée des principaux changements.

Lettre de voiture uniforme

Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT) a élaboré un nouveau modèle de lettre de voiture qui tient compte de l'évolution des conditions cadres. Ce modèle a été approuvé par les organisations internationales de chargeurs, par les autorités douanières des États membres de la COTIF et par l'Union européenne.

Les compagnies de chemin de fer ne sont plus tenues à l'obligation de transporter. En revanche, la lettre de voiture demeure obligatoire afin de pouvoir prouver l'existence d'un contrat de transport consensuel – c'est-à-dire basé sur un accord mutuel – entre le client et l'entreprise de transport ferroviaire. L'établissement de la lettre de voiture et l'exactitude des informations qui y sont inscrites sont toujours sous la responsabilité de l'expéditeur.

À partir du 1^{er} juillet 2006, les lettres de voiture devront être impérativement établies selon le nouveau modèle uniforme.

Comme avant, l'exemplaire original de la lettre de voiture est composé de cinq feuillets:

Feuillet n° 1: original

Feuillet n° 2: feuille de route

Feuillet n° 3: bulletin d'arrivée/douane

Feuillet n° 4: duplicata

Feuillet n° 5: souche d'expédition

Étant donné que CFF Cargo n'exige pas l'établissement de lettres de voiture en Suisse et que, d'une manière générale, vous n'établissez pas vous-même de lettres de voiture, vous n'aurez pas, en tant qu'expéditeur, de feuillets de lettre de voiture en votre possession (même règlement qu'auparavant). Vous avez la possibilité de demander à notre Centre de service clientèle (KSC) d'imprimer un bon d'expédition pour remplacer vos feuillets de lettre de voiture.

Principaux changements sur la nouvelle lettre de voiture

- Le nouveau modèle de lettre de voiture doit être obligatoirement utilisé à partir du 1^{er} juillet 2006.
- L'établissement de la lettre de voiture et l'exactitude des informations qui y sont inscrites sont toujours sous la responsabilité de l'expéditeur. Chez CFF Cargo, le KSC établit la lettre de voiture sur la base de l'ordre de transport du client.
- La lettre de voiture fait foi de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
- Le nouveau formulaire n'est plus automatiquement considéré comme un document douanier. En remplissant la lettre de voiture, il faudra par contre indiquer très précisément le type de procédure douanière:
 - Procédure simplifiée de transit ferroviaire (case 58 b)
 - Nouveau système de transit informatisé NCTS (case 9)
 - Swiss Corridor – T2 (case 99)
 - Dans le cas d'une lettre de voiture établie par CFF Cargo, le type de procédure douanière à utiliser devra être indiqué sur l'ordre de transport.
- La case 30 sert à préciser si le formulaire est utilisé comme lettre de voiture ou comme lettre wagon.
- En tant que client, vous pouvez envoyer vos ordres de transport au Centre de service clientèle, comme avant. Celui-ci établira pour vous la lettre de voiture.
- Dorénavant, il est obligatoire de signer la lettre de voiture. CFF Cargo distingue deux cas:
 - CFF Cargo établit la lettre de voiture sur la base de l'ordre de transport du client:
 - Si l'ordre de transport est transmis par voie informatique, le numéro d'ordre remplace la signature du client.
 - Les ordres de transport transmis par écrit qui, par exemple, parviennent au KCS par fax doivent être signés par le donneur d'ordre.
 - La signature de CFF Cargo en qualité de transporteur contractuel est remplacée par l'impression d'un numéro d'identification spécifique au transport.
 - Le client établit la lettre de voiture (expéditeur agréé):
 - La signature physique sur la lettre de voiture est obligatoire!
 - La signature de CFF Cargo en qualité de transporteur contractuel est remplacée par l'apposition d'un cachet (tampon dateur).
- Désormais, CFF Cargo imprime toujours les lettres de voiture en noir sur papier blanc.
 - Seul le recto est imprimé. En cas de besoin, le verso peut être imprimé pour servir de feuillet supplémentaire.
 - CFF Cargo imprime toujours les lettres de voiture CIM/CUV (sauf les lettres de voiture CIM transport combiné) lorsque CFF Cargo est la compagnie de chemin de fer expéditrice ou le transporteur contractuel.
- Le formulaire de la lettre de voiture CIM est disponible en français et en allemand; en tant que client de CFF Cargo, vous avez la possibilité de rédiger l'ordre de transport en français, en allemand et en anglais (ou selon convention particulière).

Autres compléments concernant la nouvelle lettre de voiture

Le Comité international des transports par chemin de fer (CIT) a édité un guide relatif à la nouvelle lettre de voiture, qui présente les dispositions générales mais également particulières concernant la lettre de voiture papier et électronique. Ce guide peut être téléchargé sur le site Internet www.sbbcargo.com/fr/cotif.

