

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

Commission d'experts techniques

**A 94-20/1.2009
12.02.2009**

Original : EN

Systeme de registre de l'OTIF – Matériel roulant
Registres de véhicules nationaux (NVR)

Statut : **ADOPTÉE**

OBJECTIF DU PRESENT DOCUMENT

Le présent document est une proposition à l'attention de la Commission d'experts techniques en vue de l'adoption de dispositions conformément à l'article 13 ATMF qui prévoit que les Etats parties établissent et mettent à jour des registres nationaux de véhicules (NVR).

L'établissement de ces registres ne dépend pas de l'établissement des Annexes techniques prévues à l'article 8 des Règles uniformes APTU ou de la reconnaissance mutuelle d'admissions.

INTRODUCTION

- (1) Conformément à l'article 13, § 1 ATMF, une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.
- (2) La Communauté européenne (CE) a adopté, par la décision de la Commission européenne 2007/756/CE du 9 novembre 2007, une spécification commune et l'obligation pour chaque Etat membre de la CE, d'établir un registre de véhicules national (NVR), tel que cela est prévu à l'article 14, §§ 4 et 5 des Directives 96/48/CE et 2001/16/CE; la décision 2007/756/CE a été publiée dans le Journal officiel de l'Union européenne n° L 305 du 23 novembre 2007, p. 30.
- (3) Les spécifications communes du présent document ont été élaborées sur la base de la décision de la Commission européenne 2007/756/CE.
- (4) Lors de la session du WG TECH de l'OTIF à Prague, l'Agence ferroviaire européenne (ERA), qui a développé un NVR standard pour les Etats membres de l'UE, a proposé aux Etats membres de l'OTIF, qui ne sont pas membres de la CE, le logiciel standard NVR pour un prix de 5.000 € par Etat membre et au Secrétaire général une licence pour un nombre illimité d'Etats membres et d'inscriptions pour un prix de 15.000 €. La liaison avec le VVR, établi auprès de l'ERA, et son utilisation devraient être gratuites.

PROPOSITION DE DÉCISION

Les décisions suivantes sont soumises à la Commission d'experts techniques pour adoption :

1. Chaque Etat partie établit un NVR assisté par ordinateur conformément aux spécifications du présent document, de son Appendice et de ses Annexes. Le NVR doit être opérationnel au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur de la présente décision. Le NVR doit être accessible pour consultation aux représentants habilités des autorités compétentes et des parties intéressées. Les spécifications techniques et opérationnelles définies dans l'Appendice et dans les Annexes assureront que les différents registres nationaux, y compris ceux des Etats membres de la CE, seront cohérents en ce qui concerne le contenu des données, le format des données et les droits d'accès.
2. Tous les NVR seront reliés électroniquement (via Internet) au registre de véhicules virtuel (VVR) géré par l'Agence ferroviaire européenne. Le VVR doit permettre aux utilisateurs de rechercher tous les NVR (y compris ceux des Etats membres de la CE) au moyen d'un seul portail et d'échanger des données entre les NVR nationaux.
3. Les NVR sont établis et mis à jour par un organisme d'enregistrement national indépendant (RE) de toute entreprise ferroviaire ou par le Secrétaire général. Les Etats parties communiquent au Secrétaire général et aux autres Etats parties l'organisme d'enregistrement désigné à cet effet afin de faciliter l'échange d'informations entre ces organismes.
4. Les Etats parties désignent un organisme d'enregistrement (RE) indépendant de toute entreprise ferroviaire. Le RE est chargé de la gestion et de la mise à jour du NVR. Un Etat partie peut également demander au Secrétaire général de gérer ses données de NVR, mais il est

toutefois responsable de la qualité et de la communication, dans les meilleurs délais, de ses données. Les Etats parties assurent la coopération et l'échange d'informations entre ces organismes afin que les modifications de données soient communiquées dans les meilleurs délais. Les Etats parties communiquent au Secrétaire général et aux autres Etats parties, au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente décision, l'organisme d'enregistrement qui a été chargé de la gestion et de la mise à jour du NVR.

5. Lorsqu'un Etat partie admet un véhicule à la circulation (autorise sa mise en service) ou lorsqu'un véhicule a été renouvelé ou amélioré, il assure qu'un code d'identification unique est attribué à chaque véhicule et que les véhicules auxquels s'applique le point 6, sont enregistrés dans le NVR en utilisant les spécifications communes du présent document. Les règles pour l'identification des véhicules, qui doivent être définies dans l'Annexe APTU „Gestion et administration“, sont applicables en ce qui concerne l'enregistrement dans le NVR. Le système de numérotation actuel doit être utilisé sous réserve de l'adoption de cette Annexe.
6. Le NVR d'un Etat partie doit comprendre tous les véhicules de cet Etat partie admis en trafic international. Les wagons de marchandises et les voitures de voyageurs peuvent toutefois uniquement être enregistrés dans le NVR de l'Etat partie dans lequel ils ont été admis pour la première fois à la circulation. Un Etat partie peut enregistrer dans son NVR des véhicules admis en trafic national.
7. Les véhicules existants sont enregistrés dans le NVR de l'Etat partie dans lequel ils étaient enregistrés auparavant. Le transfert des données doit tenir compte de l'accessibilité aux données. L'enregistrement dans le NVR de véhicules existants admis en trafic international doit être effectué avant l'expiration d'une période transitoire de 24 mois à compter de la date de l'entrée en vigueur de la présente décision.
8. Certains Etats parties ont un réseau étendu avec un écartement de 1520 mm et exploitent un parc de véhicules répandu dans les Etats de la Communauté des Etats indépendants (CEI). Cela a conduit à un système d'enregistrement commun qui constitue un élément important de l'interopérabilité et de la sécurité de ce réseau à écartement de 1520 mm. Cette situation spécifique devrait être reconnue et des règles spécifiques devraient être créées afin d'éviter un manque de cohérence entre les exigences de l'OTIF, de la CE et de la CEI pour un même véhicule.
9. Le matériel roulant qui a été mis en service pour la première fois dans un Etat tiers et qui est destiné à être utilisé dans un Etat partie en tant qu'élément du parc de véhicules à écartement de 1520 mm, n'est pas enregistré dans le NVR. L'Etat partie doit toutefois rendre possible d'obtenir des informations concernant la sécurité à partir de la banque de données d'informations du Conseil de la CEI pour le trafic ferroviaire.
10. La Commission d'experts techniques suivra la mise en oeuvre de la structure des NVR.
11. Les Etats parties qui sont également membres de la Communauté européenne sont soumis à la décision 2007/756/CE de la Commission et non pas aux dispositions du présent document. L'Agence ferroviaire européenne et le Secrétaire général coopèrent toutefois afin d'assurer que les structures NVR soient reliées entre elles pour permettre l'échange des données.

