

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης

L 252



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

59ο έτος

16 Σεπτεμβρίου 2016

Περιεχόμενα

I Νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1627 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, για τη θέσπιση πολυετούς σχεδίου αποκατάστασης του τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 302/2009 του Συμβουλίου 1
- ★ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ ⁽¹⁾ 53

ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ 118

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1627 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Σεπτεμβρίου 2016

για τη θέσπιση πολυετούς σχεδίου αποκατάστασης του τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 302/2009 του Συμβουλίου

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 43 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στόχος της κοινής αλιευτικής πολιτικής (ΚΑΠ), όπως καθορίστηκε στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1380/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾, είναι να διασφαλίζει την εκμετάλλευση των έμβιων υδρόβιων πόρων η οποία εξασφαλίζει βιώσιμες οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνθήκες.
- (2) Η Ένωση αποτελεί συμβαλλόμενο μέρος της διεθνούς σύμβασης για τη διατήρηση των θυννοειδών του Ατλαντικού ⁽⁴⁾ («Σύμβαση»).
- (3) Κατά την 15η ειδική συνεδρίασή της το 2006, η διεθνής επιτροπή για τη διατήρηση των θυννοειδών του Ατλαντικού (International Commission for the Conservation of Atlantic Tunas «ICCAT»), που συστάθηκε βάσει της Σύμβασης, εξέδωσε τη σύσταση 06-05 για τη θέσπιση πολυετούς σχεδίου αποκατάστασης του τόνου (*Thunnus thynnus*) στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο, το οποίο λήγει το 2022 («σχέδιο αποκατάστασης»). Η εν λόγω σύσταση άρχισε να ισχύει στις 13 Ιουνίου 2007.
- (4) Το σχέδιο αποκατάστασης λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες των διαφόρων εργαλείων και αλιευτικών τεχνικών. Με την εφαρμογή του, η Ένωση και τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώκουν να προωθούν δραστηριότητες παράκτιας αλιείας και τη χρήση επιλεκτικών αλιευτικών εργαλείων και τεχνικών που έχουν μειωμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, όπως εκείνα που χρησιμοποιούνται στην παραδοσιακή και τη μικρής κλίμακας αλιεία, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην επίτευξη δικαίου βιοτικού επιπέδου για τις τοπικές οικονομίες.

⁽¹⁾ ΕΕ C 383 της 17.11.2015, σ. 100.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 23ης Ιουνίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 2016.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1380/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, σχετικά με την Κοινή Αλιευτική Πολιτική, την τροποποίηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1954/2003 και (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 2371/2002 και (ΕΚ) αριθ. 639/2004 και της απόφασης 2004/585/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 22).

⁽⁴⁾ Διεθνής σύμβαση για τη διατήρηση των θυννοειδών του Ατλαντικού (ΕΕ L 162 της 18.6.1986, σ. 34).

- (5) Η σύσταση 06-05 της ICCAT εφαρμόστηκε στο πλαίσιο του ενωσιακού δικαίου με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1559/2007 ⁽¹⁾.
- (6) Κατά τη 16η ειδική συνεδρίασή της το 2008, η ICCAT εξέδωσε τη σύσταση 08-05, η οποία τροποποιεί τη σύσταση 06-05. Για να ανασυσταθούν τα αποθέματα του τόνου, η σύσταση 08-05 προβλέπει σταδιακή μείωση του επιπέδου των συνολικών επιτρεπόμενων αλιευμάτων από το 2007 έως το 2011, περιορισμούς της αλιείας σε ορισμένες περιοχές και περιόδους, νέο ελάχιστο μέγεθος για τον τόνο, μέτρα για την αγωνιστική και την ερασιτεχνική αλιεία, μέτρα που αφορούν την ιχθυοκαλλιεργητική και την αλιευτική ικανότητα, καθώς και την ενίσχυση του προγράμματος κοινής διεθνούς επιδεύρησης της ICCAT.
- (7) Η σύσταση 08-05 της ICCAT εφαρμόστηκε στο πλαίσιο του ενωσιακού δικαίου με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 302/2009 του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (8) Κατά τη 17η ειδική συνεδρίασή της το 2010, η ICCAT εξέδωσε τη σύσταση 10-04, η οποία τροποποιεί τη σύσταση 08-05. Για να ανασυσταθούν τα αποθέματα του τόνου, η σύσταση 10-04 προβλέπει περαιτέρω μείωση των συνολικών επιτρεπόμενων αλιευμάτων και της αλιευτικής ικανότητας και ενισχύει τα μέτρα ελέγχου, ιδίως όσον αφορά τη μεταβίβαση και τον εγκλωβισμό. Επίσης, προβλέπει την παροχή περαιτέρω γνωμοδότησης από τη μόνιμη επιτροπή έρευνας και στατιστικών της ICCAT (Standing Committee on Research and Statistics «SCRS») το 2012 σχετικά με τον προσδιορισμό των περιοχών ωτοκίας και τη δημιουργία καταφυγίων.
- (9) Προκειμένου να εφαρμοστούν τα αναθεωρημένα διεθνή μέτρα διατήρησης που καθορίζονται στη σύσταση 10-04 στο ενωσιακό δίκαιο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 500/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾.
- (10) Κατά τη 18η ειδική συνεδρίασή της το 2012, η ICCAT εξέδωσε τη σύσταση 12-03, η οποία τροποποιεί τη σύσταση 10-04. Για να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα του σχεδίου αποκατάστασης, η σύσταση 12-03 προβλέπει τεχνικά μέτρα όσον αφορά τη μεταβίβαση και τον εγκλωβισμό ζώντος τόνου, νέες απαιτήσεις υποβολής δηλώσεων αλιευμάτων, την εφαρμογή του προγράμματος περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT και αλλαγές των αλιευτικών περιόδων. Επιπλέον, ενισχύει τον ρόλο της SCRS όσον αφορά την αξιολόγηση των αποθεμάτων τόνου.
- (11) Κατά την 23η τακτική συνεδρίασή της το 2013, η ICCAT εξέδωσε τη σύσταση 13-07 για την τροποποίηση της σύστασης 12-03 με την εισαγωγή μικρών αλλαγών στις αλιευτικές περιόδους που δεν επηρεάζουν τον στόλο της Ένωσης. Επιπλέον, εκδόθηκε η σύσταση 13-08, η οποία συμπληρώνει το σχέδιο αποκατάστασης. Βάσει της σύστασης 13-08 θεσπίστηκε κοινή διαδικασία για τη χρήση συστημάτων στερεοσκοπικής κάμερας για τον υπολογισμό των ποσοτήτων τόνου στο σημείο εγκλωβισμού και εισήχθη ευέλικτη ημερομηνία έναρξης για την περίοδο αλιείας από σκάφη αλιείας με καλάμι (δόλωμα) και συρτή στον Ανατολικό Ατλαντικό.
- (12) Προκειμένου να εφαρμοστούν ουσιαστικά μέτρα όπως εκείνα που αφορούν τις αλιευτικές περιόδους που προβλέπονται στις συστάσεις 12-03 και 13-08 στο ενωσιακό δίκαιο, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009 τροποποιήθηκε περαιτέρω με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 544/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾.
- (13) Κατά τη 19η ειδική συνεδρίασή της το 2014, η ICCAT εξέδωσε τη σύσταση 14-04, η οποία τροποποιεί τη σύσταση 13-07 και καταργεί τη σύσταση 13-08. Μολονότι ορισμένες από τις ισχύουσες διατάξεις ελέγχου έχουν εξορθολογιστεί, οι διαδικασίες για τη χρήση στερεοσκοπικής κάμερας στο σημείο εγκλωβισμού διευκρινίστηκαν περαιτέρω και εισήχθησαν στο σχέδιο αποκατάστασης ειδικά μέτρα για τις πράξεις ελευθέρωσης και τη μεταποίηση των νεκρών ιχθύων.
- (14) Η σύσταση 14-04 είναι δεσμευτική για την Ένωση.
- (15) Όλες οι τροποποιήσεις του σχεδίου αποκατάστασης που εγκρίθηκαν από την ICCAT το 2012, το 2013 και το 2014 και οι οποίες δεν έχουν ακόμη εφαρμοστεί θα πρέπει να εφαρμοστούν στο πλαίσιο του ενωσιακού δικαίου. Δεδομένου ότι η εφαρμογή αυτή αφορά ένα σχέδιο αποκατάστασης του οποίου οι στόχοι και τα μέτρα ορίστηκαν από την ICCAT, ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει ολόκληρο το περιεχόμενο των πολυετών σχεδίων σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 10 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1559/2007 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πολυετούς σχεδίου αποκατάστασης του τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 520/2007 (ΕΕ L 340 της 22.12.2007, σ. 8).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009 του Συμβουλίου, της 6ης Απριλίου 2009, για τη θέσπιση πολυετούς σχεδίου αποκατάστασης του τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 43/2009 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1559/2007 (ΕΕ L 96 της 15.4.2009, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 500/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2012, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 302/2009 του Συμβουλίου για τη θέσπιση πολυετούς σχεδίου αποκατάστασης του τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο (ΕΕ L 157 της 16.6.2012, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 544/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 302/2009 του Συμβουλίου για τη θέσπιση πολυετούς σχεδίου αποκατάστασης του τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο (ΕΕ L 163 της 29.5.2014, σ. 7).

- (16) Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1380/2013 θεσπίζει την έννοια των ελάχιστων μεγεθών αναφοράς διατήρησης. Χάριν συνεπείας, τα ελάχιστα μεγέθη ως έννοια της ICCAT θα πρέπει να ενσωματωθούν στο ενωσιακό δίκαιο ως ελάχιστα μεγέθη αναφοράς διατήρησης. Συνεπώς, οι αναφορές του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/98 της Επιτροπής ⁽¹⁾ σε ελάχιστα μεγέθη τόνου θα πρέπει να νοούνται ως αναφορές σε ελάχιστα μεγέθη αναφοράς διατήρησης στον παρόντα κανονισμό.
- (17) Για να εξασφαλιστούν ενιαίοι όροι όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού σχετικά με τις δραστηριότητες μεταβίβασης, τον εγκλωβισμό και την καταγραφή και αναφορά των δραστηριοτήτων παγίδευσης του τόνου και των δραστηριοτήτων των σκαφών, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- (18) Ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 302/2009 είναι άνευ αντικειμένου, ιδίως επειδή καλύπτονται πλέον από άλλες πράξεις της Ένωσης. Άλλες διατάξεις θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν προκειμένου να αντικατοπτρίζουν τις αλλαγές στη νομοθεσία, ιδίως όσες επήλθαν με την έκδοση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.
- (19) Ειδικότερα, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου ⁽³⁾ θεσπίζει ενωσιακό σύστημα ελέγχου, επιθεώρησης και επιβολής, κατά τρόπον ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με όλους τους κανόνες της ΚΑΠ, και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 404/2011 της Επιτροπής ⁽⁴⁾ ορίζει λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου ⁽⁵⁾ προβλέπει τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος πρόληψης, αποτροπής και εξάλειψης της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας. Οι εν λόγω πράξεις καλύπτουν πλέον ορισμένα θέματα που ρυθμίστηκαν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 302/2009, και ιδίως το άρθρο 33 αυτού, που αφορά τα μέτρα επιβολής, και το παράρτημα VIII όσον αφορά την διαβίβαση στοιχείων μέσω του συστήματος παρακολούθησης σκαφών (VMS). Ως εκ τούτου, δεν κρίνεται απαραίτητη η ενσωμάτωση των εν λόγω διατάξεων στον παρόντα κανονισμό.
- (20) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 404/2011, οι συντελεστές μετατροπής που έχουν εγκριθεί από την SCRS εφαρμόζονται για τον υπολογισμό του ισοδύναμου ζώντος βάρους του μεταποιημένου τόνου, καθώς και για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.
- (21) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 95 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, εγκρίθηκε η εκτελεστική απόφαση 2014/156/ΕΕ της Επιτροπής ⁽⁶⁾. Η εν λόγω εκτελεστική απόφαση, μεταξύ άλλων, καθορίζει τα κριτήρια αναφοράς και τους στόχους για τον έλεγχο της αλιείας τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο.
- (22) Η σύσταση ICCAT 06-07 προβλέπει πρόγραμμα δειγματοληψίας για την εκτίμηση του αριθμού των αλιευόμενων ατόμων τόνου ανά κατηγορία μεγέθους στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων εκτροφής τόνου. Η εν λόγω διάταξη εφαρμόστηκε με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 302/2009. Δεν είναι απαραίτητο ο παρών κανονισμός να προβλέπει ρητά το πρόγραμμα δειγματοληψίας, δεδομένου ότι οι ανάγκες του προγράμματος καλύπτονται πλέον πλήρως από τα προγράμματα που έχουν συσταθεί με βάση την παράγραφο 83 της σύστασης 14-04, η οποία πρόκειται να εφαρμοστεί με τον παρόντα κανονισμό.
- (23) Για λόγους σαφήνειας, απλούστευσης και ασφάλειας δικαίου, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009 θα πρέπει επομένως να καταργηθεί.

⁽¹⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/98 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την εφαρμογή των διεθνών υποχρεώσεων της Ένωσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, δυνάμει της διεθνούς σύμβασης για τη διατήρηση των θυννοειδών του Ατλαντικού και της σύμβασης περί της μελλοντικής πολυμερούς συνεργασίας στον τομέα της αλιείας του Βορειοδυτικού Ατλαντικού (ΕΕ L 16 της 23.1.2015, σ. 23).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2009, περί θεσπίσεως ενωσιακού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής, τροποποιήσεως των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 847/96, (ΕΚ) αριθ. 2371/2002, (ΕΚ) αριθ. 811/2004, (ΕΚ) αριθ. 768/2005, (ΕΚ) αριθ. 2115/2005, (ΕΚ) αριθ. 2166/2005, (ΕΚ) αριθ. 388/2006, (ΕΚ) αριθ. 509/2007, (ΕΚ) αριθ. 676/2007, (ΕΚ) αριθ. 1098/2007, (ΕΚ) αριθ. 1300/2008, (ΕΚ) αριθ. 1342/2008 και καταργήσεως των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93, (ΕΚ) αριθ. 1627/94 και (ΕΚ) αριθ. 1966/2006 (ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 1).

⁽⁴⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 404/2011 της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2011, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 περί της θέσπισης κοινοτικού συστήματος ελέγχου για την εξασφάλιση της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής (ΕΕ L 112 της 30.4.2011, σ. 1).

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2008, περί δημιουργίας κοινοτικού συστήματος πρόληψης, αποτροπής και εξάλειψης της παράνομης, λαθραίας και άναρχης αλιείας, τροποποίησης των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 2847/93, (ΕΚ) αριθ. 1936/2001 και (ΕΚ) αριθ. 601/2004 και κατάργησης των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1093/94 και (ΕΚ) αριθ. 1447/1999 (ΕΕ L 286 της 29.10.2008, σ. 1).

⁽⁶⁾ Εκτελεστική απόφαση 2014/156/ΕΕ της Επιτροπής, της 19ης Μαρτίου 2014, για τη θέσπιση ειδικού προγράμματος ελέγχου και επιθεώρησης όσον αφορά την αλιεία αποθεμάτων τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο θάλασσα, ξιφία στη Μεσόγειο θάλασσα και για την αλιεία των αποθεμάτων σαρδέλας και γαύρου στη Βόρεια Αδριατική (ΕΕ L 85 της 21.3.2014, σ. 15).

- (24) Για τον σκοπό της συμμόρφωσης της Ένωσης προς τις διεθνείς υποχρεώσεις της βάσει της Σύμβασης, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/98 προβλέπει παρεκκλίσεις από την υποχρέωση εκφόρτωσης τόνου που ορίζεται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/98 εφαρμόζει ορισμένες διατάξεις της σύστασης 13-07 της ICCAT με τις οποίες θεσπίζεται υποχρέωση απόρριψης και ελευθέρωσης για σκάφη και διατάξεις παγίδευσης που αλιεύουν τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και τη Μεσόγειο σε ορισμένες περιπτώσεις. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός δεν χρειάζεται να καλύπτει τις υποχρεώσεις απόρριψης και ελευθέρωσης και, κατά συνέπεια, δεν θίγει τις αντίστοιχες διατάξεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/98,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται οι γενικοί κανόνες για την εκ μέρους της Ένωσης εφαρμογή του σχεδίου αποκατάστασης, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1.
2. Ο παρών κανονισμός ισχύει για τον τόνο (*Thunnus thynnus*) Ανατολικού Ατλαντικού και Μεσογείου.

Άρθρο 2

Στόχος

Στόχος του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με το σχέδιο αποκατάστασης κατά το άρθρο 3 σημείο 1, είναι να εξασφαλιστεί βιομάζα τόνου αντίστοιχη προς τη μέγιστη βιώσιμη απόδοση έως το 2022, με πιθανότητα τουλάχιστον 60 % για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- 1) «σχέδιο αποκατάστασης», το πολυετές σχέδιο αποκατάστασης του τόνου που ισχύει από το 2007 έως το 2022 και αποτέλεσε αντικείμενο σύστασης της ICCAT·
- 2) «αλιευτικό σκάφος», κάθε μηχανοκίνητο σκάφος που χρησιμοποιείται ή προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για εμπορική εκμετάλλευση πόρων τόνου, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών αλίευσης, των σκαφών μεταποίησης, των σκαφών υποστήριξης, των ρυμουλκών, των σκαφών που συμμετέχουν σε μεταφορτώσεις καθώς και των σκαφών μεταφοράς που είναι εξοπλισμένα για τη μεταφορά προϊόντων τόνου, και των βοηθητικών σκαφών, εξαιρουμένων των σκαφών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων·
- 3) «σκάφος αλίευσης», σκάφος που χρησιμοποιείται στην αλιεία πόρων τόνου για εμπορικούς σκοπούς·
- 4) «σκάφος μεταποίησης», σκάφος επί του οποίου τα αλιευτικά προϊόντα υπόκεινται σε μία ή περισσότερες από τις εξής κατεργασίες πριν συσκευαστούν: τεμαχισμό σε φιλέτα ή φέτες, κατάψυξη ή/και μεταποίηση·
- 5) «βοηθητικό σκάφος», κάθε σκάφος που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά νεκρών τόνων (μη μεταποιημένων) από κλωβό μεταφοράς/εκτροφής, από δίχτυα γρι γρι ή από διάταξη παγίδευσης σε καθορισμένο λιμένα ή/και σε σκάφος μεταποίησης·
- 6) «ρυμουλκό», κάθε πλοίο που χρησιμοποιείται για ρυμούλκηση κλωβών·
- 7) «σκάφος υποστήριξης», κάθε άλλο αλιευτικό σκάφος που αναφέρεται στο σημείο 2·
- 8) «ενεργός αλιεία», για κάθε σκάφος αλίευσης και διάταξη παγίδευσης, το γεγονός ότι έχει ως στόχο τον τόνο κατά τη διάρκεια δεδομένης αλιευτικής περιόδου·

- 9) «κοινή αλιευτική δραστηριότητα», κάθε δραστηριότητα στην οποία συμμετέχουν δύο ή περισσότερα γρι γρι, κατά την οποία τα αλιεύματα ενός γρι γρι καταλογίζονται σε ένα ή περισσότερα άλλα γρι γρι, σύμφωνα με κλείδα κατανομής·
- 10) «δραστηριότητες μεταβίβασης»:
- i) η μεταβίβαση ζώντος τόνου από το δίκτυ του σκάφους αλίευσης στον κλωβό μεταφοράς,
 - ii) η μεταβίβαση ζώντος τόνου από τον ένα κλωβό μεταφοράς στον άλλο,
 - iii) η μεταβίβαση του κλωβού με τόνο από ένα ρυμουλκό σε άλλο,
 - iv) η μεταβίβαση ζώντος τόνου από ένα ιχθυοτροφείο σε άλλο,
 - v) η μεταβίβαση ζώντος τόνου από τη διάταξη παγίδευσης στον κλωβό μεταφοράς·
- 11) «μεταβίβαση ελέγχου», κάθε επιπλέον μεταβίβαση που πραγματοποιείται κατόπιν αιτήματος της επιχείρησης αλιείας/εκτροφής ή των αρχών ελέγχου με σκοπό την επαλήθευση του αριθμού των ιχθύων που μεταβιβάζονται·
- 12) «διάταξη παγίδευσης», σταθερό εργαλείο στερεωμένο στον βυθό, που διαθέτει συνήθως καθοδηγητικό δίκτυ το οποίο κατευθύνει τον τόνο σε περικλειστο χώρο ή σε σειρά περικλειστων χώρων όπου και παραμένει πριν από την εξαίευση·
- 13) «εγκλωβισμός», η μεταβίβαση ζώντος τόνου από τον κλωβό μεταφοράς ή τη διάταξη παγίδευσης στους κλωβούς εκτροφής·
- 14) «εκτροφή», ο εγκλωβισμός τόνου σε ιχθυοτροφεία και η επακόλουθη εκτροφή τους με στόχο την πάχυνση και την αύξηση της συνολικής τους βιομάζας·
- 15) «ιχθυοτροφείο», εγκατάσταση που χρησιμοποιείται για την εκτροφή τόνου ο οποίος αλιεύεται με διατάξεις παγίδευσης ή/και σκάφη γρι γρι·
- 16) «εξαίευση», η θανάτωση του τόνου σε ιχθυοτροφεία ή διατάξεις παγίδευσης·
- 17) «μεταφόρτωση», η εκφόρτωση μέρους ή του συνόλου των ιχθύων που βρίσκονται επί ενός αλιευτικού σκάφους σε άλλο αλιευτικό σκάφος. Η εκφόρτωση νεκρού τόνου από το δίκτυ γρι γρι ή από το ρυμουλκό σε βοηθητικό σκάφος δεν θεωρείται μεταφόρτωση·
- 18) «αγωνιστική αλιεία», η αλιεία για μη εμπορικούς σκοπούς, στην οποία οι συμμετέχοντες ανήκουν σε εθνική αθλητική οργάνωση ή κατέχουν εθνική αθλητική άδεια·
- 19) «ερασιτεχνική αλιεία», αλιεία για μη εμπορικούς σκοπούς, στην οποία οι συμμετέχοντες δεν ανήκουν σε εθνική αθλητική οργάνωση ούτε κατέχουν εθνική αθλητική άδεια·
- 20) «στερεοσκοπική κάμερα», η κάμερα που διαθέτει δύο ή περισσότερους φακούς, με διαφορετικό αισθητήρα εικόνας ή αναλογική εγγραφή σε φιλμ ο καθένας, για τη λήψη τρισδιάστατων εικόνων·
- 21) «κάμερες ελέγχου», στερεοσκοπικές κάμερες ή/και συμβατικές βιντεοκάμερες για τον σκοπό των ελέγχων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό·
- 22) «BCD» ή «ηλεκτρονική BCD», τεκμηρίωση των αλιευμάτων τόνου. Ανάλογα με την περίπτωση, η αναφορά στην BCD αντικαθίσταται από την αναφορά σε eBCD·
- 23) «αρμόδιο κράτος μέλος» ή «κράτος μέλος αρμόδιο», το κράτος μέλος σημαίας ή το κράτος μέλος στη δικαιοδοσία του οποίου υπάγεται η διάταξη παγίδευσης ή το ιχθυοτροφείο ή, σε περίπτωση που το ιχθυοτροφείο ή η διάταξη παγίδευσης βρίσκονται στην ανοικτή θάλασσα, το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο υπεύθυνος της διάταξης παγίδευσης ή του ιχθυοτροφείου·
- 24) «καθήκον ΙΙ», το καθήκον ΙΙ όπως ορίζεται από την ICCAT στο «Εγχειρίδιο πεδίου για στατιστικές και δειγματοληψία τόνου και θυννοειδών του Ατλαντικού» (τρίτη έκδοση, ICCAT, 1990)·
- 25) «ΣΜΣ», τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης καθώς και τα συνεργαζόμενα μη συμβαλλόμενα μέρη, νομικά πρόσωπα ή αλιευτικές οργανώσεις·
- 26) «περιοχή της Σύμβασης», η γεωγραφική περιοχή που καλύπτεται από τα μέτρα της ICCAT, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 της Σύμβασης·

Άρθρο 4**Μήκος των σκαφών**

Ως μήκος των σκαφών στον παρόντα κανονισμό νοείται πάντοτε το ολικό μήκος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II**ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ****Άρθρο 5****Όροι συναφείς προς τα μέτρα διαχείρισης**

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει ότι η αλιευτική προσπάθεια των οικείων σκαφών αλίευσης και διατάξεων παγίδευσης είναι ανάλογη με τις αλιευτικές δυνατότητες τόνου που του χορηγήθηκαν στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο.
2. Η μεταφορά αχρησιμοποίητων ποσοστώσεων απαγορεύεται.
3. Η ναύλωση ενωσιακών αλιευτικών σκαφών για την αλίευση τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο απαγορεύεται.

Άρθρο 6**Υποβολή ετήσιων σχεδίων αλιείας, σχεδίων διαχείρισης της αλιευτικής ικανότητας και σχεδίων διαχείρισης εκτροφής**

1. Έως τις 31 Ιανουαρίου κάθε έτους τα κράτη μέλη που διαθέτουν ποσόστωση τόνου υποβάλλουν στην Επιτροπή:
 - α) ετήσιο σχέδιο αλιείας των σκαφών αλίευσης και των διατάξεων παγίδευσης τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο·
 - β) ετήσιο σχέδιο διαχείρισης της αλιευτικής ικανότητας το οποίο εξασφαλίζει ότι η αλιευτική ικανότητα του κράτους μέλους είναι ανάλογη με την ποσόστωση που του έχει χορηγηθεί·
2. Η Επιτροπή συγκεντρώνει τα εθνικά σχέδια που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 και τα ενσωματώνει στο σχέδιο διαχείρισης της αλιευτικής ικανότητας της Ένωσης. Η Επιτροπή διαβιβάζει το εν λόγω σχέδιο στη γραμματεία της ICCAT έως τις 15 Φεβρουαρίου κάθε έτους για συζήτηση και έγκριση από την ICCAT.
3. Έως τις 15 Απριλίου κάθε έτους κάθε κράτος μέλος το οποίο προτίθεται να τροποποιήσει το σχέδιο της ICCAT για την ικανότητα εκτροφής σε ισχύ διαβιβάζει ετήσιο σχέδιο διαχείρισης εκτροφής στην Επιτροπή, η οποία το διαβιβάζει στη γραμματεία της ICCAT.

Άρθρο 7**Ετήσια σχέδια αλιείας**

1. Το ετήσιο σχέδιο αλιείας το οποίο υποβάλλει κάθε κράτος μέλος που διαθέτει ποσόστωση τόνου ορίζει τις ποσοστώσεις που κατανέμονται σε κάθε ομάδα εργαλείων που αναφέρεται στα άρθρα 11 και 12, περιλαμβάνοντας μεταξύ άλλων, πληροφορίες σχετικά με:
 - α) για τα σκάφη αλίευσης άνω των 24 μέτρων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο α), την ατομική ποσόστωση που τους χορηγείται και τα μέτρα που αποσκοπούν στην τήρηση της ατομικής ποσόστωσης και των επιτρεπόμενων παρεπιπτόντων αλιευμάτων·
 - β) για τα σκάφη αλίευσης κάτω των 24 μέτρων και τις διατάξεις παγίδευσης, τουλάχιστον τις ποσοστώσεις που χορηγούνται στις οργανώσεις παραγωγών ή στις ομάδες σκαφών που αλιεύουν με παρόμοια εργαλεία.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1 στοιχείο α), η ατομική ποσόστωση που χορηγείται σε κάθε αλιεύον σκάφος άνω των 24 μέτρων μπορεί να υποβάλλεται το αργότερο 30 ημέρες πριν την έναρξη της αλιευτικής περιόδου που ισχύει για κάθε τέτοιο σκάφος.

3. Κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση στο ετήσιο σχέδιο αλιείας ή στις ατομικές ποσοστώσεις που έχουν χορηγηθεί για τα σκάφη αλιεύσης άνω των 24 μέτρων και περιλαμβάνονται στον κατάλογο του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο α) διαβιβάζεται από το οικείο κράτος μέλος στην Επιτροπή τουλάχιστον τρεις ημέρες πριν από την άσκηση της δραστηριότητας που αντιστοιχεί στην τροποποίηση αυτή. Η Επιτροπή διαβιβάζει την τροποποίηση στη γραμματεία της ICCAT τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την άσκηση της ανωτέρω δραστηριότητας.

Άρθρο 8

Κατανομή των αλιευτικών δυνατοτήτων

Σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013, κατά την κατανομή των αλιευτικών δυνατοτήτων, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν διαφανή και αντικειμενικά κριτήρια, μεταξύ άλλων περιβαλλοντικού, κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα, και, επιπλέον, επιδιώκουν δίκαιη κατανομή των εθνικών ποσοστώσεων μεταξύ των διαφόρων τμημάτων του στόλου, λαμβάνοντας υπόψη την παραδοσιακή και μικρής κλίμακας αλιεία, καθώς και την παροχή κινήτρων σε ενωσιακά αλιευτικά σκάφη που χρησιμοποιούν επιλεκτικά αλιευτικά εργαλεία ή αλιευτικές τεχνικές με μειωμένες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Άρθρο 9

Σχέδια διαχείρισης της αλιευτικής ικανότητας

1. Το ετήσιο σχέδιο διαχείρισης της αλιευτικής ικανότητας το οποίο υποβάλλεται από ένα κράτος μέλος που διαθέτει ποσόστωση τόνου πρέπει να τηρεί τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Ο μέγιστος αριθμός των διατάξεων παγίδευσης που έχουν καταχωριστεί σε κράτος μέλος και των αλιευτικών σκαφών που φέρουν σημαία κράτους μέλους και επιτρέπεται να αλιεύουν, να διατηρούν επί του σκάφους, να μεταφορτώνουν, να μεταφέρουν ή να εκφορτώνουν τόνο καθορίζεται σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ») και το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.

3. Ο μέγιστος αριθμός και η αντίστοιχη ολική χωρητικότητα των αλιευτικών σκαφών που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους και χρησιμοποιούνται για την αλιεία τόνου περιορίζονται στον αριθμό και στη συνολική αντίστοιχη ολική χωρητικότητα των αλιευτικών σκαφών υπό τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους τα οποία αλιεύαν, διατηρούσαν επί του σκάφους, μεταφόρτωναν, μετέφεραν ή εκφόρτωναν τόνο από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως την 1η Ιουλίου 2008. Το όριο αυτό ισχύει για κάθε τύπο εργαλείων επί των σκαφών αλιεύσης.

4. Για τα σκάφη που επιτρέπεται να αλιεύουν τόνο στο πλαίσιο της παρέκκλισης που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2, πρόσθετες προϋποθέσεις για τον προσδιορισμό του μέγιστου αριθμού αλιευτικών σκαφών καθορίζονται στο παράρτημα Ι.

5. Ο μέγιστος αριθμός των διατάξεων παγίδευσης ενός κράτους μέλους που χρησιμοποιήθηκαν για την αλιεία τόνου περιορίζεται στον αριθμό των διατάξεων παγίδευσης που είχαν λάβει άδεια από το εν λόγω κράτος μέλος έως την 1η Ιουλίου 2008.

6. Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 3 και 5 του παρόντος άρθρου, για τα έτη 2016 και 2017, εάν ένα κράτος μέλος μπορεί να αποδείξει ότι η αλιευτική του ικανότητα ενδέχεται να μην επιτρέψει την πλήρη χρήση της ποσόστωσής του, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να περιλάβει περισσότερες διατάξεις παγίδευσης και σκάφη στα ετήσια αλιευτικά του σχέδια που αναφέρονται στο άρθρο 7.

7. Για τα έτη 2016 και 2017, τα κράτη μέλη περιορίζουν τον αριθμό των γρι γρι στον αριθμό των γρι γρι που εγκρίθηκαν το 2013 ή το 2014. Αυτό δεν ισχύει για τα γρι γρι που δραστηριοποιούνται στο πλαίσιο της παρέκκλισης του άρθρου 14 παράγραφος 2 στοιχείο β).

8. Κατά την κατάρτιση των σχεδίων διαχείρισης της αλιευτικής ικανότητας, ο υπολογισμός της αλιευτικής ικανότητας κάθε κράτους μέλους βασίζεται στο βέλτιστο ποσοστό αλιευμάτων ανά σκάφος και ανά αλιευτικό εργαλείο που εκτιμήθηκε από την επιστημονική επιτροπή (SCRS) στην έκθεσή της για το 2009 και συμφωνήθηκε από την ICCAT κατά την ενδιάμεση συνεδρίαση της επιτροπής συμμόρφωσης της ICCAT το 2010 ⁽¹⁾. Μετά από οποιαδήποτε αναθεώρηση των εν λόγω ποσοστών αλιευμάτων από την SCRS, τα κράτη μέλη πρέπει να τηρούν πάντοτε τα πλέον πρόσφατα ποσοστά αλιευμάτων που έχουν συμφωνηθεί από την ICCAT.

⁽¹⁾ Έκθεση της ενδιάμεσης συνεδρίασης της επιτροπής συμμόρφωσης (Μαδρίτη, Ισπανία, 24-26 Φεβρουαρίου 2010), σημείο 5 και προσάρτημα 3 του παραρτήματος 4.2.

Άρθρο 10

Σχέδια διαχείρισης εγκαταστάσεων εκτροφής

1. Το ετήσιο σχέδιο διαχείρισης των εγκαταστάσεων εκτροφής το οποίο υποβάλλεται από έκαστο κράτος μέλος πρέπει να τηρεί τους όρους που προβλέπονται στο παρόν άρθρο.
2. Η μέγιστη ικανότητα εκτροφής και πάχυνσης τόνου για κάθε κράτος μέλος και το ανώτατο όριο εισερχόμενων ποσοτήτων τόνου σε άγρια κατάσταση που μπορεί να χορηγήσει κάθε κράτος μέλος καθορίζονται σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.
3. Η μέγιστη ικανότητα εκτροφής και πάχυνσης τόνου ενός κράτους μέλους περιορίζεται στην ικανότητα εκτροφής και πάχυνσης τόνου των ιχθυοτροφείων του εν λόγω κράτους μέλους τα οποία είχαν εγγραφεί στο μητρώο εγκαταστάσεων εκτροφής της ICCAT ή είχαν λάβει άδεια και δηλωθεί στην ICCAT έως την 1η Ιουλίου 2008.
4. Το ανώτατο όριο εισερχόμενων ποσοτήτων τόνων που έχουν συλληφθεί σε άγρια κατάσταση στα ιχθυοτροφεία ενός κράτους μέλους περιορίζεται στο επίπεδο των εισερχόμενων ποσοτήτων που έχουν δηλωθεί στην ICCAT από τα ιχθυοτροφεία του εν λόγω κράτους μέλους τα έτη 2005, 2006, 2007 ή 2008.
5. Εντός του ανώτατου ορίου εισερχόμενων ποσοτήτων τόνων που έχουν συλληφθεί σε άγρια κατάσταση, το οποίο αναφέρεται στην παράγραφο 4, κάθε κράτος μέλος κατανέμει μέγιστες ετήσιες εισερχόμενες ποσότητες μεταξύ των ιχθυοτροφείων του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΤΕΧΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

ΤΜΗΜΑ 1

Αλιευτικές περίοδοι

Άρθρο 11

Τα αλιευτικά με παραγάδια, γρι γρι, πελαγικές μηχανότρατες, διατάξεις παγίδευσης και σκάφη ερασιτεχνικής αλιείας

1. Η αλιεία τόνου από μεγάλα πελαγικά παραγαδιάρικα σκάφη αλίευσης μήκους άνω των 24 μέτρων επιτρέπεται στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Μαΐου, με εξαίρεση την περιοχή δυτικά του γεωγραφικού μήκους 10° Δ και βόρεια του γεωγραφικού πλάτους 42° Β, καθώς και την αποκλειστική οικονομική ζώνη της Νορβηγίας, όπου η εν λόγω αλιεία επιτρέπεται από την 1η Αυγούστου έως τις 31 Ιανουαρίου.
2. Η αλιεία τόνου με γρι γρι επιτρέπεται στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο από τις 26 Μαΐου έως τις 24 Ιουνίου, με εξαίρεση την αποκλειστική οικονομική ζώνη της Νορβηγίας, όπου επιτρέπεται από τις 25 Ιουνίου έως τις 31 Οκτωβρίου.
3. Επιτρέπεται η αλιεία τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό με πελαγικές μηχανότρατες από τις 16 Ιουνίου έως τις 14 Οκτωβρίου.
4. Επιτρέπονται η αγωνιστική και η ερασιτεχνική αλιεία τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο από τις 16 Ιουνίου έως τις 14 Οκτωβρίου.
5. Η αλιεία τόνου με άλλα εργαλεία πλην των αναφερόμενων στις παραγράφους 1 έως 4 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 12, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων παγίδευσης, επιτρέπεται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σύμφωνα με τα μέτρα διατήρησης και διαχείρισης της ICCAT.

Άρθρο 12

Σκάφη με καλάμι (δόλωμα) και συρτή

1. Επιτρέπεται η αλιεία τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο με σκάφη αλιείας με καλάμι (δόλωμα) και συρτή από την 1η Ιουλίου έως τις 31 Οκτωβρίου.

2. Εφόσον δεν θίγεται η προστασία των τόπων αναπαραγωγής και η συνολική διάρκεια της αλιευτικής περιόδου για τα εν λόγω αλιευτικά δεν υπερβαίνει τους τέσσερις μήνες, κάθε κράτος μέλος μπορεί να ορίσει διαφορετική ημερομηνία έναρξης για σκάφη αλιείας με καλάμι (δόλωμα) και συρτή που φέρουν τη σημαία του και δραστηριοποιούνται στον Ανατολικό Ατλαντικό.

3. Κάθε κράτος μέλος πρέπει να προσδιορίζει στο ετήσιο εθνικό του σχέδιο αλιείας, που αναφέρεται στο άρθρο 7, εάν οι ημερομηνίες έναρξης για αυτούς τους τύπους αλιείας έχουν τροποποιηθεί, καθώς και τις γεωγραφικές συντεταγμένες των συναφών περιοχών.

ΤΜΗΜΑ 2

Ελάχιστο μέγεθος αναφοράς διατήρησης, τυχαία και παρεμπόμποντα αλιεύματα

Άρθρο 13

Η υποχρέωση εκφόρτωσης

Το παρόν τμήμα ισχύει με την επιφύλαξη του άρθρου 15 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013, καθώς και τυχόν ισχυουσών παρεκκλίσεων.

Άρθρο 14

Ελάχιστο μέγεθος αναφοράς διατήρησης

1. Το ελάχιστο μέγεθος αναφοράς διατήρησης για τον τόνο που αλιεύεται στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο αντιστοιχεί σε βάρος 30 kg ή σε μεσουραίο μήκος άνω γνάθου 115 cm.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, για τον τόνο ισχύει ελάχιστο μέγεθος αναφοράς διατήρησης για τόνους βάρους 8 kg ή μεσουραίου μήκους άνω γνάθου 75 cm στις εξής περιπτώσεις αλιείας:

α) για τον τόνο που αλιεύεται στον Ανατολικό Ατλαντικό με σκάφη αλιείας με καλάμι (δόλωμα) και συρτή·

β) για τον τόνο που αλιεύεται στην Αδριατική θάλασσα με σκοπό την εκτροφή·

γ) για τον τόνο που αλιεύεται στη Μεσόγειο θάλασσα από παράκτιους και μη βιομηχανικούς τύπους αλιείας νωπών ιχθύων με σκάφη με καλάμι, παραγάδι και καθετή.

3. Οι ειδικοί όροι που ισχύουν για την παρέκκλιση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 ορίζονται στο παράρτημα Ι.

4. Τα κράτη μέλη χορηγούν ειδικές άδειες για τα σκάφη που αλιεύουν βάσει της παρέκκλισης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Τα εν λόγω σκάφη εγγράφονται στον κατάλογο των σκαφών αλιεύσης του άρθρου 20 παράγραφος 1 στοιχείο α). Για τον λόγο αυτό ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 20 και 21.

Άρθρο 15

Τυχαία αλιεύματα

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 14 παράγραφος 1, για όλα τα σκάφη αλιεύσης και τις διατάξεις παγίδευσης που ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου επιτρέπεται μέγιστο ποσοστό 5 % τυχαίων αλιευμάτων τόνου βάρους μεταξύ 8 και 30 kg ή με μεσουραίο μήκος άνω γνάθου μεταξύ 75 και 115 cm.

2. Το ποσοστό του 5 % που αναφέρεται στην παράγραφο 1 υπολογίζεται βάσει των συνολικών αλιευμάτων τόνου σε αριθμό ιχθύων που διατηρείται επί του σκάφους ή εντός της διάταξης παγίδευσης ανά πάσα στιγμή μετά από κάθε αλιευτική δραστηριότητα.

3. Τα τυχαία αλιεύματα αφαιρούνται από την ποσόστωση του κράτους μέλους που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλιεύσης ή τη διάταξη παγίδευσης.

4. Για τα τυχαία αλιεύματα τόνου ισχύουν τα άρθρα 25, 30, 31 και 32.

Άρθρο 16

Παρεμπύπτοντα αλιεύματα

1. Κάθε κράτος μέλος προβλέπει παρεμπύπτοντα αλιεύματα τόνου στο πλαίσιο της ποσόστωσής του και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή όταν διαβιβάζει το εθνικό του σχέδιο αλιείας. Η εν λόγω διάταξη διασφαλίζει την αφαίρεση όλων των νεκρών ιχθύων από την ποσόστωση.
2. Τα ενωσιακά σκάφη αλιεύσης που δεν ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου φροντίζουν ώστε, ανά πάσα στιγμή κάθε αλιευτικής δραστηριότητας, το ποσοστό των παρεμπιπτόντων αλιευμάτων να μην υπερβαίνει το 5 % των συνολικών αλιευμάτων επί του σκάφους, κατά βάρος ή αριθμό ιχθύων. Ο υπολογισμός του εν λόγω ποσοστού βάσει αριθμού ιχθύων εφαρμόζεται μόνο για τον τόνο και τα θυννοειδή που διαχειρίζεται η ICCAT. Κάθε κράτος μέλος αφαιρεί από την ποσόστωσή του όλα τα ψόφια ψάρια που πιάνονται ως παρεμπύπτοντα αλιεύματα.
3. Όσον αφορά τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν ποσόστωση τόνου, τα συναφή παρεμπύπτοντα αλιεύματα πρέπει να αφαιρούνται από την ειδική ενωσιακή ποσόστωση παρεμπιπτόντων αλιευμάτων τόνου που έχει θεσπιστεί σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.
4. Αν η ποσόστωση που έχει χορηγηθεί στο κράτος μέλος του οικείου αλιευτικού σκάφους ή διάταξης παγίδευσης έχει ήδη εξαντληθεί, θα πρέπει να αποφεύγεται η αλιεύση τόνου. Ο νεκρός τόνος εκφορτώνεται ολόκληρος και αμεταποίητος, και υπόκειται σε κατάσχεση και στα κατάλληλα μέτρα παρακολούθησης. Σύμφωνα με το άρθρο 29, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στοιχεία σχετικά με τις εν λόγω ποσότητες νεκρού τόνου σε ετήσια βάση στην Επιτροπή, η οποία τις διαβιβάζει στη γραμματεία της ICCAT.
5. Οι διαδικασίες των άρθρων 27, 30, 31, 32 και 56 ισχύουν για τα παρεμπύπτοντα αλιεύματα.

ΤΜΗΜΑ 3

Χρήση εναέριων μέσων

Άρθρο 17

Χρήση εναέριων μέσων

Η χρήση εναέριων μέσων, συμπεριλαμβανομένων αεροσκαφών, ελικοπτέρων ή άλλων ειδών μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων για την αναζήτηση τόνου, απαγορεύεται.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Άρθρο 18

Ειδική ποσόστωση για την αγωνιστική και ερασιτεχνική αλιεία

Κάθε κράτος μέλος που διαθέτει ποσόστωση τόνου ρυθμίζει την αγωνιστική και ερασιτεχνική αλιεία με τον καθορισμό ειδικής ποσόστωσης για την εν λόγω αλιεία και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή όταν διαβιβάζει το εθνικό του σχέδιο αλιείας.

