

Conditions particulières

Utilisation des wagons par la SNCF, Entreprise Ferroviaire

Sommaire

Article 1	Champ d'application
Article 2	Acceptation des wagons
Article 3	Remise des wagons
Article 4	Acheminement des wagons vides utilisés en tant que moyens de transport
Article 5	Utilisation de la lettre wagon (LW) CUV
Article 6	Gardes des wagons hors contrat de transport
Article 7	Reprise des wagons vides sans instructions du détenteur
Article 8	Constataion et traitement des avaries aux wagons
Article 9	Dispositions complémentaires au CUU relatives aux avaries aux wagons
Article 10	Indemnités de privation de jouissance en cas d'avaries aux wagons
Article 11	Indemnités de privation de jouissance en cas de retard
Article 12	Assurance du détenteur
Article 13	Informations à fournir au détenteur
Article 14	Echange des wagons aptes au changement d'essieux avec la péninsule Ibérique
Article 15	Recherche d'un wagon à la demande du détenteur

Conditions particulières

Utilisation des wagons par la SNCF, Entreprise ferroviaire

La SNCF est adhérente au Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU) en qualité d'Entreprise Ferroviaire Détenteur.

1. Champ d'application

1.1 Pour ce qui concerne l'utilisation des wagons en tant que moyens de transport, en trafic intérieur comme en trafic international, les relations entre la SNCF, Entreprise Ferroviaire utilisatrice (EFu), et les détenteurs de wagons sont régies par les règles uniformes CUV à la COTIF 99, le CUU et ses annexes, les présentes Conditions Particulières et, le cas échéant, des conventions particulières.

La remise d'un wagon à la SNCF implique l'adhésion par le détenteur (ou son ayant-droit) à l'ensemble des présentes dispositions.

1.2 Sont exclus des présentes Conditions Particulières les envois de wagons vides roulant sur leurs propres roues (wagons non utilisés en tant que moyen de transport, wagons soumis à formalités douanières, ...) et remis au transport en tant que marchandises (envoi couvert par une lettre de voiture (LV CIM), qu'ils soient ou non soumis à des règles particulières d'acceptation ou de circulation.

1.3 Le détenteur (ou son ayant-droit) s'engage à porter à la connaissance de ses clients, des expéditeurs et destinataires de tout envoi les présentes dispositions.

2. Acceptation des wagons

2.1 La SNCF accepte uniquement les wagons des détenteurs ayant adhéré au CUU ou ayant passé un contrat d'utilisation particulier avec elle. Ces détenteurs doivent avoir désigné une Entité en Charge de la Maintenance (ECM) certifiée, inscrite au fichier de l'Agence ferroviaire européenne (ERA).

2.2 Les wagons doivent être remis à la SNCF avec tous leurs organes en bon état, avec le cas échéant, le dispositif « vide-chargé » placé sur la position idoine en fonction de la masse sur rail de chaque wagon, et avec leurs réservoirs de commande du distributeur à une pression inférieure à 5,4 bars. Les tampons du ou des wagons remis à la SNCF doivent avoir été graissés avec les produits prévus et selon les règles de l'art.

Les Directives de chargement de l'UIC sont à respecter par les chargeurs.

2.3 La SNCF procède à la reconnaissance de l'aptitude des wagons à l'acheminement tels qu'ils lui sont remis. Cette reconnaissance est effectuée de l'extérieur et dans les conditions où peut y procéder une personne se tenant debout à proximité du wagon, afin de rechercher des anomalies manifestes, relatives tant à l'infrastructure qu'à la superstructure du wagon. Ce contrôle du wagon par la SNCF lors de son acceptation ne peut engager la responsabilité de la SNCF, en tout ou partie, que s'il est prouvé qu'un dommage résulte d'un vice d'un organe intéressant la sécurité de l'exploitation, existant lors de la reconnaissance effectuée par la SNCF, et manifeste dans les conditions de réalisation de celle-ci.

2.4 Les wagons transportant ou ayant transporté des marchandises dangereuses sont acceptés sous les réserves et dans les conditions fixées par les lois et règlements en vigueur, notamment par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et l'arrêté RID. Les indications propres à satisfaire aux stipulations de ces documents sont fournies par l'expéditeur à l'appui de la lettre wagon (LW) CUV ou de la lettre de voiture (LV) CIM. La SNCF n'est pas tenue de s'assurer de l'exactitude et de la complétude des renseignements fournis.