Liste des Annexes et Appendices

- Annexe: Registre national des véhicules – spécification
- Appendice 1: Codification des restrictions
- Appendice 2: Structure et contenu du EIN - European Identification Number for documents
- Appendice 3: Codification de suppressions
- Appendice 4: Formulaire standard d'enregistrement
- Appendice 5: Glossaire

ANNEXE

Spécification du NVR

1. DONNÉES

La liste ci-dessous contient les éléments de données à enregistrer dans le NVR, leur format ainsi que l'indication si les données sont obligatoires ou facultatives.

La numérotation des rubriques suit la logique du formulaire d'enregistrement standard proposé à l'appendice 4.

Des champs de commentaires peuvent par ailleurs être ajoutés, dans le cas, par exemple, de l'identification de véhicules faisant l'objet d'une enquête (voir section 3.4).

Dans les cas où les codes pays sont donnés selon la nomenclature ISO, l'indication se fait conformément à ISO 3166 (code à 2 lettres), avec quelques exceptions pour la Grèce et le Royaume-Uni; les codes lettres sont indiqués à l'annexe 2, tableau 1.

1.	Numéro d'immatriculation		Obligatoire
Teneur	Code d'identification numérique tel que défini dans la (future) Annexe APTU OPE.		
Format	1.1.	Numéro	12 chiffres (*)
	1.2.	Ancien numéro (le cas échéant, pour un véhicule ré-immatriculé)	12 chiffres (*)

(*)Le système de numérotation à huit chiffres du Conseil pour le trafic ferroviaire de la Communauté des Etats indépendants (CEI) est également applicable.

2.	État membre et de l'autorité compétente pour l'admission		Obligatoire
Teneur	Identification de l'État membre et de l'ANS dans lequel la mise en service du véhicule a été autorisée et de l'autorité compétente pour l'admission. Dans le cas de véhicules provenant d'un pays tiers, l'État membre où il a été autorisé.		
Format	2.1.	Code numérique de l'État tel que défini à l'appendice 2, Tableau 1	Code à 2 chiffres
	2.2.	Nom de l'autorité compétente pour l'admission	Texte

3.	Année de fabrication		Obligatoire
Teneur	Année de la sortie d'usine du véhicule.		
Format	3.	Année de fabrication	AAAA

4.	Référence CE/OTIF	Obligatoire	
Teneur	Références à la déclaration de vérification, le cas échéant, et à l'organisme émetteur (l'entité contractante)		
Format	4.1.	Date de la déclaration, <u>le cas échéant</u>	Date
	4.2.	Référence CE/OTIF, <u>le cas échéant</u>	Texte
	4.3.	Nom de l'entité contractuelle	Texte
	4.4.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	4.5.	Adresse de l'organisation, rue et numéro	Texte
	4.6.	Ville	Texte
	4.7.	Code du pays	ISO
	4.8.	Code postal	Code alphanumérique

5.	Renvoi au Registre de véhicules	Obligatoire	
Teneur	Renvoi au Registre central des types admis (5.7) ou, tant que le Registre n'est pas encore disponible, à l'entité en charge du registre dans lequel les données techniques du véhicule peuvent être trouvées (5.1 à 5.6)		
Format	5.1.	Organe chargé du Registre	Texte
	5.2.	Adresse de l'entité, rue et numéro	Texte
	5.3.	Ville	Texte
	5.4.	Code du pays	ISO
	5.5.	Code postal	Code alphanumérique
	5.6.	Adresse e-mail	Courrier électronique
	5.7.	Renvois au Registre central des types admis	Code alphanumérique

6.	Restrictions	Obligatoire	
Teneur	Eventuelles restrictions d'exploitation du véhicule		
Format	6.1.	Restrictions codées (voir annexe 1)	Code
	6.2.	Restrictions non codées	Texte

7.	Propriétaire		Facultatif
Teneur	Identification du propriétaire du véhicule		
Format	7.1.	Nom de l'organisation	Texte
	7.2.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	7.3.	Adresse de l'organisation, rue et numéro	Texte
	7.4.	Ville	Texte
	7.5.	Code du pays	ISO
	7.6.	Code postal	Code alphanumérique

8.	Détenteur		Obligatoire
Teneur	Identification du détenteur du véhicule		
Format	8.1.	Nom de l'organisation	Texte
	8.2.	Numéro d'entreprise enregistrée	Texte
	8.3.	Adresse de l'organisation, rue et numéro	Texte
	8.4.	Ville	Texte
	8.5.	Code du pays	ISO
	8.6.	Code postal	Code alphanumérique
	8.7.	MDV – facultatif	Code alphanumérique

9.	Entité en charge de la maintenance		Obligatoire
Teneur	Référence à l'entité en charge de la maintenance		
Format	9.1.	Entité en charge de la maintenance	Texte
	9.2.	Adresse de l'entité, rue et numéro	Texte
	9.3.	Ville	Texte
	9.4.	Code du pays	ISO
	9.5.	Code postal	Code alphanumérique
	9.6.	Adresse électronique	Courrier électronique

10.	Suppression		Obligatoire, le cas échéant
Teneur	Date de la mise hors service et/ou de l'élimination officielle et code du mode de suppression		
Format	10.1.	Mode d'élimination (voir appendice 3)	Code à 2 chiffres
	10.2.	Date de la suppression	Date