Άρθρο 19

Αγωνιστική και ερασιτεχνική αλιεία

1. Κάθε κράτος μέλος που διαθέτει ποσόστωση αλιείας για τον τόνο ρυθμίζει την αγωνιστική και ερασιτεχνική αλιεία χορηγώντας άδειες αλιείας για σκάφη με σκοπό την αγωνιστική και ερασιτεχνική αλιεία.

2. Όσον αφορά την αγωνιστική και ερασιτεχνική αλιεία, δεν επιτρέπεται να αλιεύονται περισσότεροι του ενός τόνου ανά σκάφος ημερησίως.
3. Κάθε τόνος που εκφορτώνεται θα πρέπει να είναι ολόκληρος ή χωρίς βράγχια ή/και εντόσθια. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν, στη μέγιστη δυνατή έκταση, την απελευθέρωση του τόνου που αλιεύεται ζωντανός στο πλαίσιο της αγωνιστικής και ερασιτεχνικής αλιείας, ιδίως δε των ιχθυδίων.
4. Η εμπορία τόνου που αλιεύεται κατά την αγωνιστική και ερασιτεχνική αλιεία απαγορεύεται.
5. Τα κράτη μέλη καταγράφουν τα στοιχεία που αφορούν τα αλιεύματα, συμπεριλαμβανομένου του βάρους και του μήκους κάθε τόνου που αλιεύεται στο πλαίσιο της αγωνιστικής και ερασιτεχνικής αλιείας, και κοινοποιούν τα στοιχεία του προηγούμενου έτους στην Επιτροπή έως την 30ή Ιουνίου κάθε έτους. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα στοιχεία στην SCRS.
6. Κάθε κράτος μέλος προσμετρά τα αλιεύματα νεκρού τόνου στο πλαίσιο της αγωνιστικής και ερασιτεχνικής αλιείας στην ποσόστωση που του έχει χορηγηθεί σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 18.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΜΕΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ

ΤΜΗΜΑ 1

Μητρώα σκαφών και διατάξεων παγίδευσης

Άρθρο 20

Μητρώα σκαφών

1. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει με ηλεκτρονικά μέσα κάθε έτος στην Επιτροπή έναν μήνα πριν από την έναρξη των αλιευτικών περιόδων που αναφέρονται στα άρθρα 11 και 12, κατά περίπτωση, ή έναν μήνα πριν από την έναρξη της περιόδου ισχύος της αδειάς:
 - α) κατάλογο όλων των σκαφών αλίευσης που φέρουν τη σημαία του και στα οποία έχει επιτραπεί να ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο θάλασσα μέσω της χορήγησης αδειάς αλιείας·
 - β) κατάλογο όλων των άλλων αλιευτικών σκαφών, εξαιρουμένων των σκαφών αλίευσης, που φέρουν τη σημαία του και στα οποία έχει επιτραπεί να ασκούν δραστηριότητες συναφείς με τον τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο θάλασσα.
2. Αμφότεροι οι κατάλογοι καταρτίζονται σύμφωνα με τον μορφότυπο που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές της ICCAT για την υποβολή των απαιτούμενων δεδομένων και πληροφοριών.
3. Στη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους, ένα αλιευτικό σκάφος μπορεί να περιλαμβάνεται και στους δύο καταλόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με την προϋπόθεση να μην περιλαμβάνεται και στους δύο καταλόγους ταυτόχρονα.
4. Οι κατάλογοι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου περιλαμβάνουν το όνομα του σκάφους και τον αριθμό του ενωσιακού μητρώου αλιευτικού στόλου (ΜΑΣ) όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 26/2004 της Επιτροπής⁽¹⁾.
5. Η αναδρομική υποβολή πληροφοριών απαγορεύεται. Οι μεταγενέστερες αλλαγές στους καταλόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους γίνονται δεκτές μόνον όταν ένα από τα δηλωθέντα αλιευτικά σκάφη αδυνατεί να συμμετάσχει λόγω θεμιτών επιχειρησιακών λόγων ή ανωτέρας βίας. Στις περιπτώσεις αυτές, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ενημερώνει αμέσως περί τούτου την Επιτροπή και παρέχει:
 - α) πλήρη στοιχεία για το αλιευτικό σκάφος ή τα αλιευτικά σκάφη που πρόκειται να αντικαταστήσει(-ουν) σκάφος περιλαμβανόμενο στους καταλόγους της παραγράφου 1· και
 - β) συνοπτική αναφορά των λόγων αντικατάστασης και τυχόν σχετικά αποδεικτικά στοιχεία ή αναφορές.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 26/2004 της Επιτροπής, της 30ής Δεκεμβρίου 2003, σχετικά με το μητρώο του κοινοτικού αλιευτικού στόλου (ΕΕ L 5 της 9.1.2004, σ. 25).

6. Η Επιτροπή αποστέλλει τις πληροφορίες που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 στη γραμματεία της ICCAT, προκειμένου τα σκάφη να εγγραφούν στο μητρώο σκαφών αλιεύσης της ICCAT τα οποία επιτρέπεται να ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου ή στο μητρώο όλων των άλλων αλιευτικών σκαφών (εξαιρουμένων των σκαφών αλιεύσης) της ICCAT τα οποία επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες συναφείς με τον τόνο.

7. Ισχύει, με τις απαραίτητες τροποποιήσεις, το άρθρο 8α παράγραφοι 2, 6, 7 και 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1936/2001 του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

Άρθρο 21

Σχέση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1224/2009

Τα μέτρα ελέγχου που προβλέπονται στο παρόν κεφάλαιο εφαρμόζονται επιπλέον εκείνων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στο παρόν κεφάλαιο.

Άρθρο 22

Άδειες αλιείας για σκάφη

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 16, τα ενωσιακά αλιευτικά σκάφη που δεν έχουν εγγραφεί στα μητρώα της ICCAT και αναφέρονται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 δεν επιτρέπεται να αλιεύουν, να διατηρούν επ' αυτών, να μεταφορτώνουν, να μεταφέρουν, να μεταβιβάζουν, να μεταποιούν ή να εκφορτώνουν τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο θάλασσα.
2. Όταν κριθεί ότι η ατομική ποσόστωση έχει εξαντληθεί, το κράτος μέλος σημαίας αποσύρει την άδεια αλιείας τόνου και δύναται να διατάξει το σκάφος να κατευθυνθεί αμέσως σε λιμένα που ορίζει.

Άρθρο 23

Μητρώα διατάξεων παγίδευσης που επιτρέπεται να αλιεύουν τόνο

1. Τα κράτη μέλη αποστέλλουν ηλεκτρονικά στην Επιτροπή, έως τις 15 Φεβρουαρίου κάθε έτους, κατάλογο των οικείων διατάξεων παγίδευσης στις οποίες έχει επιτραπεί να αλιεύουν τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο θάλασσα μέσω της χορήγησης αδειας αλιείας. Ο κατάλογος περιλαμβάνει το όνομα των διατάξεων παγίδευσης και τον αριθμό μητρώου τους και καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές της ICCAT για την υποβολή δεδομένων και πληροφοριών που απαιτούνται.
2. Η Επιτροπή αποστέλλει τον κατάλογο στη γραμματεία της ICCAT, προκειμένου οι εν λόγω διατάξεις παγίδευσης να εγγραφούν στο μητρώο της ICCAT για διατάξεις παγίδευσης οι οποίες επιτρέπεται να αλιεύουν τόνο.
3. Οι ενωσιακές διατάξεις παγίδευσης που δεν έχουν εγγραφεί στο μητρώο της ICCAT δεν επιτρέπεται να αλιεύουν, να διατηρούν, να μεταβιβάζουν, να εγκλωβίζουν ή να εκφορτώνουν τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο θάλασσα.
4. Ισχύει, με τις απαραίτητες τροποποιήσεις, το άρθρο 8α παράγραφοι 2, 4, 6, 7 και 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1936/2001.

Άρθρο 24

Κοινή αλιευτική δραστηριότητα

1. Οι κοινές αλιευτικές δραστηριότητες που αφορούν τον τόνο επιτρέπονται μόνο με τη συγκατάθεση του κράτους ή των κρατών σημαίας. Για να του χορηγηθεί άδεια, κάθε γρι γρι πρέπει να είναι εξοπλισμένο για την αλιεία τόνου και να διαθέτει ατομική ποσόστωση. Απαγορεύονται κοινές αλιευτικές δραστηριότητες με άλλα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1936/2001 του Συμβουλίου, της 27ης Σεπτεμβρίου 2001, περί ορισμένων μέτρων ελέγχου των δραστηριοτήτων αλιείας των άκρως μεταναστευτικών ειδών ιχθύων (ΕΕ L 263 της 3.10.2001, σ. 1).

2. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να του δίνονται οι ακόλουθες πληροφορίες από τα αλιευτικά του σκάφη που ζητούν την άδεια να συμμετάσχουν σε κοινή αλιευτική δραστηριότητα:

- α) διάρκεια·
- β) ταυτότητα των επιχειρήσεων που συμμετέχουν·
- γ) ατομικές ποσοτώσεις των σκαφών·
- δ) κλείδα κατανομής των αλιευμάτων μεταξύ των αλιευτικών σκαφών· και
- ε) πληροφορίες σχετικά με τα ιχθυοτροφεία προορισμού.

3. Τουλάχιστον 15 ημέρες πριν από την έναρξη της δραστηριότητας, κάθε κράτος μέλος διαβιβάζει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στην Επιτροπή, με τη μορφή που καθορίζεται στο παράρτημα VI. Η Επιτροπή κοινοποιεί τις πληροφορίες αυτές στη γραμματεία της ICCAT και στο κράτος σημαίας των άλλων αλιευτικών σκαφών που συμμετέχουν στην κοινή αλιευτική δραστηριότητα, τουλάχιστον 10 ημέρες πριν από την έναρξη της δραστηριότητας.

4. Σε περίπτωση ανωτέρας βίας, η προθεσμία που ορίζεται στην παράγραφο 3 δεν ισχύει για τις πληροφορίες που ζητούνται δυνάμει της παραγράφου 2 στοιχείο ε). Στην περίπτωση αυτή τα κράτη μέλη μπορούν να υποβάλουν το συντομότερο δυνατόν στην Επιτροπή τις εν λόγω πληροφορίες επικαιροποιημένες, μαζί με περιγραφή των γεγονότων που συνιστούν την ανωτέρα βία. Η Επιτροπή διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στη γραμματεία της ICCAT.

ΤΜΗΜΑ 2

Αλιεύματα

Άρθρο 25

Απαιτήσεις σχετικά με την καταχώριση

1. Εκτός από τη συμμόρφωση προς τα άρθρα 14, 15, 23 και 24 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, ο πλοίαρχος ενωσιακού σκάφους αλίευσης πρέπει, κατά περίπτωση, να καταχωρίζει στο ημερολόγιο και τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο μέρος Α του παραρτήματος II του παρόντος κανονισμού.
2. Οι πλοίαρχοι ενωσιακών ρυμουλκών, βοηθητικών σκαφών και σκαφών μεταποίησης πρέπει να καταγράφουν τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στα μέρη Β, Γ και Δ του παραρτήματος II.

Άρθρο 26

Αναφορές αλιευμάτων που διαβιβάζονται από τους πλοίαρχους και τους υπευθύνους της διάταξης παγίδευσης

1. Οι πλοίαρχοι των σκαφών αλίευσης που ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου διαβιβάζουν στις αρχές του κράτους μέλους σημαίας ημερησίως πληροφορίες από τα ημερολόγια πλοίου, καθώς και τον αριθμό μητρώου ICCAT, το όνομα του σκάφους, την αρχή και το τέλος της περιόδου ισχύος της άδειας, την ημερομηνία, την ώρα, τη θέση (γεωγραφικό πλάτος και μήκος) και το βάρος και τον αριθμό των τόνων που έχουν αλιευθεί στην περιοχή της Σύμβασης. Διαβιβάζουν τις πληροφορίες αυτές ηλεκτρονικά με τη μορφή που καθορίζεται στο παράρτημα V καθ' όλο το διάστημα που επιτρέπεται στο σκάφος να αλιεύει τόνο.
2. Οι πλοίαρχοι των σκαφών γρι γρι, όπως περιγράφεται στην παράγραφο 1, συντάσσουν καθημερινά εκθέσεις ανά αλιευτική δραστηριότητα, ακόμη και για εκείνες κατά τις οποίες τα αλιεύματα είναι μηδενικά.
3. Οι εκθέσεις των παραγράφων 1 και 2 διαβιβάζονται από τον φορέα εκμετάλλευσης προς τις αρχές του κράτους μέλους σημαίας καθημερινά για τα σκάφη γρι γρι και τα σκάφη άνω των 24 μέτρων το αργότερο στις 9:00 ώρα Γκρίνουιτς, ενώ, όσον αφορά τα λοιπά σκάφη αλίευσης, έως τα μεσάνυχτα της Δευτέρας για την εβδομάδα που προηγείται, η οποία λήγει τα μεσάνυχτα της Κυριακής ώρα Γκρίνουιτς.

4. Οι υπεύθυνοι διατάξεων παγίδευσης που ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου συντάσσουν καθημερινά εκθέσεις σχετικά με τα αλιεύματα καθώς και τον αριθμό μητρώου ICCAT, την ημερομηνία, την ώρα, τα αλιεύματα (το βάρος και τον αριθμό των ιχθύων), ακόμη και σε περίπτωση μηδενικών αλιευμάτων. Τις εν λόγω πληροφορίες κοινοποιούν εντός 48 ωρών ηλεκτρονικά, σύμφωνα με τον μορφότυπο που παρατίθεται στο παράρτημα V, στις αρχές του οικείου κράτους μέλους κατά τη διάρκεια της συνολικής περιόδου που επιτρέπεται να αλιεύουν τόνο.

5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που θεσπίζουν λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την καταγραφή και την αναφορά των δραστηριοτήτων των σκαφών και των διατάξεων παγίδευσης σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 4 του παρόντος άρθρου και το παράρτημα V. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 59 παράγραφος 2.

Άρθρο 27

Εβδομαδιαίες και μηνιαίες εκθέσεις αλιευμάτων που διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη

1. Τα κράτη μέλη, μόλις λάβουν τις εκθέσεις αλιευμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 26, τις διαβιβάζουν αμέσως στην Επιτροπή ηλεκτρονικά και μεριμνούν για την ταχεία υποβολή στην Επιτροπή εβδομαδιαίων εκθέσεων αλιευμάτων από όλα τα σκάφη αλίευσης και τις διατάξεις παγίδευσης σύμφωνα με τον μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα V. Η Επιτροπή διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές σε εβδομαδιαία βάση στη γραμματεία της ICCAT σύμφωνα με τον μορφότυπο που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή δεδομένων και πληροφοριών που απαιτούνται από την ICCAT.

2. Κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή, πριν από την 15η ημέρα κάθε μήνα, τις ποσότητες τόνου που αλιεύθηκαν στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο θάλασσα οι οποίες εκφορτώθηκαν, μεταφορτώθηκαν, συνελήφθησαν ή εγκλωβίστηκαν κατά τον προηγούμενο μήνα από αλιευτικά σκάφη ή διατάξεις παγίδευσης που φέρουν τη σημαία του ή έχουν νηολογηθεί σε αυτό. Πρέπει να κοινοποιούνται χωριστές πληροφορίες για κάθε τύπο εργαλείων, για τα παρεμπίπτοντα αλιεύματα, για τα αλιεύματα αγωνιστικής και ερασιτεχνικής αλιείας καθώς και για την περίπτωση μηδενικών αλιευμάτων. Η Επιτροπή διαβιβάζει αμελλητί τις πληροφορίες αυτές στη γραμματεία της ICCAT.

Άρθρο 28

Πληροφορίες για την εξάντληση των ποσοστώσεων

1. Επιπλέον των διαλαμβανομένων στο άρθρο 34 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, κάθε κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή όταν η ποσόστωση που διατίθεται για ομάδα εργαλείων που αναφέρεται στο άρθρο 11 ή στο άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού θεωρείται ότι έχει φτάσει το 80 %.

2. Επιπλέον των διαλαμβανομένων στο άρθρο 35 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, κάθε κράτος μέλος ενημερώνει την Επιτροπή όταν η ποσόστωση που διατίθεται για ομάδα εργαλείων που αναφέρεται στο άρθρο 11 ή στο άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού ή για κοινή αλιευτική δραστηριότητα ή για γρι γρι θεωρείται ότι έχει εξαντληθεί.

3. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 πρέπει να συνοδεύονται από επίσημα έγγραφα που να πιστοποιούν την απαγόρευση της αλιείας ή την εντολή επιστροφής στον λιμένα που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος για τον στόλο, την ομάδα εργαλείων, την κοινή αλιευτική δραστηριότητα, ή τα σκάφη που διαθέτουν ατομική ποσόστωση, καθώς και σαφή ένδειξη της ημερομηνίας και της ώρας απαγόρευσης.

Άρθρο 29

Ετήσια υποβολή έκθεσης για τα αλιεύματα από τα κράτη μέλη

1. Έως τις 15 Μαρτίου κάθε έτους, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή λεπτομερείς πληροφορίες για οποιαδήποτε αλιεύματα τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο κατά το προηγούμενο αλιευτικό έτος. Στις εν λόγω πληροφορίες περιλαμβάνονται:

α) όνομα και αριθμός ICCAT κάθε σκάφους αλίευσης·

β) περίοδος ισχύος της αδειας / των αδειών για κάθε σκάφος αλίευσης·

γ) τα συνολικά αλιεύματα κάθε σκάφους αλίευσης ακόμη και όταν τα αλιεύματα ήταν μηδενικά καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της αδειας / των αδειών·

- δ) ο συνολικός αριθμός ημερών αλιείας κάθε σκάφους αλιεύσης στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της αδείας / των αδειών· και
- ε) η συνολική αλίευση κάθε αλιευτικού σκάφους εκτός της περιόδου ισχύος της αδείας (παρεμπίπτοντα αλιεύματα) ακόμη και όταν τα αλιεύματα είναι μηδενικά.
2. Όσον αφορά τα σκάφη που δεν επιτρέπεται να ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο αλλά που αλιεύσαν τον τόνο ως παρεμπίπτον αλιεύμα, στις πληροφορίες που πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή κατά την ημερομηνία της παραγράφου 1 περιλαμβάνονται:
- α) όνομα και αριθμός ICCAT ή αριθμός εθνικού μητρώου του σκάφους, εάν δεν έχουν δηλωθεί στην ICCAT· και
- β) τα συνολικά αλιεύματα τόνου.
3. Κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή κάθε πληροφορία σχετικά με σκάφη τα οποία δεν υπόκεινται στην παράγραφο 1 και 2, αλλά είναι γνωστό ή τεκμαίρεται ότι έχουν αλιεύσει τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο.
4. Η Επιτροπή διαβιβάζει στη γραμματεία της ICCAT τις πληροφορίες που λαμβάνει σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 3.

ΤΜΗΜΑ 3

Εκφορτώσεις και μεταφόρτωσης

Άρθρο 30

Καθορισμένοι λιμένες

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει τους λιμένες ή τους τόπους πλησίον της ακτής (καθορισμένοι λιμένες) όπου επιτρέπονται οι εργασίες εκφόρτωσης ή μεταφόρτωσης τόνου.
2. Για να χαρακτηριστεί ένας λιμένας ως «καθορισμένος», το κράτος μέλος του λιμένα ορίζει τις ώρες και τις τοποθεσίες κατά τις οποίες επιτρέπονται η εκφόρτωση και η μεταφόρτωση.
3. Έως τις 15 Φεβρουαρίου κάθε έτους, κάθε κράτος μέλος υποβάλλει κατάλογο των καθορισμένων λιμένων του στην Επιτροπή, η οποία διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στη γραμματεία της ICCAT.
4. Τα αλιευτικά σκάφη απαγορεύεται να εκφορτώνουν ή να μεταφορτώνουν οπουδήποτε, πλην των λιμένων ή των τόπων πλησίον της ακτής που έχουν καθοριστεί από τα ΣΜΣ και τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, οποιαδήποτε ποσότητα τόνου έχει αλιευθεί στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο.

Άρθρο 31

Εκφορτώσεις

1. Το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 ισχύει για τους πλοίαρχους αλιευτικών σκαφών της Ένωσης συνολικού μήκους 12 μέτρων και άνω, τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο των σκαφών που αναφέρονται στο άρθρο 20 του παρόντος κανονισμού. Η κοινοποίηση πριν από την άφιξη σύμφωνα με το άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 διαβιβάζεται στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους (συμπεριλαμβανομένου του κράτους μέλους σημαίας) ή του ΣΜΣ, του οποίου τους λιμένες ή τις εγκαταστάσεις εκφόρτωσης σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν.
2. Επιπλέον, οι πλοίαρχοι ενωσιακών αλιευτικών σκαφών συνολικού μήκους κάτω των 12 μέτρων που περιλαμβάνονται στον κατάλογο των σκαφών όπως αναφέρεται στο άρθρο 20 γνωστοποιούν, τουλάχιστον τέσσερις ώρες πριν από την προβλεπόμενη ώρα άφιξης στον λιμένα, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους (συμπεριλαμβανομένου του κράτους μέλους σημαίας) ή του ΣΜΣ, του οποίου τους λιμένες ή τις εγκαταστάσεις εκφόρτωσης σκοπεύουν να χρησιμοποιήσουν, τις ακόλουθες πληροφορίες:
- α) προβλεπόμενη ώρα άφιξης·
- β) εκτιμώμενη ποσότητα τόνου που διατηρείται επί του σκάφους· και
- γ) πληροφορίες σχετικά με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία αλιεύθηκαν τα αλιεύματα.

3. Όταν τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας της Ένωσης, να εφαρμόσουν συντομότερη προθεσμία κοινοποίησης από την αναφερόμενη στις παραγράφους 1 και 2, οι εκτιμώμενες ποσότητες τόνου που διατηρείται επί του σκάφους μπορούν να κοινοποιηθούν κατά την ως εκ τούτου ισχύουσα ώρα κοινοποίησης πριν από την άφιξη. Εάν οι περιοχές αλιείας απέχουν λιγότερο από τέσσερις ώρες από τον λιμένα, οι εκτιμώμενες ποσότητες τόνου που διατηρούνται επί του σκάφους είναι δυνατόν να τροποποιηθούν οποιαδήποτε στιγμή πριν από την άφιξη.
4. Οι αρχές του κράτους μέλους του λιμένα τηρούν αρχείο όλων των προηγούμενων κοινοποιήσεων για το τρέχον έτος.
5. Όλες οι εκφορτώσεις ελέγχονται, σύμφωνα με το άρθρο 55 παράγραφος 2, από τις αρμόδιες αρχές ελέγχου του κράτους μέλους λιμένα και ένα ποσοστό αυτών επιθεωρείται βάσει συστήματος εκτίμησης του κινδύνου που λαμβάνει υπόψη την ποσότητα, το μέγεθος του στόλου και την αλιευτική προσπάθεια. Τα πλήρη στοιχεία του συστήματος ελέγχου κάθε κράτους μέλους εκτίθενται λεπτομερώς στο ετήσιο σχέδιο επιθεώρησης του άρθρου 53. Το εν λόγω σύστημα ελέγχου εφαρμόζεται επίσης και στις δραστηριότητες εξαλίευσης.
6. Επιπλέον των οριζόμενων στο άρθρο 23 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, μετά από κάθε ταξίδι οι πλοίαρχοι αλιευτικού σκάφους της Ένωσης, ανεξαρτήτως του μήκους του εν λόγω σκάφους, υποβάλλουν δήλωση εκφόρτωσης στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους σημαίας και, αν η εκφόρτωση πραγματοποιήθηκε σε λιμένα άλλου κράτους μέλους ή ΣΜΣ, στις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους λιμένα ή ΣΜΣ.
7. Όλα τα αλιεύματα που εκφορτώνονται ζυγίζονται.

Άρθρο 32

Μεταφόρτωση

1. Η μεταφόρτωση τόνου εν πλω στην περιοχή της Σύμβασης απαγορεύεται υπό οποιεσδήποτε περιστάσεις.
2. Τα αλιευτικά σκάφη μεταφορτώνουν τα αλιεύματα τόνου μόνο σε καθορισμένους λιμένες σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 30.
3. Το κράτος μέλος του λιμένα εξασφαλίζει πλήρη κάλυψη όσον αφορά τις επιθεωρήσεις κατά τη διάρκεια όλων των ωρών μεταφόρτωσης και σε όλες τις τοποθεσίες μεταφόρτωσης.
4. Πριν καταπλεύσει σε οποιονδήποτε λιμένα, ο πλοίαρχος ή ο αντιπρόσωπος του παραλαμβάνοντος αλιευτικού σκάφους υποβάλλει στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους ή του ΣΜΣ τον λιμένα του οποίου επιθυμεί να χρησιμοποιήσει και, τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την προβλεπόμενη ώρα άφιξης, τις εξής πληροφορίες:
 - α) προβλεπόμενη ημερομηνία, ώρα και λιμένα άφιξης·
 - β) εκτιμώμενη ποσότητα τόνου που διατηρείται επί του σκάφους και πληροφορίες σχετικά με τη γεωγραφική περιοχή στην οποία αλιεύθηκε·
 - γ) το όνομα του παραδίδοντος προς μεταφόρτωση αλιευτικού σκάφους και τον αριθμό του στο μητρώο σκαφών αλιείας της ICCAT στα οποία επιτρέπεται να αλιεύουν ενεργώς τόνο ή στο μητρώο όλων των άλλων αλιευτικών σκαφών της ICCAT στα οποία επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες συναφείς με τον τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο·
 - δ) το όνομα του παραλαμβάνοντος αλιευτικού σκάφους, τον αριθμό του στο μητρώο σκαφών αλιείας της ICCAT στα οποία επιτρέπεται να αλιεύουν ενεργώς τόνο ή στο μητρώο όλων των άλλων αλιευτικών σκαφών της ICCAT στα οποία επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες συναφείς με τον τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο· και
 - ε) το βάρος και τη γεωγραφική περιοχή αλιείας του τόνου που πρόκειται να μεταφορτωθεί.
5. Τα αλιευτικά σκάφη δεν επιτρέπεται να μεταφορτώνουν, εκτός εάν έχουν λάβει εκ των προτέρων άδεια από το κράτος σημαίας τους.
6. Ο πλοίαρχος του παραδίδοντος προς μεταφόρτωση αλιευτικού σκάφους αποστέλλει στο κράτος σημαίας του, πριν αρχίσει τη μεταφόρτωση, τις εξής πληροφορίες:
 - α) τις ποσότητες τόνου που θα μεταφορτωθούν·
 - β) την ημερομηνία και τον λιμένα της μεταφόρτωσης·

- γ) το όνομα, τον αριθμό νηολογίου και τη σημαία του παραλαμβάνοντος αλιευτικού σκάφους, καθώς και τον αριθμό του στο μητρώο σκαφών αλίευσης της ICCAT στα οποία επιτρέπεται να αλιεύουν ενεργώς τόνο ή στο μητρώο των άλλων αλιευτικών σκαφών της ICCAT στα οποία επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες συναφείς με τον τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο· και
- δ) τη γεωγραφική περιοχή στην οποία αλιεύθηκε ο τόνος.
7. Όλες οι μεταφορτώσεις επιθεωρούνται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στον καθορισμένο λιμένα. Οι εν λόγω αρχές:
- α) επιθεωρούν το παραλαμβάνον αλιευτικό σκάφος κατά την άφιξη και ελέγχουν το φορτίο και τα έγγραφα που σχετίζονται με τις εργασίες μεταφόρτωσης·
- β) στέλνουν αναφορά μεταφόρτωσης στην αρχή του κράτους σημαίας του παραδίδοντος προς μεταφόρτωση αλιευτικού σκάφους εντός πέντε ημερών από το πέρας της μεταφόρτωσης.
8. Κατά παρέκκλιση των άρθρων 21 και 22 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, οι πλοίαρχοι των ενωσιακών αλιευτικών σκαφών συμπληρώνουν και αποστέλλουν στις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους σημαίας τους τη δήλωση μεταφόρτωσης ICCAT ανεξάρτητα από το μήκος των σκαφών. Η δήλωση διαβιβάζεται το αργότερο εντός 48 ωρών από την ημερομηνία της μεταφόρτωσης σε λιμένα, σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος III του παρόντος κανονισμού.

ΤΜΗΜΑ 4

Δραστηριότητες μεταβίβασης

Άρθρο 33

Άδεια μεταβίβασης

1. Πριν από οποιαδήποτε δραστηριότητα μεταβίβασης, ο πλοίαρχος του σκάφους αλίευσης ή του ρυμουλκού, ή ο υπεύθυνος του ιχθυοτροφείου ή της διάταξης παγίδευσης από όπου ξεκινά η μεταβίβαση, διαβιβάζει στις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους προηγούμενη γνωστοποίηση στην οποία αναφέρονται:
- α) το όνομα του σκάφους αλίευσης, του ρυμουλκού, του ιχθυοτροφείου ή της διάταξης παγίδευσης και τον αριθμό μητρώου ICCAT·
- β) η προβλεπόμενη ώρα μεταβίβασης·
- γ) η εκτιμώμενη ποσότητα τόνου που πρόκειται να μεταβιβαστεί·
- δ) οι πληροφορίες για το στίγμα (γεωγραφικό πλάτος/μήκος) όπου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η μεταβίβαση καθώς και αναγνωρίσιμοι αριθμοί κλωβού·
- ε) το όνομα του παραλαμβάνοντος ρυμουλκού, ο αριθμός των κλωβών που ρυμουλκεί και, κατά περίπτωση, ο αριθμός μητρώου ICCAT·
- στ) ο λιμένας, το ιχθυοτροφείο ή ο κλωβός προορισμού του τόνου.
2. Για τον σκοπό που αναφέρεται στην παράγραφο 1, ένας μοναδικός αριθμός κλωβού πρέπει να αποδίδεται σε κάθε κλωβό. Αριθμοί χορηγούνται με ένα σύστημα μοναδικής αριθμησης, που περιλαμβάνει τουλάχιστον τους τριψηφίους αλφαριθμητικούς κωδικούς οι οποίοι αντιστοιχούν στη σημαία των ρυμουλκών σκαφών ακολουθούμενους από τρεις αριθμούς.
3. Τα αλιευτικά σκάφη, τα ρυμουλκά, τα ιχθυοτροφεία ή οι διάταξεις παγίδευσης δεν επιτρέπεται να μεταβιβάζουν, εκτός εάν έχουν λάβει εκ των προτέρων άδεια από το οικείο κράτος μέλος. Οι αρχές του εν λόγω κράτους μέλους αποφασίζουν για κάθε δραστηριότητα μεταβίβασης εάν θα χορηγήσουν άδεια. Για τον σκοπό αυτό ορίζεται και κοινοποιείται στον πλοίαρχο του αλιευτικού σκάφους, στον υπεύθυνο της διάταξης παγίδευσης ή στον υπεύθυνο του ιχθυοτροφείου, ανάλογα με την περίπτωση, μοναδικός αριθμός ταυτοποίησης για κάθε δραστηριότητα μεταβίβασης. Σε περίπτωση έγκρισης της άδειας, ο εν λόγω αριθμός περιλαμβάνει τον τριψηφίο κωδικό του κράτους μέλους, τους τέσσερις αριθμούς που αντιστοιχούν στο έτος και τα τρία γράμματα που αντιστοιχούν στην άδεια (AUT), ακολουθούμενα από αύξοντες αριθμούς. Σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης άδειας, ο αριθμός ταυτοποίησης περιλαμβάνει τον τριψηφίο κωδικό του κράτους μέλους, τους τέσσερις αριθμούς που αντιστοιχούν στο έτος και τα τρία γράμματα «NEG» (δεν εγκρίθηκε), ακολουθούμενα από αύξοντες αριθμούς.

4. Αν τα ψάρια ψοφήσουν κατά τη μεταβίβαση, τα οικεία κράτη μέλη και οι φορείς που συμμετέχουν στη μεταβίβαση πρέπει να ενεργήσουν σύμφωνα με το παράρτημα XII.
5. Η άδεια μεταβίβασης εγκρίνεται ή απορρίπτεται από το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης, το ρυμουλκό, το ιχθυοτροφείο ή τη διάταξη παγίδευσης, κατά περίπτωση, εντός 48 ωρών από την παραλαβή της προηγούμενης γνωστοποίησης μεταβίβασης.
6. Η χορήγηση αδειας μεταβίβασης από το οικείο κράτος μέλος δεν προδικάζει τη χορήγηση αδειας για τις εργασίες εγκλωβισμού.

Άρθρο 34

Άρνηση χορήγησης άδειας μεταβίβασης

1. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το σκάφος, τη διάταξη παγίδευσης ή το ιχθυοτροφείο δεν χορηγεί άδεια μεταβίβασης εάν, μετά την παραλαβή της προηγούμενης γνωστοποίησης μεταβίβασης, θεωρήσει ότι:
 - α) το σκάφος αλίευσης ή η διάταξη παγίδευσης που δηλώνονται ότι αλιεύσαν τα αλιεύματα δεν διαθέτουν επαρκή ποσόστωση·
 - β) η ποσότητα των ιχθύων δεν έχει αναφερθεί σωστά από το σκάφος αλίευσης ή από τον υπεύθυνο της διάταξης παγίδευσης ή δεν είχε χορηγηθεί άδεια εγκλωβισμού ή δεν έχει προσμετρηθεί για την ανάλωση τυχόν ποσόστωσης·
 - γ) το σκάφος αλίευσης ή η διάταξη παγίδευσης που δηλώνονται ότι αλιεύσαν τους ιχθύς δεν διέθεταν άδεια αλιείας τόνου· ή
 - δ) το ρυμουλκό που δηλώθηκε ότι ανέλαβε τη μεταβίβαση των ιχθύων δεν είναι εγγεγραμμένο στο μητρώο όλων των άλλων αλιευτικών σκαφών (εξαιρουμένων των σκαφών αλίευσης) της ICCAT στα οποία επιτρέπεται να ασκούν δραστηριότητες συναφείς με τον τόνο κατά το άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή δεν διαθέτει VMS.
2. Σε περίπτωση που δεν εγκρίνεται η μεταβίβαση:
 - α) το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης δίνει εντολή ελευθέρωσης στον πλοίαρχο του σκάφους αλίευσης ή στον υπεύθυνο της διάταξης παγίδευσης ή του ιχθυοτροφείου, ανάλογα με την περίπτωση, και τους ενημερώνει ότι η μεταβίβαση δεν επιτρέπεται και ότι οφείλουν να ελευθερώσουν τους ιχθύς στη θάλασσα·
 - β) ο πλοίαρχος του σκάφους αλίευσης, ο υπεύθυνος του ιχθυοτροφείου ή της διάταξης παγίδευσης, ανάλογα με την περίπτωση, ελευθερώνει τους ιχθύς·
 - γ) η ελευθέρωση του τόνου πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες του παραρτήματος XI.

Άρθρο 35

Παρακολούθηση με βιντεοκάμερα

1. Όσον αφορά τις δραστηριότητες μεταβίβασης, ο πλοίαρχος του σκάφους αλίευσης ή του ρυμουλκού, ο υπεύθυνος του ιχθυοτροφείου ή ο υπεύθυνος της διάταξης παγίδευσης που μεταβιβάζει τόνο φροντίζει ώστε οι δραστηριότητες μεταβίβασης να παρακολουθούνται με βιντεοκάμερα υποβρυχίως, ούτως ώστε να επιβεβαιώνεται ο αριθμός των ιχθύων που μεταβιβάζονται. Τα στοιχειώδη πρότυπα και διαδικασίες για τη βιντεοσκοπηση πρέπει να είναι σύμφωνα με το παράρτημα IX.
2. Κάθε κράτος μέλος αρμόδιο για το σκάφος, τη διάταξη παγίδευσης ή το ιχθυοτροφείο φροντίζει ώστε οι μαγνητοσκοπήσεις που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 να τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών της ICCAT και των περιφερειακών παρατηρητών.
3. Κάθε κράτος μέλος αρμόδιο για το σκάφος, τη διάταξη παγίδευσης ή το ιχθυοτροφείο φροντίζει ώστε οι μαγνητοσκοπήσεις που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 να τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών της Ένωσης και των περιφερειακών παρατηρητών.
4. Κάθε κράτος μέλος αρμόδιο για το σκάφος, τη διάταξη παγίδευσης ή το ιχθυοτροφείο λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή τυχόν αντικατάστασης, επεξεργασίας ή παραποίησης της αυθεντικής μαγνητοσκοπησης.

Άρθρο 36

Επαλήθευση από περιφερειακούς παρατηρητές της ICCAT και έναρξη και διεξαγωγή έρευνας

1. Οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT οι οποίοι βρίσκονται επί του σκάφους αλιείας ή είναι παρόντες σε διάταξη παγίδευσης, όπως ορίζεται στο άρθρο 51 και στο παράρτημα VII, καταγράφουν και υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τις διεξαγόμενες δραστηριότητες μεταβίβασης, παρατηρούν και υπολογίζουν τα μεταβιβαζόμενα αλιεύματα και επαληθεύουν τα στοιχεία που έχουν αναγραφεί στην προαπαιτούμενη άδεια μεταβίβασης που αναφέρεται στο άρθρο 33 και στη δήλωση μεταβίβασης της ICCAT που αναφέρεται στο άρθρο 38.
2. Σε περίπτωση που υπάρχει αριθμητική διαφορά άνω του 10 % μεταξύ των εκτιμήσεων των αλιευμάτων του περιφερειακού παρατηρητή, των αντίστοιχων αρχών ελέγχου ή/και του πλοίαρχου του σκάφους αλιείας, ή του αντιπροσώπου της διάταξης παγίδευσης, ή όταν η μαγνητοσκόπηση είναι ανεπαρκούς ποιότητας ή ευκρίνειας για να προβεί κανείς στις εκτιμήσεις αυτές, το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλιείας, για το ιχθυοτροφείο ή για τη διάταξη παγίδευσης κινεί έρευνα που ολοκληρώνεται πριν από τον εγκλωβισμό στο ιχθυοτροφείο ή, σε κάθε περίπτωση, εντός 96 ωρών από την έναρξή της. Έως ότου ολοκληρωθεί η έρευνα, δεν επιτρέπεται ο εγκλωβισμός και δεν συμπληρώνεται το τμήμα του BCD («Εγγράφου Αλιευμάτων Τόνου») το οποίο αφορά την αλίευση.
3. Ωστόσο, όταν η βιντεοσκόπηση είναι ανεπαρκούς ποιότητας ή ευκρίνειας ώστε να εκτιμηθεί ο αριθμός, ο φορέας εκμετάλλευσης μπορεί να ζητήσει από τις αρχές του κράτους μέλους σημαίας του σκάφους, της διάταξης παγίδευσης ή του ιχθυοτροφείου, έγκριση για να προβεί σε νέα πράξη μεταβίβασης και να παρέχει τις αντίστοιχες βιντεοσκοπήσεις στον περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT.
4. Με την επιφύλαξη των επαληθεύσεων που πραγματοποιεί επιθεωρητής, οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT υπογράφουν τη δήλωση μεταβίβασης της ICCAT μόνον όταν οι παρατηρήσεις τους είναι σύμφωνες με τα σχετικά μέτρα διατήρησης και διαχείρισης της ICCAT και όταν οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στη δήλωση μεταβίβασης είναι σύμφωνες με τις παρατηρήσεις τους, καθώς και με τη μαγνητοσκόπηση κατά το άρθρο 35 παράγραφος 1. Υπογράφουν τη δήλωση συμπληρώνοντας με ευανάγνωστα γράμματα το όνομά τους και τον αριθμό ICCAT.
5. Οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT εξακριβώνουν επίσης ότι η δήλωση μεταβίβασης της ICCAT διαβιβάζεται στον πλοίαρχο του ρυμουλκού ή σε αντιπρόσωπο του ιχθυοτροφείου / της διάταξης παγίδευσης.

Άρθρο 37

Μέτρα για να εκτιμηθούν ο αριθμός και το βάρος του τόνου που πρόκειται να εγκλωβιστεί

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα και δράσεις για την περαιτέρω διερεύνηση των μεθοδολογιών προς βελτίωση της πρόβλεψης τόσο του αριθμού όσο και του βάρους του τόνου στο σημείο αλίευσης και εγκλωβισμού. Κάθε κράτος μέλος υποβάλλει έκθεση σχετικά με τα ληφθέντα μέτρα μέχρι τις 22 Αυγούστου κάθε έτους στην Επιτροπή, η οποία και διαβιβάζει τις εκδόσεις αυτές στο SCRS.

Άρθρο 38

Δήλωση μεταβίβασης

1. Ο πλοίαρχος του σκάφους αλιείας ή του ρυμουλκού ή ο υπεύθυνος της διάταξης παγίδευσης τόνου ή του ιχθυοτροφείου συμπληρώνει και διαβιβάζει στις αρμόδιες αρχές του οικείου κράτους μέλους τους, μετά τη λήξη των δραστηριοτήτων μεταβίβασης, τη δήλωση μεταβίβασης της ICCAT, σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος IV.
2. Τα έντυπα της δήλωσης μεταβίβασης αριθμούνται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους που είναι αρμόδιο για τα σκάφη, για το ιχθυοτροφείο ή για τη διάταξη παγίδευσης από την οποία ξεκινά η εν λόγω μεταβίβαση. Το σύστημα αρίθμησης περιλαμβάνει τα 3 γράμματα του κωδικού του κράτους μέλους, ακολουθούμενα από τους 4 αριθμούς που αντιστοιχούν στο έτος και 3 αύξοντες αριθμούς που ακολουθούνται από τα 3 γράμματα «ITD» (MS-20**/xxx/ITD).
3. Το πρωτότυπο της δήλωσης μεταβίβασης συνοδεύει τα μεταβιβαζόμενα αλιεύματα. Ο πλοίαρχος του σκάφους αλιείας ή ο υπεύθυνος της διάταξης παγίδευσης ή ο πλοίαρχος του ρυμουλκού ή ο υπεύθυνος του ιχθυοτροφείου κρατά αντίγραφο της δήλωσης.
4. Οι πλοίαρχοι σκαφών που πραγματοποιούν δραστηριότητες μεταβίβασης (συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκών) συντάσσουν έκθεση για τις δραστηριότητές τους σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παραρτήματος II.

Άρθρο 39

Εκτελεστικές πράξεις

Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις δραστηριότητες μεταβίβασης σύμφωνα με τα άρθρα 33 έως 38, και τα παραρτήματα που μνημονεύονται στα εν λόγω άρθρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 59 παράγραφος 2.

ΤΜΗΜΑ 5

Εργασίες εγκλωβισμού

Άρθρο 40

Χορήγηση αδείας εγκλωβισμού

1. Απαγορεύεται η αγκυροβολήση κλωβών μεταφοράς σε ακτίνα έως 0,5 ναυτικών μιλίων από τις εγκαταστάσεις εκτροφής πριν από την έναρξη κάθε ενέργειας εγκλωβισμού.
2. Πριν από κάθε εγκλωβισμό, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο ενημερώνει το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης ή για τη διάταξη παγίδευσης σχετικά με τις ποσότητες που έχουν αλιευθεί από το εν λόγω σκάφος ή τη διάταξη παγίδευσης και ζητεί άδεια εγκλωβισμού.
3. Ο εγκλωβισμός δεν αρχίζει χωρίς την προηγούμενη άδεια:
 - α) του κράτους μέλους ή του ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης· ή
 - β) του κράτους μέλους ή του ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο, εφόσον αυτό έχει συμφωνηθεί μεταξύ των οικείων κρατών μελών ή με το οικείο ΣΜΣ σημαίας.
4. Η χορήγηση αδείας εγκλωβισμού εγκρίνεται ή απορρίπτεται από το κράτος μέλος ή ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης, τη διάταξη παγίδευσης ή, ανάλογα με την περίπτωση, το ιχθυοτροφείο, εντός μίας εργάσιμης ημέρας από την υποβολή της αιτήσεως και των στοιχείων που αναφέρονται στην παράγραφο 2. Σε περίπτωση που δεν δοθεί απάντηση εντός μίας εργάσιμης ημέρας από το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης, το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο δύναται να επιτρέψει τον εγκλωβισμό.
5. Ο εγκλωβισμός του τόνου πραγματοποιείται πριν από τις 15 Αυγούστου, εκτός εάν το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το παραλαμβάνον ιχθυοτροφείο επικαλεστεί δεόντως αιτιολογημένους λόγους. Οι λόγοι αυτοί πρέπει να αναφέρονται στην υποβαλλόμενη αναφορά εγκλωβισμού.