30 A remplir par l'expéditeur Vom Absender auszufüllen
 Designer par une croix ce qui convient – Zutreffendes ankreuzen
 (Cases – Felder 20, 22, 23, 30, 52, 58)

Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions générales de transport de transporteur. Die Beförderung von Gütern unterliegt auch bei einer gegenteiligen Abmachung den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Ausserdem sind die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers anwendbar.		Letter wagon CUV Wagenbrief CUV		40 41 42 43 44 45 46 47	
30 Lettre de voiture CIM Frachtbrief CIM		1 Expéditeur (nom, adresse) – Absender (Name, Anschrift)		2 Déclarations de l'expéditeur Erklärungen des Absenders	
Signature Unterschrift		3 E-Mail Tel. Fax		8 Référence expéditeur – Absender Referenz	
N° TVA MWST-Nr.		4 Destinataire (nom, adresse, pays) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		9 Annexes – Beilagen	
N° TVA MWST-Nr.		5 E-Mail Tel. Fax		16 Prise en charge Übernahme	
10 Lieu de livraison Ablieferungsort		11		17	
Gare – Bahnhof		Pays – Land		18 Wagon N° – Wagen Nr.	
13 Conditions commerciales – Kommerzielle Bedingungen		14		19 Parcours – Strecke	
15 Informations pour le destinataire – Vermerke für den Empfänger		16		20 Paiement des frais Zahlung der Kosten	
21 Désignation de la marchandise Bezeichnung des Gutes		22 Transport exceptionnel Aussergewöhnliche Sendung		23 RID	
24		25		26 NIM Code	
27		28		29 Masse	
30		31		32 Déclaration de valeur Wert des Gutes	
33		34		35 Intérêt à la livraison Interesse an der Lieferung	
36		37		38 Remboursement Nachnahme	
39		40		41 Vérification Überprüfung	
42		43		44	
45		46		47	
48		49		50	
51		52		53	
54		55		56	
57		58		59	
60		61		62	
63		64		65	
66		67		68	
69		70		71	
72		73		74	
75		76		77	
78		79		80	
81		82		83	
84		85		86	
87		88		89	
90		91		92	
93		94		95	
96		97		98	
99		100		101	

Signature – Unterschrift
 Arrivage N° – Empfangs-Nr.
 Original

b) Procédure simplifiée de transit ferroviaire Vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren

Code principal obligé Code Hauptverpflichteter

Date, signature – Datum, Unterschrift

1

© 2006 CIT



3^e – modifications des droits et des obligations des propriétaires de wagons et des compagnies de chemin de fer.

Le droit des wagons est désormais traité dans l'appendice CUV de la COTIF. Celui-ci est intitulé «Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire», en abrégé: CUV. Il remplace le «Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers» (RIP), ancienne annexe du CIM.

15

Les principaux changements dans le droit des wagons.

Les dispositions de la nouvelle législation sur les wagons se limitent au strict minimum et sont axées sur le principe de la liberté contractuelle.

Égalité de traitement des wagons P et des wagons des compagnies de chemin de fer

Les nouvelles dispositions ne font plus de distinction entre les wagons P et les wagons des compagnies de chemin de fer: les deux catégories sont soumises à la même législation, ce qui permet d'uniformiser les principes d'utilisation des wagons de marchandises. Désormais, le terme de «détenteur» est employé pour les propriétaires comme pour les locataires de wagons.

Fin de l'immatriculation obligatoire, nouvelle procédure d'admission

Les propriétaires de wagons P ne sont plus obligés de les faire immatriculer auprès d'une compagnie de chemin de fer. L'admission des wagons et l'attribution de leurs numéros d'immatriculation seront désormais du ressort d'une administration nationale. En Suisse, cette mission sera confiée à l'Office fédéral des transports (OFT) à partir du 1^{er} juillet 2006.

Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule ou en cas de dommages causés par un véhicule

L'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires. A contrario, le détenteur d'un wagon répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.



Le Contrat Général d'Utilisation des wagons – CGU.

Wagons de marchandises dans le trafic international

Les organisations européennes de propriétaires de wagons privés et les entreprises de transport ferroviaire ont négocié un Contrat Général d'Utilisation des wagons (CGU) juste à temps pour l'entrée en vigueur de la nouvelle COTIF. Le CGU régit les droits et les obligations des détenteurs et des utilisateurs de wagons, ainsi que les principes de la responsabilité civile. En dépit des dispositions légales minimales du CUV, le CGU – contrat de droit privé – va permettre d'établir un standard uniforme et pragmatique pour l'utilisation des wagons de marchandises dans le trafic international. Tous les détenteurs de wagons et les entreprises de transport ferroviaires européens sont libres d'adhérer au CGU. Le CGU peut ainsi se substituer à toutes les conventions particulières passées entre tous les détenteurs de wagons et toutes les entreprises de transport ferroviaires. Le CGU est conçu comme un contrat multilatéral, et non comme une obligation légale.