11.	États dans lesquels le véhicule est autorisé		Obligatoire
Teneur	Liste des États membres dans lesquels le véhicule est autorisé. ¹		
Format	11.	État: Code numérique de l'État tel que défini à l'appendice 2, Tableau 1	Liste

12.	Numéro d'autorisation		Obligatoire
Teneur	Numéro d'autorisation harmonisé pour l'admission à la circulation (mise en service), établie par l'autorité compétente pour l'admission.		
Format	12.	Numéro d'autorisation	Code alphanumérique basé sur le NIE (voir appendice 2)

13.	Autorisation de mise en service		Obligatoire
Teneur	Date d'autorisation de la mise en service du véhicule et durée de validité		
Format	13.1.	Date de l'autorisation	Date (AAAAMMJJ)
	13.2.	Autorisation valide jusqu'au	Date (inclusive)
	13.3.	Suspension de l'autorisation	Oui/Non

¹ La liste comportera les États qui ont enregistré le véhicule pour la première fois. Cet élément doit être inscrit uniquement dans le NVR de l'État concerné.

2. ARCHITECTURE

2.1 Architecture générale du RNV de la CE

Les registres RNV seront mis en oeuvre par le biais d'une solution décentralisée. Le but est de créer un moteur de recherche sur des données distribuées, à l'aide d'un logiciel commun, qui permette aux utilisateurs de rechercher des données dans tous les registres locaux (RL) des États membres.

Les données du RNV, stockées au niveau national, seront accessibles via une application web (disposant de sa propre adresse internet).

Le registre virtuel centralisé européen des véhicules (RVV CE) comprend deux sous-systèmes:

- le registre virtuel des véhicules (RVV), qui constitue le moteur de recherche central de l'ERA,
- les registres nationaux des véhicules (RNV), c'est-à-dire les registres locaux (RL) des États membres (ÉM).

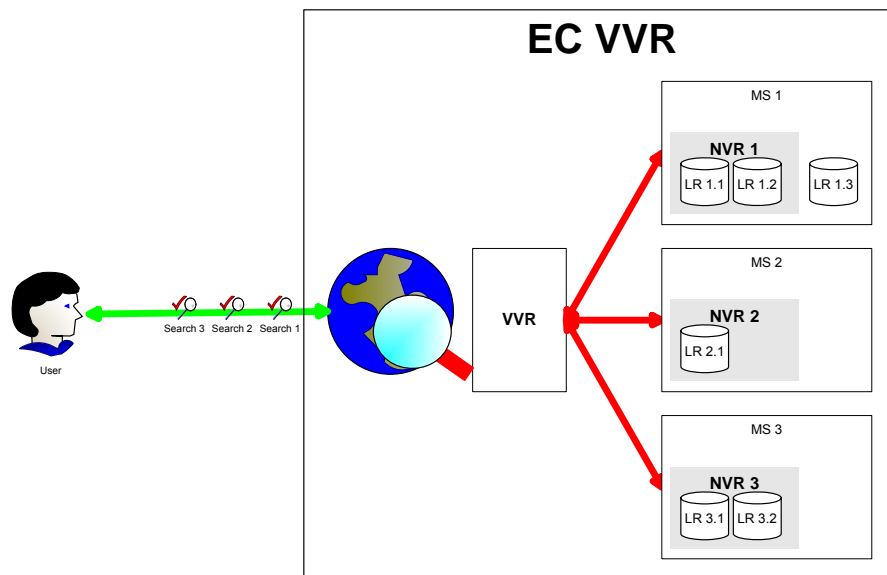


Figure 1 – Architecture du RVV CE

Cette architecture, qui repose sur deux sous-systèmes complémentaires qui permettent de lancer des recherches sur des données stockées localement dans tous les États membres, a pour but de:

- créer des registres informatisés au niveau national et les ouvrir à la consultation croisée,
- remplacer les registres papier par des fichiers informatisés, afin de permettre aux États membres de gérer les informations et de les partager avec d'autres États membres,
- permettre des connexions entre les RNV et le RVV grâce à une terminologie et des normes communes.

Cette architecture s'appuie sur les principes fondamentaux suivants:

- intégration de tous les RNV dans le système informatisé en réseau,
- possibilité pour les États membres qui accèdent au système de visualiser les données communes,
- élimination du risque de duplication de données et des éventuelles erreurs associées une fois que le RVV sera opérationnel,
- actualisation permanente des données.

La mise en oeuvre de l'architecture se fera en plusieurs étapes:

- adoption de la présente décision,
- mise sur pied d'un projet pilote par l'Agence afin de mettre en place le RVV et d'y connecter les RNV d'au moins trois États membres, ainsi que d'établir une connexion à un RNV existant à l'aide d'un moteur de traduction,
- évaluation du projet pilote et, le cas échéant, mise à jour de la présente décision, L 305/36 FR Journal officiel de l'Union européenne 23.11.2007
- publication par l'Agence de la spécification à utiliser par les États membres pour connecter leur RNV au RVV central,
- connexion de tous les RNV nationaux au RVV central par le biais d'une décision séparée, après évaluation du projet pilote.

2.2 Structure globale des NVR de l'OTIF

Les Etats parties qui ne sont pas Etats membres de la CE et qui ne sont pas soumis à la législation de la CE en raison d'autres accords internationaux, ont le choix entre trois solutions :

- (a) établir leur propre NVR au moyen du logiciel NVR développé par l'Agence ferroviaire européenne. Ces NVR sont reliés au VVR de la CE au moyen du protocole standard inclus dans le paquet standard ;
- (b) établir leur propre NVR au moyen d'un logiciel développé à cette fin. Ces NVR doivent être reliés au VVR de la CE au moyen d'une machine de traduction à développer par l'Etat contractant. Cette solution ne doit pas entraîner une modification du VVR de la CE existant.
- (c) demander au Secrétaire général d'établir et de mettre à jour leur NVR. Dans le cas de cette solution, le Secrétaire général établit un NVR "multiple" au moyen du logiciel NVR standard et le relie au VVR de la CE de manière à ce qu'un échange de donnée complet puisse être possible entre les NVR des Etats membres de la CE et ceux des Etats non membres de la CE. Le Secrétaire général peut utiliser le logiciel NVR standard de l'Agence ferroviaire européenne ou son propre logiciel (y compris la machine de traduction vers le VVR). Le SG peut, dans les deux cas, établir des interfaces avec les RE dans les Etats membres de l'OTIF qui ne sont pas membres de la CE et qui ont choisi d'enregistrer leurs données dans le NVR central "multiple" du GS, de manière à ce que leurs données puissent être mises à jour.