Άρθρο 41

Άρνηση χορήγησης αδείας εγκλωβισμού

1. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης, τη διάταξη παγίδευσης ή, ανάλογα με την περίπτωση, το ιχθυοτροφείο δεν χορηγεί άδεια εγκλωβισμού, εάν θεωρήσει, μετά τη λήψη των πληροφοριών που αναφέρονται στο άρθρο 40 παράγραφος 2, ότι:
 - α) το σκάφος αλίευσης ή η διάταξη παγίδευσης που δηλώνονται ότι αλίευσαν τους ιχθύς δεν διέθεταν επαρκή ποσότητα τόνου προς εγκλωβισμό·
 - β) η ποσότητα των ιχθύων δεν έχει αναφερθεί δεόντως από το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης ή δεν έχει προσμετρηθεί για τον υπολογισμό της ποσότητας που ισχύει· ή
 - γ) το σκάφος αλίευσης ή η διάταξη παγίδευσης που δηλώνονται ότι αλίευσαν τους ιχθύς δεν διέθεταν άδεια αλιείας τόνου.

2. Σε περίπτωση που απαγορεύεται ο εγκλωβισμός, το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης ζητεί από το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο να κατάσχει τα αλιεύματα και να ελευθερώσει τους ιχθύς με την έκδοση εντολής ελευθέρωσης.
3. Αμέσως μετά την παραλαβή της εντολής ελευθέρωσης, ο υπεύθυνος του ιχθυοτροφείου πραγματοποιεί την ελευθέρωση σύμφωνα με το παράρτημα XI.

Άρθρο 42

Τεκμηρίωση των αλιευμάτων τόνου

Τα κράτη μέλη που είναι αρμόδια για ιχθυοτροφεία απαγορεύουν την τοποθέτηση σε κλωβούς προς εκτροφή τόνου ο οποίος δεν συνοδεύεται από την τεκμηρίωση που απαιτείται από την ICCAT και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 640/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾. Η εν λόγω τεκμηρίωση πρέπει να είναι ακριβής, πλήρης και να επιβεβαιώνεται και να επικυρώνεται από τις αρχές του κράτους μέλους ή του ΣΜΣ των σκαφών αλίευσης ή των διατάξεων παγίδευσης.

Άρθρο 43

Επιθεωρήσεις

Τα κράτη μέλη που είναι αρμόδια για τα ιχθυοτροφεία λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την επιθεώρηση των δραστηριοτήτων εγκλωβισμού στα ιχθυοτροφεία.

Άρθρο 44

Παρακολούθηση με βιντεοκάμερα

1. Κάθε κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο φροντίζει ώστε οι δραστηριότητες εγκλωβισμού να παρακολουθούνται από υποβρύχια βιντεοκάμερα. Πρέπει να πραγματοποιείται μια βιντεοσκοπήση για κάθε εγκλωβισμό, σύμφωνα με το παράρτημα IX.
2. Κάθε κράτος μέλος αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο φροντίζει ώστε οι μαγνητοσκοπήσεις που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 να τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών της ICCAT και των περιφερειακών παρατηρητών.
3. Κάθε κράτος μέλος αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο φροντίζει ώστε οι μαγνητοσκοπήσεις που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 να τίθενται στη διάθεση των επιθεωρητών της Ένωσης και των εθνικών παρατηρητών.
4. Κάθε κράτος μέλος αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για την αποφυγή τυχόν αντικατάστασης, επεξεργασίας ή παραποίησης της αυθεντικής μαγνητοσκοπήσης.

Άρθρο 45

Έναρξη και διεξαγωγή των ερευνών

1. Σε περίπτωση που υπάρχει διαφορά άνω του 10 % ως προς τον αριθμό των ιχθύων τόνου μεταξύ των εκτιμήσεων του περιφερειακού παρατηρητή της ICCAT, των αντίστοιχων αρχών ελέγχου του κράτους μέλους ή του υπευθύνου του ιχθυοτροφείου, το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο κινεί έρευνα σε συνεργασία με το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης.
2. Έως ότου ολοκληρωθεί η έρευνα, απαγορεύεται η εξαίεση ιχθύων και δεν επικυρώνεται το τμήμα του BCD το οποίο αφορά την εκτροφή.
3. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο και για το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης και το οποίο αναλαμβάνει τις έρευνες μπορεί να χρησιμοποιεί και άλλες πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του, συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων των προγραμμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 46 για την ολοκλήρωση της έρευνας.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 640/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, σχετικά με τη θέσπιση προγράμματος τεκμηρίωσης αλιευμάτων για τον τόνο *Thunnus thynnus* και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1984/2003 του Συμβουλίου (ΕΕ L 194 της 24.7.2010, σ. 1).

Άρθρο 46

Μέτρα και προγράμματα για να εκτιμηθεί ο αριθμός και το βάρος του τόνου που πρόκειται να εγκλωβιστεί

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα και προβαίνουν στις απαραίτητες ενέργειες που αναφέρονται στο άρθρο 37.
2. Πρόγραμμα που κάνει χρήση συστημάτων στερεοσκοπικής κάμερας ή εναλλακτικών τεχνολογιών που παρέχουν ισοδύναμη ακρίβεια θα καλύπτει το 100 % του συνόλου των εγκλωβισμών, ούτως ώστε να βελτιώνεται η εκτίμηση ως προς τον αριθμό και το βάρος των ιχθύων σε κάθε δραστηριότητα εγκλωβισμού.
3. Το εν λόγω πρόγραμμα θα υλοποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο μέρος Β του παραρτήματος Χ.
4. Τα αποτελέσματα του εν λόγω προγράμματος κοινοποιούνται από το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο στο κράτος μέλος ή στο ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το αλιευτικό σκάφος ή τη διάταξη παγίδευσης και στην Επιτροπή σύμφωνα με το μέρος Β του παραρτήματος Χ. Η Επιτροπή τα διαβιβάζει στη γραμματεία της ICCAT για να διαβιβαστούν εν συνεχεία στον περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT.
5. Όταν από τα αποτελέσματα του προγράμματος προκύπτει ότι οι ποσότητες εγκλωβισμένου τόνου διαφέρουν από τις αναφερόμενες ποσότητες που έχουν αλιευθεί και μεταβιβαστεί, το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο κινεί έρευνα σε συνεργασία με το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλίευσης ή/και τη διάταξη παγίδευσης. Εάν η έρευνα δεν έχει ολοκληρωθεί εντός 10 εργάσιμων ημερών από τη στιγμή της κοινοποίησης των αποτελεσμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου ή εάν από το αποτέλεσμα της έρευνας προκύψει ότι ο αριθμός ή το μέσο βάρος του τόνου υπερβαίνει τον αριθμό ή το μέσο βάρος του τόνου που έχει αναφερθεί ότι αλιεύθηκε ή μεταβιβάστηκε, οι αρχές του κράτους μέλους σημαίας ή του ΣΜΣ του σκάφους αλίευσης ή της διάταξης παγίδευσης δίνουν εντολή ελευθέρωσης των επιπλέον ποσοτήτων που πρέπει να ελευθερωθούν σύμφωνα με τη διαδικασία του παραρτήματος ΧΙ.
6. Σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο παράρτημα Χ μέρος Β σημείο 3 και μετά την ελευθέρωση, εφόσον συντρέχει περίπτωση, οι ποσότητες που προέρχονται από το πρόγραμμα χρησιμοποιούνται για:
 - α) τον προσδιορισμό των τελικών αριθμητικών στοιχείων αλιευμάτων που πρέπει να αφαιρούνται από την εθνική ποσόστωση·
 - β) τη συμπλήρωση των εν λόγω αριθμητικών στοιχείων στις δηλώσεις εγκλωβισμού και στα σχετικά τμήματα του BCD.
7. Κάθε κράτος μέλος αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο υποβάλλει έκθεση με τα αποτελέσματα αυτών των προγραμμάτων μέχρι τις 30 Αυγούστου κάθε έτους στην Επιτροπή, η οποία διαβιβάζει τις εκθέσεις αυτές στο SCRS.
8. Η μεταβίβαση ζώντος τόνου από έναν κλωβό εκτροφής σε άλλον δεν πραγματοποιείται χωρίς την έγκριση και την παρουσία των αρχών ελέγχου του κράτους του ιχθυοτροφείου.
9. Διαφορά μεγαλύτερη ή ίση με 10 % μεταξύ των ποσοτήτων τόνου που αλιεύονται από το σκάφος / διάταξη παγίδευσης και των ποσοτήτων που καθορίζονται από τις κάμερες ελέγχου, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 45, συνιστούν δυνητική μη συμμόρφωση του σκάφους ή της διάταξης παγίδευσης και τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την κατάλληλη παρακολούθηση.

Άρθρο 47

Αναφορά εγκλωβισμού

1. Εντός μίας εβδομάδας από την ολοκλήρωση των εργασιών εγκλωβισμού, το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο υποβάλλει έκθεση εγκλωβισμού περιέχουσα τα στοιχεία που ορίζονται στο παράρτημα Χ μέρος Β στο κράτος μέλος ή στο ΣΜΣ του οποίου σκάφη ή διατάξεις παγίδευσης αλιεύσαν τον τόνο, καθώς και στην Επιτροπή. Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης τις πληροφορίες που περιέχονται στη δήλωση εγκλωβισμού του άρθρου 4β και στο παράρτημα Ια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1936/2001. Η Επιτροπή διαβιβάζει την έκθεση στη γραμματεία της ICCAT.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ο εγκλωβισμός δεν θεωρείται ολοκληρωμένος πριν περατωθεί ενδεχόμενη έρευνα και ελευθέρωση.

Άρθρο 48

Εκτελεστικές πράξεις

Η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει εκτελεστικές πράξεις για την θέσπιση λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις δραστηριότητες εγκλωβισμού κατά τα άρθρα 40 έως 47, και τα παραρτήματα που μνημονεύονται στα εν λόγω άρθρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 59 παράγραφος 2.

ΤΜΗΜΑ 6

Παρακολούθηση και επιτήρηση

Άρθρο 49

Σύστημα παρακολούθησης σκαφών

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, η υποχρέωση όσον αφορά το VMS ισχύει για όλα τα ρυμουλκά που περιλαμβάνονται στο μητρώο σκαφών της ICCAT κατά το άρθρο 20 παράγραφος 6 του παρόντος κανονισμού ανεξάρτητα από το μήκος τους.
2. Η διαβίβαση στοιχείων VMS στην ICCAT από αλιευτικά σκάφη άνω των 15 μέτρων τα οποία είναι εγγεγραμμένα στο μητρώο σκαφών αλιεύσης που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο α) ή στο μητρώο σκαφών που αναφέρεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 στοιχείο β) αρχίζει τουλάχιστον 15 ημέρες πριν από την έναρξη της αλιευτικής περιόδου και η διαβίβαση των εν λόγω στοιχείων συνεχίζεται επί τουλάχιστον 15 ημέρες μετά τη λήξη της αλιευτικής περιόδου, εκτός εάν αποσταλεί προηγουμένως αίτημα στην Επιτροπή να διαγραφεί το σκάφος από το μητρώο σκαφών της ICCAT.
3. Για λόγους ελέγχου, η διαβίβαση στοιχείων VMS από τα αλιευτικά σκάφη τα οποία επιτρέπεται να ασχολούνται ενεργά με την αλιεία τόνου δεν διακόπτεται όταν τα σκάφη είναι στον λιμένα, εκτός εάν υπάρχει σύστημα υποβολής αναφοράς τόσο εντός όσο και εκτός του λιμένα.
4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα οικεία κέντρα παρακολούθησης της αλιείας διαβιβάζουν στην Επιτροπή και σε φορέα ορισθέντα από αυτήν, σε πραγματικό χρόνο και χρησιμοποιώντας τον μορφότυπο «https data feed», τα μηνύματα του συστήματος παρακολούθησης σκαφών που λαμβάνονται από τα αλιευτικά σκάφη υπό τη σημαία τους. Η Επιτροπή αποστέλλει ηλεκτρονικά τα μηνύματα αυτά στη γραμματεία της ICCAT.
5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι:
 - α) τα μηνύματα VMS από τα αλιευτικά σκάφη υπό τη σημαία τους διαβιβάζονται στην Επιτροπή τουλάχιστον ανά δύο ώρες·
 - β) σε περίπτωση τεχνικής βλάβης του VMS, διαβιβάζονται στην Επιτροπή άλλα μηνύματα από τα αλιευτικά σκάφη υπό τη σημαία τους τα οποία έχουν ληφθεί βάσει του άρθρου 25 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 404/2011 εντός 24 ωρών από τη λήψη τους από τα οικεία κέντρα παρακολούθησης αλιείας·
 - γ) τα μηνύματα που διαβιβάζονται στην Επιτροπή φέρουν αύξοντα αριθμό (με αποκλειστικό αναγνωριστικό κωδικό), ώστε να αποφεύγεται η επανάληψή τους·
 - δ) τα μηνύματα που διαβιβάζονται στην Επιτροπή είναι σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 404/2011.
6. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει ότι όλα τα μηνύματα που τίθενται στη διάθεση των οικείων σκαφών επιθεώρησης χαρακτηρίζονται ως εμπιστευτικά και χρησιμοποιούνται μόνο για τις επιθεωρήσεις εν πλω.

Άρθρο 50

Πρόγραμμα εθνικών παρατηρητών

1. Τα κράτη μέλη φροντίζουν για την παρουσία εθνικών παρατηρητών στα σκάφη που ασχολούνται με την αλιεία τόνου σε ποσοστό που ανέρχεται τουλάχιστον:
 - α) στο 20 % όσον αφορά τις πελαγικές μηχανότρατες (άνω των 15 μέτρων)·

- β) στο 20 % όσον αφορά τα σκάφη με παραγάδι (άνω των 15 μέτρων)·
 - γ) στο 20 % όσον αφορά τα θυνναλιευτικά με δόλωμα (άνω των 15 μέτρων)·
 - δ) στο 100 % όσον αφορά τα ρυμουλκά σκάφη·
 - ε) στο 100 % όσον αφορά τις δραστηριότητες εξαλίευσης από διατάξεις παγίδευσης.
2. Τα κράτη μέλη χορηγούν στους εθνικούς παρατηρητές επίσημο έγγραφο ταυτοποίησης.
3. Οι εθνικοί παρατηρητές ασχολούνται κυρίως με:
- α) την παρακολούθηση της συμμόρφωσης των αλιευτικών σκαφών και των διατάξεων παγίδευσης προς τον παρόντα κανονισμό·
 - β) την καταγραφή και αναφορά της αλιευτικής δραστηριότητας που αφορά τα εξής:
 - i) την ποσότητα αλιευμάτων (συμπεριλαμβανομένων των παρεμπιπτόντων), καθώς και τον τρόπο διάθεσης των διαφόρων ειδών, όπως διατήρηση επί του σκάφους ή απόρριψη νεκρών ή ζώντων,
 - ii) την περιοχή αλίευσης με γεωγραφικό πλάτος και μήκος,
 - iii) τη μέτρηση της προσπάθειας (όπως, π.χ., τον αριθμό των ποντίσεων, τον αριθμό των αγκίστρων), όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο πεδίου της ICCAT για τα διάφορα εργαλεία,
 - iv) την ημερομηνία αλίευσης·
 - γ) την παρατήρηση και εκτίμηση των αλιευμάτων και την επαλήθευση των εγγραφών στο ημερολόγιο του σκάφους·
 - δ) τη διόπτευση και καταγραφή σκαφών τα οποία πιθανόν αλιεύουν παραβιάζοντας τα μέτρα διατήρησης και διαχείρισης της ICCAT.
4. Οι εθνικοί παρατηρητές εκτελούν επίσης επιστημονικές εργασίες, όπως συλλογή δεδομένων όσον αφορά το Task II, κατά τα οριζόμενα και όταν απαιτείται από την ICCAT, βάσει των οδηγιών της SCRS.
5. Για τον σκοπό των παραγράφων 1 έως 4, κάθε κράτος μέλος φροντίζει επίσης να εξασφαλίζει:
- α) αντιπροσωπευτική χρονική και χωρική παρουσία εθνικών παρατηρητών επί των δικών του σκαφών και διατάξεων παγίδευσης προκειμένου η Επιτροπή να λαμβάνει επαρκή και κατάλληλα δεδομένα και πληροφορίες σχετικά με τα αλιεύματα, την προσπάθεια και άλλα επιστημονικά και διαχειριστικά θέματα, λαμβάνοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά των στόλων και των τύπων αλιείας·
 - β) αξιόπιστα πρωτόκολλα συλλογής δεδομένων·
 - γ) την ορθή κατάρτιση και έγκριση των εθνικών παρατηρητών πριν από την τοποθέτησή τους·
 - δ) στο μέτρο του δυνατού, την ελάχιστη δυνατή διαταραχή των εργασιών των αλιευτικών σκαφών και των διατάξεων παγίδευσης που αλιεύουν στην περιοχή της Σύμβασης.
6. Τα δεδομένα και οι πληροφορίες που συλλέγονται από το πρόγραμμα παρατηρητών κάθε κράτους μέλους πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή έως τις 15 Ιουλίου κάθε έτους. Η Επιτροπή διαβιβάζει τα εν λόγω δεδομένα και πληροφορίες στην SCRS και στη γραμματεία της ICCAT κατά περίπτωση.

Άρθρο 51

Πρόγραμμα περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT

1. Το πρόγραμμα περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT όπως περιλαμβάνεται στις παραγράφους 2 έως 6 και όπως ορίζεται στο παράρτημα VII εφαρμόζεται στην Ένωση.

2. Τα κράτη μέλη μεριμνούν για την παρουσία περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT:
 - α) σε όλα τα σκάφη γρι γρι που επιτρέπεται να αλιεύουν τόνο·
 - β) κατά τη διάρκεια όλων των μεταβιβάσεων τόνου από γρι γρι·
 - γ) κατά τη διάρκεια όλων των μεταβιβάσεων τόνου από διατάξεις παγίδευσης σε κλωβούς μεταφοράς·
 - δ) κατά τη διάρκεια των μεταβιβάσεων από ένα ιχθυοτροφείο σε άλλο·
 - ε) κατά τη διάρκεια όλων των δραστηριοτήτων εγκλωβισμού τόνου σε ιχθυοτροφεία·
 - στ) κατά τη διάρκεια όλων των δραστηριοτήτων εξαλίευσης τόνου από ιχθυοτροφεία·
3. Τα γρι γρι χωρίς περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT δεν επιτρέπεται να αλιεύουν ή να ασκούν δραστηριότητες συναφείς με την αλιεία τόνου.
4. Τα κράτη μέλη τα οποία είναι αρμόδια για ιχθυοτροφεία εξασφαλίζουν την παρουσία περιφερειακού παρατηρητή της ICCAT κατά τη διάρκεια όλων των δραστηριοτήτων εγκλωβισμού και εξαλίευσης ιχθύων από τα εν λόγω ιχθυοτροφεία.
5. Τα καθήκοντα των περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT περιλαμβάνουν ειδικότερα:
 - α) την παρατήρηση και καταγραφή ότι οι εν λόγω αλιευτικές και ιχθυοκαλλιεργητικές δραστηριότητες είναι σε συμμόρφωση με τα σχετικά μέτρα διατήρησης και διαχείρισης που έχουν εκδοθεί από την ICCAT·
 - β) την υπογραφή των δηλώσεων μεταβίβασης της ICCAT που προβλέπονται στο άρθρο 38, των εκθέσεων εγκλωβισμού που προβλέπονται στο άρθρο 47 και των BCDs όταν συμφωνούν ότι οι πληροφορίες που εμπεριέχουν συνάδουν με τις παρατηρήσεις τους·
 - γ) την εκτέλεση επιστημονικών εργασιών, όπως την εξαίεση δειγμάτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ICCAT και βάσει των οδηγιών της SCRS.
6. Το κράτος μέλος σημαίας μεριμνά ώστε οι πλοίαρχοι, τα πληρώματα, οι ιδιοκτήτες των ιχθυοτροφείων και των διατάξεων παγίδευσης και οι πλοιοκτήτες να μην παρακωλύουν, εκφοβίζουν, παρεμβαίνουν, επηρεάζουν, δωροδοκούν ή επιχειρούν να δωροδοκήσουν τους περιφερειακούς παρατηρητές της ICCAT κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

ΤΜΗΜΑ 7

Επιθεώρησης και διασταυρούμενοι έλεγχοι

Άρθρο 52

Πρόγραμμα κοινών διεθνών επιθεωρήσεων της ICCAT

1. Το πρόγραμμα κοινής διεθνούς επιθεώρησης της ICCAT («πρόγραμμα ICCAT») που περιλαμβάνεται στο παράρτημα VIII εφαρμόζεται στην Ένωση.
2. Τα κράτη μέλη στα αλιευτικά σκάφη των οποίων έχει χορηγηθεί άδεια αλιείας τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο ορίζουν επιθεωρητές και πραγματοποιούν επιθεωρήσεις εν πλω στο πλαίσιο του προγράμματος της ICCAT.
3. Εάν, οποιαδήποτε στιγμή, περισσότερα από 15 αλιευτικά σκάφη σημαίας ενός κράτους μέλους αλιεύουν τόνο στην περιοχή της Σύμβασης, το εν λόγω κράτος μέλος αποστέλλει σκάφος επιθεώρησης για σκοπούς θαλάσσιας επιθεώρησης και ελέγχου στην περιοχή της Σύμβασης καθ' όλη την διάρκεια του διαστήματος που τα εν λόγω σκάφη βρίσκονται εκεί. Αυτή η υποχρέωση θεωρείται ότι τηρείται όταν τα κράτη μέλη συνεργάζονται για να αποστείλουν σκάφος επιθεώρησης ή όταν αποσταλεί σκάφος επιθεώρησης της Ένωσης στην περιοχή της Σύμβασης.
4. Η Επιτροπή ή φορέας που ορίζεται από αυτήν μπορεί να διορίσει στο πρόγραμμα της ICCAT επιθεωρητές της Ένωσης.
5. Η Επιτροπή ή φορέας που ορίζεται από αυτήν συντονίζει τις δραστηριότητες επιτήρησης και επιθεώρησης για λογαριασμό της Ένωσης. Η Επιτροπή μπορεί να καταρτίζει, σε συντονισμό με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, προγράμματα κοινής επιθεώρησης τα οποία θα επιτρέψουν στην Ένωση να εκπληρώσει την υποχρέωσή της στο πλαίσιο του προγράμματος της ICCAT. Τα κράτη μέλη, αλιευτικά σκάφη των οποίων αλιεύουν τόνο, θεσπίζουν τα απαραίτητα μέτρα για να διευκολύνουν την υλοποίηση των εν λόγω προγραμμάτων, ιδίως όσον αφορά τους ανθρώπινους και υλικούς πόρους που απαιτούνται και τις περιόδους κατά τις οποίες και τις γεωγραφικές περιοχές στις οποίες οι πόροι αυτοί πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.

6. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, μέχρι την 1η Απριλίου κάθε έτους, τα ονόματα των επιθεωρητών και των σκαφών επιθεώρησης που σκοπεύουν να διαθέσουν στο πρόγραμμα της ICCAT κατά το εν λόγω έτος. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, η Επιτροπή καταρτίζει, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, σχέδιο της ενωσιακής συμμετοχής στο πρόγραμμα της ICCAT κατ' έτος, το οποίο και αποστέλλει στη γραμματεία της ICCAT και στα κράτη μέλη.

Άρθρο 53

Διαβίβαση των σχεδίων επιθεώρησης

1. Έως τις 31 Ιανουαρίου κάθε έτους, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή τα σχέδια επιθεωρήσεών τους. Τα σχέδια επιθεωρήσεων καταρτίζονται σύμφωνα με:

α) τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις διαδικασίες καθώς και τα σημεία αναφοράς των δραστηριοτήτων επιθεώρησης όπως καθορίζονται στο ειδικό πρόγραμμα ελέγχου και επιθεώρησης για τον τόνο του ανατολικού Ατλαντικού και της Μεσογείου το οποίο συστάθηκε βάσει του άρθρου 95 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009·

β) το εθνικό πρόγραμμα ελέγχου για τον τόνο του ανατολικού Ατλαντικού και της Μεσογείου που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 46 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009.

2. Η Επιτροπή συγκεντρώνει τα εθνικά σχέδια επιθεωρήσεων και τα ενσωματώνει στο σχέδιο επιθεώρησης της Ένωσης. Το σχέδιο επιθεώρησης διαβιβάζεται από την Επιτροπή στη γραμματεία της ICCAT με σκοπό την έγκρισή του από την ICCAT, μαζί με τα σχέδια που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1.

Άρθρο 54

Επιθεωρήσεις σε περίπτωση παραβάσεων

1. Το κράτος μέλος σημαίας λαμβάνει μέτρα δυνάμει της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου εάν ένα σκάφος υπό τη σημαία του:

α) δεν τηρεί την υποχρέωση αναφοράς αλιευμάτων των άρθρων 25 και 26· ή

β) έχει υποπέσει σε παράβαση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού βάσει των άρθρων 89 έως 93 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 ή βάσει του κεφαλαίου IX του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1005/2008.

2. Το κράτος μέλος σημαίας μεριμνά ώστε να διενεργείται φυσικός έλεγχος υπό την εποπτεία του στους λιμένες του ή από άλλο πρόσωπο οριζόμενο από το κράτος μέλος σημαίας όταν το σκάφος δεν βρίσκεται σε λιμένα του.

Άρθρο 55

Διασταυρούμενος έλεγχος

1. Κάθε κράτος μέλος επαληθεύει, χρησιμοποιώντας και εκθέσεις επιθεωρήσεων, εκθέσεις παρατηρητών και στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης σκαφών, τα ημερολόγια πλοίου και τις συναφείς πληροφορίες που καταγράφονται στα ημερολόγια των αλιευτικών σκαφών του, στα έγγραφα μεταβίβασης ή μεταφόρτωσης και στα BCDs σύμφωνα με το άρθρο 109 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009.

2. Κάθε κράτος μέλος πραγματοποιεί διασταυρούμενους ελέγχους για τις εκφορτώσεις και όλες τις μεταφορτώσεις ή τους εγκλωβισμούς αντιπαραβάλλοντας τις ποσότητες ανά είδος που αναγράφονται στα ημερολόγια των αλιευτικών σκαφών ή τις ποσότητες ανά είδος που αναγράφονται στη δήλωση μεταβίβασης ή μεταφόρτωσης με τις ποσότητες που αναγράφονται στη δήλωση εκφόρτωσης ή στη δήλωση εγκλωβισμού, και με κάθε άλλο σχετικό έγγραφο, όπως τιμολόγια ή/και δελτία πώλησης σύμφωνα με το άρθρο 109 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009.

ΤΜΗΜΑ 8

Εμπορία

Άρθρο 56

Μέτρα που αφορούν την αγορά

1. Με την επιφύλαξη των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 και (ΕΕ) αριθ. 1379/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, απαγορεύονται στο εσωτερικό της Ένωσης το εμπόριο, η εκφόρτωση, οι εισαγωγές, οι εξαγωγές, ο εγκλωβισμός προς πάχυνση ή εκτροφή, η επανεξαγωγή και οι μεταφορτώσεις τόνου, χωρίς την ακριβή, πλήρη και επικυρωμένη τεκμηρίωση που απαιτείται βάσει του παρόντος κανονισμού, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 640/2010 και του άρθρου 4β του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1936/2001.
2. Το εμπόριο, οι εισαγωγές, η εκφόρτωση, ο εγκλωβισμός προς πάχυνση ή εκτροφή, η μεταποίηση, οι εξαγωγές, οι επανεξαγωγές και οι μεταφορτώσεις τόνου του Ανατολικού Ατλαντικού και της Μεσογείου απαγορεύονται στην Ένωση εάν:
 - α) ο τόνος έχει αλιευθεί από αλιευτικά σκάφη ή διατάξεις παγίδευσης των οποίων το κράτος σημαίας δεν διαθέτει ποσόστωση, όριο αλιευμάτων ή κατανομή αλιευτικής προσπάθειας για τόνο, βάσει των μέτρων διαχείρισης και διατήρησης της ICCAT· ή
 - β) ο τόνος έχει αλιευθεί από αλιευτικό σκάφος ή διάταξη παγίδευσης, η ατομική ποσόστωση του οποίου ή της οποίας ή οι αλιευτικές δυνατότητες του οικείου κράτους μέλους είχαν εξαντληθεί κατά τη στιγμή της αλίευσης.
3. Με την επιφύλαξη των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1224/2009, (ΕΚ) αριθ. 1005/2008 και (ΕΕ) αριθ. 1379/2013, απαγορεύονται στην Ένωση το εμπόριο, οι εισαγωγές, οι εκφορτώσεις, η μεταποίηση και οι εξαγωγές από ιχθυοτροφεία πάχυνσης ή εκτροφής που δεν συμμορφώνονται προς τους κανονισμούς της παραγράφου 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 57

Αξιολόγηση

Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έως τις 15 Σεπτεμβρίου κάθε έτους αναλυτική έκθεση σχετικά με την εκ μέρους τους εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνει από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή υποβάλλει στη γραμματεία της ICCAT έως τις 15 Οκτωβρίου κάθε έτους αναλυτική έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της σύστασης ICCAT 14-04.

Άρθρο 58

Χρηματοδότηση

Για τους σκοπούς του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 508/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, το πολυετές σχέδιο αποκατάστασης του τόνου στον Ανατολικό Ατλαντικό και στη Μεσόγειο λογίζεται ως πολυετές σχέδιο κατά την έννοια του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1379/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για την κοινή οργάνωση των αγορών των προϊόντων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας, την τροποποίηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 1184/2006 και (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 104/2000 του Συμβουλίου (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 508/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 2014, για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και για την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 2328/2003, (ΕΚ) αριθ. 861/2006, (ΕΚ) αριθ. 1198/2006 και (ΕΚ) αριθ. 791/2007 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1255/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 149 της 20.5.2014, σ. 1).

Άρθρο 59**Εφαρμογή**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή αλιείας και υδατοκαλλιέργειας που συγκροτήθηκε βάσει του άρθρου 47 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Άρθρο 60**Κατάργηση**

1. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009 καταργείται.
2. Οι παραπομπές στον καταργούμενο κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος XIII.

Άρθρο 61**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 14 Σεπτεμβρίου 2016.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

I. KORČOK

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ειδικές προϋποθέσεις που ισχύουν για την αλιεία κατά το άρθρο 14 παράγραφος 2

1. Εκτός από τις διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3, ο ανώτατος αριθμός σκαφών με καλάμι (δόλωμα) και συρτή που επιτρέπεται να αλιεύουν ερυθρό τόνο στον Ανατολικό Ατλαντικό, σύμφωνα με τις ειδικές προϋποθέσεις που ισχύουν για την παρέκκλιση που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) ισούται προς τον αριθμό των ενωσιακών σκαφών αλίευσης που συμμετείχαν στην κατευθυνόμενη αλιεία τόνου το 2006.
2. Εκτός από τις διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3, ο ανώτατος αριθμός σκαφών που επιτρέπεται να αλιεύουν ερυθρό τόνο στην Αδριατική θάλασσα με σκοπό την εκτροφή, σύμφωνα με τις ειδικές προϋποθέσεις που ισχύουν για την παρέκκλιση που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο β), ισούται προς τον αριθμό των ενωσιακών σκαφών αλίευσης που συμμετείχαν στην κατευθυνόμενη αλιεία τόνου το 2008. Προς τούτο θα συνεκτιμηθεί ο αριθμός κροατικών σκαφών αλίευσης που συμμετείχαν στην κατευθυνόμενη αλιεία τόνου το 2008.
3. Εκτός από τις διατάξεις που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3, ο ανώτατος αριθμός σκαφών με δόλωμα, παραγάδι και καθετή που επιτρέπεται να αλιεύουν ερυθρό τόνο στη Μεσόγειο, σύμφωνα με τις ειδικές προϋποθέσεις που ισχύουν για την παρέκκλιση που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο γ), ισούται προς τον αριθμό των ενωσιακών σκαφών αλίευσης που συμμετείχαν στην κατευθυνόμενη αλιεία τόνου το 2008.
4. Ο ανώτατος αριθμός σκαφών αλίευσης που καθορίζεται σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος παραρτήματος πρέπει να κατανεμηθεί μεταξύ των κρατών μελών σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.
5. Το 7 % ως ανώτατο όριο της ενωσιακής ποσόστωσης για τόνο μεταξύ 8 kg ή 75 cm και 30 kg ή 115 cm κατανέμεται στα αδειοδοτημένα σκάφη αλίευσης του άρθρου 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) και του σημείου 1 του παρόντος παραρτήματος. Η ποσόστωση που αναφέρεται στην πρώτη πρόταση κατανέμεται μεταξύ των κρατών μελών σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.
6. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α), εντός της ποσόστωσης του 7 % που αναφέρεται στο σημείο 5 του παρόντος παραρτήματος δύνανται να διατίθενται έως 100 τόνοι για την αλίευση τόνου 6,4 kg τουλάχιστον, ή 70 cm, από σκάφη με δόλωμα κάτω των 17 μέτρων.
7. Η κατανομή της μέγιστης ενωσιακής ποσόστωσης μεταξύ των κρατών μελών για αλίευση υπό τις ειδικές προϋποθέσεις που ισχύουν για την παρέκκλιση που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο β) και στο σημείο 2 του παρόντος παραρτήματος καθορίζεται σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.
8. Το 2 % ως ανώτατο όριο της ενωσιακής ποσόστωσης για τόνο μεταξύ 8 kg ή 75 cm και 30 kg ή 115 cm κατανέμεται στα αδειοδοτημένα σκάφη αλίευσης του άρθρου 14 παράγραφος 2 στοιχείο γ) και του σημείου 3 του παρόντος παραρτήματος. Η εν λόγω ποσόστωση κατανέμεται μεταξύ των κρατών μελών σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1380/2013.
9. Τα κράτη μέλη των οποίων τα σκάφη αλιείας με δόλωμα, παραγάδι, καθετή και συρτή επιτρέπεται να αλιεύουν τόνο, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 και το παρόν παράρτημα, καθορίζουν τις ακόλουθες απαιτήσεις τοποθέτησης ετικέτας ουράς:
 - α) οι ετικέτες τοποθετούνται στην ουρά κάθε ατόμου τόνου τη χρονική στιγμή της εκφόρτωσης·
 - β) κάθε ετικέτα ουράς έχει μοναδικό αριθμό ταυτοποίησης, ο οποίος περιλαμβάνεται στα στατιστικά έγγραφα τόνου και αναγράφεται στο εξωτερικό κάθε συσκευασίας που περιέχει τόνο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Απαιτήσεις σχετικά με το ημερολόγιο πλοίου

Α. ΣΚΑΦΗ ΑΛΙΕΥΣΗΣ

Ελάχιστες προδιαγραφές για ημερολόγια αλιείας:

1. Το ημερολόγιο θα πρέπει να περιέχει αριθμημένα φύλλα.
2. Το ημερολόγιο θα πρέπει να συμπληρώνεται υποχρεωτικά κάθε ημέρα (μεσάνυχτα) ή πριν από την άφιξη σε λιμένα.
3. Το ημερολόγιο θα πρέπει να είναι συμπληρωμένο σε περίπτωση επιθεώρησης εν πλω.
4. Αντίγραφο των φύλλων θα πρέπει να παραμένει στο ημερολόγιο και να μην αφαιρείται.
5. Το ημερολόγιο πρέπει να τηρείται επί του σκάφους προκειμένου να καλύπτει δραστηριότητες ενός έτους.

Στοιχειώδεις τυπικές πληροφορίες που καταχωρίζονται στο ημερολόγιο αλιείας:

1. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση πλοιάρχου.
 2. Ημερομηνίες και λιμένες αναχώρησης, ημερομηνίες και λιμένες άφιξης.
 3. Όνομα σκάφους, αριθμός νηολογίου, αριθμός ICCAT, διεθνή χαρακτηριστικά κλήσεως ασυρμάτου και αριθμός IMO (εάν υπάρχει).
 4. Αλιευτικά εργαλεία:
 - α) κωδικός τύπου FAO·
 - β) διαστάσεις (μήκος, μέγεθος ματιών, αριθμός αγκίστρων κ.λπ.).
 5. Εργασίες εν πλω σε μία γραμμή (τουλάχιστον) ανά ημέρα ταξιδιού, στην οποία αναγράφονται:
 - α) δραστηριότητα (αλιεία, πλεύση κ.λπ.)·
 - β) στιγμή: ακριβές ημερήσιο στίγμα (σε μοίρες και λεπτά), που καταγράφεται για κάθε αλιευτική δραστηριότητα ή το μεσημέρι εφόσον κατά τη διάρκεια της εν λόγω ημέρας δεν έχει πραγματοποιηθεί αλιεία·
 - γ) καταγραφή αλιευμάτων η οποία περιλαμβάνει:
 - 1) κωδικό FAO,
 - 2) ζων βάρος (RWT) σε kg ημερησίως,
 - 3) τον αριθμό τεμαχίων ανά ημέρα.
- Όσον αφορά τα σκάφη γρι γρι, θα πρέπει να γίνεται καταγραφή ανά αλιευτική δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένων των κοινοποιήσεων μηδενικής δήλωσης.
6. Υπογραφή πλοιάρχου.
 7. Τρόπος καταμέτρησης βάρους: εκτίμηση, ζύγιση επί του σκάφους.
 8. Στο ημερολόγιο αναγράφεται το ισοδύναμο βάρος ζώντων αλιευμάτων και αναφέρονται οι συντελεστές μετατροπής που χρησιμοποιήθηκαν κατά την εκτίμηση.

Ελάχιστες πληροφορίες για τα ημερολόγια αλιείας σε περίπτωση εκφόρτωσης ή μεταφόρτωσης:

1. Ημερομηνίες και λιμένες εκφόρτωσης/μεταφόρτωσης·
2. Προϊόντα:
 - α) είδος και παρουσίαση ανά κωδικό FAO·
 - β) αριθμός ιχθύων ή κιβώτια και ποσότητα σε kg.

3. Υπογραφή πλοίαρχου ή του πράκτορα του σκάφους.
 4. Σε περίπτωση μεταφόρτωσης: ονομασία παραλαμβάνοντος σκάφους, σημαία σκάφους και αριθμός ICCAT.
- Ελάχιστες πληροφορίες για τα ημερολόγια αλιείας σε περίπτωση μεταβίβασης σε κλωβούς:
1. Ημερομηνία, ώρα και στίγμα (γεωγραφικό πλάτος/μήκος) μεταβίβασης.
 2. Προϊόντα:
 - α) στοιχεία αναγνώρισης ειδών ανά κωδικό FAO,
 - β) αριθμός ιχθύων και ποσότητα σε kg που μεταβιβάστηκε σε κλωβούς.
 3. Όνομα ρυμουλκού σκάφους, σημαία σκάφους και αριθμός ICCAT.
 4. Επωνυμία του ιχθυοτροφείου προορισμού και αριθμός ICCAT.
 5. Σε περίπτωση κοινής αλιευτικής δραστηριότητας, επιπροσθέτως των πληροφοριών που ορίζονται στα σημεία 1 έως 4, ο πλοίαρχος καταχωρίζει στο ημερολόγιο:
 - α) όσον αφορά το σκάφος αλίευσης που μεταβιβάζει τους ιχθύς σε κλωβούς:
 - την ποσότητα των αλιευμάτων που ανασύρθηκαν επί του σκάφους,
 - την ποσότητα των αλιευμάτων που καταλογίστηκαν στην ατομική του ποσόστωση,
 - τα ονόματα των άλλων σκαφών που συμμετέχουν στην κοινή αλιευτική δραστηριότητα·
 - β) όσον αφορά τα άλλα σκάφη αλίευσης που δεν συμμετέχουν στη μεταβίβαση των ιχθύων:
 - το όνομα των εν λόγω σκαφών, τα διεθνή χαρακτηριστικά κλήσεως ασυρμάτου τους, τους αριθμούς ICCAT,
 - ότι δεν έχουν ανασυρθεί επί του σκάφους ούτε έχουν μεταβιβαστεί σε κλωβούς αλιεύματα,
 - την ποσότητα αλιευμάτων που καταλογίστηκαν στην ατομική τους ποσόστωση,
 - το όνομα και τον αριθμό ICCAT του σκάφους αλίευσης που αναφέρεται στο στοιχείο α).

Β. ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΣΚΑΦΗ

1. Ο πλοίαρχος του ρυμουλκού σκάφους καταγράφει στο ημερήσιο ημερολόγιο πλοίου την ημερομηνία, την ώρα και το στίγμα της μεταβίβασης, τις ποσότητες που έχουν μεταβιβαστεί (αριθμός ιχθύων και ποσότητα σε kg), τον αριθμό κλωβού καθώς και το όνομα του σκάφους αλίευσης, τη σημαία και τον αριθμό ICCAT, το όνομα του άλλου σκάφους ή των σκαφών και τον αντίστοιχο αριθμό ICCAT, το ιχθυοτροφείο προορισμού καθώς και τον αντίστοιχο αριθμό ICCAT, και τον αριθμό της δήλωσης μεταβίβασης της ICCAT.
2. Αναφέρονται οι περαιτέρω διαβιβάσεις σε βοηθητικά σκάφη ή σε άλλα ρυμουλκά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αναφέρονται στο σημείο 1 καθώς και το όνομα του βοηθητικού ή του ρυμουλκού σκάφους, η σημαία και ο αριθμός ICCAT και ο αριθμός της δήλωσης μεταβίβασης της ICCAT.
3. Το ημερολόγιο πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις μεταβιβάσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της αλιευτικής περιόδου. Το ημερολόγιο διατηρείται επί του σκάφους και είναι διαθέσιμο ανά πάσα στιγμή για τη διενέργεια ελέγχου.

Γ. ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

1. Ο πλοίαρχος ενός βοηθητικού σκάφους καταγράφει καθημερινά τις δραστηριότητες στο ημερολόγιο του πλοίου, μεταξύ άλλων την ημερομηνία, την ώρα και το εκάστοτε στίγμα του, τις ποσότητες τόνου που ανασύρθηκαν επί του σκάφους καθώς και το αλιευτικό σκάφος, το όνομα του ιχθυοτροφείου ή τη διάταξη παγίδευσης σε συνδυασμό με τα οποία δραστηριοποιείται.
2. Το ημερολόγιο πρέπει να περιέχει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της αλιευτικής περιόδου. Το ημερολόγιο πλοίου διατηρείται επί του σκάφους και είναι διαθέσιμο ανά πάσα στιγμή για τη διενέργεια ελέγχου.

Δ. ΣΚΑΦΗ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ

1. Ο πλοίαρχος του σκάφους μεταποίησης υποβάλλει έκθεση σχετικά με το ημερολόγιο πλοίου, την ημερομηνία, την ώρα και το στίγμα των δραστηριοτήτων και τις ποσότητες που μεταφορτώθηκαν, καθώς και τον αριθμό και το βάρος του τόνου που ελήφθησαν από ιχθυοτροφεία, διατάξεις παγίδευσης ή σκάφη αλίευσης κατά περίπτωση. Ο πλοίαρχος θα πρέπει επίσης να αναφέρει τα ονόματα και τους αριθμούς ICCAT των εν λόγω ιχθυοτροφείων, διατάξεων παγίδευσης ή σκαφών αλίευσης.