2.5 La SNCF peut refuser un wagon qui ne lui paraîtrait pas offrir toute sécurité. Elle en fait connaître le motif à celui qui lui remet le wagon. La SNCF peut refuser un wagon ou un ensemble de wagons insuffisamment freinés.

2.6 Les bogies du système bimodal¹, non assemblés, ne sont pas acceptés comme moyens de transport.

¹ - Système bimodal : désigne des bogies utilisés pour les semi-remorques routières sur bogies ferroviaires, immatriculés comme des wagons. Chaque bogie est compté pour un véhicule. Les dispositions des présentes Conditions particulières, à l'exception de l'article 5, sont applicables au système bimodal dans les mêmes conditions qu'aux wagons, avec, le cas échéant, les adaptations rendues nécessaires par leurs caractéristiques spécifiques de construction et d'utilisation.

3. Remise des wagons

3.1 La SNCF remet les wagons vides ou chargés sur les lieux précisés respectivement au contrat d'acheminement (LW CUV) ou au contrat de transport (LV CIM).

3.2 Le destinataire doit vérifier que les wagons remis vides comme livrés chargés ne présentent pas de défauts apparents.

Il communique par écrit les éventuelles réserves sur l'état des wagons remis ou livrés auprès de la SNCF, avant toute opération de déchargement ou de réutilisation du wagon, et, en tout état de cause, dans un délai de 8 heures ouvrées après la livraison ou la remise .
A défaut, les wagons sont réputés être livrés ou remis en bon état.

4. Acheminement des wagons vides utilisés en tant que moyens de transport

4.1 Hors cas particulier visé à l'article 6 ci-après, la SNCF n'achemine les wagons vides que lorsqu'ils font l'objet d'une lettre wagon (LW) CUV établie par le détenteur ou son ayant-droit. Dans certains cas, une lettre wagon (LW) CUV peut être commune à plusieurs wagons.

4.2 La SNCF peut, sur instructions spécifiques du détenteur ou de son ayant-droit, rédiger pour le compte de celui-ci des lettres-wagons CUV moyennant la perception des frais prévus aux Tarifs (*disponibles sur le site Internet Fret SNCF à l'adresse http://fret.sncf.com/fret/nos_services_et_offres_commerciales/548-conditions_commerciales_et_tarifs.html*) ou par l'application de dispositions contractuelles.

4.3 Les wagons vides sont pris en charge en état de circuler et remis, selon le cas, en gares, sur installations terminales embranchées, sur chantiers de gare, sur chantiers du transport combiné, ou sur installations portuaires.

4.4 Sauf instructions contraires du détenteur, la SNCF peut confier l'exécution des prestations, entièrement ou en partie, à une ou plusieurs autres entreprises ferroviaires utilisatrices adhérentes au CUU.

4.5 Le délai d'acheminement commence à courir à l'acceptation du ou des wagons, au plus tôt à 12 heures le jour de la remise, et se termine à la première desserte utile suivant l'expiration du délai d'acheminement prévu à l'Article 13 du CUU.

4.6 Le contrat d'acheminement prend fin à la remise du ou des wagons au destinataire. Cette remise est réputée effectuée dès la mise en place des wagons vides sur le lieu convenu. Pour les ateliers, le lieu convenu de livraison est défini par le code gare atelier (liste des codes gares dans les Tarifs)

4.7 Les délais du contrat d'acheminement sont suspendus en cas d'empêchement à l'acheminement ou à la remise, à compter de l'envoi à l'expéditeur de l'avis mentionné au point 5.5 ci-après et respectivement jusqu'à la reprise de l'acheminement ou jusqu'à la remise.

5. Utilisation de la lettre wagon (LW) CUV

5.1 Les modalités relatives à l'utilisation de la lettre wagon (LW) CUV et à l'exécution du contrat d'acheminement de wagons vides sont contenues dans le Guide Lettre Wagon CUV (GLW CUV) édité par le Comité International des Transports ferroviaires (CIT).

5.2 Une convention particulière précise les conditions d'utilisation de la lettre wagon (LW) électronique.

5.3 Dans certains cas, une lettre wagon (LW) CUV peut être commune à plusieurs wagons. Elle est alors complétée par un relevé des wagons listant l'ensemble des wagons composant l'envoi.