3. MODE OPÉRATOIRE

3.1 Utilisation du RVN

Le RNV sera utilisé aux fins suivantes:

- enregistrement de l'autorisation,
- enregistrement du NImE attribué aux véhicules,
- recherche, à l'échelle de l'OTIF (y compris de la CE), d'une brève information concernant un véhicule particulier,
- suivi d'aspects juridiques tels que les obligations et informations juridiques,
- fourniture d'informations à des fins d'inspection portant principalement sur la sécurité et la maintenance,
- établissement d'un contact avec le propriétaire et le détenteur, ECM (entité chargée de la maintenance),
- vérification croisée de certaines obligations en matière de sécurité avant la délivrance d'un certificat de sécurité
- suivi d'un véhicule particulier.

3.2 Formulaires de demande

3.2.1 *Demande d'enregistrement*

Le formulaire à utiliser est présenté à l'appendice 4.

L'entité qui demande l'enregistrement d'un véhicule coche la case en regard de «Nouvel enregistrement». Elle saisit ensuite toutes les informations nécessaires dans la première partie du formulaire, du point 2 au point 9 et au point 11, puis le transmet à:

- l'entité d'enregistrement de l'État membre dans lequel le véhicule doit être enregistré,
- l'entité d'enregistrement du premier État membre dans lequel le demandeur prévoit d'utiliser un véhicule provenant d'un pays tiers.

3.2.2 *Enregistrement d'un véhicule et attribution d'un numéro d'immatriculation.*

Dans le cas d'un premier enregistrement, l'EE concernée délivre le numéro d'immatriculation européen.

Il est possible de compléter un formulaire d'enregistrement unique pour chaque véhicule ou pour plusieurs véhicules issus de la même série ou commande, accompagnés d'une liste des numéros d'immatriculation.

L'EE prend toutes les mesures raisonnables pour vérifier l'exactitude des données saisies dans le RNV. À cette fin, elle peut demander des informations à d'autres EE, en particulier lorsque l'entité à l'origine de la demande

3.2.3 *Modification d'un ou plusieurs points de l'enregistrement)*

La procédure à suivre pour l'entité qui demande la modification de certains points du formulaire d'enregistrement de son véhicule est la suivante:

- sélection de la case en regard de «Modification»,

- saisie du numéro d'immatriculation européen réel (point no 0)
- sélection des cases en regard des points à modifier,
- correction des informations des points à modifier, puis transmission du formulaire à l'EE de tout État membre dans lequel le véhicule est enregistré.

Dans certains cas, l'utilisation du formulaire standard peut s'avérer insuffisante. Au besoin, l'EE concernée pourra utiliser des documents de type papier ou électronique complémentaires.

En cas de changement de détenteur, c'est au détenteur actuellement enregistré qu'il incombe d'avertir l'EE, laquelle devra ensuite prévenir le nouveau détenteur de la modification de l'enregistrement. L'ancien détenteur n'est supprimé du RNV et relevé de ses responsabilités que lorsque le nouveau détenteur a accepté son statut de détenteur.

En cas de changement de propriétaire, le propriétaire actuellement enregistré doit en informer l'EE, après quoi il est supprimé du RNV. Le nouveau propriétaire peut, quant à lui, demander à ce que ses coordonnées soient introduites dans le RNV.

Après enregistrement des modifications, l'ANS peut attribuer un nouveau numéro d'autorisation, voire, dans certains cas, un nouveau NIImE.

3.2.4 Suppression de l'enregistrement

L'entité qui demande la suppression d'un enregistrement coche la case en regard de «Suppression». Elle complète ensuite le point no 10 et envoie le formulaire à l'EE de tout État membre dans lequel le véhicule est enregistré.

L'EE valide la suppression en saisissant la date de suppression et en informant l'entité concernée de la suppression.

3.2.5 Autorisation dans plusieurs États

Lorsqu'un véhicule déjà autorisé et enregistré dans un État est autorisé dans un autre Etat partie, il doit être enregistré dans le RNV de ce nouvel État. Dans ce cas, toutefois, seules les données correspondant aux points 1, 2, 6, 11, 12 et 13 doivent être enregistrées, puisque ces données concernent uniquement le nouvel État membre.

Tant que le RVV et la connexion avec l'ensemble des RNV ne seront pas parfaitement opérationnels, les entités d'enregistrement concernées s'échangeront des informations afin de vérifier l'exactitude des données relatives au même véhicule.

Les wagons pour le fret et les véhicules de voyageurs ² Les wagons pour le fret et les véhicules de voyageurs

3.3 Droits d'accès

Il existe différents types de droits d'accès aux données d'un RNV d'un État membre «XX» donné. Ces types sont répertoriés dans le tableau suivant, accompagnés du code correspondant:

² Les autorails ne sont pas considérés comme des voitures de voyageurs.

Code d'accès Type d'accès

0	Pas d'accès
1	Consultation limitée (conditions énoncées dans la colonne «Droits de consultation»)
2	Consultation illimitée
3	Consultation et mise à jour limitées
4	Consultation et mise à jour illimitées

Les EE ne bénéficient de droits d'accès et de mise à jour complets que pour les données de leur propre base de données. (code d'accès 3). Pour cette raison, le code d'accès est indiqué par « 4 ».