2. Ο πλοίαρχος του σκάφους μεταποίησης τηρεί ημερολόγιο μεταποίησης σε καθημερινή βάση, το οποίο προσδιορίζει το ζων βάρος και τον αριθμό ιχθύων που μεταβιβάζονται ή η μεταφορτώνονται, τον συντελεστή μετατροπής που έχει χρησιμοποιηθεί και τα βάρη και τις ποσότητες με παρουσίαση ανά προϊόν.
 3. Ο πλοίαρχος του σκάφους μεταποίησης τηρεί σχέδιο στοιβασίας, το οποίο εμφανίζει τη θέση και τις ποσότητες ανά είδος και παρουσίαση.
 4. Το ημερολόγιο περιέχει τις πληροφορίες σχετικά με όλες τις μεταφορτώσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της αλιευτικής περιόδου. Το ημερήσιο ημερολόγιο πλοίου, το ημερολόγιο μεταποίησης, το σχέδιο στοιβασίας και τα πρωτότυπα των δηλώσεων μεταφόρτωσης της ICCAT, διατηρούνται επί του σκάφους και είναι διαθέσιμα ανά πάσα στιγμή για τη διενέργεια έλεγχου.
-

Δήλωση μεταφόρτωσης ICCAT

Αριθ. εγγράφου

Σκάφος μεταφοράς	Αλιευτικό σκάφος	Τελικός προορισμός:
Όνομα σκάφους και διακριτικό κλήσεως ασυρμάτου:	Όνομα σκάφους και διακριτικό κλήσεως ασυρμάτου:	Λιμένας:
Σημαία:	Σημαία:	Χώρα:
Αριθμός αδείας κράτους σημαίας:	Αριθμός αδείας κράτους σημαίας:	Κράτος:
Αριθμός εθνικού νηολογίου:	Αριθμός εθνικού νηολογίου:	
Αριθμός μητρώου ICCAT:	Αριθμός μητρώου ICCAT:	
Αριθμός IMO:	Εξωτερικά σημεία αναγνώρισης:	
	Αριθμός φύλλου ημερολογίου αλιείας:	

Ημέρα	Μήνας	Ωρα	Έτος	2_0_	Ονοματεπώνυμο πλοιάρχου αλιευτικού σκάφους:	Ονοματεπώνυμο πλοιάρχου σκάφους μεταφοράς:
Αναχώρηση			Από:			
Επιστροφή			Έως:		Υπογραφή:	Υπογραφή:
Μεταφόρτ.						

Για τη μεταφόρτωση, αναφέρατε το βάρος σε χιλιόγραμμα ή τη χρησιμοποιούμενη μονάδα (π.χ. κιβώτια, καλάθια) και το εκφορτωθέν βάρος της εν λόγω μονάδας σε χιλιόγραμμα: χιλιόγραμμα.

Λιμένες	Θαλάσσιο		Είδος	Αριθμός ιχθύων (άτομα)	Τύπος ζώντος προϊόντος	Τύπος προϊ- όντος Ολόκλη- ρα	Τύπος προϊόντος Απεντερω- μένα	Τύπος προϊόντος Χωρίς κεφάλι	Τύπος προϊόντος Φιλέτα	Τύπος προϊ- όντος	Περαιτέρω μεταφορτώσεις
	Γεωγρ. πλάτος	Γεωγρ. μήκος									
											Ημερομηνία: _____ Τόπος/Στίγμα: _____ Αριθμός Αδείας ΣΜ Υπογραφή πλοιάρχου μεταβιβάζοντος σκάφους:
											Όνομα παραλαμβάνοντος σκάφους: Σημαία Αριθμός μητρώου ICCAT: Αριθμός IMO: Υπογραφή πλοιάρχου
											Ημερομηνία: _____ Τόπος/Στίγμα: _____ Αριθμός Αδείας ΣΜ Υπογραφή πλοιάρχου μεταβιβάζοντος σκάφους:
											Όνομα παραλαμβάνοντος σκάφους: Σημαία Αριθμός μητρώου ICCAT: Αριθμός IMO: Υπογραφή πλοιάρχου

- Υποχρεώσεις σε περίπτωση μεταφόρτωσης:
1. Το πρωτότυπο της δήλωσης μεταφόρτωσης πρέπει να παραδοθεί στο παραλαμβάνον σκάφος (μεταποίησης/μεταφοράς).
 2. Αντίγραφο της δήλωσης μεταφόρτωσης πρέπει να τηρείται από το αντίστοιχο σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης.
 3. Για περαιτέρω εργασίες μεταφόρτωσης, χορηγείται άδεια από το σχετικό ΣΜΣ που χορήγησε άδεια άσκησης δραστηριοτήτων στο σκάφος.
 4. Το πρωτότυπο της δήλωσης μεταφόρτωσης πρέπει να τηρείται από το παραλαμβάνον σκάφος που κατέχει τους ιχθύς έως τον τόπο εκφόρτωσης.
 5. Η εργασία μεταφόρτωσης καταγράφεται στο ημερολόγιο όλων των σκαφών που συμμετέχουν στη δραστηριότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Αριθ. εγγράφου	Δήλωση μεταβίβασης ICCAT		
1. ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗ ΖΩΝΤΟΣ ΕΡΥΘΡΟΥ ΤΟΝΟΥ ΠΟΥ ΠΡΟΟΡΙΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΙΧΘΥΟΤΡΟΦΕΙΟ			
Όνομα αλιευτικού σκάφους: Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου: Σημαία: Αριθμός αδείας μεταβίβασης κράτους σημαίας: Αριθμός μητρώου ICCAT: Εξωτερικά σημεία αναγνώρισης: Αριθμός ημερολογίου αλιείας: Αριθμός κοινής αλιευτικής δραστηριότητας:	Όνομα της διάταξης παγίδευσης: Αριθμός μητρώου ICCAT:	Όνομα ρυμουλκού σκάφους: Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου: Σημαία: Αριθμός μητρώου ICCAT: Εξωτερικά σημεία αναγνώρισης:	Ιχθυοτροφείο προορισμού, όνομα: Αριθμός μητρώου ICCAT: Αριθμός κλωβού:
2. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΗΣ			
Ημερομηνία: __ / __ / ____	Τόπος ή στίγμα: Λιμένας: Γεωγρ. πλάτος: Γεωγρ. μήκος:		
Αριθμός ατόμων:		Είδος:	Βάρος:
Είδος προϊόντος: Ζωντανά ☐ Ολόκληρα ☐ Απεντερωμένα ☐ Λοιπά (προσδιορίστε)			
Όνομα και υπογραφή πλοιάρχου του αλιευτικού σκάφους / υπευθύνου διάταξης παγίδευσης / ιχθυοτροφείου:	Όνομα και υπογραφή πλοιάρχου παραλαμβάνοντος σκάφους (ρυμουλκού, μεταποίησης, μεταφοράς):		Όνομα, αριθμός ICCAT του παρατηρητή και υπογραφή:
3. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΜΕΤΑΒΙΒΑΣΕΙΣ			
Ημερομηνία: __ / __ / ____	Τόπος ή στίγμα: Λιμένας: Γεωγρ. πλάτος: Γεωγρ. μήκος:		
Όνομα ρυμουλκού σκάφους:	Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου:	Σημαία:	Αριθμός μητρώου ICCAT:
Αριθμός αδείας μεταβίβασης κράτους του ιχθυοτροφείου:	Εξωτερικά σημεία αναγνώρισης:	Όνομα και υπογραφή πλοιάρχου παραλαμβάνοντος σκάφους:	

Ημερομηνία: __/__/____	Τόπος ή στίγμα: Λιμένας: Γεωγρ. πλάτος: Γεωγρ. μήκος:		
Όνομα ρυμουλκού σκάφους:	Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου:	Σημαία:	Αριθμός μητρώου ICCAT:
Αριθμός αδείας μεταβίβασης κράτους του ιχθυοτροφείου:	Εξωτερικά σημεία αναγνώρισης:	Όνομα και υπογραφή πλοιάρχου παραλαμβάνοντος σκάφους:	
Ημερομηνία: __/__/____	Τόπος ή στίγμα: Λιμένας: Γεωγρ. πλάτος: Γεωγρ. μήκος:		
Όνομα ρυμουλκού σκάφους:	Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου:	Σημαία:	Αριθμός μητρώου ICCAT:
Αριθμός αδείας μεταβίβασης κράτους του ιχθυοτροφείου:	Εξωτερικά σημεία αναγνώρισης:	Όνομα και υπογραφή πλοιάρχου παραλαμβάνοντος σκάφους:	
4. ΔΙΧΑΣΜΕΝΟΙ ΚΛΩΒΟΙ			
Αριθ. κλωβού δότη:	Kg:	Αριθμός ιχθύων:	
Όνομα ρυμουλκού δότη:	Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου:	Σημαία:	Αριθμός μητρώου ICCAT:
Αριθ. κλωβού υποδοχής:	Kg:	Αριθμός ιχθύων:	
Όνομα ρυμουλκού υποδοχής:	Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου:	Σημαία:	Αριθμός μητρώου ICCAT:
Αριθ. κλωβού υποδοχής:	Kg:	Αριθμός ιχθύων:	
Όνομα ρυμουλκού υποδοχής:	Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου:	Σημαία:	Αριθμός μητρώου ICCAT:
Αριθ. κλωβού υποδοχής:	Kg:	Αριθμός ιχθύων:	
Όνομα ρυμουλκού υποδοχής:	Χαρακτηριστικό κλήσεως ασυρμάτου:	Σημαία:	Αριθμός μητρώου ICCAT:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Έντυπο αναφοράς αλιευμάτων												
Σημεία	Αριθμός ICCAT	Όνομα σκάφους	Αρχή της σχετικής περιόδου	Τέλος της σχετικής περιόδου	Διάρκεια της περιόδου που καλύπτει η αναφορά (σε ημέρες)	Ημερομηνία αλίευσης	Τόπος αλίευσης		Αλιεύματα			Κατανεμηθέν βάρος σε περίπτωση κοινής αλιευτικής δραστηριότητας (kg)
							Γεωγραφικό πλάτος	Γεωγραφικό μήκος	Βάρος (kg)	Αριθμός τεμαχίων	Μέσο βάρος (kg)	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Κοινή αλιευτική δραστηριότητα								
Κράτος σημαίας	Όνομα σκάφους	Αριθ. ICCAT	Διάρκεια της δραστηριότητας	Στοιχεία ταυτότητας των επιχειρήσεων	Ατομική ποσόστωση των σκαφών	Κλείδα κατανομής ανά σκάφος	Ιχθυοτροφείο πάχυνσης και εκτροφής προορισμού	
							ΣΜΣ	Αριθ. ICCAT

Ημερομηνία ...

Επικύρωση από το κράτος σημαίας ...

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

Πρόγραμμα περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΩΝ ΤΗΣ ICCAT

1. Για την εκπλήρωση των καθηκόντων τους, οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT πρέπει να διαθέτουν τα ακόλουθα προσόντα:
 - α) επαρκή πείρα αναγνώρισης ειδών και αλιευτικών εργαλείων·
 - β) ικανοποιητική γνώση των μέτρων διατήρησης και διαχείρισης της ICCAT, η οποία πιστοποιείται με πιστοποιητικό χορηγούμενο από τα κράτη μέλη και βασιζόμενο στις κατευθυντήριες γραμμές κατάρτισης της ICCAT·
 - γ) ικανότητα να παρατηρούν και να καταγράφουν με ακρίβεια·
 - δ) ικανοποιητική γνώση της γλώσσας του κράτους σημαίας του υπό παρατήρηση σκάφους ή ιχθυοτροφείου.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗ ΤΗΣ ICCAT

2. Οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT:
 - α) πρέπει να έχουν ολοκληρώσει την τεχνική κατάρτιση που απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές που εκδίδει η ICCAT·
 - β) να είναι υπήκοοι ενός από τα κράτη μέλη και, στο μέτρο του δυνατού, όχι υπήκοοι του κράτους μέλους του ιχθυοτροφείου ή της διάταξης παγίδευσης ή του κράτους μέλους σημαίας του γρι γρι. Εάν, ωστόσο, ο τόνος συλλέγεται από τον κλωβό και διακινείται εμπορικά ως νωπό προϊόν, ο περιφερειακός παρατηρητής της ICCAT ο οποίος παρατηρεί την εξαίεση μπορεί να είναι υπήκοος του κράτους μέλους το οποίο είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο·
 - γ) πρέπει να είναι ικανοί να εκτελούν τα καθήκοντα που αναφέρονται στο σημείο 3·
 - δ) πρέπει να περιλαμβάνονται στον κατάλογο περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT που τηρεί η ICCAT·
 - ε) δεν πρέπει να έχουν, κατά το διάστημα άσκησης των καθηκόντων τους, οικονομικά ή άλλα συμφέροντα στον τομέα της αλιείας τόνου.

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗ ΤΗΣ ICCAT

3. Τα καθήκοντα των περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT έγκεινται κυρίως:
 - α) όσον αφορά τους παρατηρητές που επιβιβάζονται σε σκάφη γρι γρι, στην παρακολούθηση της συμμόρφωσης του σκάφους γρι γρι με τα σχετικά μέτρα διατήρησης και διαχείρισης που έχουν εκδοθεί από την ICCAT. Ειδικότερα οι περιφερειακοί παρατηρητές:
 - 1) στις περιπτώσεις στις οποίες ο περιφερειακός παρατηρητής της ICCAT διαπιστώνει περιστατικά μη συμμόρφωσης προς τις συστάσεις της ICCAT, υποβάλλει τις πληροφορίες αυτές αμελλητί στην εταιρεία που εφαρμόζει το πρόγραμμα του περιφερειακού παρατηρητή της ICCAT, που το διαβιβάζει αμελλητί στις αρχές του κράτους μέλους σημαίας του σκάφους αλιείας·
 - 2) καταγράφουν και υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τις διεξαγόμενες αλιευτικές δραστηριότητες·
 - 3) παρατηρούν και κάνουν εκτίμηση των αλιευμάτων και επαληθεύουν τις εγγραφές στο ημερολόγιο του σκάφους·
 - 4) συντάσσουν ημερήσια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες μεταβίβασης του γρι γρι·
 - 5) διοπτρεύουν και καταγράφουν σκάφη τα οποία πιθανόν αλιεύουν παραβιάζοντας τα μέτρα διατήρησης και διαχείρισης της ICCAT·
 - 6) καταγράφουν και υποβάλλουν έκθεση σχετικά με τις διεξαγόμενες δραστηριότητες μεταβίβασης·
 - 7) επαληθεύουν το στίγμα του σκάφους όταν ασκεί δραστηριότητες μεταβίβασης·

- 8) παρατηρούν και εκτιμούν τα προϊόντα που μεταβιβάζονται, παρακολουθώντας, μεταξύ άλλων, μαγνητοσκοπήσεις·
 - 9) επαληθεύουν και καταγράφουν το όνομα και τον αριθμό ICCAT του σχετικού αλιευτικού σκάφους·
 - 10) εκτελούν επιστημονικές εργασίες, όπως συλλογή δεδομένων όσον αφορά το καθήκον II, όταν απαιτείται από την επιτροπή ICCAT, βάσει των οδηγιών της μόνιμης επιτροπής έρευνας και στατιστικών·
- β) όσον αφορά τους περιφερειακούς παρατηρητές της ICCAT σε ιχθυοτροφεία και σε διατάξεις παγίδευσης, εποπτεύουν τη συμμόρφωσή τους με τα σχετικά μέτρα διατήρησης και διαχείρισης που έχουν εκδοθεί από την ICCAT. Ειδικότερα οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT:
- 1) επαληθεύουν τα στοιχεία που περιέχονται στη δήλωση μεταβίβασης και στη δήλωση εγκλωβισμού και στο BCD (Bluefin Tuna Catch Document — έγγραφο αναφοράς αλιευμάτων τόνου), εξετάζοντας, μεταξύ άλλων, μαγνητοσκοπήσεις·
 - 2) επικυρώνουν τα στοιχεία που περιέχονται στη δήλωση μεταβίβασης και στη δήλωση εγκλωβισμού καθώς και στα BCD·
 - 3) συντάσσουν ημερήσια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες μεταβίβασης του ιχθυοτροφείου και των διατάξεων παγίδευσης·
 - 4) προσυπογράφουν τη δήλωση μεταβίβασης και τη δήλωση εγκλωβισμού και τα BCD μόνον όταν συμφωνούν ότι οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε αυτές συνάδουν με τις παρατηρήσεις του/της, συμπεριλαμβανομένης μιας βιντεοσκοπήσης ως απόδειξης της συμμόρφωσης που έχει γίνει σύμφωνα με τις απαιτήσεις όπως αναφέρονται στο άρθρο 35 παράγραφος 1 και στο άρθρο 44 παράγραφος 1·
 - 5) εκτελούν επιστημονικές εργασίες, π.χ. συλλογή δειγμάτων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Επιτροπής, βάσει των οδηγιών της SCRS (μόνιμης επιτροπής έρευνας και στατιστικών)·
 - 6) καταχωρίζουν και επαληθεύουν την παρουσία οποιασδήποτε πινακίδας και φυσικής ένδειξης και κοινοποιούν κάθε ένδειξη πρόσφατης αφαίρεσης πινακίδας·
- γ) συντάσσουν γενικές εκδόσεις, στις οποίες συνοψίζονται οι πληροφορίες που έχουν συλλεχθεί σύμφωνα με το παρόν σημείο, και παρέχουν στον πλοίαρχο και στον υπεύθυνο του ιχθυοτροφείου τη δυνατότητα να συμπεριλάβουν στις εκδόσεις κάθε χρήσιμη πληροφορία·
- δ) υποβάλλουν στη γραμματεία τη γενική έκθεση που αναφέρεται στο στοιχείο γ) εντός 20 ημερών από τη λήξη της περιόδου παρατήρησης·
- ε) ασκούν όλα τα άλλα καθήκοντα που τους αναθέτει η επιτροπή ICCAT.
4. Οι περιφερειακοί παρατηρητές ICCAT χειρίζονται ως εμπιστευτικές όλες τις πληροφορίες που αφορούν τις δραστηριότητες αλιείας και μεταβίβασης των σκαφών γρι γρι και των ιχθυοτροφείων και αποδέχονται εγγράφως την υποχρέωση αυτή ως προϋπόθεση του διορισμού τους ως περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT.
5. Οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις των νόμων και των κανονισμών του κράτους σημαίας ή του κράτους του ιχθυοτροφείου, το οποίο ασκεί δικαιοδοσία επί του σκάφους ή του ιχθυοτροφείου στο οποίο έχει τοποθετηθεί ο περιφερειακός παρατηρητής της ICCAT.
6. Οι περιφερειακοί παρατηρητές της ICCAT τηρούν την ιεραρχία και τους γενικούς κανόνες συμπεριφοράς που ισχύουν για όλο το πλήρωμα του σκάφους και το προσωπικό του ιχθυοτροφείου, υπό την προϋπόθεση ότι οι κανόνες αυτοί δεν παρακωλύουν την εκτέλεση των καθηκόντων των περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT βάσει του παρόντος προγράμματος και των υποχρεώσεων του πληρώματος του σκάφους και του προσωπικού του ιχθυοτροφείου, όπως ορίζονται στο σημείο 7 του παρόντος παραρτήματος και στο άρθρο 51 παράγραφος 6.

ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΩΝ ΤΗΣ ICCAT

7. Τα κράτη μέλη που είναι υπεύθυνα για τα γρι γρι, το ιχθυοτροφείο ή τη διάταξη παγίδευσης τόνου διασφαλίζουν ότι στους περιφερειακούς παρατηρητές της ICCAT:
- α) επιτρέπεται η πρόσβαση στο πλήρωμα του σκάφους, στο προσωπικό του ιχθυοτροφείου και της διάταξης παγίδευσης, καθώς και στα εργαλεία, στους κλωβούς και στον εξοπλισμό·
 - β) επιτρέπεται, μετά από αίτημά τους, η πρόσβαση στον ακόλουθο εξοπλισμό, εφόσον υπάρχει στο σκάφος στο οποίο επιβαίνουν, ούτως ώστε να διευκολυνθεί η εκτέλεση των καθηκόντων τους, που ορίζονται στο σημείο 3 του παρόντος παραρτήματος:
 - 1) δορυφορικό εξοπλισμό ναυσιπλοΐας·
 - 2) οθόνες ραντάρ, όταν είναι εν χρήσει·
 - 3) ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας·

- γ) συμπεριλαμβανομένης της ενδιαίτησης, της τροφής και κατάλληλων εγκαταστάσεων υγιεινής, ιδίων με εκείνες των αξιωματικών·
- δ) παρέχεται επαρκής χώρος στη γέφυρα ή στο πιλοτήριο για εργασία γραφείου, καθώς και κατάλληλος χώρος στο κατάστρωμα για την εκτέλεση των καθηκόντων του παρατηρητή.

ΕΞΟΔΑ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΩΝ ΤΗΣ ICCAT

8. Όλες οι δαπάνες που απορρέουν από την εκτέλεση των καθηκόντων των περιφερειακών παρατηρητών της ICCAT βαρύνουν τον εκάστοτε υπεύθυνο του ιχθυοτροφείου ή πλοιοκτήτη σκάφους γρι γρι.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Πρόγραμμα κοινών διεθνών επιθεωρήσεων της ICCAT

Η ICCAT συμφώνησε κατά την τέταρτη τακτική σύνοδό της (Μαδρίτη, Νοέμβριος 1975) και κατά την ετήσια σύνοδό της το 2008 στο Μαρακές ότι:

Βάσει της παραγράφου 3 του άρθρου IX της Σύμβασης, η επιτροπή ICCAT προτείνει τη θέσπιση των ακόλουθων ρυθμίσεων για τον διεθνή έλεγχο εκτός των υδάτων υπό εθνική δικαιοδοσία, προκειμένου να εξασφαλιστεί η εφαρμογή της Σύμβασης και των ισχυόντων βάσει αυτής μέτρων:

I. ΣΟΒΑΡΕΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ

1. Για την εφαρμογή των παρουσών διαδικασιών, ως σοβαρές παραβάσεις νοούνται οι κατωτέρω παραβάσεις των διατάξεων των μέτρων διατήρησης και διαχείρισης της ICCAT, τα οποία έχουν εγκριθεί από την επιτροπή ICCAT:
 - α) αλιεία χωρίς γενική ή ειδική άδεια που εκδίδεται από το ΣΜΣ σημαίας·
 - β) πλημμελής καταγραφή των αλιευμάτων και των συναφών με τα αλιεύματα δεδομένων σύμφωνα με τις απαιτήσεις υποβολής αναφορών της επιτροπής της ICCAT ή σημαντικές ανακρίβειες στις αναφορές για τα αλιεύματα ή/και στα συναφή με τα αλιεύματα δεδομένα·
 - γ) αλιεία σε απαγορευμένη περιοχή·
 - δ) αλιεία κατά τη διάρκεια περιόδου απαγόρευσης της αλιείας·
 - ε) εκ προθέσεως αλιείωση ή διατήρηση ορισμένων ειδών, κατά παράβαση των εφαρμοστέων μέτρων διατήρησης και διαχείρισης που έχουν εγκριθεί από την ICCAT·
 - στ) σημαντική παραβίαση των ορίων αλιευμάτων ή των ποσοστώσεων που ισχύουν σύμφωνα με τους κανόνες της ICCAT·
 - ζ) χρησιμοποίηση απαγορευμένων αλιευτικών εργαλείων·
 - η) παραποίηση ή εκ προθέσεως απόκρυψη της σήμανσης, της ταυτότητας ή του νηολογίου αλιευτικού σκάφους·
 - θ) απόκρυψη, αλλοίωση ή εξαφάνιση αποδεικτικών στοιχείων που σχετίζονται με έρευνα για παράβαση·
 - ι) πολλαπλές παραβάσεις, οι οποίες από κοινού συνιστούν σοβαρή περιφρόνηση των μέτρων που ισχύουν στο πλαίσιο της ICCAT·
 - ια) επίθεση, αντίσταση, εκφοβισμός, σεξουαλική παρενόχληση, παρέμβαση ή αδικαιολόγητη παρακώλυση ή καθυστέρηση του έργου εξουσιοδοτημένου επιθεωρητή ή παρατηρητή·
 - ιβ) εκ προθέσεως παρέμβαση στο VMS ή θέση του εκτός λειτουργίας·
 - ιγ) άλλες παραβάσεις που καθορίζονται από την ICCAT, από τη στιγμή που αυτές θα συμπεριληφθούν και θα κυκλοφορήσουν σε αναθεωρημένη έκδοση των εν λόγω διαδικασιών·
 - ιδ) αλιεία με τη βοήθεια αεροσκαφών εντοπισμού·
 - ιε) παρεμβάσεις στο σύστημα δορυφορικής παρακολούθησης ή/και άσκηση δραστηριότητας σκάφους χωρίς VMS·
 - ιστ) δραστηριότητα μεταβίβασης χωρίς δήλωση μεταβίβασης·
 - ιζ) μεταφόρτωση εν πλω·
2. Σε περίπτωση επιβίβασης και επιθεώρησης αλιευτικού σκάφους στη διάρκεια της οποίας ο εξουσιοδοτημένος επιθεωρητής παρατηρεί δραστηριότητα ή κατάσταση που ενδεχομένως συνιστά σοβαρή παράβαση, όπως αυτή ορίζεται στο σημείο 1, οι αρχές του κράτους σημαίας των σκαφών επιθεώρησης ειδοποιούν αμέσως το κράτος σημαίας του αλιευτικού σκάφους, απευθείας καθώς και μέσω της γραμματείας της ICCAT. Στις περιπτώσεις αυτές ο επιθεωρητής ενημερώνει επίσης όλα τα πλοία επιθεώρησης του κράτους σημαίας του αλιευτικού σκάφους τα οποία είναι γνωστό ότι βρίσκονται στην περιοχή.
3. Ο επιθεωρητής της ICCAT καταγράφει στο ημερολόγιο του σκάφους τις διενεργηθείσες επιθεωρήσεις καθώς και οποιεσδήποτε διαπιστωθείσες παραβάσεις.

4. Το κράτος μέλος σημαίας εξασφαλίζει ότι, μετά την επιθεώρηση που αναφέρεται στο σημείο 2, το συγκεκριμένο αλιευτικό σκάφος διακόπτει όλες τις αλιευτικές δραστηριότητες. Το κράτος μέλος σημαίας διατάσσει το αλιευτικό σκάφος να κατευθυνθεί εντός 72 ωρών σε λιμένα που υποδεικνύει, όπου πρόκειται να διεξαχθεί έρευνα.
5. Εάν το σκάφος δεν διαταχθεί να καταπλεύσει σε λιμένα, το κράτος μέλος σημαίας οφείλει να αιτιολογήσει δεόντως και εγκαίρως στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή την επιλογή του αυτή, η οποία διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στη γραμματεία της ICCAT και αυτή με τη σειρά της τις κοινοποιεί σε άλλα συμβαλλόμενα μέρη, αν τις ζητήσουν.

II. ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

6. Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται από επιθεωρητές που έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη. Τα ονόματα των συγκεκριμένων κρατικών υπηρεσιών και των επιθεωρητών που ορίζονται προς τον σκοπό αυτό από τις αντίστοιχες κυβερνήσεις τους κοινοποιούνται στην επιτροπή ICCAT.
7. Τα πλοία που διενεργούν διεθνή επιθεώρηση σύμφωνα με το παρόν παράρτημα φέρουν ειδική σημαία ή επισείοντα που εγκρίνεται από την επιτροπή ICCAT και παρέχεται από τη γραμματεία της ICCAT. Τα ονόματα των πλοίων που χρησιμοποιούνται για τους ως άνω σκοπούς κοινοποιούνται στη γραμματεία της ICCAT το συντομότερο δυνατό πριν από την έναρξη των δραστηριοτήτων επιθεώρησης. Η γραμματεία της ICCAT διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τα σκάφη ελέγχου που βρίσκονται στη διάθεση όλων των ΣΜΣ, μεταξύ άλλων αναρτώντας τις στον προστατευμένο με συνθηματική λέξη δικτυακό τόπο.
8. Κάθε επιθεωρητής πρέπει να φέρει κατάλληλο έγγραφο ταυτότητας που χορηγείται από τις αρχές του κράτους σημαίας βάσει του υποδείγματος που εμφανίζεται στο σημείο 21 του παρόντος παραρτήματος.
9. Με την επιφύλαξη των ρυθμίσεων βάσει του σημείου 16, τα σκάφη που φέρουν σημαία συμβαλλόμενου μέρους και αλιεύουν τόνο ή θυννοειδή στην περιοχή της Σύμβασης εκτός των υδάτων υπό τη δικαιοδοσία της χώρας τους, υποχρεούνται να σταματήσουν, όταν τους δοθεί το κατάλληλο σήμα του διεθνούς κώδικα σημάτων από πλοίο που φέρει επισείοντα της ICCAT που αναφέρεται στο σημείο 7, και επί του οποίου επιβαίνει επιθεωρητής, εκτός εάν εκτελούν τη στιγμή εκείνη αλιευτικές δραστηριότητες, αλλά σταματούν αμέσως μόλις ολοκληρώσουν τις εν λόγω δραστηριότητες. Όπως ορίζεται στο σημείο 10, ο πλοίαρχος του σκάφους επιτρέπει στο κλιμάκιο των επιθεωρητών να επιβιβαστεί επί του σκάφους θέτοντας στη διάθεσή τους τη σχετική σκάλα. Ο πλοίαρχος διευκολύνει το κλιμάκιο των επιθεωρητών να εξετάσει τον εξοπλισμό, τα αλιεύματα ή τα εργαλεία, καθώς και κάθε συναφές έγγραφο που κρίνεται αναγκαίο από τον επιθεωρητή για την επαλήθευση της τήρησης των ισχυουσών συστάσεων της επιτροπής της ICCAT σε σχέση με το κράτος σημαίας του υπό επιθεώρηση σκάφους. Επιπλέον, ο επιθεωρητής μπορεί να ζητήσει οποιεσδήποτε εξηγήσεις κρίνει απαραίτητες.
10. Το μέγεθος του κλιμακίου επιθεωρητών καθορίζεται από τον πλοίαρχο του σκάφους επιθεώρησης, αφού ληφθούν υπόψη οι σχετικές περιστάσεις. Το κλιμάκιο επιθεώρησης πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο ολιγομελές, προκειμένου να εκτελεί τα καθήκοντα που καθορίζονται στο παρόν παράρτημα με ασφάλεια και χωρίς κίνδυνο.
11. Κατά την επιβίbasή του στο σκάφος, ο επιθεωρητής επιδεικνύει το έγγραφο ταυτότητας που περιγράφεται στο σημείο 8. Ο επιθεωρητής τηρεί τους γενικά αποδεκτούς διεθνείς κανονισμούς, διαδικασίες και πρακτικές όσον αφορά την ασφάλεια του υπό επιθεώρηση σκάφους και του πληρώματος, ελαχιστοποιεί την παρενόχληση των αλιευτικών επιχειρήσεων και της στοίβασης των προϊόντων και αποφεύγει, στο μέτρο του δυνατού, ενέργειες οι οποίες θα επιδρούσαν δυσμενώς στην ποιότητα του αλιεύματος επί του σκάφους.

Κάθε επιθεωρητής περιορίζει τις έρευνές του/της στην εξακρίβωση της τήρησης των ισχυουσών συστάσεων της επιτροπής της ICCAT από πλευράς του κράτους σημαίας του επιθεωρούμενου σκάφους. Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής μπορεί να ζητήσει από τον πλοίαρχο κάθε βοήθεια που ίσως χρειαστεί. Ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σχετικά με την επιθεώρηση με τη μορφή που έχει εγκριθεί από την επιτροπή ICCAT. Ο επιθεωρητής υπογράφει την έκθεση παρουσία του πλοίαρχου του σκάφους, ο οποίος δικαιούται να προσθέσει ή να ζητήσει να προστεθούν στην έκθεση όλες οι παρατηρήσεις που κρίνει σκόπιμες και τις οποίες οφείλει να υπογράψει.

12. Αντίγραφα της έκθεσης παραδίδονται στον πλοίαρχο του σκάφους και στην κυβέρνηση του κλιμακίου επιθεώρησης, που διαβιβάζει αντίγραφα στις αρμόδιες αρχές του κράτους σημαίας του επιθεωρούμενου σκάφους και στην επιτροπή ICCAT. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί παράβαση όσον αφορά τις συστάσεις της ICCAT, ο επιθεωρητής, εφόσον είναι εφικτό, πληροφορεί επίσης και όσα πλοία επιθεώρησης του κράτους σημαίας είναι γνωστό ότι βρίσκονται στην περιοχή.
13. Η αντίσταση σε επιθεωρητή ή η μη συμμόρφωση προς τις οδηγίες του/της αντιμετωπίζονται από το κράτος σημαίας του επιθεωρούμενου σκάφους κατά τρόπο παρόμοιο με την αντίσταση σε επιθεωρητές του κράτους αυτού.
14. Οι επιθεωρητές εκτελούν τα καθήκοντά τους βάσει των ρυθμίσεων αυτών σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, αλλά παραμένουν υπό τον επιχειρησιακό έλεγχο των εθνικών τους αρχών προς τις οποίες και αναφέρονται.

15. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξετάζουν και ενεργούν επί των αναφορών επιθεώρησης, των ενημερωτικών δελτίων διόπτευσης, σύμφωνα με τη σύσταση 94-09, και των δηλώσεων που προέρχονται από τεκμηριωμένες επιθεωρήσεις αλλοδαπών επιθεωρητών, στο πλαίσιο των ρυθμίσεων αυτών, όπως θα ενεργούσαν και σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία επί αναφορών των εθνικών επιθεωρητών. Οι διατάξεις του παρόντος σημείου δεν δημιουργούν υποχρέωση ενός συμβαλλόμενου μέρους να αποδώσει στην έκθεση αλλοδαπού επιθεωρητή μεγαλύτερη αποδεικτική αξία σε σχέση με εκείνη που θα είχε η έκθεση στη χώρα του επιθεωρητή. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται προκειμένου να διευκολύνουν τις δικαστικές ή άλλες διαδικασίες που κινούνται βάσει αναφοράς επιθεωρητή σύμφωνα με τις παρούσες ρυθμίσεις.
16. α) Τα συμβαλλόμενα μέρη κοινοποιούν στην επιτροπή ICCAT, έως τις 15 Φεβρουαρίου κάθε έτους, τα προσωρινά τους σχέδια όσον αφορά τη διενέργεια επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού κατά το εν λόγω ημερολογιακό έτος και η επιτροπή ICCAT μπορεί να διατυπώσει προς τα συμβαλλόμενα μέρη υποδείξεις όσον αφορά τον συντονισμό των εθνικών επιχειρήσεων σε αυτόν τον τομέα, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού των επιθεωρητών και των πλοίων που φέρουν επιθεωρητές.
- β) Οι ρυθμίσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και τα σχέδια συμμετοχής ισχύουν για τα συμβαλλόμενα μέρη, εκτός εάν προβούν σε διαφορετική συμφωνία μεταξύ τους. Η εν λόγω συμφωνία κοινοποιείται στην επιτροπή ICCAT. Ωστόσο, η εφαρμογή του προγράμματος αναστέλλεται μεταξύ δύο συμβαλλόμενων μερών, όταν το ένα εκ των δύο ενημερώσει σχετικά την επιτροπή ICCAT, έως ότου επιτευχθεί η σχετική συμφωνία.
17. α) Τα αλιευτικά εργαλεία επιθεωρούνται σύμφωνα με τους κανονισμούς που ισχύουν για την υποπεριοχή στην οποία διενεργείται η επιθεώρηση. Στην έκθεση επιθεώρησης ο επιθεωρητής αναφέρει την υποπεριοχή για την οποία πραγματοποιήθηκε η επιθεώρηση, καθώς και τις τυχόν παραβιάσεις.
- β) Ο επιθεωρητής μπορεί να επιθεωρεί όλα τα χρησιμοποιούμενα ή τα επί του σκάφους ευρισκόμενα αλιευτικά εργαλεία.
18. Ο επιθεωρητής προσαρτά σήμα ταυτοποίησης που έχει εγκριθεί από την επιτροπή ICCAT επί κάθε επιθεωρηθέντος αλιευτικού εργαλείου για το οποίο υπάρχουν ενδείξεις ότι παραβαίνει τις ισχύουσες συστάσεις της επιτροπής ICCAT όσον αφορά το κράτος σημαίας του σχετικού σκάφους, και καταγράφει το γεγονός αυτό στην έκθεσή του.
19. Ο επιθεωρητής μπορεί να φωτογραφίσει τα εργαλεία, τον εξοπλισμό, τα έγγραφα και οποιοδήποτε άλλο στοιχείο κρίνει απαραίτητο, κατά τρόπο που να αποκαλύπτει τα χαρακτηριστικά εκείνα τα οποία, κατά τη γνώμη του, δεν πληρούν τις διατάξεις του ισχύοντος κανονισμού και, στην περίπτωση αυτή, οι σχετικές φωτογραφίες πρέπει να μνημονεύονται στην έκθεση, ενώ αντίγραφα των φωτογραφιών πρέπει να επισυνάπτονται στο αντίγραφο της έκθεσης που αποστέλλεται στο κράτος σημαίας.
20. Ο επιθεωρητής πρέπει, εφόσον χρειάζεται, να επιθεωρεί όλα τα αλιεύματα επί του σκάφους για την εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τις συστάσεις της ICCAT.
21. Το υπόδειγμα δελτίου ταυτότητας για τους επιθεωρητές έχει ως εξής:

INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNA ICCAT		 ICCAT
Inspector Identity Card		
 Photograph	Contracting Party:	
	Inspector Name:	
	Card n°:	
	Issue Date: Valid five years	
The holder of this document is an ICCAT inspector duly appointed under the terms of the Scheme of Joint International Inspection and Surveillance of the International Commission for the Conservation of the Atlantic Tuna and has the authority to act under the provision of the ICCAT Control and Enforcement measures.		 ICCAT Executive Secretary Issuing Authority
		 Inspector

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Ελάχιστες προδιαγραφές για τις διαδικασίες βιντεοσκόπησης

Εργασίες μεταβίβασης

1. Η ηλεκτρονική συσκευή αποθήκευσης που περιέχει την αρχική βιντεοσκόπηση διαβιβάζεται αμελλητί στον περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT, μετά τη λήξη των εργασιών μεταβίβασης, ο οποίος αρχίζει το συντομότερο δυνατόν την ανάγνωση της ώστε να αποφύγει τυχόν περαιτέρω παραποίηση.
2. Η αρχική βιντεοσκόπηση τηρείται επί του σκάφους αλίευσης ή από τον υπεύθυνο της διάταξης παγίδευσης ή του ιχθυοτροφείου, ανάλογα με την περίπτωση, κατά τη διάρκεια του συνόλου της περιόδου ισχύος της αδείας.
3. Πρέπει να τηρούνται δύο πανομοιότυπα αντίγραφα της βιντεοσκόπησης. Ένα αντίγραφο διαβιβάζεται στον επί του γρι γρι περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT και ένα στον εθνικό παρατηρητή επί του ρυμουλκού σκάφους, ώστε να συνοδεύει τη δήλωση μεταβίβασης και τα αντίστοιχα αλιεύματα. Η εν λόγω διαδικασία πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε εθνικούς παρατηρητές σε περίπτωση μεταβιβάσεων μεταξύ ρυμουλκών σκαφών.
4. Στην αρχή ή/και στο τέλος κάθε βιντεοσκόπησης πρέπει να επιδεικνύεται ο αριθμός της αδείας μεταβίβασης της ICCAT.
5. Ο χρόνος και η ημερομηνία της βιντεοσκόπησης εμφανίζονται συνεχώς καθ' όλη τη διάρκεια κάθε βιντεοσκόπησης.
6. Πριν από την έναρξη της μεταβίβασης, το βίντεο πρέπει να συμπεριλάβει το άνοιγμα και το κλείσιμο του διχτυού / της θύρας και το απόσπασμα βιντεοσκόπησης στην οποία να εμφανίζεται εάν ο κλωβός-δότης και ο κλωβός υποδοχής περιέχουν ήδη ερυθρό τόνο.
7. Η βιντεοσκόπηση πρέπει να είναι συνεχής, χωρίς διακοπές και παραλείψεις, και να καλύπτει ολόκληρη την επιχείρηση μεταβίβασης.
8. Το βίντεο πρέπει να είναι καλής ποιότητας ώστε να είναι δυνατόν να εκτιμηθεί ο αριθμός των ατόμων τόνου που μεταβιβάζεται.
9. Εάν το βίντεο δεν είναι καλής ποιότητας ώστε να είναι δυνατόν να εκτιμηθεί ο αριθμός των ατόμων τόνου που μεταβιβάζονται, τότε ζητείται νέα μεταβίβαση από τις αρχές ελέγχου. Κατά τη νέα μεταβίβαση, όλα τα άτομα τόνου από τον κλωβό υποδοχής πρέπει να μεταβιβάζονται σε άλλον κλωβό, που πρέπει να είναι κενός.