Principe de causalité dans la responsabilité civile

Chaque détenteur de wagon est civilement responsable des dommages qu'il a causés. Les compagnies de chemin de fer ne sont plus solidairement responsables des dommages causés par un wagon; l'ancienne réglementation relative au pool d'assurance des compagnies nationales de chemin de fer et aux forfaits responsabilité civile des détenteurs de wagons P est supprimée.

La nouvelle lettre wagon CUV

Dans le cadre du Contrat Général d'Utilisation des wagons et à l'occasion de l'entrée en vigueur du nouveau droit international régissant les transports ferroviaires, les organisations européennes de chemin de fer UIC, UIP et ERFA se sont entendues sur l'instauration d'un document de transport pour l'acheminement des wagons vides: la lettre wagon CUV. Celle-ci remplace l'ancienne réglementation selon laquelle les wagons P vides étaient acheminés comme un chargement avec une lettre de voiture, et les wagons des compagnies de chemin de fer sans document de transport. Pour vous, propriétaire, expéditeur ou destinataire de wagons de particulier, la principale nouveauté réside dans le fait que la lettre wagon CUV et la nouvelle lettre de voiture ne constituent qu'un seul et même document. Les clients qui établissent eux-mêmes leurs documents de transport doivent seulement cocher l'option «Lettre wagon CUV» dans la case 30 de la lettre wagon.

La fin du régime de transport différencié entre les wagons vides des particuliers et ceux des compagnies de chemin de fer entraîne l'introduction de nouveaux codes NHM pour l'acheminement des wagons vides avec la lettre wagon CUV et la lettre de voiture CIM. En principe, distinction sera faite entre:

- Les wagons considérés comme moyen de transport, NHM 9921.00/9922.00 avec les sous-positions XXXX.10/20/30/40 → lettre wagon CUV
- Les wagons considérés comme marchandise, NHM 8606.00 → lettre de voiture CIM

Nota bene:

- Un wagon doit toujours être déclaré comme marchandise lorsqu'il est acheminé en tant que bien économique – par exemple, lorsqu'il s'agit d'un véhicule neuf sortant de l'usine du constructeur, d'un véhicule nouvellement transformé, d'un véhicule destiné à la vente à la ferraille (importation/exportation dans une autre zone douanière), etc.
- Dans le trafic en provenance ou à destination de la Suisse, la réglementation du trafic UE est partiellement différente:
 - Les wagons vides destinés à une révision, une réparation, un nettoyage ou une rénovation voyagent dans l'UE avec une lettre wagon CUV, sous les codes NHM 9921.10/20/30/40. Par contre, dans le trafic entre l'UE et la Suisse, ils voyagent avec une lettre de voiture CIM, sous le code NHM 8606.00.

Constatation et traitement des avaries aux wagons

La procédure relative au traitement des avaries aux wagons sera uniformisée. Désormais, les wagons des autres compagnies de chemin de fer seront traités comme les wagons de particuliers. Pour tout wagon tiers endommagé, CFF Cargo établira un procès-verbal de l'avarie et le fera parvenir au détenteur du wagon. Le détenteur décidera s'il souhaite faire réparer son wagon en état de marche, choisira le lieu de la réparation et adressera l'ordre correspondant au KSC. Pour les réparations d'un montant supérieur à 750 €, le détenteur du wagon recevra d'abord un devis. La facture sera directement adressée au détenteur du wagon.

Après l'instauration du CGU comme contrat fondamental, CFF Cargo maintiendra les prestations de service suivantes:

- Gestion du pool d'échange des essieux
- Offre de services groupés payants, comprenant le traitement des dommages, mais sans responsabilité civile

Tarifs wagons vides 2006/2007

Les tarifs de CFF Cargo concernant les wagons vides de particuliers et de compagnies de chemin de fer ne subiront aucune modification jusqu'à la fin de l'année 2006. À partir de janvier 2007, CFF Cargo établira, en accord avec les compagnies partenaires, un tarif d'acheminement des wagons vides indépendant du fait qu'un transport chargé ait lieu avant ou après. Ce tarif sera inférieur aux pleins tarifs antérieurs et supérieur aux tarifs réduits antérieurs. CFF Cargo fera en sorte que cette transition soit financièrement neutre pour les clients concernés: dans ce cas de figure, CFF Cargo pourra accorder une plus forte réduction sur les wagons P (redevance P) pour compenser la différence.

Pour toute question relative à l'utilisation des wagons dans le trafic international, Monsieur Martin Burkhardt se tient à votre entière disposition chez CFF Cargo, Centralbahnstrasse 4, 4056 Bâle, martin.burkhardt@sbb.ch.

Adhésion au CGU

Les propriétaires suisses de wagons de particuliers qui souhaitent adhérer au Contrat Général d'Utilisation des wagons (CGU) peuvent s'adresser au bureau CGU de Paris:

Bureau CGU, UIC – Département Chemins de fer, 16, rue Jean Rey, F-75015 Paris, tél. 0033 1 44 49 2083. Informations également disponibles sur www.uic.asso.fr/cuu.

CFF Cargo
Marketing & Sales
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Bâle
Suisse
www.sbbcargo.com