Entité	Définition	Droits de consultation	Droits de mise à jour	Point no 7	Autres points
EE/ANS «XX»	Entité d'enregistrement /organisme comptéent dans l'Etat partie 'XX'	Toutes les données	Toutes les données	4	4
Autres organes compétents /ACA/RE	Autres organismes compétents, autres autorités compétentes pour l'admission et/ou entités d'enregistrement	Toutes les données	Aucun	2	2
ERA et SG de l'OTIF	Agence ferroviaire Européenne et Secrétaire général de l'OTIF	Toutes les données	Aucun	2	2
Détenteurs	Détenteur du véhicule	Toutes les données des véhicules dont il est le détenteur	Aucun	1	1
Gestionnaires de parcs	Gestionnaire de véhicules désigné par le détenteur	Véhicules pour lesquels il a été désigné par le détenteur	Aucun	1	1
ECM	Organes chargés de la maintenance	Toutes les données pour lesquelles il est le ECM	Aucun	1	1
Propriétaires	Propriétaire du véhicule	Toutes les données des véhicules dont il est le propriétaire	Aucun	1	1
EF	Exploitant de trains	Toutes les données liées au numéro du véhicule	Aucun	0	1
GI	Gestionnaire d'infrastructure	Toutes les données liées au numéro d'immatriculation du véhicule	Aucun	0	1
OI et OR	Organismes de contrôle et de surveillance (désignés par les Etats parties)	Toutes les données relatives aux véhicules contrôlés ou surveillés	Aucun	2	2
Autres utilisateurs légitimes	Tous les utilisateurs occasionnels reconnus par les organes nationaux compétents, SG de l'OTIF et ERA	A définir en fonction du motif, le cas échéant avec durée limitée	Aucun	0	1

3.4 Archives historiques

Toutes les données contenues dans le RNV doivent être conservées pendant 10 ans à compter de la date de suppression et de désenregistrement d'un véhicule. Les données doivent être accessi-

bles en ligne au minimum les trois premières années. Au bout de trois ans, les données peuvent être conservées sur un support électronique ou papier ou dans tout autre système d'archivage. En cas d'ouverture d'une enquête impliquant un ou plusieurs véhicules à un moment quelconque de cette période de 10 ans, les données relatives à ces véhicules pourront être conservées plus longtemps, si nécessaire.

Toute modification du RNV doit être enregistrée. La gestion des modifications historiques pourra être assurée par des fonctionnalités informatiques.

4. VÉHICULES EXISTANTS

4.1 Teneur des données examinées

Chacun des 13 points retenus a été examiné afin de déterminer leur caractère obligatoire ou non.

4.1.1 Point no 1 — Numéro d'immatriculation européen (obligatoire)

a) Véhicules déjà porteurs d'un numéro d'identification à 12 chiffres

Pays dans lesquels il existe un code pays unique: les véhicules doivent conserver leur numéro actuel. Le numéro à 12 chiffres doit être enregistré sans aucune modification.

Pays dans lesquels il existe un code pays principal et un code spécifique attribué de manière formelle:

- l'Allemagne, dont le code pays principal est le 80 et le code spécifique pour l'AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn) le 68,
- la Suisse, dont le code pays principal est le 85 et le code spécifique pour le BLS (Bern-Lötschberg-Simplon Eisenbahn) le 63,
- l'Italie, dont le code pays principal est le 83 et le code spécifique pour le FNME (Ferrovie Nord Milano Esercizio) le 64,
- la Hongrie, dont le code pays principal est le 55 et le code spécifique pour le GySEV/ROeEE (Győr-Sopron- Ebenfurti Vasút Részvénytársaság/Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn) le 43.
- La Bosnie-Herzégovine avec deux codes ferroviaires spécifiques, 50 pour les chemins de fer fédéraux et 44 pour le chemin de fer de la Republika Srpska.

Les véhicules doivent conserver leur numéro actuel. Le numéro à 12 chiffres doit être enregistré sans aucune modification ³.

Le système informatique doit prendre en compte les deux codes (code pays principal et code spécifique) comme renvoyant au même pays.

En raison de la situation politique tendue en Bosnie-Herzégovine, la solution pour un seul code numérique de pays pourrait consister à ne pas utiliser l'un des codes actuels, mais d'attribuer un nouveau code numérique à BA. Jusqu'alors, les nouveaux véhicules pourraient également utiliser les codes ferroviaires actuels.

³ Tout nouveau véhicule mis en service pour l'AAE, le BLS, le FNME et GySEV/ROeEE doit toutefois se voir attribuer le code pays standard.

b) Véhicules utilisés pour le trafic international sans numéro d'identification à 12 chiffres

Il convient de leur appliquer une procédure en deux étapes:

- attribution dans le RNV d'un numéro à 12 chiffres (conformément à la STI OPE), défini en fonction des caractéristiques du véhicule. Le système informatique doit ensuite associer ce numéro au numéro d'immatriculation actuel du véhicule,
- application physique du numéro à 12 chiffres au véhicule dans un délai de 6 ans.

c) Véhicules utilisés pour le trafic national sans numéro d'identification à 12 chiffres

La procédure susmentionnée pourra être appliquée, sur une base volontaire, aux véhicules utilisés exclusivement pour le trafic national.

4.1.2 *Point no 2 — État membre et ANS (obligatoire)*

Le point «État membre» doit toujours renseigner l'État membre dans lequel le véhicule est enregistré dans son RNV. Le point «ANS» indique l'entité qui a délivré l'autorisation de mise en service du véhicule.

4.1.3 *Point no 3 — Année de fabrication*

Lorsque l'année de fabrication n'est pas connue avec exactitude, une année approximative est saisie.

4.1.4 *Point no 4 — Référence CE/OTIF (l'entité contractante)*

Cette référence n'existe généralement pas pour les véhicules existants et ne doit être enregistrée que si elle est disponible.

4.1.5 *Point no 5 — Référence au RMR ATR)*

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.6 *Point no 6 — Restrictions*

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.7 *Point no 7 — Propriétaire*

À n'enregistrer que si disponible et/ou requis.

4.1.8 *Point no 8 — Détenteur (obligatoire)*

Généralement disponible et obligatoire.

4.1.9 *Point no 9 — Entité en charge de la maintenance*

Point obligatoire.

4.1.10 *Point no 10 — Suppression*

Applicable le cas échéant.

4.1.11 *Point no 11 — État membre dans lesquels le véhicule est autorisé*

En général, les wagons RIV, les voitures RIC et les véhicules couverts par des accords bilatéraux ou multilatéraux sont enregistrés en tant que tels. Cette information doit être enregistrée si elle est connue.