Εργασίες εγκλωβισμού

1. Η ηλεκτρονική συσκευή αποθήκευσης που περιέχει την αρχική μαγνητοσκόπηση διαβιβάζεται αμελλητί στον περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT, μετά τη λήξη των εργασιών εγκλωβισμού, ο οποίος αρχίζει αμέσως την ανάγνωση της ώστε να αποφύγει τυχόν περαιτέρω παραποίηση.
2. Το αρχικό βίντεο πρέπει να φυλάσσεται από το ιχθυοτροφείο, όπου αυτό είναι δυνατόν, κατά τη διάρκεια ολόκληρης της περιόδου ισχύος της αδείας.
3. Πρέπει να τηρούνται δύο πανομοιότυπα αντίγραφα της βιντεοσκόπησης. Ένα αντίγραφο διαβιβάζεται στον περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT που είναι υπεύθυνος για το ιχθυοτροφείο.
4. Στην αρχή ή/και στο τέλος κάθε βιντεοσκόπησης πρέπει να επιδεικνύεται ο αριθμός της αδείας εγκλωβισμού της ICCAT.
5. Ο χρόνος και η ημερομηνία της βιντεοσκόπησης εμφανίζονται συνεχώς καθ' όλη τη διάρκεια κάθε βιντεοσκόπησης.
6. Πριν από την έναρξη του εγκλωβισμού, το βίντεο πρέπει να δείχνει το άνοιγμα και το κλείσιμο του διχτυού / της θύρας και εάν ο κλωβός-δότης και ο κλωβός υποδοχής περιέχουν ήδη ερυθρό τόνο.
7. Η βιντεοσκόπηση πρέπει να είναι συνεχής, χωρίς διακοπές και παραλείψεις και να καλύπτει ολόκληρη την επιχείρηση εγκλωβισμού.
8. Το βίντεο πρέπει να είναι καλής ποιότητας ώστε να είναι δυνατόν να εκτιμηθεί ο αριθμός των ατόμων τόνου που μεταβιβάζεται.
9. Εάν η βιντεοσκόπηση δεν είναι καλής ποιότητας ώστε να είναι δυνατόν να εκτιμηθεί ο αριθμός των ατόμων τόνου που μεταβιβάζονται, τότε ζητείται νέα απόπειρα εγκλωβισμού από τις αρχές ελέγχου. Κατά τον νέο εγκλωβισμό όλα τα άτομα ερυθρού τόνου από τον κλωβό υποδοχής πρέπει να μεταφέρονται σε άλλον κλωβό, ο οποίος πρέπει να είναι κενός.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

Πρότυπα και διαδικασίες για τα προγράμματα και τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων που αναφέρονται στο άρθρο 46 παράγραφοι 2 έως 7 και στο άρθρο 47 παράγραφος 1**A. Χρήση στερεοσκοπικής κάμερας**

Η χρήση στερεοσκοπικής κάμερας στο πλαίσιο της τοποθέτησης σε κλωβούς, όπως απαιτείται δυνάμει του άρθρου 46 του παρόντος κανονισμού, πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τα εξής:

1. η ένταση δειγματοληψίας των ζώντων ιχθύων δεν είναι μικρότερη του 20 % των εγκλωβιζόμενων ιχθύων. Όπου τούτο είναι τεχνικώς δυνατόν, η δειγματοληψία των ζώντων ιχθύων είναι συνεχής με τη μέτρηση ενός ατόμου σε κάθε πέντε. Το σχετικό δείγμα απαρτίζεται από ιχθύς μετρούμενους σε απόσταση 2 έως 8 μέτρων από την στερεοσκοπική κάμερα·
2. οι διαστάσεις της θύρας μεταβίβασης που συνδέει τον κλωβό-δότη με τον κλωβό υποδοχής ορίζονται σε μέγιστο πλάτος 10 μέτρων και μέγιστο ύψος 10 μέτρων·
3. όταν οι μετρήσεις του μήκους των ιχθύων παρουσιάζουν ευρεία κατανομή (δύο ή περισσότερες ομάδες διαφορετικών μεγεθών), είναι δυνατή η χρήση περισσότερων του ενός αλγορίθμων μετατροπής για την ίδια δραστηριότητα εγκλωβισμού. Οι πλέον πρόσφατοι αλγόριθμοι που καθορίζονται από την SCRS χρησιμοποιούνται για τη μετατροπή των μηκών (μεσουραίο μήκος) σε συνολικά βάρη, σύμφωνα με την κατηγορία μεγέθους των μετρούμενων ιχθύων κατά τη διάρκεια της δραστηριότητας εγκλωβισμού·
4. επικύρωση των στερεοσκοπικών μετρήσεων μήκους πραγματοποιείται πριν από κάθε δραστηριότητα εγκλωβισμού με τη χρήση διαβαθμισμένης κλίμακας σε απόσταση μεταξύ 2 και 8 μέτρων·
5. όταν ανακοινώνονται τα αποτελέσματα του στερεοσκοπικού προγράμματος, οι πληροφορίες αναφέρουν τα περιθώρια σφάλματος που ενέχει η στερεοσκοπική κάμερα βάσει των τεχνικών της προδιαγραφών, τα οποία ανέρχονται σε ποσοστό $\pm 5\%$.
6. Η έκθεση σχετικά με τα αποτελέσματα του στερεοσκοπικού προγράμματος περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με όλες τις προαναφερθείσες τεχνικές προδιαγραφές, περιλαμβανομένης της έντασης της δειγματοληψίας, της μεθόδου δειγματοληψίας, της απόστασης από τη φωτογραφική μηχανή, των διαστάσεων της θύρας μεταβίβασης και των αλγορίθμων (σχέση μήκους-βάρους). Η SCRS επανεξετάζει τις εν λόγω προδιαγραφές, και, εάν είναι απαραίτητο, διατυπώνει συστάσεις για να τις τροποποιήσει.
7. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες το απόσπασμα βιντεοσκόπησης της κάμερας είναι ανεπαρκούς ποιότητας ώστε να μπορεί να εκτιμηθεί το βάρος του τόνου που έχει εγκλωβιστεί, διατάσσεται νέα δραστηριότητα εγκλωβισμού από τις αρχές του κράτους μέλους που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλιεύσης, για τη διάταξη παγίδευσης τόνου ή το ιχθυοτροφείο.

B. Παρουσίαση και χρήση των αποτελεσμάτων των προγραμμάτων

1. Οι αποφάσεις όσον αφορά τις διαφορές μεταξύ της αναφοράς αλιευμάτων και των αποτελεσμάτων του προγράμματος στερεοσκοπικού συστήματος πρέπει να λαμβάνονται βάσει της κοινής αλιευτικής δραστηριότητας ή βάσει του συνόλου των αλιευμάτων που αλιεύονται στο πλαίσιο αλιείας με διάταξη παγίδευσης, όσον αφορά τις κοινές αλιευτικές δραστηριότητες, και για αλιεύματα που έχουν αλιευθεί στο πλαίσιο αλιείας με παγίδα τα οποία προορίζονται για μονάδες εκτροφής για τις οποίες είναι αρμόδιο ένα μόνο ΣΜΣ ή/και κράτος μέλος. Η απόφαση όσον αφορά τις διαφορές μεταξύ της αναφοράς αλιευμάτων και των αποτελεσμάτων του προγράμματος στερεοσκοπικού συστήματος πρέπει να λαμβάνονται στο επίπεδο των δραστηριοτήτων εγκλωβισμού για κοινές αλιευτικές δραστηριότητες στις οποίες εμπλέκονται πλείονα ΣΜΣ ή/και κράτη μέλη, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά από όλες τις αρχές των ΣΜΣ σημαίας και/ή τις αρχές των κρατών μελών των σκαφών αλιεύσης που συμμετέχουν στην κοινή αλιευτική δραστηριότητα.
2. Το κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για το ιχθυοτροφείο υποβάλλει έκθεση προς το κράτος μέλος ή το ΣΜΣ που είναι αρμόδιο για το σκάφος αλιεύσης ή τη διάταξη παγίδευσης και στην Επιτροπή, η οποία συνοδεύεται, μεταξύ άλλων, από τα εξής έγγραφα:
 - α) Τεχνική έκθεση στερεοσκοπικού συστήματος, η οποία περιλαμβάνει:
 - γενικές πληροφορίες: το είδος των ιχθύων, τον τόπο, τον κλωβό, την ημερομηνία, τον αλγόριθμο,
 - στατιστικά στοιχεία σχετικά με το μέγεθος: μέσο βάρος και μήκος, ελάχιστο βάρος και μήκος, μέγιστο βάρος και μήκος, αριθμό ιχθύων του δείγματος, κατανομή βάρους, κατανομή μεγέθους.
 - β) Λεπτομερή αποτελέσματα του προγράμματος, με αναφορά του μεγέθους και του βάρους κάθε ιχθύος που περιελήφθη στο δείγμα.
 - γ) Αναφορά εγκλωβισμού, συμπεριλαμβανομένων των εξής:
 - γενικές πληροφορίες σχετικά με την δραστηριότητα: αριθμός δραστηριοτήτων εγκλωβισμού, όνομα του ιχθυοτροφείου, αριθμός κλωβού, αριθμός BCD, αριθμός του εγγράφου μεταβίβασης ICCAT (ICCAT Transfer Document — ITD), όνομα και σημαία του σκάφους αλιεύσης ή της διάταξης παγίδευσης, όνομα και σημαία του ρυμουλκού σκάφους, ημερομηνία της λήψης με στερεοσκοπικό σύστημα και όνομα αρχείου του αποσπάσματος της βιντεοσκόπησης,

- αλγόριθμος που χρησιμοποιείται για τη μετατροπή του μήκους σε βάρος,
 - σύγκριση μεταξύ των ποσοτήτων που έχουν δηλωθεί στο BCD και των ποσοτήτων που έχουν διαπιστωθεί μέσω του στερεοσκοπικού συστήματος, ως προς τον αριθμό ιχθύων, το μέσο και το συνολικό βάρος (ο τύπος που θα χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της διαφοράς θα είναι: (Stereoscopic System-BCD) / Stereoscopic System * 100),
 - περιθώριο σφάλματος του συστήματος,
 - για τις αναφορές εγκλωβισμού που αφορούν κοινή αλιευτική δραστηριότητα / παγίδες, η τελευταία έκδοση περιλαμβάνει επίσης σύνοψη όλων των πληροφοριών που περιέχονται σε προηγούμενες αναφορές εγκλωβισμού.
3. Κατά την παραλαβή της αναφοράς εγκλωβισμού, οι αρχές του κράτους μέλους του σκάφους αλίευσης ή της διάταξης παγίδευσης λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα σε περίπτωση που ισχύουν τα παρακάτω:
- α) Το συνολικό βάρος που έχει δηλωθεί από το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης στο BCD είναι εντός του εύρους των αποτελεσμάτων της στερεοσκοπικής κάμερας:
- δεν διατάσσεται ελευθέρωση των ιχθύων,
 - το BCD τροποποιείται τόσο ως προς τον αριθμό (με βάση τον αριθμό ιχθύων που προκύπτει από τη χρήση κάμερας ελέγχου ή εναλλακτικών τεχνικών) όσο και ως προς το μέσο βάρος, ενώ το συνολικό βάρος δεν τροποποιείται.
- β) Το συνολικό βάρος που έχει δηλωθεί από το σκάφος αλίευσης ή τη διάταξη παγίδευσης στο BCD είναι μικρότερο από την κατώτερη τιμή του εύρους των αποτελεσμάτων της στερεοσκοπικής κάμερας:
- διατάσσεται ελευθέρωση λαμβανομένης υπόψη της κατώτερης τιμής των αποτελεσμάτων του στερεοσκοπικού συστήματος,
 - η ελευθέρωση πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 34 παράγραφος 2 και στο παράρτημα XI,
 - μετά την εκτέλεση των εργασιών ελευθέρωσης, το BCD τροποποιείται τόσο ως προς τον αριθμό (με βάση τον αριθμό των ιχθύων που προκύπτει από τη χρήση κάμερας ελέγχου, μείον τον αριθμό των ιχθύων που έχουν ελευθερωθεί) όσο και ως προς το μέσο βάρος, ενώ το συνολικό βάρος δεν τροποποιείται.
- γ) Το συνολικό βάρος που έχει δηλωθεί από το σκάφος αλίευσης στο BCD υπερβαίνει την ανώτερη τιμή των αποτελεσμάτων της στερεοσκοπικής κάμερας:
- δεν διατάσσεται ελευθέρωση των ιχθύων,
 - το BCD τροποποιείται ως προς το συνολικό βάρος (λαμβανομένης υπόψη της ανώτερης τιμής των αποτελεσμάτων της στερεοσκοπικής κάμερας), ως προς τον αριθμό ιχθύων (με βάση τα αποτελέσματα της κάμερας ελέγχου) και ως προς το μέσο βάρος, ανάλογα με την περίπτωση.
4. Για κάθε σχετική τροποποίηση του BCD, οι τιμές (αριθμός και βάρος) που εγγράφονται στο τμήμα 2 συμφωνούν με εκείνες που προβλέπονται στο τμήμα 6 και οι τιμές στα τμήματα 3, 4 και 6 δεν είναι μεγαλύτερες από εκείνες του τμήματος 2.
5. Σε περίπτωση αντιστάθμισης των διαφορών που έχουν διαπιστωθεί σε μεμονωμένες αναφορές εγκλωβισμού σε όλους τους εγκλωβισμούς στο πλαίσιο κοινής αλιευτικής δραστηριότητας / παγίδευσης, ανεξαρτήτως εάν απαιτείται ελευθέρωση, όλα τα σχετικά BCD πρέπει να τροποποιηθούν με βάση την κατώτερη κλίμακα των αποτελεσμάτων στερεοσκοπικού συστήματος. Τα BCD που αφορούν τις ποσότητες τόνου που αποδεσμεύονται πρέπει επίσης να τροποποιούνται προκειμένου να αντικατοπτρίζουν το βάρος/αριθμό ιχθύων που ελευθερώνονται. Τα BCD που αφορούν αλιεύματα τόνου που δεν έχουν ελευθερωθεί, αλλά για τα οποία τα αποτελέσματα από τα στερεοσκοπικά συστήματα ή από εναλλακτικές τεχνικές διαφέρουν από εκείνα για τα οποία έχει αναφερθεί ότι έχουν αλιευθεί και μεταβιβαστεί, πρέπει επίσης να τροποποιούνται προκειμένου να αντικατοπτρίζονται οι εν λόγω διαφορές.

Τα BCD που αφορούν τα αλιεύματα που ελευθερώθηκαν πρέπει επίσης να τροποποιούνται προκειμένου να αντικατοπτρίζεται το βάρος / ο αριθμός των ιχθύων που ελευθερώνονται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

Πρωτόκολλο ελευθέρωσης

1. Η ελευθέρωση του τόνου στη θάλασσα από κλωβούς εκτροφής καταγράφεται από συσκευή μαγνητοσκόπησης και παρακολουθείται από περιφερειακό παρατηρητή της ICCAT, ο οποίος συντάσσει και υποβάλλει έκθεση στη γραμματεία της ICCAT συνοδευόμενη από τη μαγνητοσκοπημένη εγγραφή.
2. Όταν έχει εκδοθεί εντολή ελευθέρωσης, ο υπεύθυνος του ιχθυοτροφείου πρέπει να ζητεί την παρουσία περιφερειακού παρατηρητή της ICCAT.
3. Η ελευθέρωση του ερυθρού τόνου στη θάλασσα από κλωβούς μεταφοράς ή από διατάξεις παγίδευσης γίνεται παρουσία εθνικού παρατηρητή του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνο για το ρυμουλκό ή τη διάταξη, ο οποίος συντάσσει και υποβάλλει έκθεση στις αρμόδιες αρχές ελέγχου των κρατών μελών.
4. Πριν από την πραγματοποίηση των εργασιών ελευθέρωσης, οι αρχές ελέγχου των κρατών μελών μπορούν να διατάξουν μεταβίβαση ελέγχου χρησιμοποιώντας συμβατικές ή/και στερεοσκοπικές κάμερες για να εκτιμηθούν ο αριθμός και το βάρος των ιχθύων που πρέπει να ελευθερωθούν.
5. Οι αρχές του κράτους μέλους μπορούν ενδεχομένως να εφαρμόσουν τυχόν πρόσθετα μέτρα που θεωρούν αναγκαία για να εξασφαλίζουν ότι οι ενέργειες ελευθέρωσης λαμβάνουν χώρα κατά την πλέον κατάλληλη χρονική στιγμή και τόπο, προκειμένου να αυξηθεί η πιθανότητα οι ιχθύες να επιστρέψουν στο απόθεμα. Ο αερομεταφορέας είναι υπεύθυνος για την επιβίωση των ιχθύων μέχρι να ολοκληρωθεί η ελευθέρωσή τους. Οι εν λόγω δραστηριότητες ελευθέρωσης πραγματοποιούνται εντός τριών εβδομάδων από την ολοκλήρωση της τοποθέτησης σε κλωβούς.
6. Μετά την ολοκλήρωση της εξαίευσής τους, οι ιχθύες που παραμένουν στο ιχθυοτροφείο και δεν καλύπτονται από το BCD θα ελευθερώνονται σύμφωνα με τις διαδικασίες που καθορίζονται στο άρθρο 34 παράγραφος 2 και στο παρόν παράρτημα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

Μεταχείριση των νεκρών ιχθύων

Κατά τη διάρκεια των αλιευτικών δραστηριοτήτων από σκάφη γρι γρι, οι ποσότητες ιχθύων που έχουν βρεθεί νεκρά στο γρι γρι πρέπει να καταγράφονται στο ημερολόγιο σκάφους και να αφαιρούνται, αντιστοίχως, από την ποσόστωση του κράτους μέλους.

Καταγραφή/Μεταχείριση των νεκρών ιχθύων κατά την πρώτη μεταβίβαση

- 1) Το BCD υποβάλλεται στον φορέα εκμετάλλευσης του ρυμουλκού σκάφους αφότου συμπληρωθούν τα τμήματα 2 (Συνολικά αλιεύματα), 3 (Εμπόριο ζωντανού τόνου) και 4 (Μεταβίβαση — συμπεριλαμβανομένων των «νεκρών» ιχθύων).

Το σύνολο των ποσοτήτων που αναφέρονται στα τμήματα 3 και 4 πρέπει να είναι ίσο προς τις ποσότητες που αναφέρονται στο τμήμα 2. Το BCD πρέπει να συνοδεύεται από την αρχική δήλωση μεταβίβασης της ICCAT (ITD), σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Οι ποσότητες που αναφέρονται στο σχετικό ITD (ποσότητες ζώντων ιχθύων που έχουν μεταβιβασθεί) πρέπει να είναι ίσες προς τις ποσότητες που έχουν αναφερθεί στο τμήμα 3 του σχετικού BCD.

- 2) Αντίγραφο του BCD με το τμήμα 8 (Εμπορικές πληροφορίες) πρέπει να συμπληρώνεται και να υποβάλλεται στον φορέα εκμετάλλευσης του βοηθητικού σκάφους που μεταφέρει τον νεκρό τόνο προς την ακτή (ή να διατηρείται επί του σκάφους αλίευσης σε περίπτωση που εκφορτώνονται απευθείας στην ξηρά). Τους εν λόγω νεκρούς ιχθύς και το αντίγραφο του BCD συνοδεύει αντίγραφο του ITD.
- 3) Οι ποσότητες νεκρών ιχθύων καταγράφονται στο BCD του σκάφους αλίευσης που τους αλίευσε ή, στην περίπτωση κοινής αλιευτικής δραστηριότητας, στο BCD των σκαφών αλίευσης ή ενός σκάφους που φέρει άλλη σημαία κράτους μέλους και συμμετέχει στην κοινή αλιευτική δραστηριότητα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

Πίνακας αντιστοιχίας

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009	Παρόν κανονισμός
Άρθρο 1	Άρθρα 1 και 2
Άρθρο 2	Άρθρο 3
Άρθρο 3	Άρθρο 4
Άρθρο 4 παράγραφος 1	Άρθρο 5 παράγραφος 1
Άρθρο 4 παράγραφος 2	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Άρθρο 4 παράγραφοι 3 και 5	Άρθρο 7
Άρθρο 4 παράγραφος 4 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α) και παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφος 6 στοιχεία α) και β) και δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 54
Άρθρο 4 παράγραφος 6 τρίτο εδάφιο	Άρθρο 20 παράγραφος 2
Άρθρο 4 παράγραφοι 7 έως 12	—
Άρθρο 4 παράγραφος 13	Άρθρο 5 παράγραφος 3
Άρθρο 4 παράγραφος 15	Άρθρο 17
Άρθρο 5 παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β)
Άρθρο 5 παράγραφοι 2 έως 6	Άρθρο 9 παράγραφοι 1 έως 6
Άρθρο 5 παράγραφοι 7, 8 και πρώτο εδάφιο της παραγράφου 9	—
Άρθρο 5 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 6 παράγραφος 2
Άρθρο 6	Άρθρο 10
Άρθρο 7	Άρθρα 11 και 12
Άρθρο 8	Άρθρο 17
Άρθρο 9 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 14 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 9 παράγραφοι 3, 4, 5 και 7 έως 10	Παράρτημα Ι
Άρθρο 9 παράγραφος 6	—
Άρθρο 9 παράγραφος 11	Άρθρο 14 παράγραφος 3
Άρθρο 9 παράγραφοι 12 έως 15	Άρθρο 15
Άρθρο 10	—
Άρθρο 11	Άρθρο 16 παράγραφοι 2, 3 και 5
Άρθρο 12 παράγραφοι 1 έως 4	Άρθρο 19
Άρθρο 12 παράγραφος 5	—
Άρθρο 13 παράγραφοι 1, 2 και 3	Άρθρο 19
Άρθρο 13 παράγραφος 4	—
Άρθρο 14 παράγραφοι 1, 2, 3 και 5	Άρθρο 20
Άρθρο 14 παράγραφος 4	Άρθρο 22 παράγραφος 1
Άρθρο 15	Άρθρο 23
Άρθρο 16	Άρθρο 29 παράγραφοι 1, 3 και 4
Άρθρο 17	Άρθρο 30

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009	Παρών κανονισμός
Άρθρο 18 παράγραφος 1	Άρθρο 25
Άρθρο 18 παράγραφος 2	Παράρτημα II
Άρθρο 19	Άρθρο 24 παράγραφοι 1, 2 και 3
Άρθρο 20 παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 26 παράγραφοι 1, 2 και 3
Άρθρο 20 παράγραφοι 3 και 4	Άρθρο 27
Άρθρο 21	Άρθρο 31 παράγραφοι 1 έως 4 και 6
Άρθρο 22 παράγραφος 1 και πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2	Άρθρο 33 παράγραφοι 1, 3 και 5
Άρθρο 22 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 34 παράγραφος 1
Άρθρο 22 παράγραφος 3	Άρθρο 34 παράγραφος 2
Άρθρο 22 παράγραφος 4	Άρθρο 38 παράγραφοι 1, 2 και 3
Άρθρο 22 παράγραφος 5	Παράρτημα II
Άρθρο 22 παράγραφος 6	Άρθρο 33 παράγραφος 6
Άρθρο 22 παράγραφος 7	Άρθρο 35 παράγραφος 1 και παράρτημα IX
Άρθρο 22 παράγραφος 8 και πρώτο εδάφιο της παραγράφου 9	Άρθρο 36
Άρθρο 22 παράγραφος 9 δεύτερο εδάφιο	—
Άρθρο 22 παράγραφος 10	Άρθρο 39
Άρθρο 23	Άρθρο 32
Άρθρο 24 παράγραφος 1	Άρθρο 47 παράγραφος 1
Άρθρο 24 παράγραφοι 2, 4 και 6	Άρθρο 40 παράγραφοι 2 έως 5
Άρθρο 24 παράγραφος 3	Άρθρο 41 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 24 παράγραφος 5	Άρθρο 42
Άρθρο 24 παράγραφος 7	Άρθρο 44 παράγραφος 1 και παράρτημα IX
Άρθρο 24 παράγραφος 8 πρώτο εδάφιο	Άρθρο 45 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 24 παράγραφος 9	—
Άρθρο 24 παράγραφος 10	Άρθρο 48
Άρθρο 24α	Παράρτημα X
Άρθρο 25	Άρθρο 49
Άρθρο 26 παράγραφος 1	Άρθρο 26 παράγραφος 4
Άρθρο 26 παράγραφος 2	Άρθρο 27 παράγραφος 1
Άρθρο 26 παράγραφος 3	Άρθρο 26 παράγραφος 5
Άρθρο 27 παράγραφος 1	Άρθρο 31 παράγραφος 5
Άρθρο 27 παράγραφος 2	Άρθρο 41
Άρθρο 27 παράγραφος 3	Άρθρο 3 σημείο 24)
Άρθρο 28	Άρθρο 55
Άρθρο 29	Άρθρο 52
Άρθρο 30	Άρθρο 50
Άρθρο 31 παράγραφος 1 και παράγραφος 2 στοιχεία α), β), γ) και η)	Άρθρο 51 παράγραφοι 2 έως 6
Άρθρο 31 παράγραφος 2 στοιχεία δ) έως ζ)	Παράρτημα VII
Άρθρο 31 παράγραφοι 3 και 4	Παράρτημα VII

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 302/2009	Παρών κανονισμός
Άρθρο 32	Άρθρο 35 παράγραφοι 2, 3 και 4 Άρθρο 44 παράγραφοι 2, 3 και 4
Άρθρο 33	—
Άρθρο 33α	Άρθρο 53
Άρθρο 34	Άρθρο 56
Άρθρο 35	—
Άρθρο 36	—
Άρθρο 37	Άρθρο 57
Άρθρο 38	Άρθρο 58
Άρθρο 38α	Άρθρο 59 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 39	Άρθρο 60
Άρθρο 40	—
Άρθρο 41	Άρθρο 61

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2016/1628 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**της 14ης Σεπτεμβρίου 2016****σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ****(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 114,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Μετά τη διαβίβαση του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η εσωτερική αγορά περιλαμβάνει έναν χώρο χωρίς εσωτερικά σύνορα εντός του οποίου πρέπει να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων. Για τον σκοπό αυτό, με την οδηγία 97/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ θεσπίστηκαν μέτρα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα. Κρίνεται σκόπιμο να συνεχιστούν οι προσπάθειες για την ανάπτυξη και τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς της Ένωσης.
- (2) Η εσωτερική αγορά βασίζεται σε διαφανείς, απλούς και συνεπείς κανόνες που παρέχουν νομική βεβαιότητα και σαφήνεια, από τους οποίους μπορούν να επωφεληθούν εξίσου οι επιχειρήσεις και οι καταναλωτές.
- (3) Υιοθετήθηκε νέα κανονιστική προσέγγιση όσον αφορά την ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με την έγκριση τύπου κινητήρων, με σκοπό την απλούστευση και την έκδοση της εν λόγω νομοθεσίας. Σύμφωνα με αυτήν την προσέγγιση, ο νομοθέτης ορίζει τους θεμελιώδεις κανόνες και τις βασικές αρχές και εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις σχετικά με περαιτέρω τεχνικές λεπτομέρειες. Συνεπώς, σε ό,τι αφορά τις ουσιαστικές απαιτήσεις, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει μόνο τις ουσιαστικές διατάξεις σχετικά με τις εκπομπές αέριων και σωματιδιακών ρύπων και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης που προορίζονται για μη οδικά κινητά μηχανήματα και να αναθέσει στην Επιτροπή την εξουσία καθορισμού των τεχνικών προδιαγραφών μέσω κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων.
- (4) Με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ θεσπίστηκε κανονιστικό πλαίσιο για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων. Δεδομένης της ομοιότητας των τομέων και της θετικής εμπειρίας από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013, πολλά από τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που θεσπίζονται στον εν λόγω κανονισμό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη αναφορικά με τα μη οδικά κινητά μηχανήματα. Ωστόσο, έχει ουσιαστική σημασία η έγκριση χωριστής σειράς κανόνων, ώστε να ληφθούν πλήρως υπόψη οι ειδικές απαιτήσεις των κινητήρων για μη οδικά κινητά μηχανήματα.

⁽¹⁾ Γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, της 18ης Φεβρουαρίου 2015 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου, της 18ης Ιουλίου 2016.

⁽³⁾ Οδηγία 97/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1997, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αέριων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα (ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 1).

- (5) Η οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ θεσπίζει τις βασικές απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας όσον αφορά τον σχεδιασμό και την κατασκευή, προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των μηχανημάτων που διατίθενται στην αγορά. Ωστόσο, η εν λόγω οδηγία δεν θεσπίζει τις απαιτήσεις για τις εκπομπές αέριων και σωματιδιακών ρύπων σε ό,τι αφορά κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα. Θα πρέπει, ως εκ τούτου, να θεσπιστούν ορισμένες ειδικές υποχρεώσεις για τους κατασκευαστές μη οδικών κινητών μηχανημάτων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η εγκατάσταση κινητήρων τέτοιων μηχανημάτων πραγματοποιείται κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά την επίδοση του κινητήρα σε ό,τι αφορά τις εκπομπές αέριων και σωματιδιακών ρύπων. Είναι επίσης αναγκαίες ορισμένες υποχρεώσεις όσον αφορά πτυχές των ορίων εκπομπών αέριων και σωματιδιακών ρύπων από κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των ορίων εκπομπών για κινητήρες που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό.
- (6) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να περιέχει ουσιαστικές απαιτήσεις όσον αφορά τα όρια εκπομπών και τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ για τους κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα. Τα κύρια στοιχεία των σχετικών απαιτήσεων του παρόντος κανονισμού βασίζονται στα αποτελέσματα της εκτίμησης επιπτώσεων της 20ής Νοεμβρίου 2013 που διενεργήθηκε από την Επιτροπή, στην οποία αναλύονται οι διάφορες επιλογές με την καταγραφή των πιθανών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων όσον αφορά τις πτυχές που συνδέονται με την οικονομία, το περιβάλλον και την ασφάλεια και τις κοινωνικές πτυχές και όσον αφορά τις επιπτώσεις στην υγεία. Η εν λόγω ανάλυση κάλυψε τόσο τις ποιοτικές όσο και τις ποσοτικές πτυχές.
- (7) Με σκοπό να διασφαλιστεί η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεσπίσει εναρμονισμένους κανόνες για την έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων για μη οδικά κινητά μηχανήματα. Για τον εν λόγω σκοπό, θα πρέπει να θεσπιστούν νέα όρια εκπομπών και να εφαρμοστούν σε κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα, καθώς και για γεωργικά και δασικά μηχανήματα, που θα αντικατοπτρίζουν την τεχνολογική πρόοδο και θα διασφαλίζουν τη σύγκλιση με τις πολιτικές της Ένωσης στον τομέα των οδικών μεταφορών. Τα εν λόγω νέα όρια εκπομπών θα πρέπει να θεσπιστούν, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Ένωσης για την ποιότητα του αέρα και να μειωθούν οι εκπομπές από τα μη οδικά κινητά μηχανήματα και γεωργικά και δασικά οχήματα, με αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών που προέρχονται από μη οδικά κινητά μηχανήματα σε σχέση με τις εκπομπές από οδικά οχήματα. Αντίστοιχα, το πεδίο εφαρμογής της νομοθεσίας της Ένωσης στον εν λόγω τομέα θα πρέπει να διευρυνθεί, με σκοπό τη βελτίωση της εναρμόνισης της αγοράς σε επίπεδο Ένωσης και σε διεθνές επίπεδο και την ελαχιστοποίηση του κινδύνου στρεβλώσεων της αγοράς και δυσμενών επιπτώσεων στην υγεία.
- (8) Πέρα από τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της νομοθεσίας της Ένωσης στον τομέα της εναρμόνισης της αγοράς, με την παράλληλη ελαχιστοποίηση του κινδύνου στρεβλώσεων της αγοράς, στόχος του παρόντος κανονισμού είναι η απλούστευση του ισχύοντος νομικού πλαισίου, μεταξύ άλλων προβλέποντας μέτρα για την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών, καθώς και η βελτίωση των γενικών όρων που αφορούν την επιβολή αυτής της νομοθεσίας, ιδίως μέσω της ενίσχυσης των κανόνων σχετικά με την εποπτεία της αγοράς.
- (9) Η Επιτροπή, στη λευκή βίβλο της 28ης Μαρτίου 2011 με τίτλο «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών», υπογραμμίζει τον ιδιαίτερο ρόλο που πρόκειται να έχουν οι σιδηρόδρομοι και οι εσωτερικές πλωτές οδοί στην επίτευξη των στόχων της πολιτικής για το κλίμα. Δεδομένου ότι η πρόοδος των εν λόγω τρόπων μεταφοράς είναι περισσότερη από αυτήν άλλων τομέων όσον αφορά τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, η Επιτροπή και οι αρχές των κρατών μελών θα πρέπει, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, να προσφέρουν διάφορους τρόπους υποστήριξης της καινοτομίας στον τομέα της τεχνολογίας των εκπομπών, ούτως ώστε η συνεχόμενη αύξηση του όγκου των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω σιδηροδρόμων και εσωτερικών πλωτών οδών να συνοδεύεται από βελτιώσεις της ποιότητας του αέρα στην Ευρώπη.
- (10) Οι απαιτήσεις όσον αφορά τους κινητήρες των μη οδικών κινητών μηχανημάτων θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις αρχές που ορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 5ης Ιουνίου 2002 με τίτλο «Σχέδιο δράσης: Απλούστευση και βελτίωση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος».
- (11) Στο έβδομο γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, όπως εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, υπενθυμίζεται ότι η Ένωση έχει συμφωνήσει να επιτύχει επίπεδα της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα που δεν προκαλούν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις και κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Η νομοθεσία της Ένωσης έχει καθιερώσει ενδεδειγμένα όρια εκπομπών σχετικά με την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα για την προστασία της υγείας των

⁽¹⁾ Οδηγία 2006/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 2006, σχετικά με τα μηχανήματα και την τροποποίηση της οδηγίας 95/16/ΕΚ (ΕΕ L 157 της 9.6.2006, σ. 24).

⁽²⁾ Απόφαση αριθ. 1386/2013/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με γενικό ενωσιακό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον έως το 2020 «Ευμερία εντός των ορίων του πλανήτη μας» (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 171).

ανθρώπων και ειδικότερα των ευπαθών ατόμων, καθώς και σχετικά με εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών ⁽¹⁾. Μετά την ανακοίνωση της 4ης Μαΐου 2001, με την οποία θεσπίστηκε το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» (CAFE), στις 21 Σεπτεμβρίου 2005 η Επιτροπή εξέδωσε μία ακόμα ανακοίνωση με τίτλο «Θεματική στρατηγική για την ατμοσφαιρική ρύπανση». Ένα από τα συμπεράσματα της εν λόγω θεματικής στρατηγικής είναι ότι, για την επίτευξη των στόχων της Ένωσης όσον αφορά την ποιότητα του αέρα, απαιτούνται περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών από τα μέσα μεταφοράς (αεροπορικά, θαλάσσια και χερσαία), από τα νοικοκυριά και από τους τομείς της ενέργειας, της γεωργίας και της βιομηχανίας. Στο εν λόγω πλαίσιο, η μείωση των εκπομπών από κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως τμήμα μιας συνολικής στρατηγικής. Τα νέα όρια εκπομπών, που αναφέρονται ως «στάδιο V», αποτελούν ένα από τα μέτρα που έχουν ως στόχο τη μείωση των σημερινών εν χρήσει εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως σωματιδιακών ρύπων, καθώς και πρόδρομων ουσιών του όζοντος, όπως οξειδίων του αζώτου (NO_x) και υδρογονανθράκων.

- (12) Στις 12 Ιουνίου 2012 η Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας, μέσω του οικείου Διεθνούς Κέντρου Έρευνας για τον Καρκίνο, ταξινόμησε εκ νέου τις εκπομπές καυσαερίων των κινητήρων ντίζελ ως «καρκινογόνες για τον άνθρωπο» (Ομάδα 1), βασιζόμενη σε επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η έκθεση στα καυσαέρια αυτά συνδέεται με αυξημένο κίνδυνο εμφάνισης καρκίνου του πνεύμονα.
- (13) Προκειμένου να επέλθει βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην Ένωση και να επιτευχθούν οι στόχοι της για την προστασία του αέρα με βιώσιμο τρόπο από σήμερα έως το 2020 και μετέπειτα, απαιτούνται συνεχείς προσπάθειες για τη μείωση των εκπομπών από διάφορους τύπους κινητήρων. Για τον λόγο αυτό, οι κατασκευαστές θα πρέπει να λαμβάνουν εκ των προτέρων σαφή και ολοκληρωμένη πληροφόρηση σχετικά με τις μελλοντικές οριακές τιμές των εκπομπών και να τους παρέχεται επαρκές χρονικό διάστημα για τη συμμόρφωση προς αυτές και για την επίτευξη των απαραίτητων τεχνικών εξελίξεων.
- (14) Κατά τον καθορισμό των ορίων εκπομπών είναι σημαντικό να λαμβάνεται υπόψη ο αντίκτυπος για την ανταγωνιστικότητα των αγορών και των κατασκευαστών, το άμεσο και έμμεσο κόστος με το οποίο επιβαρύνονται οι επιχειρήσεις, καθώς και τα οφέλη που προκύπτουν από άποψη ενθάρρυνσης της καινοτομίας, βελτίωσης της ποιότητας του αέρα, μείωσης των δαπανών για την υγεία και αύξησης του προσδόκιμου ζωής.
- (15) Για τη μείωση των εκπομπών από κινητήρες με βιώσιμο τρόπο απαιτείται να ενισχύεται διαρκώς η άμεση συνεργασία μεταξύ, αφενός, των κατασκευαστών και σχετικών επιχειρήσεων και, αφετέρου, καταξιωμένων ιδρυμάτων επιστημονικής έρευνας. Η συνεργασία αυτού του είδους συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη νέων προϊόντων και τεχνολογιών που έχουν θετική συνεισφορά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.
- (16) Οι εκπομπές από κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα συνιστούν σημαντικό ποσοστό των συνολικών ανθρωπογενών εκπομπών ορισμένων επιβλαβών ατμοσφαιρικών ρύπων. Οι κινητήρες που ευθύνονται για σημαντικό ποσοστό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης μέσω NO_x και σωματιδιακών υλικών θα πρέπει να υπόκεινται στα νέα όρια εκπομπών.
- (17) Προκειμένου να εξασφαλιστεί το υψηλότερο δυνατό επίπεδο προστασίας των προσώπων που εργάζονται κοντά σε μηχανήματα και να διατηρηθεί σε όσο το δυνατόν πιο χαμηλά επίπεδα η σωρευτική έκθεση των προσώπων που εργάζονται κοντά σε πολλά διαφορετικά κινητά μηχανήματα και εξοπλισμό, θα πρέπει να χρησιμοποιείται η διαθέσιμη σήμερα τεχνολογία για την ελαχιστοποίηση των εκπομπών.
- (18) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει σε συνεχή επανεξέταση τις εκπομπές που έως σήμερα δεν υπόκεινται σε ρυθμίσεις και οι οποίες προκύπτουν ως συνέπεια της ευρύτερης χρήσης νέων συνθέσεων καυσίμων, τεχνολογιών κινητήρων και συστημάτων ελέγχου εκπομπών. Εφόσον χρειαστεί, η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για τη ρύθμιση των εκπομπών αυτών.
- (19) Είναι αναγκαίο να ενθαρρυνθεί η καθιέρωση κινητήρων που λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα, τα οποία μπορεί να έχουν μειωμένες εκπομπές NO_x και σωματιδιακών ρύπων. Επομένως, οι οριακές τιμές για το άθροισμα υδρογονανθράκων θα πρέπει να προσαρμοστούν, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι υδρογονάνθρακες πλην του μεθανίου και οι εκπομπές μεθανίου.
- (20) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να ορίζουν, τηρώντας τις Συνθήκες, τις απαιτήσεις που κρίνουν ενδεχομένως αναγκαίες για τη διασφάλιση της προστασίας των εργαζομένων και του κοινού κατά τη χρήση μη οδικών κινητών μηχανημάτων που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, με την προϋπόθεση ότι αυτές οι απαιτήσεις δεν θίγουν τη διάθεση στην αγορά των κινητήρων για τα εν λόγω μηχανήματα.

⁽¹⁾ Απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον (ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1), οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1).

- (21) Για να διασφαλιστεί ο έλεγχος των εκπομπών πάρα πολύ μικρών σωματιδίων (μεγέθους 0,1 μm και λιγότερο), θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εγκρίνει μια προσέγγιση με βάση τον αριθμό των σωματιδίων για τις εκπομπές σωματιδιακών ρύπων, επιπλέον της χρησιμοποιούμενης επί του παρόντος προσέγγισης με βάση τη μάζα. Η προσέγγιση με βάση τον αριθμό θα πρέπει να βασίζεται στα αποτελέσματα του προγράμματος μέτρησης σωματιδίων της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) και θα πρέπει να συνάδει με τους υφιστάμενους φιλόδοξους στόχους για το περιβάλλον.
- (22) Για να επιτευχθούν οι εν λόγω περιβαλλοντικοί στόχοι, είναι σκόπιμο οι οριακές τιμές σωματιδίων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό να αντικατοπτρίζουν κατά πάσα πιθανότητα τα υψηλότερα επίπεδα επιδόσεων που επιτυγχάνονται επί του παρόντος με φίλτρα σωματιδίων χρησιμοποιώντας τη βέλτιστη διαθέσιμη τεχνολογία.
- (23) Δεδομένης της μακράς διάρκειας ζωής των μη οδικών κινητών μηχανημάτων, είναι σκόπιμο να εξεταστεί ο μετεξοπλισμός των κινητήρων που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία. Η εν λόγω μετασκευή θα πρέπει ιδίως να αφορά τις πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές, ως μέσο το οποίο θα βοηθήσει τα κράτη μέλη να συμμορφωθούν με την ενωσιακή νομοθεσία σχετικά με την ποιότητα του αέρα. Για να διασφαλίζεται συγκρίσιμο και φιλόδοξο επίπεδο μετεξοπλισμού, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις αρχές του κανονισμού αριθ. 132 της ΟΕΕ/ΗΕ.
- (24) Κατά περίπτωση και όταν οι τεχνολογίες συνδέονται, θα πρέπει να επιδιώκονται συνέργειες μεταξύ της μείωσης των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων από κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα και των ορίων εκπομπών όπως εφαρμόζονται σε οχήματα βαρέος τύπου. Αυτή η ενέργεια θα μπορούσε να συμβάλει στη βελτίωση των οικονομικών κλίμακας και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.
- (25) Η Επιτροπή θα πρέπει να εγκρίνει εναρμονισμένους σε παγκόσμια κλίμακα κύκλους δοκιμών στο πλαίσιο των διαδικασιών δοκιμών που αποτελούν τη βάση των κανονισμών οι οποίοι αφορούν τις εκπομπές ως προς την έγκριση τύπου ΕΕ. Θα πρέπει επίσης να εξεταστεί το ενδεχόμενο εφαρμογής φορητών συστημάτων μέτρησης των εκπομπών για την παρακολούθηση υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών.
- (26) Για την αντιμετώπιση υφιστάμενων εν χρήσει εκπομπών και για την προετοιμασία της διαδικασίας της εν χρήσει συμμόρφωσης, θα πρέπει να θεσπιστεί εντός κατάλληλου χρονικού πλαισίου μεθοδολογία δοκιμών για την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές, με βάση τη χρήση φορητών συστημάτων μέτρησης των εκπομπών.
- (27) Η ορθή λειτουργία του συστήματος μετεπεξεργασίας καυσαερίων, ειδικά στην περίπτωση των NO_x, είναι η ουσιώδης απαίτηση για τη συμμόρφωση προς τα καθιερωμένα όρια για τις εκπομπές ρύπων. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να θεσπιστούν μέτρα με σκοπό τη διασφάλιση της ορθής λειτουργίας των συστημάτων μετεπεξεργασίας των καυσαερίων που βασίζονται στη χρήση οποιουδήποτε αναλώσιμου ή μη ανακλήσιμου αντιδραστηρίου.
- (28) Οι φορητές αντλίες κατάσβεσης πυρκαγιών είναι απαραίτητες σε ορισμένες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όταν δεν υπάρχει διοχέτευση νερού. Ωστόσο, η εγκατάσταση συστημάτων μετεπεξεργασίας καυσαερίων σε κινητήρες τέτοιων μηχανημάτων θα αύξανε το βάρος και τις θερμοκρασίες λειτουργίας τους σε τέτοιο βαθμό που θα ήταν επικίνδυνο για τον χειριστή και αδύνατο να μεταφερθούν με το χέρι. Οι φορητές αντλίες κατάσβεσης πυρκαγιών θα πρέπει, επομένως, να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (29) Οι τροποποιήσεις του κινητήρα, όπως η αδρανοποίηση του συστήματος μετεπεξεργασίας καυσαερίων ή η αύξηση της ισχύος του, θα μπορούσαν να έχουν σοβαρές συνέπειες για τις επιδόσεις και τη σταθερότητα εκπομπών του κινητήρα. Τα νομικά πρόσωπα που πραγματοποιούν τέτοιες τροποποιήσεις θα πρέπει, επομένως, να έχουν την ευθύνη για τη διασφάλιση της τήρησης των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών.
- (30) Θα πρέπει να επιτρέπεται να διατίθενται στην αγορά εντός των κρατών μελών οι κινητήρες που εμπίπτουν και ανταποκρίνονται στους νέους κανόνες για τα όρια εκπομπών και τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό. Οι εν λόγω κινητήρες δεν θα πρέπει να υπόκεινται σε τυχόν άλλες εθνικές απαιτήσεις για τις εκπομπές σχετικά με τη διάθεσή τους στην αγορά. Τούτο δεν θα πρέπει να θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να ενθαρρύνουν ή να περιορίζουν τη χρήση κινητήρων που έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά, εφόσον τα επιλεγέντα κριτήρια δεν εισάγουν διακρίσεις και είναι αντικειμενικά δικαιολογημένα. Κατά τη χορήγηση των εγκρίσεων τύπου ΕΕ τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν μέτρα επαλήθευσης, ώστε να διασφαλίζεται η ταυτοποίηση των κινητήρων που παράγονται βάσει των διαδικασιών έγκρισης τύπου ΕΕ.
- (31) Οι κινητήρες για εξαγωγή και για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις δεν θα πρέπει να υπόκεινται στα όρια εκπομπών που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, για να διακρίνονται οι εν λόγω κινητήρες από τους κινητήρες που υπόκεινται σε αυτές τις οριακές τιμές εκπομπών, θα πρέπει σε ορισμένες περιπτώσεις να απαιτείται σήμανση.