5.4 Toute modification de l'acheminement en cours d'exécution doit faire l'objet d'un ordre écrit transmis au Service Clientèle. La facturation s'effectue sur la base de la nouvelle demande. Lorsque cette modification porte sur la destination, inscrite sur la lettre wagon (LW) CUV, s'y ajoutent les frais de modification figurant aux Tarifs. Le réacheminement d'un wagon vide parvenu à destination est assimilé dans tous les cas à un nouvel acheminement, et nécessite la remise d'une nouvelle lettre wagon (LW) CUV.

5.5 En cas d'empêchement à l'acheminement ou à la remise d'un wagon vide, quel qu'en soit le motif, un avis ad hoc est établi et adressé à l'expéditeur, conformément aux règles définies par le CIT, afin de recevoir ses instructions, le cas échéant dans les limites fixées par le CUU.

La rédaction d'un Procès-verbal de Constatation d'Avaries (PVCA) n'exclut pas l'application des dispositions ci-après de l'article 8.

6. Garde des wagons hors contrat de transport ou d'acheminement

6.1 Garde du wagon vide ou chargé pour chargement ou déchargement dite « séjour en gare »

Les wagons placés en gare (voies de débord) pour les opérations de chargement et de déchargement sont sous la garde de la SNCF. Ils sont alors au statut de « séjour en gare ».

Le client dispose d'un délai pour effectuer ces opérations (délai et conditions prévus ci-dessous).

Au-delà de ce délai, les wagons laissés sous la garde de la SNCF donnent lieu à facturation.

6.1.1 Début du séjour et du délai :

Le séjour, et le délai prennent effet un jour J :

- au moment de la mise à disposition effective du wagon vide ou chargé lorsqu'elle est réalisée en période d'ouverture de la gare ;
- à l'heure d'ouverture de la gare si la mise à disposition du wagon vide ou chargé est réalisée en période de fermeture de la gare

6.1.2 Fin du délai

Le délai prend fin en J+1 à 24 heures, avec J, jour de mise à disposition défini à l'article 6.1.3, les samedis et jours non ouvrables non compris).

Un délai supplémentaire de 24 heures est accordé pour la double opération de déchargement/chargement.

6.1.3 Fin du séjour :

La restitution du matériel est considérée réalisée au moment de l'indication écrite par le client de la fin des opérations de chargement ou de déchargement (*avis de libération du wagon*).

6.1.4 Dépassement du délai de séjour

Si le client n'est pas en mesure de restituer le matériel dans le délai (prévu à l'article 6.1.2 ci-dessus), la garde supplémentaire du wagon est assurée moyennant le paiement à la SNCF des frais calculés ci-après.

6.1.4.1 Le décompte des unités à facturer a pour origine, J+2 à 0 heure, avec J, jour de mise à disposition défini à l'article 6.1.1 ci-dessus, et pour fin le jour de la desserte d'enlèvement du wagon, ce jour inclus.

6.1.4.2 L'unité de décompte est la journée indivisible, samedis et jours non ouvrables exceptés.

6.1.4.3 Le prix unitaire est fixé aux Tarifs (*disponibles sur le site Internet Fret SNCF à l'adresse http://fret.sncf.com/fret/nos_services_et_offres_commerciales/48-conditions_commerciales_et_tarifs.html*). Le montant à facturer (hors TVA) est égal au prix unitaire multiplié par le nombre d'unité(s) de décompte.

6.1.4.4 Les frais sont facturés, à l'expéditeur (chargement) ou au destinataire (déchargement), ou à l'embranché, pour la période J+2 (0 heure) au jour de la desserte d'enlèvement du wagon, ce jour inclus;

6.2 Garde du wagon vide sur demande du détenteur dite « chômage demandé »

6.2.1 Lorsqu'un wagon doit être restitué vide sans être utilisé ou acheminé pour un nouveau transport, le détenteur peut obtenir la mise en chômage de ce wagon.

Pour obtenir la mise en chômage, le détenteur doit en faire directement la demande par écrit à la gare destinataire du dernier parcours du wagon, au plus tard au moment de sa livraison, en précisant la durée de chômage souhaitée.