4.1.12 *Point no 12 — Numéro d'autorisation*

À n'enregistrer que si disponible.

4.1.13 *Point no 13 — Autorisation de mise en service (obligatoire)*

Lorsque la date de l'autorisation de mise en service n'est pas connue avec exactitude, une année approximative est saisie.

4.2 Procédure

L'entité auparavant responsable de l'enregistrement du véhicule doit transmettre toutes les informations dont elle dispose à l'ANS ou l'EE du pays dans lequel elle est basée. Les wagons pour le fret et les véhicules de voyageurs existants doivent uniquement être enregistrés dans le RNV de l'État membre où l'ancienne entité d'enregistrement était basée.

Si un véhicule existant a fait l'objet d'autorisations dans plusieurs États, l'EE qui l'enregistre transmet les données pertinentes aux EE des autres États membres concernés.

L'organe compétent ou l'EE introduit les informations dans son RNV.

L'organe compétent ou l'EE informe l'ensemble des parties concernées de la fin du transfert d'informations. Elle doit au minimum informer les entités suivantes:

- l'entité auparavant responsable de l'enregistrement du véhicule,
- le détenteur,
- l'ERA ou le Secrétaire général.⁴

4.3 Période de transition

4.3.1 *Mise des informations relatives à l'enregistrement à la disposition de l'ANS*

L'ancienne entité d'enregistrement responsable de l'enregistrement du véhicule doit transmettre toutes les informations requises selon les termes d'un accord conclu entre elle et l'EE. Le transfert de données devra intervenir au plus tard dans les 12 mois suivant la décision de la Commission et se fera, dans la mesure du possible, par voie électronique.

4.3.2 *Véhicules utilisés pour le trafic international*

L'EE de chaque État membre doit introduire ces véhicules dans son RNV au plus tard dans les 2 ans suivant la décision de la Commission.

Voir également le point 4.1.1 b)

⁴ Si l'organe compétent/la entité d'enregistrement (EE) appartient à un État membre de la CE (alors ERA), autrement le Secrétaire général de l'OTIF.

APPENDICE 1 - CODIFICATION DES RESTRICTIONS

1. PRINCIPES

Les restrictions (caractéristiques techniques) déjà enregistrées dans d'autres registres auxquels les ANS ont accès ne doivent pas être reprises dans le RNV.

L'acceptation au niveau du trafic transfrontalier repose sur:

- les informations codifiées dans le numéro d'immatriculation du véhicule,
- la codification alphabétique,
- le marquage du véhicule.

Ces informations ne doivent par conséquent pas être reprises dans le RNV.

2. STRUCTURE

Les codes sont structurés selon trois niveaux:

- 1er niveau: catégorie de restriction,
- 2e niveau: type de restriction,
- 3e niveau: valeur ou spécification.

Codification des restrictions

Cat	Type	Valeur	Nom
1			Restriction technique liée à la construction
	1	Numérique (3)	Rayon de courbure minimum en mètres
	2	-	Restrictions liées au circuit de voie
	3	Numérique (3)	Limitations de vitesse en km/h (indiquées sur les wagons et les voitures, mais pas sur les locomotives)
2			Restriction géographique
	1	Alphanumérique (3)	Gabarit cinématique (codification STI WAG annexe C)
	2	Liste codifiée	Gabarit de l'essieu monté
		1	Gabarit variable 1435/1520
		2	Gabarit variable 1435/1668
	3	-	Pas de SCC à bord
	4	-	ERTMS A à bord
	5	Numérique (3)	Système B à bord (*)
3			Restrictions environnementales
	1	Liste codifiée	Zone climatique EN50125/1999
		1	T1
		2	T2
		3	T3
4			Restrictions à l'utilisation stipulées dans le certificat d'autorisation
	1	-	En fonction du temps
	2	-	En fonction de conditions (distance parcourue, usure, etc.)

(*) Si le véhicule est équipé de plusieurs systèmes B, un code individuel est renseigné pour chacun.

Le code numérique est composé de trois caractères où:

- «1xx» est utilisé pour désigner un véhicule équipé d'un système de signalisation,
- «2xx» est utilisé pour désigner un véhicule équipé d'une radio,
- «Xx» correspond à la codification numérique de l'annexe B de la STI CCS.

APPENDICE 2 – STRUCTURE ET CONTENU DU NIE

Code pour le système de numérotation harmonisé, appelé numéro d'identification européen (NIE), des certificats de sécurité et autres documents

Exemple:

I	T	5	1	2	0	0	6	0	0	0	5
Code pays (2 lettres)		Type de document (2 chiffres)		Année de délivrance (4 chiffres)				Compteur (4 chiffres)			
Champ 1		Champ 2		Champ 3				Champ 4			

CHAMP 1 — Code pays (2 lettres)

Table 1.

ÉTAT	CODE		ÉTAT	CODE		ÉTAT	CODE	
Albanie	AL	41	<i>Islande</i>	IS	-	<i>Corée du Nord</i>	KP	30
Algérie	DZ	92	Iran	IR	96	Norvège	NO	76
<i>Arménie</i>	AM	58	Iraq	IQ	99	Pologne	PL	51
Autriche	AT	81	Irlande	IE	60	Portugal	PT	94
<i>Azerbaïdjan</i>	AZ	57	<i>Israël</i>	IL	95	Roumanie	RO	53
<i>Belarus</i>	BY	21	Italie	IT	83	<i>Russie</i>	RU	20
Belgique	BE	88	<i>Japon</i>	JP	42	Serbie	RS	72
Bosnie-Herzégovine [#]	BA	(50)	<i>Kazakhstan</i>	KZ	27	République slovaque	SK	56
-“-		(44)	<i>Kirghizistan</i>	KG	59	Slovénie	SI	79
Bulgarie	BG	52	Lettonie	LV	25	<i>Corée du Sud</i>	KR	61
Croatie	HR	78	Liban	LB	98	Espagne	ES	71
Chypre	CY	-	Liechtenstein	LI	-	Suède	SE	74
République tchèque	CZ	54	Lituanie	LT	24	Suisse	CH	85
Danemark	DK	86	Luxembourg	LU	82	Syrie	SY	97
<i>Egypte</i>	EG	90	ARY Macédoine	MK	65	Tadjikistan	TJ	66
Estonie	EE	26	<i>Malte</i>	MT	-	Tunisie	TN	91
Finlande	FI	10	<i>Moldavie</i>	MD	23	Turquie	TR	75
France	FR	87	Monaco	MC	-	<i>Turkménistan</i>	TM	67
<i>Géorgie</i>	GE	28	<i>Mongolie</i>	MN	31	Ukraine	UA	22
Allemagne	DE	80	<i>Monténégro</i>	ME	?	Royaume-Uni	UK*	70
Grèce	EL*	73	Maroc	MA	93	<i>Ouzbékistan</i>	UZ	29
Hongrie	HU	55	Pays-Bas	NL	84	<i>Vietnam</i>	VN	32