- (32) Για να ληφθούν υπόψη οι περιορισμοί ως προς τον υλικοτεχνικό εφοδιασμό και να είναι δυνατή η ροή παραγωγής «ακριβώς στην ώρα» και για να αποφευχθούν το περιττό κόστος και η περιττή διοικητική επιβάρυνση, ο κατασκευαστής θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να παρέχει, με τη συναίνεση του κατασκευαστή πρωτότυπου εξοπλισμού (ΚΠΕ), κινητήρα χωριστά από το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων του.
- (33) Ορισμένα μη οδικά κινητά μηχανήματα λειτουργούν υπό ακραίες συνθήκες που ενέχουν κινδύνους για τη ζωή ή την υγεία ή υπόκεινται σε ιδιαίτερα αυστηρές τεχνικές απαιτήσεις. Λαμβανομένων υπόψη των ειδικών αυτών περιστάσεων και με δεδομένο τον σχετικά μικρό αριθμό κινητήρων για μη οδικά κινητά μηχανήματα, θα πρέπει να προβλεφθούν ορισμένες εξαιρέσεις στα όρια εκπομπών που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό για τους κινητήρες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε δυνητικά εκρηξιμείς ατμόσφαιρες και σε οχήματα καθέλκυσης σωσίβων λέμβων.
- (34) Για να καταστούν δυνατές οι δραστηριότητες πρακτικής δοκιμής που εκτελούνται από κατασκευαστές και οι οποίες είναι εγγενείς στη διαδικασία ανάπτυξης κινητήρων, θα πρέπει να επιτρέπεται η προσωρινή διάθεση στην αγορά κινητήρων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ σε αυτό το στάδιο. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπονται εξαιρέσεις για την προσωρινή διάθεση στην αγορά κινητήρων με σκοπό την επιτόπια δοκιμή πρωτοτύπων.
- (35) Για να ληφθούν υπόψη μακροπρόθεσμα έργα στον τομέα των σιδηροδρόμων που απαιτούν μεγάλες επενδύσεις, θα πρέπει να προβλέπεται εξαίρεση, σύμφωνα με την οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, για κινητήρες που περιλαμβάνονται σε έργα που ξεκίνησαν πριν από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και τα οποία βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο ανάπτυξης.
- (36) Είναι ουσιαστικής σημασίας να μην παρεμποδίζεται η τεχνολογική καινοτομία σε σχέση με την επίδοση εκπομπών των κινητήρων για μη οδικά κινητά μηχανήματα, με την επιβολή απαιτήσεων οι οποίες δεν προβλέπονται επί του παρόντος από τις υφιστάμενες διοικητικές διαδικασίες για την έγκριση τύπου. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καθοριστούν ορισμένες εξαιρέσεις και κανόνες για τους κινητήρες που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή νέες έννοιες.
- (37) Οι ΚΠΕ που παράγουν περιορισμένο αριθμό μονάδων ανά έτος αντιμετωπίζουν σοβαρές προκλήσεις κατά τον επανασχεδιασμό του συνόλου των προϊόντων τους εντός της καθορισμένης μεταβατικής περιόδου. Οι εν λόγω κατασκευαστές είναι, κατά κανόνα, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις («ΜΜΕ») με περιορισμένες μηχανολογικές δυνατότητες και συχνά ενημερώνονται καθυστερημένα σε σχέση με άλλους ΚΠΕ όσον αφορά τους κινητήρες μεταγενέστερων σταδίων. Πρόκειται ιδίως για την περίπτωση των κατασκευαστών γεωργικών μηχανημάτων, οι οποίοι παράγουν περιορισμένο αριθμό μονάδων ανά έτος και θα αντιμετώπιζαν σοβαρή διαρθρωτική πρόκληση κατά τη μετάβαση στα όρια εκπομπών σταδίου V. Είναι, επομένως, αναγκαίο να προβλεφθούν ειδικοί κανόνες για αυτές τις περιπτώσεις.
- (38) Θα πρέπει να επιτρέπεται η διάθεση στην αγορά κινητήρων που προορίζονται να αντικαταστήσουν κινητήρες που έχουν ήδη τοποθετηθεί σε μη οδικά κινητά μηχανήματα και οι οποίοι συμμορφώνονται με λιγότερο αυστηρά όρια εκπομπών από εκείνα που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό, ώστε να είναι σε θέση οι κατασκευαστές να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους εγγύησης και να διασφαλίσουν επαρκή διαθεσιμότητα των εν λόγω κινητήρων στην αγορά.
- (39) Σύμφωνα με τις τρέχουσες εκτιμήσεις, ορισμένες σιδηροδρομικές μηχανές μεγάλου εύρους θα χρειαστεί να αντικατασταθούν κατά το διάστημα από το 2016 έως το 2025. Δεν διατίθενται στην αγορά της Ένωσης μηχανές υψηλής ισχύος κινητήρα κατάλληλες για το σιδηροδρομικό δίκτυο 1 520 mm. Ειδικά σχεδιασμένες λύσεις θα οδηγούσαν σε σημαντική αύξηση του κόστους μιας νέας σιδηροδρομικής μηχανής και θα μπορούσε να αποθαρρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την ανανέωση των στόλων τους. Οι τεχνικοί και οικονομικοί περιορισμοί του σιδηροδρομικού δικτύου 1 520 mm θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ. Για να διευκολυνθεί και να επιταχυνθεί η ενσωμάτωση της οικολογικής διάστασης του σιδηροδρομικού τομέα στα οικεία κράτη μέλη, καθώς και για να προαχθεί η χρήση της βέλτιστης δυνατής τεχνολογίας που διατίθεται σήμερα στην αγορά, θα πρέπει να χορηγηθεί προσωρινή εξαίρεση από ορισμένες απαιτήσεις για τις εν λόγω μηχανές στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτή η εξαίρεση θα μπορούσε να επιτρέψει τη μείωση της επίπτωσης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στο περιβάλλον.
- (40) Η παραγωγή βαμβακιού εντός της Ένωσης περιορίζεται σε πολύ λίγα κράτη μέλη. Λόγω του υψηλού κόστους των νέων μηχανημάτων συγκομιδής βαμβακιού και προκειμένου να αποφευχθεί η πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση στον τομέα της παραγωγής βαμβακιού, η οποία θα απειλούσε περαιτέρω την οικονομική βιωσιμότητά του, θα πρέπει να δοθεί στους χειριστές πρόσβαση σε ευρύ φάσμα μεταχειρισμένων μηχανημάτων για τη συγκομιδή βαμβακιού. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, το εθνικό δίκαιο σε κινητήρες τοποθετούμενους σε τέτοια μηχανήματα.

⁽¹⁾ Οδηγία 2008/57/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του κοιντικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 191 της 18.7.2008, σ. 1)

- (41) Σχετικά με την εποπτεία της αγοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να επιβάλει υποχρεώσεις σε εθνικές αρχές οι οποίες θα είναι περισσότερο συγκεκριμένες από τις αντίστοιχες υποχρεώσεις που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- (42) Για να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία ελέγχου συμμόρφωσης της παραγωγής, που αποτελεί έναν από τους ακρογωνιαίους λίθους του συστήματος έγκρισης τύπου ΕΕ, εφαρμόζεται ορθά και λειτουργεί εύρυθμα, οι κατασκευαστές θα πρέπει να ελέγχονται τακτικά από τη διορισμένη αρμόδια αρχή ή από διορισμένη για τον σκοπό αυτό τεχνική υπηρεσία που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.
- (43) Η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία της ΟΕΕ/ΗΕ σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν και/ή να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και με τους όρους για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958»). Κατά συνέπεια, οι εγκρίσεις που χορηγούνται στο πλαίσιο των κανονισμών της ΟΕΕ/ΗΕ και των τροποποιήσεων αυτών, τα οποία έχει υπερψηφίσει ή στα οποία έχει προσχωρήσει η Ένωση, κατ' εφαρμογή της απόφασης 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽²⁾, θα πρέπει να αναγνωριστούν ως ισοδύναμες με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Αντιστοίχως, προκειμένου να διασφαλιστούν η συνέπεια και η ευθυγράμμιση μεταξύ των νομοθεσιών της Ένωσης και της ΟΕΕ/ΗΕ, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για τον καθορισμό των κανονισμών εκείνων της ΟΕΕ/ΗΕ που θα ισχύουν για τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ.
- (44) Για τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με περαιτέρω τεχνικές λεπτομέρειες, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναφορικά με την παρακολούθηση των επιδόσεων όσον αφορά τις εν χρήσει εκπομπές, τις τεχνικές δοκιμές και τις διαδικασίες μέτρησης, τη συμμόρφωση της παραγωγής, τη χωριστή παροχή συστημάτων μετεπεξεργασίας καυσαερίων κινητήρα, τους κινητήρες που χρησιμοποιούνται για επιτόπιες δοκιμές, τους κινητήρες που προορίζονται για χρήση σε εκρηκτικές ατμόσφαιρες, την ισοδυναμία των εγκρίσεων τύπου ΕΕ των κινητήρων, πληροφορίες για τους ΚΠΕ και τους τελικούς χρήστες, καθώς και τα πρότυπα και την αξιολόγηση των τεχνικών υπηρεσιών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση της νομοθεσίας ⁽³⁾. Πιο συγκεκριμένα, για να διασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (45) Για να διασφαλιστούν ενιαίες συνθήκες για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές εξουσίες. Αυτές οι εξουσίες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾.
- (46) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που θα ισχύουν για τις παραβάσεις του παρόντος κανονισμού και να διασφαλίζουν την εφαρμογή τους. Οι εν λόγω κυρώσεις θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (47) Για να ληφθούν υπόψη η διαρκής τεχνολογική πρόοδος και τα πλέον πρόσφατα ευρήματα στους τομείς της έρευνας και καινοτομίας, το δυναμικό περαιτέρω μείωσης των εκπομπών ρύπων από κινητήρες τοποθετημένους σε μη οδικά κινητά μηχανήματα θα πρέπει να προσδιοριστεί. Αυτή η αξιολόγηση θα πρέπει να επικεντρωθεί στις κατηγορίες κινητήρων που εμπίπτουν για πρώτη φορά εντός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και σε εκείνες για τις οποίες οι οριακές τιμές εκπομπών παραμένουν αμετάβλητες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 765/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για τον καθορισμό των απαιτήσεων διαπίστευσης και εποπτείας της αγοράς όσον αφορά την εμπορία των προϊόντων και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 339/93 του Συμβουλίου (ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 30).

⁽²⁾ Απόφαση 97/836/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 1997, ενόψει της προσχωρήσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στη συμφωνία της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη σχετικά με την υιοθέτηση ομοιόμορφων τεχνικών προδιαγραφών για τροχοφόρα οχήματα, εξοπλισμό και εξαρτήματα τα οποία δύνανται να τοποθετηθούν ή/και να χρησιμοποιηθούν σε τροχοφόρα οχήματα και τις συνθήκες για την αμοιβαία αναγνώριση των εγκρίσεων που χορηγούνται με βάση τις προδιαγραφές αυτές («αναθεωρημένη συμφωνία του 1958») (ΕΕ L 346 της 17.12.1997, σ. 78).

⁽³⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (48) Οι ειδικές οριακές τιμές, οι διαδικασίες δοκιμών και οι απαιτήσεις για ρυπογόνες εκπομπές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφαρμόζονται επίσης και στους κινητήρες για γεωργικούς και δασικούς ελκυστήρες που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 167/2013. Δεδομένων των συνδυασμένων επιδράσεων της αναβολής του σταδίου IV για τους γεωργικούς ελκυστήρες των κατηγοριών T2, T4.1 και C2 και τις ημερομηνίες εφαρμογής του σταδίου V, το στάδιο IV θα είχε πολύ μικρή διάρκεια σε ό,τι αφορά το εύρος ισχύος 56-130 kW. Προκειμένου να αποφευχθούν οι ανεπάρκειες και οι περιττές επιβαρύνσεις, η υποχρεωτική ημερομηνία έγκρισης τύπου ΕΕ του σταδίου IV θα πρέπει να αναβληθεί κατά ένα έτος και να αυξηθεί καταλλήλως η ποσότητα ευελιξίας. Περαιτέρω, οι μεταβατικές ρήτρες του παρόντος κανονισμού σε ό,τι αφορά τις απαιτήσεις εφαρμογής του σταδίου V θα πρέπει να εφαρμόζονται και στους κινητήρες του σταδίου IIIB. Ως εκ τούτου, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/96 της Επιτροπής⁽¹⁾ θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως.
- (49) Για να εξασφαλιστούν η σαφήνεια, η προβλεψιμότητα, ο ορθολογισμός και η απλούστευση, καθώς και για να μειωθεί ο φόρτος για τους κατασκευαστές κινητήρων και μη οδικών κινητών μηχανημάτων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να περιλαμβάνει περιορισμένο μόνο αριθμό σταδίων εφαρμογής των νέων επιπέδων εκπομπών και των διαδικασιών έγκρισης τύπου ΕΕ. Ο έγκαιρος καθορισμός των απαιτήσεων είναι καθοριστικής σημασίας για την εξασφάλιση επαρκών χρονικών περιθωρίων, ώστε οι κατασκευαστές να αναπτύξουν, να δοκιμάσουν και να υλοποιήσουν τεχνικές λύσεις για τους κινητήρες που παράγονται μαζικά και ώστε οι κατασκευαστές και οι εγκρίνουσες αρχές να θέσουν σε εφαρμογή τα απαραίτητα διοικητικά συστήματα.
- (50) Η οδηγία 97/68/ΕΚ έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές κατά τρόπο ουσιώδη. Για να εξασφαλιστούν η σαφήνεια, η προβλεψιμότητα, ο ορθολογισμός και η απλούστευση, η εν λόγω οδηγία θα πρέπει να καταργηθεί και να αντικατασταθεί από κανονισμό και από περιορισμένο αριθμό κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων. Η έκδοση κανονισμού διασφαλίζει την άμεση εφαρμογή των διατάξεών του, ιδίως σε κατασκευαστές, εγκρίνουσες αρχές και τεχνικές υπηρεσίες, καθώς και τη δυνατότητα πολύ ταχύτερης και αποτελεσματικότερης τροποποίησής τους, ώστε να λαμβάνεται καλύτερα υπόψη η τεχνολογική πρόοδος.
- (51) Η οδηγία 97/68/ΕΚ θα πρέπει, επομένως, να καταργηθεί, αρχής γενομένης από ημερομηνία που θα παράσχει στη βιομηχανία επαρκές χρονικό περιθώριο για να προσαρμοστεί στον παρόντα κανονισμό και στις τεχνικές προδιαγραφές και τις διοικητικές διατάξεις οι οποίες θα θεσπιστούν στις κατ' εξουσιοδότηση και τις εκτελεστικές πράξεις που θα εκδοθούν δυνάμει αυτού.
- (52) Η οδηγία 97/68/ΕΚ δεν προβλέπει παρέκκλιση για κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα που χρησιμοποιούνται σε δυνητικά εκρήξιμες ατμόσφαιρες. Για να ληφθούν υπόψη οι αυστηρές τεχνικές απαιτήσεις που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια λειτουργίας αυτών των κινητήρων, η οδηγία 97/68/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να επιτρέψει παρεκκλίσεις για τους κινητήρες αυτούς έως ότου η εν λόγω οδηγία καταργηθεί.
- (53) Η ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών που σχετίζονται με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ είναι ανάγκη να βελτιωθεί, ώστε ο παρών κανονισμός να μπορεί να εφαρμοστεί αποτελεσματικά και ταχέως. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να απαιτηθεί από τις εθνικές αρχές να συνεργάζονται αποτελεσματικά μεταξύ τους και με την Επιτροπή και να ανταλλάσσουν δεδομένα και πληροφορίες σχετικά με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά («IMI»), το οποίο δημιουργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να δημιουργηθεί μια μονάδα του IMI ειδικά προσαρμοσμένη για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα. Θα πρέπει επίσης να είναι δυνατό για τους κατασκευαστές και τις τεχνικές υπηρεσίες να χρησιμοποιούν το IMI για την ανταλλαγή των δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα.
- (54) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή ο καθορισμός εναρμονισμένων κανόνων για τις διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις που αφορούν τα όρια των εκπομπών και τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ σε ό,τι αφορά κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας η οποία διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών,

(¹) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/96 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις της μονάδας πρόωσης γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 16 της 23.1.2015, σ. 1).

(²) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με τη διοικητική συνεργασία μέσω του Συστήματος Πληροφόρησης για την Εσωτερική Αγορά και την κατάργηση της απόφασης 2008/49/ΕΚ («κανονισμός IMI») (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

1. Με τον παρόντα κανονισμό θεσπίζονται, για όλους τους κινητήρες που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους, καθώς και οι διοικητικές και τεχνικές απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ.

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει επίσης ορισμένες υποχρεώσεις σε σχέση με μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία τοποθετείται ή έχει τοποθετηθεί κινητήρας όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, σε ό,τι αφορά τα όρια εκπομπών αέριων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες αυτούς.

2. Στον παρόντα κανονισμό ορίζονται επίσης οι απαιτήσεις για την εποπτεία της αγοράς κινητήρων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 και οι οποίοι τοποθετούνται ή προορίζονται να τοποθετηθούν σε μη οδικά κινητά μηχανήματα και υπόκεινται σε έγκριση τύπου ΕΕ.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους κινητήρες που συμπεριλαμβάνονται στις κατηγορίες που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και οι οποίοι τοποθετούνται ή προορίζονται να τοποθετηθούν σε μη οδικά κινητά μηχανήματα και, σε ό,τι αφορά τα όρια εκπομπών αέριων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες αυτούς, στα εν λόγω μη οδικά κινητά μηχανήματα.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε κινητήρες για:

- α) την πρόωση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.
- β) την πρόωση γεωργικών και δασικών ελκυστήρων, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 8) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013.
- γ) την πρόωση οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.
- δ) ακινητοποιημένα μηχανήματα.
- ε) ποντοπόρα πλοία για τα οποία απαιτείται έγκυρο πιστοποιητικό ναυσιπλοΐας ή ασφάλειας.
- στ) σκάφη όπως ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της.
- ζ) την πρόωση ή τους βοηθητικούς σκοπούς σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας καθαρής ισχύος μικρότερης των 19 kW.
- η) σκάφη όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία — πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 168/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιανουαρίου 2013, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων και τετράκυκλων (ΕΕ L 60 της 2.3.2013, σ. 52).

⁽³⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ (βλέπε σ. 118 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας).

⁽⁴⁾ Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη και την κατάργηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 90).

- θ) αεροσκάφη όπως ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής ⁽¹⁾.
- ι) όχημα αναψυχής, εκτός των χιονοέλκθρων, των οχημάτων παντός εδάφους και των οχημάτων εκτός δρόμου.
- ια) οχήματα και μηχανήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά ή προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε αγώνες.
- ιβ) φορητές αντλίες κατάσβεσης πυρκαγιών όπως ορίζονται και καλύπτονται από το ευρωπαϊκό πρότυπο για τις φορητές αντλίες κατάσβεσης ⁽²⁾.
- ιγ) μικρής κλίμακας μοντέλα ή μικρής κλίμακας αντίγραφα οχημάτων ή μηχανημάτων που κατασκευάζονται, για σκοπούς αναψυχής, σε μικρότερη κλίμακα από το πρωτότυπο και διαθέτουν καθαρή ισχύ μικρότερη των 19 kW.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) ως «μη οδικό κινητό μηχανήμα» νοείται κάθε κινητή μηχανή, φορητός εξοπλισμός ή όχημα με ή χωρίς αμάξωμα ή τροχούς που δεν προορίζεται για οδικές επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές και περιλαμβάνει μηχανήματα τοποθετημένα στο πλαίσιο οχημάτων που προορίζονται για οδικές επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές.
- 2) ως «έγκριση τύπου ΕΕ» νοείται η διαδικασία με την οποία μια εγκρίνουσα αρχή πιστοποιεί ότι ένας τύπος κινητήρα ή μια σειρά κινητήρων πληροί τις σχετικές διοικητικές διατάξεις και τεχνικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
- 3) ως «αέριοι ρύποι» νοούνται οι ακόλουθοι ρύποι στην αέρια μορφή τους που εκπέμπονται από κινητήρα: μονοξείδιο του άνθρακα (CO), το άθροισμα υδρογονανθράκων (HC) και τα οξείδια του αζώτου (NO_x). τα NO_x είναι το μονοξείδιο του αζώτου (NO) και το διοξείδιο του αζώτου (NO₂), εκφραζόμενα σε ισοδύναμο του NO₂.
- 4) ως «σωματιδιακό υλικό» ή «PM» νοείται η μάζα κάθε μορφής υλικού ευρισκόμενου στα αέρια που εκπέμπονται από κινητήρα και τα οποία συλλέγονται σε ένα ειδικών προδιαγραφών φίλτρο μετά από αραίωση των αερίων με καθαρό διηθημένο αέρα, έτσι ώστε η θερμοκρασία να μην υπερβαίνει τους 325 K (52 °C).
- 5) ως «αριθμός σωματιδίων» ή «PN» νοείται ο αριθμός των στερεών σωματιδίων που εκπέμπονται από κινητήρα με διάμετρο μεγαλύτερη των 23 nm.
- 6) ως «σωματιδιακοί ρύποι» νοείται κάθε μορφής υλικό που εκπέμπεται από κινητήρα και μετράται ως PM ή PN.
- 7) ως «κινητήρας εσωτερικής καύσης» ή «κινητήρας» νοείται ο μετατροπέας ενέργειας εκτός αεριοστρόβιλου που είναι σχεδιασμένος να μετατρέπει τη χημική ενέργεια (εισορή) σε μηχανική (εκροή) μέσω διαδικασίας εσωτερικής καύσης. περιλαμβάνει δε, εφόσον αυτά έχουν τοποθετηθεί, το σύστημα ελέγχου εκπομπών και τη διεπαφή επικοινωνίας (υλικό και μηνύματα) μεταξύ της μονάδας ή των μονάδων ηλεκτρονικού ελέγχου του κινητήρα και οποιουδήποτε άλλου συστήματος ισχύος ή μονάδας ελέγχου του μη οδικού κινητού μηχανήματος που είναι αναγκαίο για τη συμμόρφωση με τα κεφάλαια II και III.
- 8) ως «τύπος κινητήρα» νοείται μια ομάδα κινητήρων που δεν διαφέρουν ως προς τα βασικά χαρακτηριστικά τους.
- 9) ως «σειρά κινητήρων» νοείται ομάδα κινητήρων ενός κατασκευαστή οι οποίοι, βάσει του σχεδιασμού τους, παρουσιάζουν παρεμφερή χαρακτηριστικά εκπομπών καυσαερίων και συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες οριακές τιμές εκπομπών.
- 10) ως «μητρικός κινητήρας» νοείται ο τύπος κινητήρα που επιλέγεται από σειρά κινητήρων κατά τρόπο ώστε τα χαρακτηριστικά των εκπομπών του να είναι αντιπροσωπευτικά της συγκεκριμένης σειράς κινητήρων.
- 11) ως «κινητήρας αντικατάστασης» νοείται ο κινητήρας ο οποίος:
 - α) χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την αντικατάσταση κινητήρα ο οποίος διατίθεται ήδη στην αγορά και είναι τοποθετημένος σε μη οδικό κινητό μηχανήμα· και
 - β) συμμορφώνεται με στάδιο εκπομπών το οποίο είναι χαμηλότερο από το εφαρμοστέο κατά την ημερομηνία αντικατάστασης του κινητήρα.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1321/2014 της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 2014, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 362 της 17.12.2014, σ. 1).

⁽²⁾ Ευρωπαϊκό πρότυπο EN 14466+A1: 2009 (αντλίες κατάσβεσης, φορητές αντλίες, απαιτήσεις ασφάλειας και απόδοσης, έλεγχοι).

- 12) ως «εν χρήσει κινητήρας» νοείται ο κινητήρας που λειτουργεί σε μη οδικά κινητά μηχανήματα κατά τα συνήθη πρότυπα, τις συνθήκες λειτουργίας και τα ωφέλιμα φορτία του και χρησιμοποιείται για τη διενέργεια των δοκιμών παρακολούθησης των εκπομπών όπως αναφέρονται στο άρθρο 19·
- 13) ως «κινητήρας CI» νοείται ο κινητήρας που λειτουργεί βάσει της αρχής της συμπίεσης-ανάφλεξης («CI»)·
- 14) ως «κινητήρας ΑΣπ» νοείται ο κινητήρας που λειτουργεί βάσει της αρχής της ανάφλεξης με σπινθήρα («ΑΣπ»)·
- 15) ως «φορητός κινητήρας ΑΣπ» νοείται ο κινητήρας ΑΣπ με ισχύ αναφοράς μικρότερη των 19 kW, ο οποίος χρησιμοποιείται σε κομμάτι εξοπλισμού το οποίο πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- α) το κρατά ο χειριστής καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της προβλεπόμενης ή των προβλεπόμενων λειτουργιών του·
 - β) κατά τη λειτουργία του φέρεται σε διάφορες θέσεις, όπως πάνω-κάτω ή αριστερά-δεξιά, για την εκτέλεση της προβλεπόμενης ή των προβλεπόμενων λειτουργιών του·
 - γ) το χωρίς υγρά βάρος του, συμπεριλαμβανομένου του κινητήρα, δεν υπερβαίνει τα 20 kg και πληροί τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - i) ο χειριστής του φέρει ή, εναλλακτικά, κρατά τον εξοπλισμό καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της προβλεπόμενης ή των προβλεπόμενων λειτουργιών του·
 - ii) ο χειριστής του φέρει ή ελέγχει σε μια ορισμένη στάση τον εξοπλισμό καθ' όλη τη διάρκεια της εκτέλεσης της προβλεπόμενης ή των προβλεπόμενων λειτουργιών του·
 - iii) χρησιμοποιείται σε γεννήτρια ή σε αντλία·
- 16) ως «υγρό καύσιμο» νοείται το καύσιμο σε υγρή μορφή υπό κανονικές ατμοσφαιρικές συνθήκες (θερμοκρασία 298 K και απόλυτη ατμοσφαιρική πίεση 101,3 kPa)·
- 17) ως «αέριο καύσιμο» νοείται κάθε καύσιμο σε εξ ολοκλήρου αέρια μορφή υπό κανονικές ατμοσφαιρικές συνθήκες (θερμοκρασία 298 K και απόλυτη ατμοσφαιρική πίεση 101,3 kPa)·
- 18) ως «κινητήρας διπλού καυσίμου» νοείται ο κινητήρας που είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί ταυτόχρονα με υγρό και αέριο καύσιμο, όπου τα δύο καύσιμα μετρώνται χωριστά και η καταναλωθείσα ποσότητα ενός καυσίμου σε σχέση με το άλλο μπορεί να διαφέρει ανάλογα με τη λειτουργία·
- 19) ως «κινητήρας ενιαίου καυσίμου» νοείται ο κινητήρας εκτός των κινητήρων διπλού καυσίμου·
- 20) ως «GER» (λόγος αερίου/ενέργειας) νοείται, στην περίπτωση κινητήρα διπλού καυσίμου, ο λόγος του ενεργειακού περιεχομένου του αερίου καυσίμου προς το ενεργειακό περιεχόμενο και των δύο καυσίμων· στην περίπτωση κινητήρα ενιαίου καυσίμου, ο GER ορίζεται είτε ως 1 είτε ως 0, ανάλογα με τον τύπο καυσίμου·
- 21) ως «κινητήρας σταθερών στροφών» νοείται κινητήρας του οποίου η έγκριση τύπου ΕΕ περιορίζεται σε λειτουργία με σταθερό αριθμό στροφών, εξαιρουμένων των κινητήρων στους οποίους η λειτουργία του ρυθμιστή σταθερού αριθμού στροφών έχει αφαιρεθεί ή απενεργοποιηθεί· ο κινητήρας αυτός μπορεί να διαθέτει στροφές βραδείας λειτουργίας που μπορούν να χρησιμοποιηθούν κατά την έναρξη ή τη λήξη της λειτουργίας και μπορεί να είναι εξοπλισμένος με ρυθμιστή στροφών που μπορεί να ρυθμίζεται σε εναλλακτικό αριθμό στροφών όταν ο κινητήρας τίθεται εκτός λειτουργίας·
- 22) ως «κινητήρας μεταβλητών στροφών» νοείται ο κινητήρας εκτός των κινητήρων σταθερών στροφών·
- 23) ως «λειτουργία σε σταθερές στροφές» νοείται η λειτουργία κινητήρα με ρυθμιστή στροφών που ελέγχει αυτομάτως το αίτημα του χειριστή για διατήρηση του αριθμού στροφών του κινητήρα, ακόμα και υπό συνθήκες μεταβαλλόμενου φορτίου·
- 24) ως «βοηθητικός κινητήρας» νοείται ο κινητήρας που είναι τοποθετημένος ή προορίζεται να τοποθετηθεί σε μη οδικό κινητό μηχανήμα και ο οποίος δεν παρέχει άμεσα ή έμμεσα πρόωση·
- 25) ως «καθαρή ισχύς» νοείται η ισχύς του κινητήρα σε kW που διαπιστώνεται σε πάγκο δοκιμών στην απόληξη του στροφαλοφόρου άξονα ή η ισοδύναμη της ισχύος αυτής ισχύς, μετρούμενη σύμφωνα με τη μέθοδο για τη μέτρηση της ισχύος των κινητήρων εσωτερικής καύσης που ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 120 της ΟΕΕ/ΗΕ, με χρήση καυσίμου αναφοράς ή συνδυασμού καυσίμων κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 25 παράγραφος 2·
- 26) ως «ισχύς αναφοράς» νοείται η καθαρή ισχύς που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των εφαρμοστέων οριακών τιμών εκπομπών για τον κινητήρα·

- 27) ως «ονομαστική καθαρή ισχύς» νοείται η καθαρή ισχύς σε kW όπως δηλώνεται από τον κατασκευαστή ενός κινητήρα σε ονομαστικές στροφές·
- 28) ως «μέγιστη καθαρή ισχύς» νοείται η υψηλότερη τιμή της καθαρής ισχύος στην καμπύλη ονομαστικής ισχύος υπό πλήρες φορτίο για τον συγκεκριμένο τύπο κινητήρα·
- 29) ως «ονομαστικές στροφές» νοείται ο μέγιστος υπό πλήρες φορτίο αριθμός στροφών που επιτρέπεται από τον ρυθμιστή στροφών ενός κινητήρα, όπως έχει σχεδιαστεί από τον κατασκευαστή, ή, εάν δεν υπάρχει ρυθμιστής στροφών, οι στροφές στις οποίες αποδίδεται η μέγιστη καθαρή ισχύς του κινητήρα, όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή·
- 30) ως «ημερομηνία παραγωγής κινητήρα» νοείται η ημερομηνία, εκπεφρασμένη ως μήνας και έτος, κατά την οποία διενεργείται ο τελικός έλεγχος του κινητήρα, αφού βγει από τη γραμμή παραγωγής και είναι πλέον έτοιμος να παραδοθεί ή να προστεθεί στα αποθέματα·
- 31) ως «μεταβατική περίοδος» νοούνται οι πρώτοι 24 μήνες που έπονται των ημερομηνιών που ορίζονται στο παράρτημα III για τη διάθεση κινητήρων του σταδίου V στην αγορά·
- 32) ως «κινητήρας μετάβασης» νοείται ο κινητήρας ο οποίος έχει ημερομηνία παραγωγής προγενέστερη της ημερομηνίας που καθορίζεται στο παράρτημα III για τη διάθεση των κινητήρων του σταδίου V και ο οποίος:
- α) είναι σύμφωνος με τα πλέον πρόσφατα εφαρμοστέα όρια εκπομπών που καθορίζονται στη σχετική νομοθεσία που ίσχυε στις 5 Οκτωβρίου 2016· ή
 - β) εμπίπτει στο εύρος ισχύος ή χρησιμοποιείται ή προορίζεται για χρήση σε εφαρμογή που δεν υπόκειται σε όρια εκπομπών ρύπων και την έγκριση τύπου σε επίπεδο Ένωσης στις 5 Οκτωβρίου 2016·
- 33) ως «ημερομηνία παραγωγής μη οδικής κινητής μηχανής» νοείται ο μήνας και το έτος που αναφέρεται στην υποχρεωτική επισήμανση στη μηχανή ή, ελλείψει υποχρεωτικής επισήμανσης, ο μήνας και το έτος κατά το οποίο υποβάλλεται σε τελικό έλεγχο αφού βγει από τη γραμμή παραγωγής·
- 34) ως «σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας» νοείται σκάφος που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629·
- 35) ως «ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος» νοείται ανεξάρτητη μη οδική κινητή μηχανή που δεν αποτελεί τμήμα συστήματος κίνησης και προορίζεται κυρίως για ηλεκτροπαραγωγή·
- 36) ως «ακίνητοποιημένο μηχάνημα» νοείται το μηχάνημα που προορίζεται να εγκατασταθεί μόνιμα σε μια τοποθεσία κατά την πρώτη του χρήση και να μη μετακινηθεί, οδικώς ή άλλως, με μόνη εξαίρεση τη μεταφορά του από τον τόπο παραγωγής στον τόπο πρώτης εγκατάστασης·
- 37) ως «μόνιμα τοποθετημένος» νοείται στερεωμένος με κοχλίες ή με άλλο αποτελεσματικό τρόπο, ώστε να μην μπορεί να αφαιρεθεί χωρίς τη χρήση εργαλείων ή εξοπλισμού, σε βάση ή αναλλακτικό περιοριστικό μέσο με στόχο να λειτουργεί ο κινητήρας από μία συγκεκριμένη θέση σε ένα κτίριο, δομή, εγκατάσταση ή τοποθεσία·
- 38) ως «χιονοέλκνηρο» νοείται η αυτοπροωθούμενη μηχανή που προορίζεται για εκτός δρόμου μετακίνηση, κυρίως σε χιόνι, κινείται σε ερπύστριες που έρχονται σε επαφή με το χιόνι και κατευθύνεται μέσω χιονοπέδilu ή χιονοπέδilu που έρχονται ομοίως σε επαφή με το χιόνι και διαθέτει μέγιστη μάζα άνευ φορτίου, εν κινήσει, που ανέρχεται σε 454 kg (συμπεριλαμβανομένου του βασικού εξοπλισμού, του ψυκτικού υγρού, των λιπαντικών, των καυσίμων και των εργαλείων, αλλά εξαιρουμένων τυχόν προαιρετικών εξαρτημάτων και του οδηγού)·
- 39) ως «όχημα παντός εδάφους» ή «ATV» νοείται η μηχανοκίνητη μηχανή που προωθείται από κινητήρα και προορίζεται κατά κύριο λόγο για κίνηση σε μη ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες σε τέσσερις ή περισσότερους τροχούς με ελαστικά χαμηλής πίεσης και διαθέτει είτε μόνο ένα κάθισμα τύπου σέλας για τον οδηγό είτε ένα κάθισμα τύπου σέλας για τον οδηγό και ένα κάθισμα για έναν μόνο συνεπιβάτη, καθώς και χειριστήρια διεύθυνσης·
- 40) ως «όχημα εκτός δρόμου» ή «SbS» νοείται το αυτοπροωθούμενο, ελεγχόμενο από χειριστή και μη αρθρωτό όχημα που προορίζεται κατά κύριο λόγο για μετακίνηση σε μη ασφαλτοστρωμένη επιφάνεια σε τέσσερις ή περισσότερους τροχούς, με ελάχιστη μάζα 300 kg άνευ φορτίου και εν κινήσει (συμπεριλαμβανομένου του βασικού εξοπλισμού, του ψυκτικού υγρού, των λιπαντικών, των καυσίμων και των εργαλείων, αλλά εξαιρουμένων τυχόν προαιρετικών εξαρτημάτων και του οδηγού) και μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα 25 km/ώρα και άνω· τέτοιο όχημα είναι επίσης σχεδιασμένο για να μεταφέρει επιβάτες και/ή αγαθά και/ή παλετοφόρο-περονοφόρο εξοπλισμό, ελέγχεται από σύστημα διεύθυνσης που δεν είναι χειριστήριο και προορίζεται για σκοπούς αναψυχής ή εκτέλεσης εργασιών και μεταφέρει έως έξι άτομα, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, τα οποία κάθονται το ένα δίπλα στο άλλο σε ένα ή περισσότερα καθίσματα που δεν είναι τύπου σέλας·
- 41) ως «σιδηροδρομικό όχημα» νοείται μη οδικό κινητό μηχάνημα που κινείται αποκλειστικά σε σιδηροτροχιές·

- 42) ως «σιδηροδρομική μηχανή» νοείται το σιδηροδρομικό όχημα που είναι σχεδιασμένο ώστε να παρέχει, είτε άμεσα μέσω των τροχών του είτε έμμεσα μέσω των τροχών άλλων σιδηροδρομικών οχημάτων, την προωθητική ισχύ για την αυτοπροώθησή του και για την προώθηση άλλων σιδηροδρομικών οχημάτων που είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά φορτίου, επιβατών και λοιπού εξοπλισμού και το οποίο είναι σχεδιασμένο ή προορίζεται για σκοπό άλλο από τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών, εκτός των χειριστών του·
- 43) ως «αυτοκινητάμαξα» νοείται το σιδηροδρομικό όχημα που είναι σχεδιασμένο ώστε να παρέχει, είτε άμεσα μέσω των τροχών του είτε έμμεσα μέσω των τροχών άλλων σιδηροδρομικών οχημάτων, την προωθητική ισχύ για την αυτοπροώθησή του και είναι ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών ή και των δύο και δεν είναι σιδηροδρομική μηχανή·
- 44) ως «βοηθητικό σιδηροδρομικό όχημα» νοείται το σιδηροδρομικό όχημα το οποίο δεν είναι αυτοκινητάμαξα ούτε σιδηροδρομική μηχανή, συμπεριλαμβανομένου, μεταξύ άλλων, σιδηροδρομικού οχήματος ειδικά σχεδιασμένου για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης ή κατασκευής ή ανύψωσης που συνδέονται με τις σιδηροτροχιές ή τη λοιπή σιδηροδρομική υποδομή·
- 45) ως «κινητός γερανός» νοείται ο αυτοπροωθούμενος γερανός με κεραία που μπορεί να κινηθεί εντός ή εκτός δρόμου ή και στα δύο και του οποίου η ευστάθεια εξασφαλίζεται με τη βαρύτητα και ο οποίος μετακινείται επί ελαστικών επισώτρων, ερπυστριών ή άλλων διατάξεων μετακίνησης·
- 46) ως «εκχιονιστήρας» νοείται αυτοπροωθούμενη μηχανή που έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για εργασίες εκχιονισμού σε ασφαλτοστρωμένη επιφάνεια με τη συλλογή ποσότητας χιονιού και την εκτίναξή της με δύναμη μέσω σωλήνα εκτίναξης·
- 47) ως «διαθεσιμότητα στην αγορά» νοείται κάθε προσφορά κινητήρα ή μη οδικού κινητού μηχανήματος για διανομή ή χρήση στην αγορά της Ένωσης στο πλαίσιο εμπορικής δραστηριότητας, είτε έναντι αντιτίμου είτε δωρεάν·
- 48) ως «διάθεση στην αγορά» νοείται η πρώτη φορά που κινητήρας ή μη οδικό κινητό μηχανήμα διατίθεται στην αγορά της Ένωσης·
- 49) ως «κατασκευαστής» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι υπεύθυνο έναντι της εγκρίνουσας αρχής για όλα τα θέματα που αφορούν τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ ή αδειοδότησης του κινητήρα και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής του κινητήρα και το οποίο είναι επίσης υπεύθυνο για θέματα εποπτείας της αγοράς όσον αφορά τους κινητήρες που παράγει, ανεξαρτήτως του εάν συμμετέχει απευθείας σε όλα τα στάδια του σχεδιασμού και της κατασκευής του κινητήρα που αποτελεί αντικείμενο της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ·
- 50) ως «αντιπρόσωπος του κατασκευαστή» ή «αντιπρόσωπος» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση, δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον κατασκευαστή με γραπτή εντολή, ώστε να τον εκπροσωπεί για τα ζητήματα που αφορούν την εγκρίνουσα αρχή ή την αρχή εποπτείας της αγοράς και να ενεργεί για λογαριασμό του για τα ζητήματα που καλύπτει ο παρών κανονισμός·
- 51) ως «εισαγωγέας» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο εγκατεστημένο στην Ένωση το οποίο διαθέτει στην αγορά κινητήρα προερχόμενο από τρίτη χώρα, είτε ο κινητήρας είναι ήδη τοποθετημένος σε μη οδικό κινητό μηχανήμα είτε όχι·
- 52) ως «διανομέας» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο στην αλυσίδα εφοδιασμού, εκτός του κατασκευαστή ή του εισαγωγέα, το οποίο καθιστά έναν κινητήρα διαθέσιμο στην αγορά·
- 53) ως «οικονομικός φορέας» νοείται ο κατασκευαστής, ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή, ο εισαγωγέας ή ο διανομέας·
- 54) ως «κατασκευαστής πρωτότυπου εξοπλισμού» ή «ΚΠΕ» νοείται οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατασκευάζει μη οδικά κινητά μηχανήματα·
- 55) ως «εγκρίνουσα αρχή» νοείται η αρχή κράτους μέλους η οποία έχει θεσπιστεί ή οριστεί από ένα κράτος μέλος και έχει κοινοποιηθεί από αυτό στην Επιτροπή και η οποία έχει αρμοδιότητα ως προς τα ακόλουθα:
- α) όλες τις πτυχές της έγκρισης τύπου ΕΕ ενός τύπου κινητήρα ή σειράς κινητήρων·
 - β) τη διαδικασία έγκρισης·
 - γ) τη χορήγηση και, εφόσον είναι σκόπιμο, την ανάκληση ή την άρνηση έγκρισης τύπου ΕΕ και την έκδοση πιστοποιητικών έγκρισης τύπου ΕΕ·
 - δ) να λειτουργεί ως σημείο επαφής με τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών·

- ε) να διορίζει τις τεχνικές υπηρεσίες· και
- στ) να διασφαλίζει ότι ο κατασκευαστής πληροί τις υποχρεώσεις του σε ό,τι αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής·
- 56) ως «τεχνική υπηρεσία» νοείται ο οργανισμός ή ο φορέας ο οποίος ορίζεται από την εγκρίνουσα αρχή ως εργαστήριο για τη διεξαγωγή δοκιμών ή ως φορέας αξιολόγησης της συμμόρφωσης για τη διεξαγωγή των αρχικών αξιολογήσεων και λοιπών δοκιμών ή επιθεωρήσεων, εξ ονόματος της εγκρίνουσας αρχής, ή η ίδια η αρχή όταν εκτελεί τα εν λόγω καθήκοντα·
- 57) ως «εποπτεία της αγοράς» νοούνται οι δραστηριότητες που διεξάγονται και τα μέτρα που λαμβάνονται από εθνικές αρχές προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κινητήρες που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται με τη σχετική ενωσιακή νομοθεσία εναρμόνισης·
- 58) ως «αρχή εποπτείας της αγοράς» νοείται η αρχή του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνη για την εφαρμογή της εποπτείας της αγοράς στην επικράτειά του·
- 59) ως «εθνική αρχή» νοείται η εγκρίνουσα αρχή ή κάθε άλλη αρχή η οποία συμμετέχει και είναι υπεύθυνη, σε σχέση με τους κινητήρες που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα ή με τα μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία είναι τοποθετημένοι κινητήρες, για την εποπτεία της αγοράς, τον έλεγχο των συνόρων ή τη διάθεση στην αγορά σε κράτος μέλος·
- 60) ως «τελικός χρήστης» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εκτός του κατασκευαστή, του ΚΠΕ, του εισαγωγέα ή του διανομέα, το οποίο είναι αρμόδιο για τον χειρισμό του κινητήρα που είναι τοποθετημένος σε μη οδικά κινητά μηχανήματα·
- 61) ως «στρατηγική έλεγχου των εκπομπών» νοείται ένα στοιχείο ή ένα σύνολο στοιχείων σχεδιασμού που ενσωματώνεται στον συνολικό σχεδιασμό ενός κινητήρα, ή σε μη οδικό κινητό μηχανήμα στο οποίο τοποθετείται κινητήρας, και χρησιμοποιείται για τον έλεγχο των εκπομπών·
- 62) ως «σύστημα ελέγχου εκπομπών» νοείται κάθε διάταξη, σύστημα ή στοιχείο σχεδιασμού, το οποίο ελέγχει ή μειώνει τις εκπομπές·
- 63) ως «στρατηγική αναστολής» νοείται στρατηγική έλεγχου των εκπομπών η οποία μειώνει την αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες περιβάλλοντος ή λειτουργίας του κινητήρα, οι οποίες προκύπτουν είτε κατά τη συνήθη λειτουργία της μηχανής, είτε εκτός των διαδικασιών δοκιμής για την έγκριση τύπου ΕΕ·
- 64) ως «μονάδα ηλεκτρονικού ελέγχου» νοείται η ηλεκτρονική διάταξη κινητήρα που αποτελεί μέρος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και χρησιμοποιεί δεδομένα από αισθητήρες του κινητήρα για τον έλεγχο των παραμέτρων του·
- 65) ως «ανακυκλοφορία των καυσαερίων» ή «EGR» νοείται τεχνική διάταξη που αποτελεί μέρος του συστήματος ελέγχου των εκπομπών και μειώνει τις εκπομπές διοξειδίου τα καυσαέρια που εκλύονται από τον θάλαμο ή τους θαλάμους καύσης πίσω στον κινητήρα, ώστε να αναμειχθούν με τον εισερχόμενο αέρα πριν ή κατά τη διάρκεια της καύσης, εξαιρουμένης της χρήσης χρονισμού βαλβίδων για την αύξηση της ποσότητας των υπολειπόμενων καυσαερίων στον θάλαμο ή στους θαλάμους καύσης που αναμειγνύονται με τον εισερχόμενο αέρα πριν ή κατά τη διάρκεια της καύσης·
- 66) ως «σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων» νοείται ο καταλύτης, το φίλτρο σωματιδίων, το σύστημα deNO_x, το συνδυασμένο φίλτρο σωματιδίων deNO_x ή κάθε άλλη διάταξη για τη μείωση των εκπομπών, εξαιρουμένης της ανακυκλοφορίας των καυσαερίων και των στροβιλοσυμπιεστών, που αποτελεί μέρος του συστήματος ελέγχου εκπομπών αλλά είναι τοποθετημένο μετά τις θυρίδες εξαγωγής του κινητήρα·
- 67) ως «παραποίηση» νοείται κάθε αδρανοποίηση, προσαρμογή ή τροποποίηση του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε λογισμικού ή άλλων λογικών στοιχείων ελέγχου αυτού του συστήματος, κατά τρόπο που έχει ως αποτέλεσμα, είτε σκόπιμα είτε όχι, την επιδείνωση των επιδόσεων του κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές·
- 68) ως «κύκλος δοκιμής» νοείται μια ακολουθία σημείων δοκιμής, το καθένα με καθορισμένο αριθμό στροφών και καθορισμένη ροπή, στην οποία υποβάλλεται ο κινητήρας όταν υποβάλλεται σε δοκιμή υπό σταθερές ή μεταβατικές συνθήκες λειτουργίας·
- 69) ως «κύκλος δοκιμής υπό σταθερές συνθήκες» νοείται ο κύκλος δοκιμής κατά τον οποίο οι στροφές του κινητήρα και η ροπή διατηρούνται εντός πεπερασμένου συνόλου ονομαστικά σταθερών τιμών· οι δοκιμές υπό σταθερές συνθήκες είναι είτε δοκιμές διακριτών φάσεων είτε δοκιμές κατά βαθμίδες·
- 70) ως «κύκλος δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες» νοείται ο κύκλος δοκιμής με ακολουθία ομαλοποιημένων τιμών στροφών και ροπής που μεταβάλλονται ανά δευτερόλεπτο στον χρόνο·
- 71) ως «στροφαλοθάλαμος» νοούνται οι εσωτερικοί ή εξωτερικοί χώροι ενός κινητήρα που συνδέονται με τη δεξαμενή λαδιού με εσωτερικούς ή εξωτερικούς αγωγούς, μέσω των οποίων μπορούν να διαφύγουν αέρια και ατμοί·

- 72) ως «αναγέννηση» νοείται το συμβάν κατά τη διάρκεια του οποίου μεταβάλλονται τα επίπεδα εκπομπών, ενώ οι επιδόσεις μετεπεξεργασίας καυσαερίων του συστήματος αποκαθίστανται βάσει σχεδιασμού, και το οποίο μπορεί να καταχωρίζεται ως συνεχής αναγέννηση ή ως σπάνια (περιοδική) αναγέννηση·
- 73) ως «περίοδος σταθερότητας των εκπομπών» ή «EDP» νοείται ο αριθμός των ωρών ή, όπου ενδείκνυται, η απόσταση που απαιτείται για τον καθορισμό των συντελεστών υποβάθμισης·
- 74) ως «συντελεστές υποβάθμισης» νοείται το σύνολο των συντελεστών που καταδεικνύουν τη σχέση μεταξύ των εκπομπών κατά την έναρξη και τη λήξη της περιόδου σταθερότητας των εκπομπών·
- 75) ως «εικονικές δοκιμές» νοούνται οι προσομοιώσεις μέσω υπολογιστή, συμπεριλαμβανομένων των υπολογισμών, που εκτελούνται για να καταδειχθεί το επίπεδο επιδόσεων ενός κινητήρα ως βοηθητικό μέσο για τη λήψη των αποφάσεων, χωρίς να απαιτείται η χρήση πραγματικού κινητήρα.

