

Conditions particulières

Utilisation des wagons par la SNCF, Entreprise Ferroviaire

Sommaire

Partie A - Dispositions générales

Partie B - Application du Contrat Uniforme d'Utilisation (CUU) des wagonsUU

Article 1	Assurance du détenteur
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) CUU
Article 6	Reprise des wagons vides sans instructions du détenteur
Article 7	Constatation et traitement des avaries aux wagons
Article 8	Pièces de rechange pour réparation des avaries aux wagons
Article 9	Indemnités de privation de jouissance en cas d'avaries aux wagons
Article 10	Indemnités de privation de jouissance en cas de retard d'acheminement des wagons
Article 11	Perte de wagons
Article 12	Ferraillage de wagons
Article 13	Informations à fournir au détenteur
Article 14	Echange de wagons entre Entreprises Ferroviaires
Article 15	Echange de wagons aptes au changement d'essieux pour le trafic transpyrénéen entre une Entreprise Ferroviaire ibérique et la SNCF
Article 16	Dispositions complémentaires au CUU relatives aux avaries aux wagons
Article 17	Garde du wagon pour chargement ou déchargement en gare dite « séjour en gare »
Article 18	Wagons laissés pour compte à la SNCF EFu par son détenteur
Article 19	Exonération de responsabilité pour faute d'un tiers
Article 20	Réservé

Partie C - Prestations complémentaires proposées par la SNCF

Article 1	Garde du wagon vide à la demande du détenteur dite « chômage demandé »
Article 2	Fourniture de wagons par la SNCF
Article 3	Prestations de services wagons
Article 4	Réservé

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.

Partie A - Dispositions Générales

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.

2 La remise d'un wagon à la SNCF implique l'adhésion par son détenteur (ou par son ayant-droit) à l'ensemble des présentes dispositions que le détenteur (ou son ayant-droit) s'engage à porter à la connaissance de ses clients expéditeurs et/ou destinataires de tout envoi.

3 Sont exclus des présentes Conditions Particulières les envois de wagons vides remis au transport en tant que marchandises (envois couverts par des lettres de voiture (LV) CIM), qu'ils soient ou non soumis à des règles particulières d'acceptation ou de circulation.

4 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.

5 Le détenteur adhérent au CUU doit avoir enregistré ses coordonnées, ainsi que les numéros des wagons de son parc sur le site internet du Bureau CUU.

6 Le CUU applicable est celui publié au site internet du Bureau CUU.

7 Les wagons du détenteur portent un marquage conforme à la Réglementation et au CUU.

Partie B – Application du Contrat Uniforme d'Utilisation (CUU) des wagons

1 Assurance du détenteur

1.1 Le détenteur est tenu de souscrire, à concurrence d'un montant minimum de garantie de 15 000 000,00 (quinze millions) d'euros par sinistre, une police d'assurance de responsabilité civile destinée à les garantir contre les risques mis à sa charge par les Règles Uniformes 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.

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

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.

2.3 Le détenteur est tenu d'informer le chargeur sur les Directives de chargement de l'UIC en vigueur que ce dernier doit respecter.

2.4 La SNCF procède à la reconnaissance de l'aptitude au transport/acheminement des wagons chargés/vides tels qu'ils lui sont remis. Cet examen visuel effectué, depuis le sol et de chaque côté du wagon, permet de s'assurer que celui-ci ne présente pas de défauts manifestes relatifs tant à son infrastructure qu'à sa superstructure. Cet examen du wagon par la SNCF avant sa circulation 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.

2.5 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.

2.6 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.

2.7 Les bogies du système bimodal², non assemblés, ne sont pas acceptés comme moyens de transport.

2.8 La SNCF accepte les wagons vides ou chargés sur les lieux précisés respectivement au contrat d'acheminement (LW CUV) ou au contrat de transport (LV CIM), en gares, sur installations terminales embranchées, sur chantiers de gare, sur chantiers du transport combiné, ou sur installations portuaires.

2.9 Pour une acceptation sur une Installation Terminal Embranchée (ITE), une Convention de desserte³ passée avec l'exploitant de l'ITE en définit les règles et dispositions particulières.

2.10 Une acceptation en gare s'effectue sur une voie dite de « débord », c'est-à-dire accessible à la clientèle, dans les conditions légales définies.

2.11 Lors de la reconnaissance de l'aptitude au transport/acheminement des wagons chargés/vides, si la SNCF constate que le wagon a subi une avarie dont la cause manifeste est une mauvaise utilisation du wagon par l'utilisateur précédent, elle présente à celui-ci un Procès Verbal pour reconnaissance de sa responsabilité. Ce Procès Verbal une fois signé est joint au PVCA prévu au point 7 ci-après.

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), en gares, sur installations terminales embranchées, sur chantiers de gare, sur chantiers du transport combiné, ou sur installations portuaires.

3.2 Pour une remise sur une Installation Terminal Embranchée (ITE), une Convention de desserte³ passée avec l'exploitant de l'ITE en définit les règles et dispositions particulières.