Cette offre n'est pas ouverte aux wagons citernes et aux wagons pour vrac, vides non nettoyés. Pour ces wagons, le détenteur doit certifier qu'ils ont été nettoyés selon les normes en vigueur, en en précisant lieu et date de cette opération.

6.2.2 Conditions de mise en chômage et de remise à disposition

Sur demande du détenteur, la SNCF peut, suivant disponibilité, accepter de garder ces wagons en « chômage » sur une voie quelconque de la gare destinataire du dernier parcours des wagons, à charge pour la SNCF de les remettre à disposition de leur détenteur dans cette gare.

En cas d'impossibilité de chômage dans cette gare, la SNCF peut réaliser cette prestation dans une autre gare, après accord du détenteur et sous réserve de faisabilité. L'acheminement de ces wagons est couvert par une lettre-wagon (LW) CUV en port payé, établie par leur détenteur.

Des restrictions de lieux et de service peuvent être définies pour le chômage demandé pour des wagons ayant transporté des marchandises dangereuses.

Le droit de réclamer la remise à disposition d'un wagon en chômage appartient au détenteur. Si la demande est parvenue avant la fermeture de la gare, la remise à disposition sera effectuée au plus tard le troisième jour suivant celui de la réception de la demande, dès l'ouverture de la gare ; dans le cas contraire, ce délai est augmenté d'un jour.

Le jour d'expédition des wagons n'est pas compté comme journée de chômage.

Un wagon précédemment en chômage et remis à la disposition du détenteur en gare, est soumis aux frais de séjour (voir point 6.1) fixés aux Tarifs, depuis l'expiration du délai imparti pour le chargement jusqu'au jour de la remise du wagon chargé accompagné du contrat de transport.

6.2.3 Remise à disposition sur décision de la SNCF

Pour divers motifs liés à son exploitation, la SNCF se réserve toutefois le droit de remettre d'office à leur détenteur un ou des wagons en chômage, quel que soit le délai écoulé depuis leur mise en chômage. La SNCF doit en avertir le détenteur par lettre recommandée avec avis de réception.

A compter de la date d'envoi de ce courrier, le détenteur dispose d'un délai de six semaines au maximum pour prendre possession de ses wagons dans la gare où ils étaient en chômage. A l'expiration de ce délai, les wagons non repris par leur détenteur seront traités aux conditions du point 6, considérés comme abandonnés à ses risques et périls.

6.2.4 Frais de garde dite « chômage demandé »

Les frais perçus sont fixés aux Tarifs. Ils sont perçus du demandeur de la garde du wagon vide.

Dans le cadre d'un programme de durée minimale de chômage concerté préalablement à la mise en chômage, les conditions d'applications de ces frais y compris leurs montants sont convenues par contrat.

Les frais occasionnés par les manœuvres supplémentaires demandées pour le tri ou le classement des wagons seront facturés au demandeur en fonction du temps passé, sur justification des dépenses par la SNCF.

7. Reprise des wagons vides sans instructions du détenteur

7.1 Si un wagon est remis vide à la SNCF par un embranché, ou si un wagon est laissé vide à la SNCF à la fin de la garde dite « séjour en gare », et que le détenteur n'a pas donné des instructions pour son acheminement ou sa mise en « chômage demandé », la SNCF place ce wagon en « séjour en gare ». Les frais de séjours sont facturés au détenteur (ou à son ayant-droit).

7.2 Dans le cas où des frais spécifiques de stationnement sont facturés à la SNCF pour ce wagon (Ports, Gestionnaire d'Infrastructure, ...), ces frais spécifiques sont refacturés au détenteur,

7.3 En cas de facturation des frais au titre du point 7.2 ci-dessus, il n'est pas fait application du point 7.1.

7.4 L'application de la disposition ci-dessus est exclue en cas d'accord entre le détenteur et la SNCF portant sur des procédures alternatives.

8. Constatation et traitement des avaries aux wagons

8.1 Le procès verbal de constatation d'avarie (PVCA) envoyé au détenteur constitue, le cas échéant, la demande d'instructions. Un avis de réforme est envoyé au détenteur par voie électronique (*mise en œuvre au premier semestre 2013*).

En cas d'empêchement au transport ou à la livraison d'un wagon chargé, quel qu'en soit le motif, un avis ad hoc est établi et adressé à l'expéditeur, conformément aux règles définies par le CIT, afin de recevoir ses instructions, le cas échéant dans les limites fixées par le CUU.