Άρθρο 4

Κατηγορίες οχημάτων

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθες κατηγορίες κινητήρων, οι οποίες μπορούν να αναλυθούν περαιτέρω στις υποκατηγορίες που ορίζονται στο παράρτημα I:

1) «κατηγορία NRE»:

α) κινητήρες για μη οδικά κινητά μηχανήματα που προορίζονται ή είναι κατάλληλα να εκτελέσουν οδικές ή άλλες μεταφορές ή να μεταφερθούν, οδικώς ή με άλλο τρόπο, και οι οποίοι δεν υπόκεινται σε εξαίρεση βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 2 και δεν εμπίπτουν σε καμία άλλη κατηγορία από αυτές που προβλέπονται στα σημεία 2) έως 10) της παρούσας παραγράφου·

β) κινητήρες που διαθέτουν ισχύ αναφοράς μικρότερη των 560 kW και χρησιμοποιούνται στη θέση κινητήρων του σταδίου V των κατηγοριών IWP, IWA, RLL ή RLR·

2) «κατηγορία NRG»: κινητήρες που διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη των 560 kW και προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη· κινητήρες που προορίζονται για ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη εκτός εκείνων που φέρουν αυτά τα χαρακτηριστικά περιλαμβάνονται στις κατηγορίες NRE ή NRS, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους·

3) «κατηγορία NRSh»: φορητοί κινητήρες ΑΣπ που διαθέτουν ισχύ αναφοράς μικρότερη των 19 kW και προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε φορητά μηχανήματα·

4) «κατηγορία NRS»: κινητήρες ΑΣπ που διαθέτουν ισχύ αναφοράς μικρότερη των 56 kW και δεν περιλαμβάνονται στην κατηγορία NRSh·

5) «κατηγορία IWP»:

α) κινητήρες για αποκλειστική χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για την άμεση ή έμμεση πρόωση τους ή όταν προορίζονται για την άμεση ή έμμεση πρόωση τους, οι οποίοι διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη από ή ίση με 19 kW·

β) κινητήρες που χρησιμοποιούνται αντί για τους κινητήρες της κατηγορίας IWA, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με το άρθρο 24 παράγραφος 8·

6) «κατηγορία IWA»: βοηθητικοί κινητήρες για αποκλειστική χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας οι οποίοι διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη από ή ίση με 19 kW·

7) «κατηγορία RLL»: κινητήρες για αποκλειστική χρήση σε σιδηροδρομικές μηχανές, για την πρόωσή τους ή όταν προορίζονται για την πρόωσή τους·

8) «κατηγορία RLR»:

α) κινητήρες για αποκλειστική χρήση σε αυτοκινητάμαξες, για την πρόωσή τους ή όταν προορίζονται για την πρόωσή τους·

β) κινητήρες που χρησιμοποιούνται αντί για τους κινητήρες σταδίου V της κατηγορίας RLL·

9) «κατηγορία SMB»: κινητήρες ΑΣπ για αποκλειστική χρήση σε χιονοέλκηθρα· κινητήρες που προορίζονται για χιονοέλκηθρα εκτός των κινητήρων ΑΣπ περιλαμβάνονται στην κατηγορία NRE·

10) «κατηγορία ATS»: κινητήρες ΑΣπ που προορίζονται αποκλειστικά για χρήση σε ATV και SbS· κινητήρες που προορίζονται για ATV και SbS εκτός των κινητήρων ΑΣπ περιλαμβάνονται στην κατηγορία NRE.

2. Κινητήρας μεταβλητών στροφών που ανήκει σε ειδική κατηγορία μπορεί να χρησιμοποιηθεί αντί για κινητήρα σταθερών στροφών της ίδιας κατηγορίας.

Οι κινητήρες μεταβλητών στροφών της κατηγορίας IWP που χρησιμοποιούνται για λειτουργία σταθερών στροφών συμμορφώνονται επιπροσθέτως με τις απαιτήσεις του άρθρου 24 παράγραφος 7 ή του άρθρου 24 παράγραφος 8, κατά περίπτωση.

3. Κινητήρες που προορίζονται για βοηθητικά σιδηροδρομικά οχήματα και βοηθητικοί κινητήρες για αυτοκινητάμαξες και σιδηροδρομικές μηχανές περιλαμβάνονται στις κατηγορίες NRE ή NRS, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΓΕΝΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις των κρατών μελών

1. Τα κράτη μέλη συγκροτούν ή ορίζουν εγκρίνουσες αρχές και αρχές εποπτείας της αγοράς σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τη συγκρότηση και τον διορισμό των εγκρινουσών αρχών και των αρχών εποπτείας της αγοράς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων της επωνυμίας τους, της ταχυδρομικής και ηλεκτρονικής τους διεύθυνσης, καθώς και των τομέων αρμοδιότητάς τους. Η Επιτροπή δημοσιεύει τον κατάλογο και τα στοιχεία των εγκρινουσών αρχών στην ιστοσελίδα της.
3. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά μόνο:
 - α) των κινητήρων που καλύπτονται από έγκυρη έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, είτε είναι ήδη τοποθετημένοι σε μη οδικό κινητό μηχανήμα είτε όχι· και
 - β) των μη οδικών κινητών μηχανημάτων στα οποία είναι εγκατεστημένοι κινητήρες όπως αναφέρονται στο στοιχείο α).
4. Τα κράτη μέλη δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά:
 - α) κινητήρων για λόγους που σχετίζονται με πτυχές της κατασκευής και της λειτουργίας τους οι οποίες καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, εφόσον οι κινητήρες αυτοί πληρούν τις απαιτήσεις του·
 - β) μη οδικών κινητών μηχανημάτων για λόγους που σχετίζονται με τις εκπομπές αέριων και σωματιδιακών ρύπων από κινητήρες που τοποθετούνται σε τέτοια μηχανήματα, όταν οι εν λόγω κινητήρες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού και πληρούν τις απαιτήσεις του.
5. Τα κράτη μέλη οργανώνουν και εκτελούν την εποπτεία της αγοράς και τον έλεγχο των κινητήρων που βρίσκονται στην αγορά σύμφωνα με το κεφάλαιο III του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008.

Άρθρο 6

Υποχρεώσεις των εγκρινουσών αρχών

1. Οι εγκρίνουσες αρχές μεριμνούν ώστε οι κατασκευαστές που ζητούν έγκριση τύπου ΕΕ να συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.
2. Οι εγκρίνουσες αρχές χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ μόνο στους τύπους ή τις σειρές κινητήρων που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.
3. Οι εγκρίνουσες αρχές δημοσιοποιούν, μέσω του IMI, μητρώο όλων των τύπων και των σειρών κινητήρων για τα οποία έχει χορηγηθεί, επεκταθεί ή αποσυρθεί έγκριση τύπου ΕΕ ή για τους οποίους η αίτηση έγκρισης τύπου ΕΕ έχει απορριφθεί.

Το εν λόγω μητρώο περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή και την επωνυμία της εταιρείας, εάν είναι διαφορετική·
- β) το εμπορικό όνομα ή τα εμπορικά ονόματα ή το εμπορικό σήμα ή τα εμπορικά σήματα, κατά περίπτωση, του κατασκευαστή·
- γ) τον ορισμό των τύπων κινητήρα που καλύπτονται από την έγκριση τύπου ΕΕ του τύπου κινητήρα ή, κατά περίπτωση, από την έγκριση τύπου ΕΕ της σειράς κινητήρων·
- δ) την κατηγορία κινητήρα·
- ε) τον αριθμό της έγκρισης τύπου ΕΕ, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού οποιωνδήποτε επεκτάσεων·
- στ) την ημερομηνία χορήγησης, επέκτασης, άρνησης ή ανάκλησης της έγκρισης τύπου ΕΕ· και
- ζ) το περιεχόμενο των τμημάτων «Γενικές πληροφορίες κινητήρα» και «Τελικό αποτέλεσμα εκπομπών» της έκθεσης δοκιμής που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 12.

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις των αρχών εποπτείας της αγοράς

1. Οι αρχές εποπτείας της αγοράς εκτελούν ελέγχους εγγράφων και, κατά περίπτωση, φυσικούς και εργαστηριακούς ελέγχους των κινητήρων, σε επαρκή κλίμακα και με βάση κατάλληλο ποσοστό δειγμάτων. Κατά τους ελέγχους αυτούς, λαμβάνουν υπόψη τις καθιερωμένες αρχές αξιολόγησης κινδύνου, τυχόν καταγγελίες και οποιεσδήποτε άλλες συναφείς πληροφορίες.
2. Οι αρχές εποπτείας της αγοράς μπορούν να απαιτήσουν από τους οικονομικούς φορείς να θέσουν στη διάθεσή τους εκείνα τα έγγραφα και στοιχεία που κρίνουν ότι είναι απαραίτητα για τη διεκπεραίωση των δραστηριοτήτων των αρχών.

Άρθρο 8

Γενικές υποχρεώσεις των κατασκευαστών

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι, όταν οι κινητήρες τους διατίθενται στην αγορά, έχουν κατασκευαστεί και εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
2. Σε περίπτωση που οι κατασκευαστές τροποποιήσουν κινητήρα ο οποίος υπόκειται σε έγκριση τύπου ΕΕ κατά τρόπο ώστε, στη συνέχεια, να πληροί τα κριτήρια για κατάταξη σε διαφορετική κατηγορία ή υποκατηγορία, είναι υπεύθυνοι για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης του κινητήρα με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στην εν λόγω κατηγορία ή υποκατηγορία.

Σε περίπτωση που νομικό πρόσωπο τροποποιήσει κινητήρα κατά τρόπο ώστε να μη συμμορφώνεται πλέον με τα όρια εκπομπών που εφαρμόζονται σε αυτόν σύμφωνα με την οικεία κατηγορία ή υποκατηγορία, το εν λόγω πρόσωπο θεωρείται υπεύθυνο για τη συμμόρφωση εκ νέου με τα συγκεκριμένα όρια εκπομπών.

3. Οι κατασκευαστές είναι υπεύθυνοι έναντι της εγκρίνουσας αρχής για όλες τις πτυχές της διαδικασίας έγκρισης τύπου ΕΕ και για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής, είτε συμμετέχουν απευθείας σε όλα τα στάδια κατασκευής ενός κινητήρα είτε όχι.
4. Οι κατασκευαστές μεριμνούν για την ύπαρξη διαδικασιών που εξασφαλίζουν ότι η παραγωγή των σειρών παραμένει σε συμμόρφωση με τον εγκεκριμένο τύπο και για την παρακολούθηση των εκπομπών των κινητήρων εν χρήση σύμφωνα με το άρθρο 19.

Αλλαγές στον σχεδιασμό ή στα χαρακτηριστικά ενός τύπου κινητήρα και αλλαγές στις απαιτήσεις προς τις οποίες δηλώνεται η συμμόρφωση ενός τύπου κινητήρα λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με το κεφάλαιο VI.

5. Επιπλέον των υποχρεωτικών επισημάνσεων που αναφέρονται στο άρθρο 32, οι κατασκευαστές αναγράφουν, στους κινητήρες που έχουν κατασκευάσει και που έχουν διαθέσει στην αγορά ή, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, σε έγγραφο που συνοδεύει τον κινητήρα, την επωνυμία, την καταχωρισμένη εμπορική επωνυμία ή το κατατεθέν εμπορικό σήμα τους, καθώς και τη διεύθυνση στην Ένωση μέσω της οποίας μπορεί να υπάρξει επικοινωνία μαζί τους.

6. Κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος, οι κατασκευαστές παρέχουν στον ΚΠΕ αντίγραφο της υποχρεωτικής επισήμανσης που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4.
7. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι, για τη χρονική περίοδο κατά την οποία ο κινητήρας βρίσκεται υπό την ευθύνη τους, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με το παρόν κεφάλαιο και το κεφάλαιο III.
8. Οι κατασκευαστές φυλάσσουν το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ, καθώς και τα συνημμένα έγγραφα του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 1, και, κατά περίπτωση, αντίγραφο της διακήρυξης συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 31, προκειμένου να είναι διαθέσιμα στις εγκρίνουσες αρχές για περίοδο 10 ετών από τη διάθεση κινητήρα στην αγορά.
9. Οι κατασκευαστές παρέχουν στις εθνικές αρχές, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος και μέσω της εγκρίνουσας αρχής, αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ κινητήρα. Το εν λόγω αντίγραφο είναι σε γλώσσα ευκόλως κατανοητή από την αιτούσα εθνική αρχή.
10. Για τον σκοπό της έγκρισης τύπου ΕΕ των κινητήρων, οι κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης διορίζουν έναν μόνο αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης, για να τους εκπροσωπεί στις επαφές τους με την εγκρίνουσα αρχή.
11. Για τον σκοπό της εποπτείας της αγοράς, οι κατασκευαστές που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης διορίζουν έναν μόνο αντιπρόσωπο εγκατεστημένο εντός της Ένωσης, ο οποίος μπορεί να είναι ο αναφερόμενος στην παράγραφο 10.

Άρθρο 9

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά κινητήρες που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις

1. Κατασκευαστής που έχει λόγο να πιστεύει ή θεωρεί ότι ένας από τους κινητήρες του που διέθεσε στην αγορά δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό διενεργεί άμεσα έρευνα σχετικά με τη φύση της μη συμμόρφωσης για την οποία υπάρχουν υπόνοιες και το ενδεχόμενο εύρος της.

Με βάση το αποτέλεσμα της έρευνας, ο κατασκευαστής λαμβάνει διορθωτικά μέτρα, προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι κινητήρες που παράγει θα συμμορφωθούν εγκαίρως με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμέσως την εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ της έρευνας, παρέχοντας λεπτομέρειες, ιδίως σχετικά με τη μη συμμόρφωση και τα διορθωτικά μέτρα που έχουν ενδεχομένως ληφθεί.

2. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, δεν απαιτείται από τον κατασκευαστή να λάβει διορθωτικά μέτρα σχετικά με κινητήρα που δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό ως αποτέλεσμα τροποποιήσεων που επήλθαν μετά τη διάθεσή του στην αγορά και οι οποίες δεν εγκρίθηκαν από τον κατασκευαστή.

Άρθρο 10

Υποχρεώσεις των αντιπροσώπων του κατασκευαστή για τον σκοπό της εποπτείας της αγοράς

Κατ' ελάχιστο, οι αντιπρόσωποι των κατασκευαστών για τον σκοπό της εποπτείας της αγοράς εκτελούν τα ακόλουθα καθήκοντα, τα οποία προσδιορίζονται στη γραπτή εντολή που λαμβάνουν από τον κατασκευαστή:

- α) μεριμνούν ώστε το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ με τα συνημμένα έγγραφα του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 1, και, κατά περίπτωση, αντίγραφο της διακήρυξης συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 31 να μπορούν να καδίστανται διαθέσιμα στις εγκρίνουσες αρχές, για περίοδο δέκα ετών από τη διάθεση ενός κινητήρα στην αγορά·
- β) παρέχουν στην εγκρίνουσα αρχή, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος, όλες τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που απαιτούνται για την απόδειξη της συμμόρφωσης της παραγωγής του κινητήρα·
- γ) συνεργάζονται με τις εγκρίνουσες αρχές και τις αρχές εποπτείας της αγοράς, κατόπιν αιτήματος τους, σε σχέση με οποιαδήποτε δράση αναλαμβάνεται δυνάμει της εντολής.

Άρθρο 11

Γενικές υποχρεώσεις των εισαγωγέων

1. Οι εισαγωγείς θέτουν στην αγορά μόνο συμμορφούμενους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ.
2. Προτού διατεθεί στην αγορά κινητήρας που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΕ, οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι:
 - α) το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ με τα συνημμένα έγγραφά του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 1, είναι διαθέσιμο·
 - β) ο κινητήρας φέρει την υποχρεωτική επισήμανση που αναφέρεται στο άρθρο 32·
 - γ) ο κινητήρας συμμορφώνεται με το άρθρο 8 παράγραφος 5.
3. Οι εισαγωγείς φυλάσσουν, κατά περίπτωση, για περίοδο δέκα ετών από τη διάθεση του κινητήρα στην αγορά, αντίγραφο της διακήρυξης συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 31, προκειμένου να είναι διαθέσιμο στις εγκρίνουσες αρχές και τις αρχές εποπτείας της αγοράς, και διασφαλίζουν ότι το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ με τα συνημμένα έγγραφά του, όπως αναφέρεται στο άρθρο 23 παράγραφος 1, μπορεί να διατεθεί στις εν λόγω αρχές, κατόπιν αιτήματός τους.
4. Οι εισαγωγείς αναγράφουν, επί του κινητήρα ή, σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, σε συνοδευτικό έγγραφο του κινητήρα, την επωνυμία, την καταχωρισμένη εμπορική ονομασία ή το κατατεθέν εμπορικό σήμα και τη διεύθυνση επικοινωνίας τους.
5. Οι εισαγωγείς μεριμνούν ώστε ο κινητήρας να συνοδεύεται από τις πληροφορίες και τις οδηγίες που αναφέρονται στο άρθρο 43.
6. Οι εισαγωγείς διασφαλίζουν ότι, για τη χρονική περίοδο κατά την οποία ο κινητήρας βρίσκεται υπό την ευθύνη τους, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με το παρόν κεφάλαιο ή το κεφάλαιο ΙΙΙ.
7. Οι εισαγωγείς παρέχουν στις αρμόδιες εθνικές αρχές, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος, όλες τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που απαιτούνται για να αποδειχτεί η συμμόρφωση ενός κινητήρα. Οι εν λόγω πληροφορίες και η τεκμηρίωση είναι σε γλώσσα ευκόλως κατανοητή από την αιτούσα εθνική αρχή.

Άρθρο 12

Υποχρεώσεις των εισαγωγέων όσον αφορά τους κινητήρες που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις

1. Εισαγωγέας που έχει λόγο να πιστεύει ή θεωρεί ότι ένας κινητήρας δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό και ιδίως ότι δεν αντιστοιχεί στην έγκριση τύπου ΕΕ που έχει λάβει, δεν διαθέτει τον κινητήρα στην αγορά έως ότου εξασφαλιστεί η συμμόρφωσή του.

Ο εισαγωγέας ενημερώνει σχετικά, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τον κατασκευαστή και τις αρχές εποπτείας της αγοράς, καθώς και την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.

2. Εισαγωγέας που έχει λόγο να πιστεύει ή θεωρεί ότι ένας κινητήρας που διέθεσε στην αγορά δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού διενεργεί άμεσα έρευνα σχετικά με τη φύση της μη συμμόρφωσης για την οποία υπάρχουν υπόνοιες και το ενδεχόμενο εύρος της.

Με βάση το αποτέλεσμα της έρευνας, ο εισαγωγέας λαμβάνει διορθωτικά μέτρα και ενημερώνει τον κατασκευαστή σχετικά, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κινητήρες που παράγονται θα συμμορφωθούν εγκαίρως με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

Άρθρο 13

Γενικές υποχρεώσεις των διανομέων

1. Όταν οι διανομείς καθιστούν έναν κινητήρα διαθέσιμο στην αγορά, ενεργούν με τη δέουσα προσοχή όσον αφορά τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Προτού καταστήσουν έναν κινητήρα διαθέσιμο στην αγορά, οι διανομείς οφείλουν να επαληθεύσουν ότι:
 - α) ο κατασκευαστής έχει συμμορφωθεί με το άρθρο 8 παράγραφος 5·
 - β) ανάλογα με την περίπτωση, ο εισαγωγέας έχει συμμορφωθεί με το άρθρο 11 παράγραφοι 2 και 4·
 - γ) ο κινητήρας φέρει την υποχρεωτική επισήμανση που αναφέρεται στο άρθρο 32·
 - δ) οι πληροφορίες και οδηγίες που αναφέρονται στο άρθρο 43 διατίθενται σε γλώσσα εύκολα κατανοητή από τον ΚΠΕ.
3. Οι διανομείς διασφαλίζουν ότι, για τη χρονική περίοδο κατά την οποία ο κινητήρας βρίσκεται υπό την ευθύνη τους, οι συνθήκες αποθήκευσης ή μεταφοράς δεν θέτουν σε κίνδυνο τη συμμόρφωσή του με το παρόν κεφάλαιο ή το κεφάλαιο III.
4. Οι διανομείς, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος, μεριμνούν για την παροχή στην αιτούσα εθνική αρχή εκ μέρους του κατασκευαστή των εγγράφων που προσδιορίζονται στο άρθρο 8 παράγραφος 8 ή για την παροχή στην αιτούσα εθνική αρχή εκ μέρους του εισαγωγέα των εγγράφων που προσδιορίζονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3.

Άρθρο 14

Υποχρεώσεις των διανομέων όσον αφορά κινητήρες που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις

1. Όταν διανομέας έχει λόγο να πιστεύει ή θεωρεί ότι ένας κινητήρας δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, δεν καθιστά τον κινητήρα διαθέσιμο στην αγορά μέχρις ότου εξασφαλιστεί η συμμόρφωσή του.
2. Ο διανομέας ενημερώνει τον κατασκευαστή ή τον αντιπρόσωπο του κατασκευαστή εάν έχει λόγο να πιστεύει ή θεωρεί ότι ένας κινητήρας που έχει καταστήσει διαθέσιμο στην αγορά δεν συμμορφώνεται με τον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται, σύμφωνα με το άρθρο 9 ή το άρθρο 12, τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα για τη συμμόρφωση των κινητήρων που παράγονται με τον συγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την συγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

Άρθρο 15

Υποχρεώσεις των ΚΠΕ όσον αφορά την εγκατάσταση κινητήρων

1. Οι ΚΠΕ εγκαθιστούν τους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ σε μη οδικά κινητά μηχανήματα όπως προβλέπεται στις οδηγίες που παρέχει ο κατασκευαστής σύμφωνα με το άρθρο 43 παράγραφος 2 και κατά τρόπο που δεν επηρεάζει αρνητικά την επίδοση του κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές αέριων και σωματιδιακών ρύπων.
2. Εάν ένας ΚΠΕ δεν ακολουθήσει τις οδηγίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή εάν τροποποιήσει τον κινητήρα κατά την εγκατάστασή του σε μη οδικό κινητό μηχανήμα κατά τρόπο που επηρεάζει αρνητικά τις επιδόσεις του κινητήρα όσον αφορά τις εκπομπές αέριων και σωματιδιακών ρύπων, ο εν λόγω ΚΠΕ θεωρείται κατασκευαστής για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και, ειδικότερα, υπόκειται στις υποχρεώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 8 και 9.
3. Οι ΚΠΕ εγκαθιστούν τους κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ σε μη οδικά κινητά μηχανήματα μόνο σύμφωνα με τα είδη αποκλειστικής χρήσης που προβλέπονται στο άρθρο 4.
4. Σε περίπτωση που η υποχρεωτική επισήμανση του κινητήρα που αναφέρεται στο άρθρο 32 δεν είναι ορατή χωρίς αφαίρεση τμημάτων, ο ΚΠΕ επιδέτει στα μη οδικά κινητά μηχανήματα, κατά τρόπο εμφανή, αντίγραφο της σήμανσης, όπως αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο και στη σχετική εκτελεστική πράξη, που παρέχεται από τον κατασκευαστή.
5. Όταν διατίθεται στην αγορά μη οδικό κινητό μηχανήμα με εγκατεστημένο μεταβατικό κινητήρα σύμφωνα με το άρθρο 58 παράγραφος 5, οι ΚΠΕ αναφέρουν την ημερομηνία παραγωγής της μη οδικής κινητής μηχανής ως τμήμα της επισήμανσης επί της μηχανής.
6. Σε περίπτωση που ο κατασκευαστής παραδίδει σε ΚΠΕ κινητήρα χωριστά από το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων του σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 3, ο ΚΠΕ παρέχει στον κατασκευαστή, εφόσον συντρέχει περίπτωση, τις πληροφορίες που αφορούν τη συναρμολόγηση του κινητήρα και του συστήματος μετεπεξεργασίας καυσαερίων.

Άρθρο 16

Εφαρμογή των υποχρεώσεων των κατασκευαστών σε εισαγωγείς και διανομείς

Εισαγωγέας ή διανομέας ο οποίος καθιστά διαθέσιμο στην αγορά κινητήρα με την επωνυμία του ή το εμπορικό σήμα του ή ο οποίος τροποποιεί τον εν λόγω κινητήρα κατά τρόπο που μπορεί να επηρεάσει τη συμμόρφωσή του με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις θεωρείται κατασκευαστής για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού και, ειδικότερα, υπόκειται στις υποχρεώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 8 και 9.

Άρθρο 17

Υποχρέωση γνωστοποίησης για τους οικονομικούς φορείς και ΚΠΕ

Οι οικονομικοί φορείς και οι ΚΠΕ γνωστοποιούν, κατόπιν αιτήματος, τα εξής στις εγκρίνουσες αρχές και τις αρχές εποπτείας της αγοράς, για περίοδο πέντε ετών από την ημερομηνία διάθεσης στην αγορά:

- α) κάθε οικονομικό φορέα ο οποίος τους έχει προμηθεύσει κινητήρα·
- β) κάθε οικονομικό φορέα ή, εφόσον είναι δυνατή η ταυτοποίησή του, κάθε ΚΠΕ στον οποίο έχουν προμηθεύσει κινητήρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 18

Απαιτήσεις όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων για έγκριση τύπου ΕΕ

1. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι τύποι και οι σειρές κινητήρων σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συναρμολογούνται κατά τρόπο ώστε να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο κεφάλαιο II και στο παρόν κεφάλαιο.

2. Από τις ημερομηνίες διάθεσης κινητήρων στην αγορά κατά τα προβλεπόμενα στο παράρτημα III, οι τύποι και οι σειρές κινητήρων δεν υπερβαίνουν τις οριακές τιμές εκπομπών καυσαερίων που αναφέρονται ως στάδιο V και ορίζονται στο παράρτημα II.

Στην περίπτωση που, σύμφωνα με τις παραμέτρους που ορίζουν τη σειρά κινητήρων που προβλέπεται στη σχετική εκτελεστική πράξη, μία σειρά κινητήρων καλύπτει περισσότερα από ένα εύρη ισχύος, ο μητρικός κινητήρας (για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου ΕΕ) και όλοι οι τύποι κινητήρων εντός της ίδιας σειράς (για τους σκοπούς της συμμόρφωσης της παραγωγής) πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις, όσον αφορά τα ισχύοντα εύρη ισχύος:

- α) συμμορφώνονται με τις πλέον αυστηρές οριακές τιμές εκπομπών·
- β) υποβάλλονται σε δοκιμές χρησιμοποιώντας τους κύκλους δοκιμών που αντιστοιχούν στις πλέον αυστηρές οριακές τιμές εκπομπών·
- γ) υποβάλλονται σε διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ και διατίθενται στην αγορά όσο το δυνατόν συντομότερα βάσει των ισχυουσών ημερομηνιών του παραρτήματος III.

3. Οι εκπομπές καυσαερίων των τύπων και των σειρών κινητήρων μετρώνται βάσει των κύκλων δοκιμής που ορίζονται στο άρθρο 24 και σύμφωνα με το άρθρο 25.

4. Οι τύποι και οι σειρές κινητήρων σχεδιάζονται και εξοπλίζονται με στρατηγικές ελέγχου των εκπομπών κατά τρόπο ώστε να αποτρέπεται η παραποίηση στον βαθμό που είναι δυνατόν. Απαγορεύεται η χρήση στρατηγικών αναστολής.

5. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες ορίζονται οι λεπτομέρειες για τις παραμέτρους που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των τύπων και των σειρών κινητήρων, συμπεριλαμβανομένων των τρόπων λειτουργίας αυτών, και οι τεχνικές λεπτομέρειες για την αποτροπή παραποίησης κατά την έννοια της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 19

Παρακολούθηση των εκπομπών των κινητήρων εν χρήσει

1. Οι εκπομπές αέριων ρύπων από κινητήρες που ανήκουν σε τύπους ή σειρές κινητήρων του σταδίου εκπομπών V που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό παρακολουθούνται μέσω δοκιμών εν χρήσει των κινητήρων που είναι εγκατεστημένοι σε μη οδικά κινητά μηχανήματα και που λειτουργούν κατά τη διάρκεια των κανονικών κύκλων λειτουργίας τους. Τέτοιου είδους δοκιμές διενεργούνται, με ευθύνη του κατασκευαστή και σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της εγκρίνουσας αρχής, σε κινητήρες που έχουν υποβληθεί σε κατάλληλη συντήρηση, σύμφωνα με τις διατάξεις όσον αφορά την επιλογή των κινητήρων, τις διαδικασίες δοκιμών και την αναφορά των αποτελεσμάτων για τις διάφορες κατηγορίες κινητήρων.

Η Επιτροπή εκτελεί πιλοτικά προγράμματα με σκοπό την ανάπτυξη κατάλληλων διαδικασιών δοκιμών για τις κατηγορίες και τις υποκατηγορίες κινητήρων για τις οποίες δεν υφίστανται τέτοιου είδους διαδικασίες δοκιμών.

Η Επιτροπή εκτελεί προγράμματα παρακολούθησης για κάθε κατηγορία κινητήρων, ώστε να καθορίζεται σε ποιο βαθμό οι εκπομπές που μετρώνται από τον κύκλο δοκιμών αντιστοιχούν στις εκπομπές που μετρώνται κατά την πραγματική λειτουργία. Τα προγράμματα αυτά, καθώς και τα αποτελέσματά τους, παρουσιάζονται, σε ετήσια βάση, στα κράτη μέλη και, στη συνέχεια, δημοσιοποιούνται μέσω ανακοίνωσης.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με λεπτομερείς ρυθμίσεις όσον αφορά την επιλογή των κινητήρων, τις διαδικασίες δοκιμών και την αναφορά των αποτελεσμάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 20

Αίτηση έγκρισης τύπου ΕΕ

1. Οι κατασκευαστές υποβάλλουν χωριστή αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ για κάθε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων στην εγκρίνουσα αρχή κράτους μέλους και κάθε αίτηση συνοδεύεται από τον πληροφοριακό φάκελο που αναφέρεται στο άρθρο 21. Για συγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή, κατά περίπτωση, σειρά κινητήρων, επιτρέπεται να υποβάλλεται μία μόνο αίτηση και σε μία μόνο εγκρίνουσα αρχή.

2. Οι κατασκευαστές διαθέτουν στην τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου ΕΕ κινητήρα που συμμορφώνεται με τα χαρακτηριστικά του τύπου κινητήρα ή, σε περίπτωση σειράς κινητήρων, με τα χαρακτηριστικά του μητρικού κινητήρα που περιγράφονται στον πληροφοριακό φάκελο που αναφέρεται στο άρθρο 21.

3. Στην περίπτωση υποβολής αίτησης έγκρισης τύπου ΕΕ για σειρά κινητήρων, εφόσον η εγκρίνουσα αρχή αποφασίσει, όσον αφορά τον επιλεγμένο μητρικό κινητήρα που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, ότι η υποβαλλόμενη αίτηση δεν αντιπροσωπεύει πλήρως τη σειρά κινητήρων που περιγράφεται στον πληροφοριακό φάκελο που αναφέρεται στο άρθρο 21, οι κατασκευαστές διαθέτουν εναλλακτικό κινητήρα και, αν παρασεί ανάγκη, πρόσθετο μητρικό κινητήρα που θεωρείται από την εγκρίνουσα αρχή ότι είναι αντιπροσωπευτικός της σειράς κινητήρων.

4. Εντός ενός μηνός από την έναρξη της παραγωγής του εγκεκριμένου τύπου κινητήρα ή σειράς κινητήρων, οι κατασκευαστές υποβάλλουν το αρχικό σχέδιο παρακολούθησης εν χρήσει κινητήρων στην εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ του εν λόγω τύπου κινητήρα ή, κατά περίπτωση, μιας σειράς κινητήρων.

Άρθρο 21

Πληροφοριακός φάκελος

1. Ο αιτών παρέχει πληροφοριακό φάκελο στην εγκρίνουσα αρχή, ο οποίος περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) έγγραφο πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου των καυσίμων αναφοράς και, εφόσον ζητηθεί από τον κατασκευαστή, οποιονδήποτε άλλων συγκεκριμένων καυσίμων, μειγμάτων καυσίμων ή γαλακτωμάτων καυσίμων που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 2 και των οποίων η περιγραφή προβλέπεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 4 («έγγραφο πληροφοριών»).

- β) όλα τα σχετικά στοιχεία, σχεδιαγράμματα, φωτογραφίες και λοιπές πληροφορίες που αφορούν τον τύπο κινητήρα ή, κατά περίπτωση, τον μητρικό κινητήρα·
- γ) τυχόν πρόσθετες πληροφορίες που ζητούνται από την εγκρίνουσα αρχή στο πλαίσιο της διαδικασίας αίτησης για έγκριση τύπου ΕΕ.
2. Ο πληροφοριακός φάκελος μπορεί να παρέχεται εγγράφως ή σε ηλεκτρονική μορφή που θεωρείται αποδεκτή από την τεχνική υπηρεσία και την εγκρίνουσα αρχή.
3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν υποδείγματα για το πληροφοριακό έγγραφο και για τον πληροφοριακό φάκελο. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 22

Γενικές διατάξεις

1. Η εγκρίνουσα αρχή που λαμβάνει την αίτηση χορηγεί έγκριση τύπου ΕΕ σε όλους τους τύπους ή τις σειρές κινητήρων που συμμορφώνονται με καθένα από τα ακόλουθα:
- α) τα στοιχεία του πληροφοριακού φακέλου·
- β) τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και ιδίως τη συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 26.
2. Εφόσον ο κινητήρας πληροί τις απαιτήσεις που προσδιορίζονται στον παρόντα κανονισμό, οι εγκρίνουσες αρχές δεν επιβάλλουν καμία άλλη απαίτηση για την έγκριση τύπου ΕΕ όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία έχει εγκατασταθεί τέτοιος κινητήρας.
3. Μετά το πέρας των ημερομηνιών για την έγκριση τύπου ΕΕ οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα III για κάθε υποκατηγορία κινητήρα, οι εγκρίνουσες αρχές δεν χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ σε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
4. Τα πιστοποιητικά έγκρισης τύπου ΕΕ αριθμούνται σύμφωνα με εναρμονισμένο σύστημα που πρόκειται να προσδιοριστεί από την Επιτροπή.
5. Μέσω του IMI, η εγκρίνουσα αρχή:
- α) θέτει στη διάθεση των εγκρινουσών αρχών των λοιπών κρατών μελών κατάλογο των εγκρίσεων τύπου ΕΕ που έχει χορηγήσει ή, κατά περίπτωση, που έχει επεκτείνει, εντός ενός μηνός από την έκδοση του αντίστοιχου πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ·
- β) θέτει χωρίς καθυστέρηση στη διάθεση των εγκρινουσών αρχών των λοιπών κρατών μελών κατάλογο των εγκρίσεων τύπου ΕΕ που έχει αρνηθεί να χορηγήσει ή έχει ανακαλέσει, καθώς και τους λόγους της απόφασής της·
- γ) εντός ενός μηνός από τη λήψη σχετικής αίτησης από την εγκρίνουσα αρχή άλλου κράτους μέλους, αποστέλλει στην εν λόγω εγκρίνουσα αρχή αντίγραφο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ για τύπο ή σειρά κινητήρων, εφόσον υπάρχει, μαζί με το πληροφοριακό τεύχος που αναφέρεται στην παράγραφο 6 για κάθε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που έχει εγκρίνει, έχει αρνηθεί να εγκρίνει ή την έγκριση τύπου ΕΕ που έχει ανακαλέσει.
6. Η εγκρίνουσα αρχή καταρτίζει πληροφοριακό τεύχος αποτελούμενο από τον πληροφοριακό φάκελο συνοδευόμενο από την έκθεση δοκιμών, καθώς και από οποιαδήποτε άλλα έγγραφα τα οποία η τεχνική υπηρεσία ή η εγκρίνουσα αρχή έχει προσθέσει στον πληροφοριακό φάκελο κατά την εκτέλεση των καθηκόντων της («πληροφοριακό τεύχος»).

Το πληροφοριακό τεύχος περιλαμβάνει ευρετήριο όπου απαριθμούνται τα περιεχόμενά του, με κατάλληλη αρίθμηση ή άλλη σήμανση ώστε να αναγνωρίζονται σαφώς όλες οι σελίδες και η μορφή κάθε εγγράφου, προκειμένου να παρουσιάζεται μια καταγραφή των διαδοχικών σταδίων διαχείρισης της έγκρισης τύπου ΕΕ, ιδίως δε οι ημερομηνίες αναθεωρήσεων και ενημέρωσης.

Η εγκρίνουσα αρχή διασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πληροφοριακό τεύχος είναι διαθέσιμες για περίοδο τουλάχιστον 25 ετών μετά το τέλος της περιόδου ισχύος της σχετικής έγκρισης τύπου ΕΕ.

7. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που καθορίζουν:

- α) τη μέθοδο καθιέρωσης του εναρμονισμένου συστήματος αρίθμησης που αναφέρεται στην παράγραφο 4·
- β) τα υποδείγματα και τη διάρθρωση των δεδομένων για την ανταλλαγή δεδομένων που αναφέρονται στην παράγραφο 5.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 23

Ειδικές διατάξεις που αφορούν το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ

1. Το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ περιέχει, ως συνημμένα, τα εξής:
 - α) το πληροφοριακό τεύχος·
 - β) κατά περίπτωση, τα ονοματεπώνυμα και τα δείγματα της υπογραφής των προσώπων που είναι εξουσιοδοτημένα να υπογράφουν δηλώσεις συμμόρφωσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 31 και αναφορά της θέσης τους στην εταιρεία.
2. Η Επιτροπή ορίζει υπόδειγμα για το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ.
3. Για κάθε τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που έχουν εγκριθεί, η εγκρίνουσα αρχή:
 - α) συμπληρώνει όλες τις σχετικές ενότητες του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ και επισυνάπτει την έκθεση δοκιμών·
 - β) συντάσσει το ευρετήριο περιεχομένων του πληροφοριακού τεύχους·
 - γ) χορηγεί στον αιτούντα, αμελλητί, το συμπληρωμένο πιστοποιητικό μαζί με τα συνημμένα έγγραφά του.
4. Εάν μια έγκριση τύπου ΕΕ έχει υπαχθεί, σύμφωνα με το άρθρο 35, σε περιορισμούς ως προς την περίοδο ισχύος της ή εάν ο τύπος κινητήρα ή η σειρά κινητήρων έχει εξαιρεθεί από ορισμένες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ επισημαίνει τους εν λόγω περιορισμούς ή εξαιρέσεις.
5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν το υπόδειγμα του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 24

Δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση τύπου ΕΕ

1. Η συμμόρφωση με τις τεχνικές προδιαγραφές του παρόντος κανονισμού καταδεικνύεται με κατάλληλες δοκιμές που διενεργούν οι οριζόμενες τεχνικές υπηρεσίες. Οι διαδικασίες μετρήσεων και δοκιμών και ο ειδικός εξοπλισμός και τα εργαλεία για τη διενέργεια των εν λόγω δοκιμών περιγράφονται στο άρθρο 25.
2. Ο κατασκευαστής θέτει στη διάθεση της εγκρίνουσας αρχής όσους κινητήρες απαιτούνται δυνάμει των σχετικών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για τη διενέργεια των απαιτούμενων δοκιμών.
3. Οι απαιτούμενες δοκιμές διενεργούνται σε κινητήρες που είναι αντιπροσωπευτικοί του προς έγκριση τύπου κινητήρα ή, κατά περίπτωση, του προς έγκριση μητρικού κινητήρα σειράς κινητήρων.