3.3 Une remise en gare s'effectue sur une voie dite de « débord », c'est-à-dire accessible à la clientèle, dans les conditions légales définies.

² - Un 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 - La Convention de desserte est un contrat passé entre l'exploitant de l'ITE, faisant fonction de gérant de cette infrastructure, et une Entreprise Ferroviaire (ici, la SNCF) qui le dessert ; elle précise les conditions pratiques et techniques de la réalisation des dessertes d'enlèvement ou de livraison, ainsi que les obligations et responsabilités respectives du titulaire de l'ITE et de l'EF en cause.

3.4 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 moyen 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 stipulations 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 Une prise en charge ou une remise en gare s'effectue sur une voie dite de « débord », c'est-à-dire accessible à la clientèle, dans les conditions légales définies

4.5 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.

4.6 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 14 du CUU.

4.7 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)

4.8 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 Dans certains cas, une lettre de voiture (LV) CIM peut être commune à des wagons et des marchandises CIM et des wagons vides en tant que moyens de transport CUV. La case « CIM » doit être cochée dans la lettre de Voiture, et la mention suivante doit être inscrite dans la case 21 : Pour les wagons désignés dans le relevé des wagons par les codes NHM 9921.xx ou 9922.xx, la présente lettre de voiture (LV) CIM a la valeur d'une lettre wagon (LW) CUV. La lettre de voiture (LV) CIM est complétée par un relevé des wagons listant l'ensemble des wagons chargés et vides composant l'envoi.

5.5 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.

5.6 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.

6 Reprise des wagons vides sans instructions du détenteur

6.1 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).

6.2 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,

6.3 En cas de facturation des frais au titre du point 6.2 ci-dessus, il n'est pas fait application du point 6.1.

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

7 Constatation et traitement des avaries aux wagons

7.1 Le procès verbal de constatation d'avarie (PVCA) envoyé au détenteur constitue, le cas échéant, la demande d'instructions. Dans les cas prévu au CUU, un avis de réforme est envoyé au détenteur par voie électronique.

7.2 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'ayant-droit, conformément aux règles définies par le CIT, afin de recevoir ses instructions, le cas échéant dans les limites fixées par le CUU.

7.3 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 de l'équipe de réparation 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.

7.4 Lorsque les réparations effectuées pour la SNCF par un auxiliaire d'exécution sont à la charge du détenteur, elles peuvent lui être facturées directement par cet auxiliaire.

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

7.6 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.

7.7 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.

7.8 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.

7.9 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.

7.10 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.

7.11 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 (lettre de voiture (LV) CIM ou lettre wagon (LW) CUV).

8 Pièces de rechange pour réparation des avaries aux wagons

8.1 La SNCF en ce qui concerne les essieux ne propose au détenteur que la procédure du point 3.4 (commande par Modèle Hr) de la Partie A de l'Annexe 7 au CUU.

8.2 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 la base d'un montant journalier par wagon repris aux Tarifs, uniquement en cas de responsabilité du détenteur dans la survenance de l'avarie.

8.3 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.

9 Indemnités de privation de jouissance en cas d'avarie aux wagons

9.1 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.

9.2 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 production d'une facture par ce dernier) une indemnité, dénommée IPJ Avarie, calculée conformément aux dispositions ci-dessous. Cette indemnité ne se cumule pas avec celle prévue au point 10 ci-dessous. Toute autre indemnité est exclue.

9.3 Le montant de l'indemnité de privation de jouissance (IPJ Avarie) se calcule en Euros et par jour indivisible de privation de jouissance (jours ouvrables, samedis exclus), en multipliant la longueur hors tout (en mètres) du wagon par le « facteur » du tableau de l'annexe 6 au CUU correspondant à la catégorie du wagon (désignation littérale).

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

9.5 Le décompte de cette Indemnité pour Privation de Jouissance commence le lendemain du jour du « retrait » (au sens de l'annexe 9 du CUU) du wagon inscrit au Procès Verbal de Constatation d'Avaries, et se termine le jour de la remise en service.

9.6 Toutefois, pour un wagon avarié étiqueté « modèle K » (au sens de l'annexe 9 du CUU), le décompte de l'Indemnités pour Privation de Jouissance commence le jour d'entrée du wagon en atelier de réparation désigné par l'EF responsable de l'avarie.

9.7 L'Indemnité pour Privation de Jouissance est interrompue dans les cas suivants :

9.7.1 entre le jour de commande des pièces de rechange figurant sur le modèle H ou modèle Hr, et le jour de leur réception ;

9.7.2 entre le jour d'envoi de l'avis d'empêchement au transport/à l'acheminement (CIT 8), ou avis d'empêchement à la livraison/à la remise (CIT 9), et le jour de réception des instructions de l'ayant-droit ;

9.7.3 entre le jour d'envoi du wagon dans un atelier pour complément de réparation, et le jour de sa remise en service, si le détenteur a demandé ce transfert.