* Pas selon ISO 3166 (code à 2 lettres), mais abréviation de la Communauté européenne.

La Bosnie-Herzégovine est un Etat fédéral et utilise 2 codes ferroviaires, voir point 4.1.1 de l'Annexe Les Etats indiqués en italique ne sont pas Etats membres de l'OTIF.

CHAMP 2 — Type de document (Numéro à 2 chiffres)

Les deux chiffres permettent d'identifier le type de document:

- le premier chiffre indique la classification générale du document,
- le deuxième chiffre précise le sous-type du document.

Ce système de numérotation pourra être étendu à mesure que la nécessité d'autres codes se fera ressentir. La proposition de liste suivante reprend les combinaisons possibles connues de numéros à deux chiffres, auxquelles a été ajoutée la proposition d'autorisation pour la mise en service de véhicules:

Les espaces en bleu sont destinés aux Etats membres de la CE		
Combinaison de chiffres pour le champ 2	Type de document	Sous-type de document
[0 1]	Licences	Licences pour EF
[0 x]	Licences	Divers
[1 1]	Certificat de sécurité	Partie A
[1 2]	Certificat de sécurité	Partie B
[1 x]	Certificat de sécurité	Divers
[2 1]	Autorisation de sécurité	Partie A
[2 2]	Autorisation de sécurité	Partie B
[2 x]	Autorisation de sécurité	Divers
[3 x]	Réservé	par exemple pour la maintenance d matériel roulant, de l'infrastructure, etc.
[4 x]	Réservé pour les organismes notifiés	Par exemple, différents types d'organismes notifiés
[5 1] and [5 5]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Matériel moteur
[5 2] and [5 6]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Véhicules de voyageurs remorqués
[5 3] and [5 7]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Wagons
[5 4] and [5 8]*	Autorisation de mise en service ou admission au service	Véhicules spéciaux
[6 x] ... [9 x]	Réservé (4 types de document)	Réservé (10 sous-types chacun)

CHAMP 3 — Année de délivrance (numéro à 4 chiffres)

Ce champ indique l'année (au format «aaaa», c'est-à-dire 4 chiffres) de délivrance de l'autorisation.

CHAMP 4 — Compteur

Le compteur est un numéro progressif augmenté d'une unité chaque fois qu'un document est délivré, qu'il s'agisse d'une autorisation nouvelle, renouvelée ou mise à jour/modifiée. En cas de révocation d'un certificat ou de suspension d'une autorisation, le numéro correspondant ne peut pas être réutilisé.

Le compteur est remis à zéro chaque année.

(*) Si le code à 4 chiffres pour l'espace 4 « Compteur » est pleinement utilisé en l'espace d'un an, les deux premiers chiffres de l'espace 2 sont décalés respectivement de :

[5 1] à [5 5] pour le matériel roulant avec traction,

[5 2] à [5 6] pour les voitures passagers tractées,

[5 3] à [5 7] pour les wagons,

[5 4] à [5 8] pour les véhicules spéciaux.

APPENDICE 3 – CODIFICATION DES SUPPRESSIONS

Code	Mode de suppression	Description
00	Aucun	L'enregistrement du véhicule est valide.
10	Enregistrement suspendu Aucun motif précisé	L'enregistrement du véhicule est suspendu à la demande du propriétaire ou du détenteur ou sur décision de l'ANS ou de l'EE.
11	Enregistrement suspendu	Le véhicule est destiné à être stocké en état de marche au titre de réserve inactive ou stratégique.
20	Enregistrement transféré	Le véhicule est connu pour être réenregistré sous un numéro différent ou par un RNV différent en vue d'une utilisation continue sur un réseau ferroviaire européen (complet ou partiel).
30	Désenregistré Aucun motif précisé	L'enregistrement du véhicule à des fins d'exploitation sur le réseau ferroviaire européen a pris fin sans qu'un réenregistrement soit connu.
31	Désenregistré	Le véhicule est destiné à une utilisation continue en tant que véhicule ferroviaire en dehors du réseau ferroviaire européen.
32	Désenregistré	Le véhicule est destiné à la récupération de composants/ modules/pièces de rechange interopérables importantes ou à une reconstruction majeure.
33	Désenregistré	Le véhicule est destiné à la mise hors service et à l'élimination de matériaux (y compris des pièces de rechange importantes) pour le recyclage.
34	Désenregistré	Le véhicule est destiné à servir de «matériel roulant preserve historique» à des fins d'exploitation sur un réseau séparé ou d'exposition statique, en dehors du réseau ferroviaire européen.

Utilisation des codes

- Si le motif de la suppression n'est pas précisé, les codes 10, 20 et 30 sont utilisés pour indiquer le changement du statut d'enregistrement.
- Si le motif de la suppression est connu: les codes 11, 31, 32, 33 et 34 sont disponibles dans les bases de données des RNV. Ces codes reposent exclusivement sur les informations fournies par le détenteur ou le propriétaire à l'EE.

Problèmes d'enregistrement

- Un véhicule dont l'enregistrement est suspendu ou désenregistré ne peut pas être exploité sur le réseau ferroviaire européen sous cet enregistrement.
- La réactivation d'un enregistrement exige une nouvelle autorisation de la part de l'ANS, en fonction des conditions liées au motif de la suspension et du désenregistrement.
- Le transfert d'enregistrement se fait dans le cadre établi par les directives européennes en matière d'approbation des véhicules et d'autorisation de la mise en service.