8.2 La SNCF effectue (ou fait effectuer), en atelier ou sur un chantier hors atelier, les réparations permettant de remettre les wagons en état de circuler, et suivant ses possibilités, en état d'utilisation. Les frais d'acheminement du wagon ou les frais de déplacement pour réparation sont à la charge du responsable de l'avarie. Ces réparations sont effectuées conformément aux règles de l'article 19 et de l'annexe 10 du CUU. La SNCF applique les dispositions de l'Annexe 13 au CUU.

8.3 Lorsque les réparations effectuées (ou fait effectuer) par la SNCF sont à la charge du détenteur, elles peuvent lui être facturées directement par l'auxiliaire d'exécution de la SNCF, chargé de ces opérations.

8.4 La limite de 850 euros prévue à l'article 19 du CUU s'entend pour un montant total de réparation hors frais connexes,

8.5 Lorsque, en cas d'avarie d'un wagon chargé, il est nécessaire de transborder la marchandise chargée (demande du chargeur, impératif pour réparation, préservation marchandises, ...), les frais de ce transbordement sont à la charge du responsable de l'avarie.

8.6 Lorsque, pour effectuer (ou faire effectuer) une réparation, la SNCF doit procéder ou faire procéder au nettoyage du wagon, les frais de nettoyage sont à la charge du responsable de l'avarie.

8.7 En cas d'incident impliquant un wagon, sur demande motivée de la SNCF, le détenteur doit fournir, sous trois jours, les premiers éléments y compris les éventuelles mesures conservatoires prises, et sous un mois, un rapport comportant son analyse et les mesures prises pour empêcher qu'un incident de même nature ne se reproduise.

8.8 Lorsque la SNCF procède ou fait procéder au remplacement d'un essieu, l'essieu endommagé est restitué au détenteur sous la responsabilité et selon les instructions de celui-ci.

8.9 L'acheminement du wagon après réparation est effectué sur sa destination initiale, sauf ordre contraire du détenteur formulé par remise du contrat de transport ad hoc (LV CIM ou LW CUV).

8.10 En cas de réception tardive de pièces ou parties de wagons commandés par modèle H/Hr pour une réparation d'avarie, il peut être facturé au détenteur, conformément au CUU, des frais d'occupation des voies d'atelier. Cette facturation est réalisée directement par l'auxiliaire de réparation, lorsque la livraison de ces pièces intervient au-delà d'un délai de 20 jours francs décomptés à partir de la date d'envoi du modèle H/Hr, jour de livraison des pièces non compris. Ces frais sont facturés sous le code « VOIE » sur base d'un montant journalier par wagon repris aux Tarifs, uniquement en cas de responsabilité du détenteur dans la survenance de l'avarie.

8.11 La rédaction d'un PVCA n'est pas exclusive de l'application du point 5 ci-dessus.

8.12 Des accords litiges passés entre la SNCF et un ou plusieurs détenteurs peuvent déroger aux règles du CUU pour le traitement de certains dommages aux wagons.

8.13 Lors qu'en application de l'article 22.4 du CUU, il est fait usage des principes de responsabilité définis à l'annexe 12 du CUU, alors si besoin, la SNCF diligentera, avant réparation, un essai de frein réalisé selon les normes en vigueur. Les frais de cet essai seront imputés selon les règles de l'annexe 12, à l'instar des frais de réparation de l'avarie.

8.14 En cas d'application de la clause limitative prévue à l'Article 23 du CUU, le détenteur doit fournir à la SNCF une cession de droit pour ferrailage du wagon, sauf s'il désire conserver l'épave

9. Dispositions complémentaires au CUU relatives à certaines avaries au wagon

9.1 En cas d'incident de frein ou de détection « boîte chaude » sur un wagon équipé de roues à bandage, la SNCF procède au retrait de celui-ci, à l'examen des roues et des essieux concernés, et demande le remplacement des organes reconnus défectueux.

9.2 Pour les wagons détectés « boîte chaude », lorsque cette détection n'est pas confirmée par le conducteur, la SNCF procède néanmoins au changement d'essieu dans un atelier (Technicentre) SNCF approprié, si le wagon doit être remis à l'échange à une autre EF.