9.8 Les présentes modalités de décompte s'appliquent aux avaries survenues après le premier janvier 2015, date du PVCA faisant foi. Avant cette date, les dispositions des Conditions Particulières en vigueur à la date du PVCA s'appliquent.

9.9 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 WAGONS) toutes les pièces justificatives.

10 Indemnités de privation de jouissance en cas de retard d'acheminement des wagons

10.1 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.

10.2 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.

10.3 Cette indemnité est fixée à :

- 5,00 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.
- 4,00 EUR pour les autres wagons.

10.4 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.

11 Perte de wagons

11.1 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.

11.2 La réception de cette lettre par la SNCF ouvre le délai de recherche prévu à l'article 20 du CUU.

11.3 En cas de recherche infructueuse dans ce délai, 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.

12 Ferrailage des wagons

12.1 Pour tout wagon non économiquement réparable au sens du CUU, le détenteur doit fournir à la SNCF une cession de droit pour le ferrailage de ce wagon, sauf s'il désire en conserver l'épave.

12.2 La SNCF adresse ensuite au détenteur un certificat de ferrailage.

13 Informations à fournir au détenteur

13.1 En application de l'article 15 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 de wagons entre Entreprises Ferroviaires

La SNCF documente ses échanges de wagons avec d'autres Entreprises Ferroviaires, et peut les opposer aux détenteurs.

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

15.1 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.

15.2 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.

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

15.4 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.

15.5 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 25 heures.

15.6 Les frais de changement d'essieux perçus par l'EF responsable de l'opération de changement d'essieux sont codifiés

12 ou 105071 en lettre de voiture (LV) CIM ou en lettre wagon (LW) CUV, et sont fixés contractuellement.

16 Dispositions complémentaires au CUU relatives à certaines avaries au wagon

16.1 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.

16.2 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, et à ses frais.

16.3 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

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

17.1 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).

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

17.3 Le délai de « séjour en gare » prend 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, ou 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, et il 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.

17.4 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*).

17.5 Si le client n'est pas en mesure de restituer le matériel dans le délai (prévu au point 17.3 ci-dessus), la garde supplémentaire du wagon est assurée moyennant le paiement à la SNCF des frais calculés selon le point 17.6 ci-après.

17.6 Les frais sont facturés à l'expéditeur (chargement) ou au destinataire (déchargement), pour la période J+2 (0 heure) au jour de la desserte d'enlèvement du wagon, ce jour inclus. L'unité de décompte est la journée indivisible, samedis et jours non ouvrables exceptés. Le décompte des unités à facturer a pour origine, J+2 à 0 heure, avec J, jour de mise à disposition défini au point 17.3 ci-dessus, et pour fin le jour de la desserte d'enlèvement du wagon, ce jour inclus. 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.

18 Wagons laissés pour compte à la SNCF EFu par son détenteur

18.1 Lorsque la SNCF constate qu'un wagon est abandonné sous sa garde par son détenteur (défaut de lettre wagon, pas de réponse à PVCA ou à un devis de réparation, à CIT 8/CIT 9, pas de paiement, ...), elle adresse un signalement à ce dernier par lettre recommandée avec avis de réception et lui demande des instructions.

18.2 En cas d'absence de réponse dans les six mois qui suivent, une seconde lettre recommandée avec avis de réception lui est adressée.

18.3 Après un délai d'un an à compter de la date d'envoi de la première lettre recommandée, la SNCF fait ferrailer le wagon abandonné et procède à la vente de la ferraille.

18.4 Le produit de la vente, déduction faite des frais engagés par la SNCF, est conservé à la disposition du détenteur pendant un délai expirant trois ans après la date d'envoi de la première lettre recommandée.

19 Exonération de responsabilité pour faute d'un tiers

En cas d'avarie à un wagon dont l'origine est la faute d'un tiers, la SNCF, EFu, en application de l'article 22.2 du CUU, est en droit de produire pour preuve, à l'appui du PVCA, tout document établi et signé par ce tiers et attestant explicitement la reconnaissance par ce dernier de sa responsabilité dans la survenance de l'avarie..

Partie C – Prestations complémentaires proposées par la SNCF

La SNCF offre, dans des conditions contractuellement définies, les prestations ci-après :

1 Garde du wagon vide à la demande du détenteur dite « chômage demandé »

1.1 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.

1.2 A la 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 des 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 16 – Partie B) 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.

1.3 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 avvertir 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 – Partie B ci-dessus,.

1.4 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.

1.5 Le CUU est applicable dans l'exécution de ces prestations.

2 Fourniture de wagons par la SNCF

2.1 La SNCF peut, à la demande, fournir des wagons au voyage, ou pour une période déterminée.

2.2 Les termes et conditions sont précisées dans ses **Conditions Particulières** « fourniture de wagons ».

3 Prestations de service wagons

La SNCF offre des services « wagons », notamment la gestion des retours à vide des wagons.