APPENDICE 4 – FORMULAIRE STANDARD D'ENREGISTREMENT



Formulaire standard pour l'enregistrement des véhicules autorisés ⁵



But de la demande: Nouvel enregistrement Modification ⁶ Suppression

INFORMATIONS SUR LE VÉHICULE

1. **Numéro d'immatriculation** ⁷ _____ - _
2. **État member et l'autorité compétente, auquel l'autorisation est demandée**

2.1. État membre: __ (Code à 2 chiffres défini à l'appendice 2, Tableau 1)

2.2. Nom de l'autorité compétente : _____

3. **Année de fabrication:** _ _ _ _

4. **Référence CE /OTIF *)**

4.1. Date de la déclaration: _____

4.2. Référence CE: _____

4.3. Nom de l'organisme émetteur/entité contractuelle _____

4.4. Numéro d'entreprise enregistrée: _____

Adresse de l'organisation

4.5. Rue et numéro: _____

4.6. Ville: _____

4.7. Code pays: _____ 4.8. Code postal: _____

*) **Note:** Si une déclaration de vérification CE a été délivrée par l'entité contractante, les données correspondantes doivent être introduites. L'OTIF ne requiert pas une déclaration similaire, mais les données relatives à l'entité contractante doivent être introduites sous points 4.3 – 4.8.

5. **Référence au registre du matériel roulant (données techniques)**

5.1. Entité en charge du registre: _____

Adresse de l'entité

5.2. Rue et numéro: _____

5.3. Ville: _____

5.4. Code pays: _____ 5.5. Code postal: _____

5.6. Adresse électronique: _____

⁵ Ce formulaire peut également être obtenu par voie électronique..

⁶ La case située devant le point modifié doit également être cochée.

⁷ Ne s'applique pas dans le cas d'un premier enregistrement; sera rempli par l'organisme d'enregistrement.

5.7. Référence au registre du matériel roulant:_____

6. Restrictions

6.1. Restrictions (code): _____
.....

6.2. Restrictions (texte):_____

INFORMATIONS SUR LES ENTITÉS RESPONSABLES DU VÉHICULE

7. Propriétaire (facultatif)

7.1. Nom de l'organisation:_____

7.2. Numéro d'entreprise enregistrée:_____

Adresse de l'organisation

7.3. Rue et numéro:_____

7.4. Ville:_____

7.5. Code pays:_____ 7.6. Code postal:_____

8. Détenteur

8.1. Nom de l'organisation:_____

8.2. Numéro d'entreprise enregistrée:_____

Adresse de l'organisation

8.3. Rue et numéro:_____

8.4. Ville:_____

8.5. Code pays:_____ 8.6. Code postal:_____

8.7. Marquage du détenteur du véhicule (MDV):_____

INFORMATIONS OPÉRATIONNELLES

9. Entité en charge de la maintenance

9.1. Nom de l'organisation:_____

Adresse de l'organisation

9.2. Rue et numéro:_____

9.3. Ville:_____

9.4. Code pays:_____ 9.5. Code postal:_____

9.6. Adresse électronique:_____

10. Suppression

10.1. Mode (code): ___

10.2. Date: _____

11. États membres où le véhicule est déjà autorisé

.....

Identification de l'entité demandant l'enregistrement:

Date: ___ ___ Nom du responsable et signature:

Partie à remplir par l'autorité

RÉFÉRENCES DE L'AUTORITÉ DE SÉCURITÉ

1.1. Numéro d'immatriculation européen attribué ⁸ _____ - _

12. Numéro d'autorisation _____

13. Mise en service

13.1. Date de l'autorisation: _____

13.2. Autorisation valide jusqu'au: _____

Date de réception de la demande: _____

Date de suppression: _____

⁸ Possibilité de joindre une liste dans le cas de plusieurs véhicules issus de la même série ou commande.

APPENDICE 5 – GLOSSAIRE

Abréviation	Définition
ACA	Autorité compétente en matière d'admission: autorité compétente telle que définie à l'article 5 ATMF
ANS	Autorité nationale de sécurité
CTE	Commission d'experts techniques de l'OTIF
BD	Base de données
BRMR (TAF)	Base de données de référence du matériel roulant (TAF)
CE	Communauté européenne
CEI	Communauté des États indépendants
COTIF	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
ECM	Organe chargé de la maintenance
EE	Entité d'enregistrement, c'est-à-dire l'organisme chargé de tenir et de mettre à jour le RNV
EF	Entreprise ferroviaire.
ÉM	État membre de l'Union européenne
EN	Norme européenne («euronorme»)
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne), également appelée «l'Agence»
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Système européen de gestion du trafic ferroviaire)
GI	Gestionnaire d'infrastructure
GV	Grande vitesse (système à ~)
INF	Infrastructure
ISO	Organisation internationale de normalisation
MDV	Marquage du détenteur du véhicule
MR	Matériel roulant
NIE	Numéro d'identification européen
OI	Organisme d'investigation
ON	Organisme notifié

Abréviation	Définition
OPE (STI)	Exploitation et gestion du trafic (TSI)
OR	Organisme réglementaire
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
OTIF SG	Secrétaire général de l'OTIF
PEDS (TAF)	Plan européen de déploiement stratégique (TAF)
RC	Rail conventionnel (système)
RIC	Règlements pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international
RIV	Règlements pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international
RL	Registre local
RMDV	Registre de marquage du détenteur du véhicule
RNV	Registre national des véhicules
RVV	Registre virtuel des véhicules
RVV CE	Registre virtuel centralisé européen des véhicules
SCC	Système de contrôle-commande
STI	Spécification technique d'interopérabilité. (pour la CE)
TAF (STI)	Applications télématiques au service du fret (STI)
TI	Technologie de l'information
UE	Union européenne
WAG (STI)	Wagon (STI)
WIMO (TAF)	Base de données opérationnelle intermodale et des wagons (TAF)