9.3 Pour les wagons (équipés de marchepieds d'accès ou échelle d'une hauteur supérieure à deux mètres au dessus du niveau du rail) dont l'avertissement « haute tension » n'est pas conforme aux prescriptions de l'annexe 11 au CUU, voire inexistant, la SNCF procédera autant que possible à la réparation de cette avarie (code 6.1.1.10) sans arrêt du wagon, En cas d'impossibilité, et si le marquage présent sur le wagon est non-conforme aux règles en vigueur, la SNCF apposera sur le wagon une étiquette « modèle K », le cas échéant accompagné d'une étiquette d'alerte spécifique, et laissera le wagon poursuivre son acheminement vide ou chargé, laissant au détenteur le soin de procéder à la réparation avant rechargement. A défaut, ou si le wagon doit être remis à l'échange à une autre Entreprise Ferroviaire utilisatrice, le wagon sera arrêté pour réparation

10. Indemnités de privation de jouissance en cas d'avarie aux wagons

Les dispositions des articles 10 et 23.2 du CUU et de son annexe 6 s'appliquent selon les modalités ci-après pour tenir compte de l'offre commerciale de la SNCF. L'application de ce point est exclue, en cas d'accord après vente spécifique avec le détenteur.

En cas d'avarie du wagon ou de ses pièces, imputable à la SNCF (que la réparation soit faite par la SNCF ou non) celle-ci peut verser, en plus de la prise en charge des réparations selon les dispositions du CUU, au détenteur (sur facturation de ce dernier) une indemnité, dénommée IPJ Avarie, calculée conformément aux dispositions ci-dessous. Toute autre indemnité est exclue.

Cette indemnité ne se cumule pas avec celle prévue au point 11 ci-dessous.

Le montant de l'indemnité de privation de jouissance (IPJ Avarie) se calcule en Euros et par jour entier passé par le wagon en réparation jusqu'au jour de remise en service (jour de l'avarie non compris), en multipliant la longueur hors tout (en mètres) du wagon par le « coefficient catégorie » du tableau ci-dessous défini selon la catégorie du wagon (désignation littérale) et par le « coefficient général » repris ci-dessous.

Le détenteur est tenu de justifier de la longueur hors tout de son wagon par la fourniture du diagramme correspondant.

Pour tenir compte de la livraison des pièces de rechange, ce décompte IPJ est suspendu pour le délai réel de fournitures de ces pièces (de la date de commande à la date de livraison), ou pour dix jours forfaitaires si ce délai n'est pas connu ou précisé.

Cette indemnité peut également être versée en cas de réparation faite par le détenteur ou par un atelier de son choix.

Les présentes modalités de décompte s'appliquent aux avaries survenues après le premier janvier 2014, date du PVCA faisant foi.

Coefficient général IPJ avaries	0,78
--	-------------

Série des wagons	Coefficient catégorie
E – wagon tombereau	1,0
F- wagon tombereau	1,3
G - wagon couvert	1,0
H – wagon couvert	1,3
I – wagon sous contrôle de température	1,3
K – wagon plat à deux essieux	1,0
L - wagon plat à deux essieux	1,3
O – wagon mixte plat tombereau	1,3
R – wagon plat à bogies	1,0
S – wagon plat à bogies	1,3
T – wagon à toit ouvrant	1,3
U – wagon spécial	1,6
Z – wagon citerne	1,6

A la place de cette indemnisation forfaitaire, le détenteur peut faire valoir son dommage réel comme privation de jouissance Il lui appartient dans ce cas de présenter à la SNCF (SAV FRET) toutes les pièces justificatives.

11. Indemnités de privation de jouissance en cas de retard

Les dispositions des articles 10 et 13.3 du CUU s'appliquent selon les modalités ci-après pour tenir compte de l'offre commerciale de la SNCF.

Si la SNCF est responsable d'un dépassement des délais d'acheminement d'un wagon vide ou chargé, elle peut verser au détenteur une indemnité forfaitaire par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement des délais de livraison de la marchandise chargée.

Cette indemnité est fixée à :

- 5 EUR pour les wagons de types suivants :
 - wagons couverts réfrigérants à bogies d'une charge utile égale ou supérieure à 30 t en catégorie C ;
 - wagons à bogies destinés au transport de gaz ;
 - wagons à bogies autres, d'une charge utile égale ou supérieure à 40 t en catégorie C ;
 - wagons à double plancher destinés au transport des automobiles et comportant plus de 2 essieux ;
 - wagons à 4 essieux indépendants d'une charge utile égale ou supérieure à 40 t en catégorie C.
- 4 EUR pour les autres wagons.

Sous réserve de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement des délais de livraison de la marchandise chargée, aucune indemnité n'est payée à une personne autre que le détenteur en cas de dépassement des délais de livraison d'un wagon vide ou chargé.

12. Assurance du détenteur

12.1 Les détenteurs sont tenus de souscrire, à concurrence d'un montant minimum de garantie de 15 000 000,00 (quinze millions) d'euros par sinistre, une police de responsabilité civile destinée à les garantir contre les risques mis à leur charge par les RU CUV et le Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU).

Il est précisé que le montant fixé ci-avant ne constitue en aucun cas une limitation de responsabilité du détenteur.

12.2 Le détenteur est tenu de fournir, sur simple demande de la SNCF, l'attestation d'assurance correspondante justifiant de la souscription de la police mentionnée ci-dessus et indiquant les montants de garantie et de franchise ainsi que la durée de validité de la couverture.

13. Informations à fournir au détenteur

13.1 En application de l'article 15.2 du CUU, la SNCF fournit par email aux détenteurs les informations nécessaires à l'entretien de leurs wagons.

13.2 Il appartient aux détenteurs adhérents ou non au CUU qui souhaitent obtenir ces informations, de s'inscrire auprès de la SNCF, en fournissant l'adresse email d'envoi et la liste des numéros des wagons de son parc. Le détenteur doit maintenir à jour cette liste et la communiquer à la SNCF au début de chaque trimestre.

13.3 Ces différentes informations sont remises à la SNCF sous la responsabilité du détenteur par mail à l'adresse suivante : Fret.infodetenteur@sncf.fr

13.4 Toute autre information peut être fournie par la SNCF au détenteur après étude de faisabilité, et selon des modalités contractuellement définies.

14. Echange entre une Entreprise Ferroviaire ibérique et la SNCF de wagons aptes au changement d'essieux pour le trafic transpyrénéen

14.1 Sont admis par la SNCF à cet échange tous wagons aptes à ce trafic, quel que soit le détenteur. En préalable aux expéditions de wagons vides ou chargés, un accord d'échange doit être défini entre l'Entreprise Ferroviaire ibérique retenue et la SNCF.

14.2 La SNCF effectue les opérations de changement d'essieux sur des chantiers spécialisés situés dans les gares de Cerbère (point-frontière de Cerbère/Port Bou) et d'Hendaye (point-frontière d'Hendaye/Irun) pour les envois du sens Sud/Nord.

14.3 Dans le sens Nord/Sud, dans ces mêmes gares et chantiers, ces opérations sont effectuées par l'Entreprise Ferroviaire ibérique, cessionnaire

14.4 Pour ces opérations, la SNCF ne fournit pas les essieux à voie normale ou à voie large. Les détenteurs des wagons admis à l'échange ont l'obligation, lors du passage du wagon dans ces chantiers spécialisés, de mettre à disposition les essieux nécessaires, directement ou par l'intermédiaire d'un représentant.

14.5 En application de l'article 16 paragraphe 3 a), premier tiret de la CIM, le délai de livraison est prolongé d'un délai supplémentaire de 24 heures.

14.6 Les frais de changement d'essieux perçus par l'EF responsable de l'opération de changement d'essieux sont codifiés 12 ou 104071 en lettre de voiture (LV) CIM ou en lettre wagon (LW) CUV, et sont fixés contractuellement.

15. Recherche d'un wagon à la demande du détenteur

15.1 Toute demande de recherche d'un wagon établie par un détenteur doit être adressée à la SNCF par lettre recommandée avec accusé de réception, accompagnée des pièces justificatives.

15.2 En cas de recherche infructueuse dans le délai défini à l'article 20 du CUU, la SNCF procède à l'indemnisation du détenteur conformément à l'annexe 5 du CUU sur production d'une facture d'indemnités accompagnée d'un certificat de radiation du wagon perdu émis par l'Autorité Nationale de Sécurité (ANS) ayant enregistré ce wagon.