Κατά παρέκκλιση του πρώτου εδαφίου, ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέγει, με τη σύμφωνη γνώμη της εγκρίνουσας αρχής, κινητήρα ο οποίος, μολονότι δεν είναι αντιπροσωπευτικός του προς έγκριση τύπου κινητήρα ή, κατά περίπτωση, του προς έγκριση μητρικού κινητήρα σειράς κινητήρων, συνδυάζει ορισμένα από τα πλέον δυσμενή χαρακτηριστικά σε σχέση με το απαιτούμενο επίπεδο επιδόσεων. Για να διευκολυνθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων κατά την επιλογή, μπορούν να χρησιμοποιούνται μέθοδοι εικονικής δοκιμής.

4. Για τους σκοπούς της διενέργειας των δοκιμών έγκρισης τύπου ΕΕ, εφαρμόζονται οι κύκλοι δοκιμών που ορίζονται στο παράρτημα IV. Οι κύκλοι δοκιμών που εφαρμόζονται για κάθε τύπο κινητήρα που περιλαμβάνεται στην έγκριση τύπου ΕΕ αναφέρονται στο πληροφοριακό έγγραφο.
5. Ο κινητήρας που θεωρείται αντιπροσωπευτικός του τύπου κινητήρα ή, κατά περίπτωση, του μητρικού κινητήρα σειράς κινητήρων ή ο κινητήρας που επιλέγεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 δεύτερο εδάφιο δοκιμάζεται σε δυναμόμετρο με χρήση του εφαρμοστέου κύκλου δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό σταθερές συνθήκες που αναφέρεται στους πίνακες IV-1 έως IV-10 του παραρτήματος IV. Ο κατασκευαστής μπορεί να επιλέξει αν θα διενεργήσει την εν λόγω δοκιμή με χρήση μεθόδου δοκιμών διακριτών φάσεων ή μεθόδου δοκιμών κατά βαθμίδες. Εξαιρουμένων των περιπτώσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 7 και 8, για κινητήρα μεταβλητών στροφών που ανήκει σε ειδική κατηγορία και χρησιμοποιείται σε λειτουργία συνεχών στροφών της ίδιας κατηγορίας δεν απαιτείται η διενέργεια δοκιμής με χρήση του εφαρμοστέου κύκλου δοκιμής σε σταθερές στροφές και υπό σταθερές συνθήκες.
6. Στην περίπτωση κινητήρα σταθερών στροφών με ρυθμιστή που μπορεί να οριστεί σε εναλλακτικό αριθμό στροφών, οι απαιτήσεις της παραγράφου 5 πληρούνται σε όλους τους εφαρμοστέους σταθερούς αριθμούς στροφών, στο δε πληροφοριακό έγγραφο αναφέρονται οι αριθμοί στροφών που ισχύουν για κάθε τύπο κινητήρα.
7. Στην περίπτωση κινητήρα κατηγορίας IWP που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε λειτουργία τόσο μεταβλητών όσο και σταθερών στροφών, οι απαιτήσεις της παραγράφου 5 πληρούνται χωριστά για κάθε εφαρμοστέο κύκλο δοκιμής υπό σταθερές συνθήκες, στο δε πληροφοριακό έγγραφο αναφέρεται κάθε κύκλος δοκιμών υπό σταθερές συνθήκες για τον οποίο πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις.
8. Στην περίπτωση κινητήρα της κατηγορίας IWP που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη θέση κινητήρα της κατηγορίας IWA σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2, οι απαιτήσεις της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου πληρούνται για κάθε εφαρμοστέο κύκλο δοκιμής υπό σταθερές συνθήκες που προβλέπεται στους πίνακες IV-5 και IV-6 του παραρτήματος IV, στο δε πληροφοριακό έγγραφο αναφέρεται κάθε κύκλος δοκιμών υπό σταθερές συνθήκες για τον οποίο πληρούνται οι εν λόγω απαιτήσεις.
9. Εξαιρουμένων των κινητήρων που έχουν λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφοι 5 και 6, κινητήρες μεταβλητών στροφών της κατηγορίας NRE που διαθέτουν καθαρή ισχύ μεγαλύτερη ή ίση με 19 kW αλλά όχι μεγαλύτερη από 560 kW υποβάλλονται, πέραν του ελέγχου συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, και σε δοκιμές με δυναμόμετρο με τη χρήση του κύκλου δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες που ορίζεται στον πίνακα IV-11 του παραρτήματος IV.
10. Κινητήρες των υποκατηγοριών NRS-v-2b και NRS-v-3 με μέγιστο αριθμό στροφών μικρότερο ή ίσο με 3 400 rpm υποβάλλονται, πέραν του ελέγχου συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5, και σε δοκιμές με δυναμόμετρο με τη χρήση του κύκλου δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες που ορίζεται στον πίνακα IV-12 του παραρτήματος IV.
11. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό με λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές και τα χαρακτηριστικά των κύκλων δοκιμής υπό σταθερές και μεταβατικές συνθήκες που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης μεθόδου για τον καθορισμό των ρυθμίσεων φορτίου και στροφών κινητήρα. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016.
12. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν την ενιαία μορφή της έκδοσης δοκιμής που απαιτείται για την έγκριση τύπου ΕΕ. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 25

Διενέργεια μετρήσεων και δοκιμών για την έγκριση τύπου ΕΕ

1. Τα τελικά αποτελέσματα των δοκιμών εκπομπών καυσαερίων για τους κινητήρες που υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό υπολογίζονται με την εφαρμογή όλων των ακόλουθων στα αποτελέσματα των εργαστηριακών δοκιμών:
- α) στις περιπτώσεις που απαιτείται από την παράγραφο 3 και εάν δεν περιλαμβάνονται ήδη στην εργαστηριακή μέτρηση, των εκπομπών αερίων από τον στροφαλοθάλαμο·
 - β) στις περιπτώσεις που απαιτείται από την παράγραφο 3 και εφόσον ο κινητήρας περιλαμβάνει σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων με αναγέννηση, κάθε απαιτούμενου συντελεστή προσαρμογής·
 - γ) για όλους τους κινητήρες, συντελεστών υποβάθμισης κατάλληλων για τις περιόδους σταθερότητας των εκπομπών που ορίζονται στο παράρτημα V.

2. Η δοκιμή τύπου κινητήρα ή σειράς κινητήρων για να καθοριστεί εάν συμμορφώνεται με τα όρια εκπομπών που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό διενεργείται με χρήση των ακόλουθων καυσίμων αναφοράς ή συνδυασμών καυσίμων, κατά περίπτωση:

- α) πετρελαίου κίνησης·
- β) βενζίνης·
- γ) μείγματος βενζίνης / ελαίου για δίχρονους κινητήρες ΑΣπ·
- δ) φυσικού αερίου / βιομεθανίου·
- ε) υγραερίου (LPG)·
- στ) αιθυλικής αλκοόλης.

Ο τύπος κινητήρα ή η σειρά κινητήρων πληροί, επιπλέον, τα όρια εκπομπών καυσαερίων που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό σχετικά με οποιαδήποτε άλλα συγκεκριμένα καύσιμα, μείγματα καυσίμων ή γαλακτώματα καυσίμων που περιλαμβάνονται από κατασκευαστή σε αίτηση έγκρισης τύπου ΕΕ και περιγράφονται στον πληροφοριακό φάκελο.

3. Όσον αφορά τη διενέργεια των μετρήσεων και των δοκιμών, πληρούνται οι τεχνικές απαιτήσεις όσον αφορά:

- α) τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες για τη διενέργεια των δοκιμών·
- β) τον εξοπλισμό και τις διαδικασίες μέτρησης και δειγματοληψίας των εκπομπών·
- γ) τις μεθόδους αξιολόγησης και υπολογισμού των δεδομένων·
- δ) τη μέθοδο προσδιορισμού των συντελεστών υποβάθμισης·
- ε) σχετικά με τους κινητήρες στις κατηγορίες NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB και ATS που συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών του σταδίου V τα οποία προβλέπονται στο παράρτημα II:
 - i) τις μεθόδους λήψης υπόψη των εκπομπών αερίων του στροφαλοθαλάμου·
 - ii) τις μεθόδους καθορισμού και λήψης υπόψη της συνεχούς ή σπάνιας αναγέννησης των συστημάτων μετεπεξεργασίας των καυσαερίων·
- στ) σχετικά με ηλεκτρονικά ελεγχόμενους κινητήρες στις κατηγορίες NRE, NRG, IWP, IWA, RLL και RLR που συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών του σταδίου V που προβλέπονται στο παράρτημα II και χρησιμοποιούν ηλεκτρονικό έλεγχο για τον προσδιορισμό τόσο της ποσότητας όσο και του χρονισμού της έγχυσης καυσίμου ή χρησιμοποιούν ηλεκτρονικό έλεγχο για την ενεργοποίηση, την απενεργοποίηση ή τη ρύθμιση του συστήματος ελέγχου εκπομπών που χρησιμοποιείται για τη μείωση των NO_x :
 - i) στρατηγικές ελέγχου των εκπομπών, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων που απαιτούνται για να καταδειχθούν οι εν λόγω στρατηγικές·
 - ii) μέτρα ελέγχου των NO_x , συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου που χρησιμοποιείται για να καταδειχθούν τα εν λόγω μέτρα ελέγχου·
 - iii) περιοχή που συνδέεται με τον σχετικό κύκλο δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό σταθερές συνθήκες, εντός της οποίας ελέγχεται το ποσοστό κατά το οποίο οι εκπομπές επιτρέπεται να υπερβαίνουν τα όρια εκπομπών καυσαερίων που προβλέπονται στο παράρτημα II·
 - iv) την επιλογή από την τεχνική υπηρεσία των επιπλέον σημείων μέτρησης εντός της περιοχής ελέγχου κατά τη διάρκεια της δοκιμής των εκπομπών σε πάγκο δοκιμών.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας:

- α) τη μεθοδολογία για την προσαρμογή των αποτελεσμάτων των εργαστηριακών δοκιμών των εκπομπών, ούτως ώστε να περιλαμβάνουν τους συντελεστές υποβάθμισης που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ)·
- β) τα τεχνικά χαρακτηριστικά των καυσίμων αναφοράς που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, τις απαιτήσεις για την περιγραφή οποιωνδήποτε άλλων προσδιορισμένων καυσίμων, μειγμάτων καυσίμων ή γαλακτωμάτων καυσίμων που περιγράφονται στον πληροφοριακό φάκελο·
- γ) τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τα χαρακτηριστικά για τη διενέργεια των μετρήσεων και των δοκιμών που αναφέρονται στην παράγραφο 3·

- δ) τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των PN, λαμβανομένων υπόψη των προδιαγραφών που παρέχονται στη σειρά 06 του κανονισμού αριθ. 49 της ΟΕΕ/ΗΕ·
- ε) τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις που εφαρμόζονται στη δοκιμή των κινητήρων διπλού καυσίμου ή των τροφοδοτούμενων με αέρια καύσιμα κινητήρων ενιαίου καυσίμου που αναφέρονται στο παράρτημα II.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

Άρθρο 26

Συμμόρφωση των ρυθμίσεων παραγωγής

1. Η εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με την εν λόγω έγκριση τύπου ΕΕ, ώστε να επαληθεύει, εφόσον απαιτείται σε συνεργασία με τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι έχουν εφαρμοστεί επαρκείς ρυθμίσεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι κινητήρες που παράγονται θα συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο ως προς τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.
2. Η εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με την έγκριση τύπου ΕΕ, ώστε να επαληθεύει ότι οι διακηρύξεις συμμόρφωσης που εκδίδονται από τον κατασκευαστή συμμορφώνονται με το άρθρο 31.
3. Η εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα σε σχέση με την έγκριση τύπου ΕΕ, ώστε να επαληθεύει, εφόσον απαιτείται σε συνεργασία με τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου εξακολουθούν να είναι επαρκείς, ώστε οι κινητήρες που παράγονται να εξακολουθούν να συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο, και ότι οι διακηρύξεις συμμόρφωσης, εφόσον συντρέχει περίπτωση, θα εξακολουθούν να συνάδουν με το άρθρο 31.
4. Για να επαληθεύσει ότι ένας κινητήρας συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο, η εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ μπορεί να διενεργεί οποιονδήποτε έλεγχο ή οποιαδήποτε δοκιμή απαιτείται για την έγκριση τύπου ΕΕ σε δείγματα που λαμβάνει από τις εγκαταστάσεις του κατασκευαστή, μεταξύ άλλων στις εγκαταστάσεις παραγωγής του κατασκευαστή.
5. Όταν μια εγκρίνουσα αρχή που έχει χορηγήσει έγκριση τύπου ΕΕ διαπιστώνει ότι οι ρυθμίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζονται, αποκλίνουν σημαντικά από τις ρυθμίσεις που έχουν συμφωνηθεί όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1, δεν εφαρμόζονται πλέον ή δεν θεωρούνται πλέον επαρκείς, μολονότι συνεχίζεται η παραγωγή, είτε λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει ότι τηρείται ορθώς η διαδικασία για τη συμμόρφωση της παραγωγής είτε ανακαλεί την έγκριση τύπου ΕΕ.
6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό ορίζοντας τα λεπτομερή μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται από τις εγκρίνουσες αρχές ούτως ώστε να διασφαλίζεται ότι οι κινητήρες που παράγονται συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΣΧΥΣ ΤΩΝ ΕΓΚΡΙΣΕΩΝ ΤΥΠΟΥ ΕΕ

Άρθρο 27

Γενικές διατάξεις

1. Ο κατασκευαστής ενημερώνει αμελλητί την εγκρίνουσα αρχή η οποία έχει χορηγήσει την έγκριση τύπου ΕΕ σχετικά με οποιαδήποτε αλλαγή στα στοιχεία που καταγράφονται στο πληροφοριακό τεύχος.

Σε περίπτωση παρόμοιας αλλαγής, η εγκρίνουσα αρχή αποφασίζει ποιες από τις διαδικασίες που καθορίζονται στο άρθρο 28 θα ακολουθηθούν.

Εάν απαιτείται, η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να αποφασίσει, κατόπιν διαβουλεύσεων με τον κατασκευαστή, τη χορήγηση νέας έγκρισης τύπου ΕΕ.

2. Η αίτηση τροποποίησης έγκρισης τύπου ΕΕ υποβάλλεται αποκλειστικά στην εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την αρχική έγκριση τύπου ΕΕ.

3. Εάν η εγκρίνουσα αρχή διαπιστώσει ότι, για να γίνει τροποποίηση, πρέπει να επαναληφθούν επιθεωρήσεις ή δοκιμές, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή.

Οι διαδικασίες που προσδιορίζονται στο άρθρο 28 εφαρμόζονται μόνο εάν, βάσει των εν λόγω επιθεωρήσεων ή δοκιμών, η εγκρίνουσα αρχή διαπιστώσει ότι εξακολουθούν να πληρούνται οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου ΕΕ.

Άρθρο 28

Αναθεωρήσεις και επεκτάσεις των εγκρίσεων τύπου ΕΕ

1. Σε περίπτωση που τα στοιχεία που καταγράφονται στο πληροφοριακό τεύχος έχουν αλλάξει, χωρίς να απαιτείται επανάληψη επιθεωρήσεων ή δοκιμών, η τροποποίηση αυτή καλείται «αναθεώρηση».

Στην περίπτωση τέτοιας αναθεώρησης, η εγκρίνουσα αρχή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, αναθεωρεί τις σχετικές σελίδες του πληροφοριακού τεύχους όπως απαιτείται, σημειώνοντας σαφώς, σε κάθε αναθεωρημένη σελίδα, τη φύση της τροποποίησης, και δηλώνει σαφώς την ημερομηνία αναθεώρησης και συμπεριλαμβάνει το αναθεωρημένο ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους. Μια ενοποιημένη και επικαιροποιημένη έκδοση του πληροφοριακού τεύχους, συνοδευόμενη από λεπτομερή περιγραφή των τροποποιήσεων, θεωρείται ότι πληροί την απαίτηση της παρούσας παραγράφου.

2. Η τροποποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καλείται «επέκταση» στις περιπτώσεις που τα στοιχεία που περιέχονται στο πληροφοριακό τεύχος έχουν αλλάξει και συντρέχει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) απαιτούνται περαιτέρω επιθεωρήσεις ή δοκιμές·

β) έχει αλλάξει οποιαδήποτε πληροφορία περιλαμβάνεται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ, πλην των συνημμένων εγγράφων του·

γ) μια νέα απαίτηση που ορίζεται στον παρόντα κανονισμό ή σε κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστική πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό καθίσταται εφαρμοστέα για τον συγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

Στην περίπτωση επέκτασης, η εγκρίνουσα αρχή συντάσσει επικαιροποιημένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ που φέρει αύξοντα αριθμό επέκτασης ανάλογα με τον αριθμό των διαδοχικών επεκτάσεων που έχουν προηγουμένως χορηγηθεί. Το εν λόγω πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ κάνει σαφή μνεία στον λόγο της επέκτασης και στην ημερομηνία επέκτασης.

3. Όποτε τροποποιούνται σελίδες του πληροφοριακού τεύχους ή συντάσσεται ενοποιημένη και επικαιροποιημένη έκδοση, τροποποιείται αναλόγως το ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους το οποίο επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ, ώστε να εμφανίζεται η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης επέκτασης ή αναθεώρησης ή η ημερομηνία της πλέον πρόσφατης ενοποίησης της ενημερωμένης έκδοσης.

4. Δεν απαιτείται τροποποίηση της έγκρισης τύπου ΕΕ για τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων, εάν μια νέα απαίτηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 στοιχείο γ) δεν αφορά, από τεχνική άποψη, τον συγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή τη συγκεκριμένη σειρά κινητήρων αναφορικά με τις επιδόσεις του ως προς τις εκπομπές.

Άρθρο 29

Έκδοση και κοινοποίηση τροποποιήσεων

1. Σε περίπτωση επέκτασης έγκρισης τύπου ΕΕ, η εγκρίνουσα αρχή χορηγεί στον αιτούντα, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το ενημερωμένο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ που αναφέρεται στο άρθρο 28 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο, συμπεριλαμβανομένων των συνημμένων εγγράφων του, καθώς και το ευρετήριο του πληροφοριακού τεύχους.

2. Σε περίπτωση αναθεώρησης έγκρισης τύπου ΕΕ, η εγκρίνουσα αρχή χορηγεί στον αιτούντα, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, τα αναθεωρημένα έγγραφα ή την ενοποιημένη και επικαιροποιημένη έκδοση, κατά περίπτωση, συμπεριλαμβανομένου του αναθεωρημένου ευρετηρίου του πληροφοριακού τεύχους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 28 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο.

3. Η εγκρίνουσα αρχή κοινοποιεί, μέσω του IMI, κάθε τροποποίηση των εγκρίσεων τύπου ΕΕ στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 5.

Άρθρο 30

Ισχύς της έγκρισης τύπου ΕΕ

1. Η έγκριση τύπου ΕΕ εκδίδεται με απεριόριστη διάρκεια ισχύος.
2. Η έγκριση τύπου ΕΕ για κινητήρα παύει να ισχύει στις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) όταν νέες απαιτήσεις που εφαρμόζονται για τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή, κατά περίπτωση, για τη σειρά κινητήρων, καθίστανται υποχρεωτικές για τη διάθεση στην αγορά και δεν είναι δυνατόν να παραταθεί ή να αναθεωρηθεί αντιστοίχως η έγκριση τύπου ΕΕ·
 - β) όταν διακόπτεται οριστικά και εθελοντικά η παραγωγή του εγκεκριμένου τύπου κινητήρα ή της εγκεκριμένης σειράς κινητήρων·
 - γ) όταν η ισχύς της έγκρισης τύπου ΕΕ λήγει δυνάμει περιορισμού σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3·
 - δ) όταν η έγκριση τύπου ΕΕ έχει ανακληθεί σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 5, το άρθρο 39 παράγραφος 1 ή το άρθρο 40 παράγραφος 3.
3. Όταν δεν πληρούνται πλέον οι προϋποθέσεις ισχύος μιας έγκρισης τύπου ΕΕ ως προς έναν από τους τύπους κινητήρα της σειράς κινητήρων, η έγκριση τύπου ΕΕ της συγκεκριμένης σειράς κινητήρων παύει να ισχύει μόνο στον βαθμό που αφορά τον εν λόγω τύπο κινητήρα.

4. Όταν διακόπτεται οριστικά η παραγωγή τύπου κινητήρα ή, κατά περίπτωση, σειράς κινητήρων, ο κατασκευαστής ενημερώνει την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την αντίστοιχη έγκριση τύπου ΕΕ για τη διακοπή αυτή.

Η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ για τον τύπο ή τη σειρά κινητήρων ενημερώνει σχετικά τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών εντός διαστήματος ενός μηνός από την εν λόγω κοινοποίηση.

5. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 4, όταν επίκειται η λήξη ισχύος μιας έγκρισης τύπου ΕΕ για τύπο κινητήρα ή, κατά περίπτωση, σειρά κινητήρων, ο κατασκευαστής ενημερώνει για το γεγονός την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την αντίστοιχη έγκριση τύπου ΕΕ.

Σε αυτές τις περιπτώσεις, η εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ κοινοποιεί, αμελλητί, όλες τις σχετικές πληροφορίες στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών.

Στην εν λόγω κοινοποίηση σημειώνονται, ιδίως, η ημερομηνία παραγωγής και ο αριθμός αναγνώρισης του τελευταίου κινητήρα που παρήχθη.

6. Οι απαιτήσεις της κοινοποίησης που αναφέρονται στις παραγράφους 4 και 5 θεωρείται ότι πληρούνται όταν οι σχετικές πληροφορίες έχουν φορτωθεί στο IMI.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Άρθρο 31

Διακήρυξη συμμόρφωσης

1. Ο κατασκευαστής, υπό την ιδιότητα του κατόχου έγκρισης τύπου ΕΕ για τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων, παρέχει διακήρυξη συμμόρφωσης («διακήρυξη συμμόρφωσης») που συνοδεύει τους κινητήρες που διατίθενται στην αγορά, βάσει:

- α) εξαίρεσης που αναφέρεται στο άρθρο 34 παράγραφος 2, 4, 5, 6, 7 ή 8, στο άρθρο 35 παράγραφος 4· ή
- β) μεταβατικής διάταξης που αναφέρεται στο άρθρο 58 παράγραφος 9, 10 ή 11.

Η διακήρυξη συμμόρφωσης αναφέρει τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και περιορισμούς που πρέπει να ισχύουν για τον κινητήρα και χορηγείται δωρεάν μαζί με τον κινητήρα, συνοδεύει δε, κατά περίπτωση, τη μη οδική κινητή μηχανή στην οποία έχει εγκατασταθεί ο κινητήρας. Η χορήγησή της δεν προϋποθέτει ρητό αίτημα ή υποβολή συμπληρωματικών πληροφοριών στον κατασκευαστή. Η διακήρυξη συμμόρφωσης μπορεί επίσης να παραδοθεί με τη μορφή ασφαλούς ηλεκτρονικού αρχείου.

Για περίοδο 10 ετών μετά την ημερομηνία παραγωγής του κινητήρα, ο κατασκευαστής εκδίδει, κατόπιν αιτήματος του τελικού χρήστη του κινητήρα, αντίγραφο της διακήρυξης συμμόρφωσης, έναντι ποσού που δεν υπερβαίνει το κόστος έκδοσης αυτού. Κάθε τέτοιο αντίγραφο διακήρυξης συμμόρφωσης φέρει εμφανώς την ένδειξη «αντίγραφο».

2. Η διακήρυξη συμμόρφωσης συντάσσεται σε τουλάχιστον μία από τις επίσημες γλώσσες των θεσμικών οργάνων της Ένωσης.

Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει από τον κατασκευαστή να μεταφράσει τη διακήρυξη συμμόρφωσης στην επίσημη γλώσσα ή τις επίσημες γλώσσες του εν λόγω κράτους μέλους.

3. Το άτομο ή τα άτομα που έχουν εξουσιοδοτηθεί να υπογράφουν διακηρύξεις συμμόρφωσης ανήκουν στον οργανισμό του κατασκευαστή και είναι δέοντως εξουσιοδοτημένα από τη διοίκηση του εν λόγω οργανισμού να επιφέρουν πλήρως τη νομική ευθύνη του κατασκευαστή όσον αφορά τον σχεδιασμό και την κατασκευή του κινητήρα ή όσον αφορά τη συμμόρφωση της παραγωγής του κινητήρα.

4. Η διακήρυξη συμμόρφωσης συμπληρώνεται στο σύνολό της και δεν περιέχει περιορισμούς όσον αφορά τη χρήση του κινητήρα, εκτός από τους περιορισμούς που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό.

5. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν το υπόδειγμα της διακήρυξης συμμόρφωσης, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών που στοχεύουν στην αποτροπή της παραποίησης και επιτρέπουν την επαλήθευση του ασφαλούς ηλεκτρονικού αρχείου. Για τον σκοπό αυτό, στις εκτελεστικές πράξεις προβλέπονται τα χαρακτηριστικά ασφαλείας που χρησιμοποιούνται για την προστασία της διακήρυξης συμμόρφωσης. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 32

Υποχρεωτική επισήμανση κινητήρων

1. Ο κατασκευαστής επιθέτει επισήμανση σε κάθε κινητήρα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο («υποχρεωτική επισήμανση»).

2. Όσον αφορά τους ακόλουθους κινητήρες, η υποχρεωτική επισήμανση περιλαμβάνει συμπληρωματικές πληροφορίες που υποδεικνύουν ότι ο κινητήρας υπόκειται στη σχετική εξαίρεση ή μεταβατική διάταξη:

α) κινητήρες που προορίζονται για εξαγωγή σε τρίτες χώρες σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 1 και οι οποίοι κατασκευάζονται είτε στην Ένωση είτε εκτός της Ένωσης και η επακολουθούσα εγκατάστασή τους σε μη οδικά κινητά μηχανήματα γίνεται στην Ένωση·

β) κινητήρες που διατίθενται στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 2, 5, 6 ή 8·

γ) κινητήρες που διατίθενται προσωρινά στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 4·

δ) κινητήρες μετάβασης που διατίθενται στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 58 παράγραφος 5·

ε) κινητήρες αντικατάστασης που διατίθενται στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 7 ή το άρθρο 58 παράγραφος 10 ή 11.

3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν το υπόδειγμα της υποχρεωτικής επισήμανσης, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών ουσιαστών πληροφοριών που απαιτούνται όταν ο κινητήρας εξέρχεται από τη γραμμή παραγωγής, τις υποχρεωτικές ουσιαστές πληροφορίες που απαιτούνται προτού ο κινητήρας διατεθεί στην αγορά και, κατά περίπτωση, τις συμπληρωματικές πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 33

Προσωρινή επισήμανση κινητήρων

1. Ο κατασκευαστής επιβάλλει προσωρινή επισήμανση σε κάθε κινητήρα που κατασκευάζεται σύμφωνα με τον εγκεκριμένο τύπο και διατίθεται στην αγορά βάσει του άρθρου 34 παράγραφος 3.
2. Κινητήρας που δεν συμμορφώνεται με τον εγκεκριμένο τύπο πριν την παράδοσή του και παραδίδεται στον κατασκευαστή του εν λόγω κινητήρα φέρει μόνο προσωρινή επισήμανση.
3. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν το υπόδειγμα των προσωρινών επισημάνσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών ουσιαστών πληροφοριών που πρέπει να υποδεικνύονται επ' αυτών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ

Άρθρο 34

Γενικές εξαιρέσεις

1. Εκτός όσον αφορά το άρθρο 32 παράγραφος 2 στοιχείο α), κινητήρες που προορίζονται για εξαγωγή σε τρίτες χώρες δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό.
2. Εκτός όσον αφορά το άρθρο 32 παράγραφος 2 στοιχείο β), κινητήρες για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις δεν υπόκεινται στον παρόντα κανονισμό.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, οι πυροσβεστικές υπηρεσίες, οι υπηρεσίες πολιτικής άμυνας, οι δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης και οι ιατρικές υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης δεν θεωρούνται μέρος των ενόπλων δυνάμεων.

3. Με την επιφύλαξη του άρθρου 32 και με τη συναίνεση του ΚΠΕ, ένας κατασκευαστής μπορεί να διαθέσει κινητήρα στον εν λόγω ΚΠΕ χωριστά από το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων του.

4. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 5 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την προσωρινή διάθεση στην αγορά, για σκοπούς επιτόπιων δοκιμών, κινητήρων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

5. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 18 παράγραφος 2 και του άρθρου 22 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ και επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά κινητήρες που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων για κινητήρες ειδικής χρήσης που ορίζονται στο παράρτημα VI, υπό την προϋπόθεση ότι οι κινητήρες προορίζονται να τοποθετηθούν σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που θα χρησιμοποιηθούν σε εκρήξιμες ατμόσφαιρες, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 5) της οδηγίας 2014/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

6. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 18 παράγραφος 2 και του άρθρου 22 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη μπορούν, κατόπιν αίτησης, να χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ και να επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά κινητήρες που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων για κινητήρες ειδικής χρήσης που ορίζονται στο παράρτημα VI, υπό την προϋπόθεση ότι οι κινητήρες προορίζονται να τοποθετηθούν σε μη οδικό κινητό μηχανήματα το οποίο χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την καθέλκυση και ανέλκυση σωστικών λέμβων που χειρίζεται εθνική υπηρεσία διάσωσης.

7. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 5 παράγραφος 3 και του άρθρου 18 παράγραφος 2, όσον αφορά τους κινητήρες των κατηγοριών RLL ή RLR οι οποίοι έχουν διατεθεί στην αγορά της Ένωσης έως και τις 31 Δεκεμβρίου 2011, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά κινητήρες αντικατάστασης, εάν η εγκρίνουσα αρχή, έπειτα από εξέταση, αναγνωρίζει και συμπεραίνει ότι η εγκατάσταση κινητήρα ο οποίος συμμορφώνεται με τα εφαρμοστέα όρια εκπομπών που ορίζονται στους πίνακες II-7 και II-8 του παραρτήματος II ενέχει σημαντικές τεχνικές δυσκολίες. Στην περίπτωση αυτή, οι κινητήρες αντικατάστασης είτε συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που θα έπρεπε να πληρούν για να διατεθούν στην αγορά της Ένωσης στις 31 Δεκεμβρίου 2011 είτε συμμορφώνονται με πιο αυστηρά όρια εκπομπών.

⁽¹⁾ Οδηγία 2014/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις συσκευές και τα συστήματα προστασίας που προορίζονται για χρήση σε εκρήξιμες ατμόσφαιρες (ΕΕ L 96 της 29.3.2014, σ. 309).

Όσον αφορά κινητήρες στις κατηγορίες RLL και RLR που διατίθενται στην αγορά της Ένωσης μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2011, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά κινητήρες αντικατάστασης που συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών τα οποία έπρεπε να τηρούν οι προς αντικατάσταση κινητήρες όταν διατέθηκαν για πρώτη φορά στην αγορά της Ένωσης.

8. Όσον αφορά κινητήρες στις κατηγορίες RLL ή RLR, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά κινητήρες που συμμορφώνονται με τα πλέον πρόσφατα εφαρμοστέα όρια εκπομπών που καθορίζει η σχετική νομοθεσία η οποία ισχύει στις 5 Οκτωβρίου 2016, υπό την προϋπόθεση ότι:

- α) οι κινητήρες αυτοί είναι μέρος έργου το οποίο βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο εξέλιξης στις 6 Οκτωβρίου 2016, όπως ορίζει η οδηγία 2008/57/ΕΚ· και
- β) η χρήση κινητήρων οι οποίοι συμμορφώνονται με τα εφαρμοστέα όρια εκπομπών που καθορίζονται στους πίνακες II-7 ή II-8 του παραρτήματος II θα συνεπάγεται δυσανάλογο κόστος.

Έως τις 17 Σεπτεμβρίου 2017, κάθε κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τον κατάλογο των εν λόγω έργων.

9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 με σκοπό τη συμπλήρωση του παρόντος κανονισμού με τις λεπτομερείς τεχνικές προδιαγραφές και τους όρους για:

- α) την παράδοση κινητήρα σε ΚΠΕ από κατασκευαστή χωριστά από το σύστημα μετεπεξεργασίας καυσαερίων του, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3·
- β) τη διάθεση προσωρινά στην αγορά, για σκοπούς επιτόπιων δοκιμών, κινητήρων που δεν έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4·
- γ) τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ για κινητήρες που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών αέριων και σωματιδιακών ρύπων για κινητήρες ειδικής χρήσης που ορίζονται στο παράρτημα VI, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 5 και 6, καθώς και για την έγκριση της διάθεσής τους στην αγορά.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

Άρθρο 35

Εξαιρέσεις για νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια

1. Ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλλει αίτηση για έγκριση τύπου ΕΕ όσον αφορά τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που ενσωματώνει νέες τεχνολογίες ή νέα σχέδια και α οποία, ως αποτέλεσμα των εν λόγω νέων τεχνολογιών ή νέων σχεδίων, δεν είναι συμβατά με μία ή περισσότερες απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

2. Η εγκρίνουσα αρχή χορηγεί την έγκριση τύπου ΕΕ που αναφέρεται στην παράγραφο 1, όταν συντρέχουν όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- α) η αίτηση αναφέρει τους λόγους για τους οποίους οι νέες τεχνολογίες ή τα νέα σχέδια καθιστούν τον τύπο κινητήρα ή τη σειρά κινητήρων μη συμβατά με μία ή περισσότερες από τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού·
- β) η αίτηση περιγράφει τις περιβαλλοντικές συνέπειες των νέων τεχνολογιών ή των νέων σχεδίων και τα μέτρα που λαμβάνονται για να διασφαλιστεί επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας το οποίο είναι τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό που παρέχουν οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού από τις οποίες ζητείται εξαίρεση·
- γ) προσκομίζονται περιγραφές και αποτελέσματα δοκιμών που αποδεικνύουν ότι συντρέχει η προϋπόθεση του στοιχείου β).

3. Η χορήγηση της έγκρισης τύπου ΕΕ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 εξαρτάται από την έγκριση της Επιτροπής.

Κατά περίπτωση, η έγκριση της Επιτροπής προσδιορίζει εάν αυτή υπόκειται σε τυχόν περιορισμούς.

Η έγκριση παρέχεται μέσω εκτελεστικής πράξης.

4. Όσο εκκρεμεί η απόφαση έγκρισης από την Επιτροπή βάσει της παραγράφου 3, η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να εκδίδει προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ η οποία θα ισχύει:

- α) μόνο στην επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους·
- β) μόνο σχετικά με τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων που καλύπτεται από την αιτούμενη εξαίρεση· και
- γ) για τουλάχιστον 36 μήνες.

Όταν εκδίδεται προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ, η εγκρίνουσα αρχή ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη χωρίς καθυστέρηση, με φάκελο που περιέχει τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Ο προσωρινός χαρακτήρας και η οδωρικά περιορισμένη ισχύς αυτής της προσωρινής έγκρισης τύπου ΕΕ εμφανίζονται στον τίτλο του πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ και στον τίτλο της αντίστοιχης διακήρυξης συμμόρφωσης.

5. Όταν η εγκρίνουσα αρχή αποφασίζει να δεχθεί στην επικράτειά της προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ που αναφέρεται στην παράγραφο 4, ενημερώνει σχετικά την αρμόδια εγκρίνουσα αρχή και την Επιτροπή εγγράφως.

6. Σε περίπτωση που η Επιτροπή αποφασίσει να μη χορηγήσει την έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο 3, η εγκρίνουσα αρχή ειδοποιεί αμέσως τον κάτοχο της προσωρινής έγκρισης τύπου ΕΕ που αναφέρεται στην παράγραφο 4, ότι η προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ θα ανακληθεί έξι μήνες μετά την ημερομηνία της άρνησης της Επιτροπής.

Παρά την απόφαση της Επιτροπής να μη χορηγήσει την έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο 3, κινητήρες που κατασκευάζονται σύμφωνα με την προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ πριν αυτή παύσει να ισχύει μπορούν να διατίθενται στην αγορά σε κάθε κράτος μέλος οι αρχές έγκρισης του οποίου έχουν δεχθεί την προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ.

7. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 δεύτερο εδάφιο και στην παράγραφο 5 θεωρείται ότι πληρούνται εφόσον οι συναφείς πληροφορίες έχουν φορτωθεί στο IMI.

8. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν την έγκριση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

9. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν τα εναρμονισμένα υποδείγματα για το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ και τη διακήρυξη συμμόρφωσης που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών ουσιαστών πληροφοριών τους. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 36

Μεταγενέστερη προσαρμογή των κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων

1. Όταν η Επιτροπή εγκρίνει τη χορήγηση εξαίρεσης σύμφωνα με το άρθρο 35, λαμβάνει αμέσως τα αναγκαία μέτρα για να προσαρμόσει τις σχετικές κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις στις τεχνολογικές εξελίξεις.

Όταν η εξαίρεση που εγκρίνεται δυνάμει του άρθρου 35 αφορά ζήτημα που ρυθμίζεται από κανονισμό της ΟΕΕ/ΗΕ, η Επιτροπή προτείνει την τροποποίηση του εν λόγω κανονισμού σύμφωνα με τη διαδικασία που εφαρμόζεται στο πλαίσιο της αναθεωρημένης συμφωνίας του 1958.

2. Μόλις τροποποιηθούν οι σχετικές κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικές πράξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η Επιτροπή αίρει κάθε περιορισμό που επιβλήθηκε με την απόφαση που επέτρεπε την εξαίρεση.

Σε περίπτωση που δεν έχουν ληφθεί τα αναγκαία μέτρα για την προσαρμογή των κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικών πράξεων, η Επιτροπή μπορεί, κατόπιν σχετικού αιτήματος του κράτους μέλους που χορήγησε την προσωρινή έγκριση τύπου ΕΕ, να επιτρέψει στο εν λόγω κράτος μέλος να την επεκτείνει με απόφαση υπό τη μορφή εκτελεστικής πράξης που εκδίδεται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX

ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ

Άρθρο 37

Υποχρεώσεις των κατασκευαστών όσον αφορά την υποβολή εκθέσεων περί παραγωγής

1. Οι κατασκευαστές υποβάλλουν στην εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ κατάλογο που περιέχει τον αριθμό κινητήρων που παρήχθησαν για κάθε τύπο κινητήρα και υποκατηγορία κινητήρα σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και σύμφωνα με την έγκριση τύπου ΕΕ από την υποβολή της τελευταίας έκθεσης περί παραγωγής ή από τότε που ίσχυσαν για πρώτη φορά οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Ο εν λόγω κατάλογος υποβάλλεται:

- α) εντός 45 ημερών μετά το τέλος κάθε ημερολογιακού έτους·
- β) αμέσως μετά από κάθε ημερομηνία διάθεσης των κινητήρων στην αγορά που αναφέρεται στο παράρτημα III και
- γ) μέχρι οποιαδήποτε άλλη ημερομηνία ορίσει η εγκρίνουσα αρχή.

2. Ο κατάλογος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 προσδιορίζει τον τρόπο συσχέτισμού των αριθμών αναγνώρισης προς τους αντίστοιχους τύπους και, κατά περίπτωση, σειρές κινητήρων και προς τους αριθμούς έγκρισης τύπου ΕΕ σε περίπτωση που οι εν λόγω συσχετισμοί δεν προσδιορίζονται από το σύστημα κωδικοποίησης των κινητήρων.

3. Ο κατάλογος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αναφέρει κάθε περίπτωση κατά την οποία ο κατασκευαστής παύει να παράγει εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή εγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

4. Ο κατασκευαστής φυλάσσει αντίγραφο του καταλόγου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 για ελάχιστο διάστημα 20 ετών μετά το τέλος της περιόδου ισχύος της σχετικής έγκρισης τύπου ΕΕ.

5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν τον μορφότυπο του καταλόγου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

Άρθρο 38

Μέτρα επαλήθευσης

1. Η εγκρίνουσα αρχή κράτους μέλους που χορήγησε έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλιστεί, όπου συντρέχει περίπτωση σε συνεργασία με τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών, ότι οι αριθμοί αναγνώρισης σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ κατανέμονται ορθά και χρησιμοποιούνται κατάλληλα από τους κατασκευαστές προτού ο κινητήρας με έγκριση τύπου διατεθεί ή γίνει διαθέσιμος στην αγορά.

2. Μπορεί να διενεργείται επιπρόσθετη επαλήθευση των αριθμών αναγνώρισης σε συνδυασμό με τον έλεγχο συμμόρφωσης της παραγωγής που ορίζεται στο άρθρο 26.

3. Σχετικά με την επαλήθευση των αριθμών αναγνώρισης, ο κατασκευαστής ή ο αντιπρόσωπος του κατασκευαστή παρέχει, κατόπιν αιτήματος, χωρίς καθυστέρηση στην υπεύθυνη εγκρίνουσα αρχή κάθε απαραίτητη πληροφορία σχετικά με τους αγοραστές του κατασκευαστή, καθώς και τους αριθμούς αναγνώρισης των κινητήρων που έχουν δηλωθεί ότι παρήχθησαν σύμφωνα με το άρθρο 37. Όταν διατίθενται κινητήρες σε ΚΠΕ, δεν απαιτούνται από τον κατασκευαστή περαιτέρω πληροφορίες.

4. Εάν, κατόπιν αιτήματος της εγκρίνουσας αρχής, ο κατασκευαστής δεν είναι σε θέση να αποδείξει συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις υποχρεωτικής επίσημανσης, η εγκρίνουσα αρχή μπορεί να ανακαλέσει την έγκριση τύπου ΕΕ που χορηγήθηκε για τον αντίστοιχο τύπο κινητήρα ή την αντίστοιχη σειρά κινητήρων. Οι εγκρίνουσες αρχές ενημερώνουν η μία την άλλη εντός μηνός για τυχόν έγκριση τύπου ΕΕ που έχει ανακληθεί και για την αιτιολογία της εν λόγω ανάκλησης σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Χ

ΡΗΤΡΕΣ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Άρθρο 39

Κινητήρες που δεν συμμορφώνονται προς τον εγκεκριμένο τύπο

1. Εάν κινητήρες που φέρουν υποχρεωτική επισήμανση και, όπου συντρέχει περίπτωση, συνοδεύονται από διακήρυξη συμμόρφωσης δεν συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων, η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, ώστε να διασφαλίσει ότι οι κινητήρες που παράγονται θα συμμορφωθούν με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν την ανάκληση της έγκρισης τύπου ΕΕ, εάν οι διορθωτικές ενέργειες του κατασκευαστή είναι ανεπαρκείς.

Η σχετική εγκρίνουσα αρχή ενημερώνει τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών για τα ληφθέντα μέτρα.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, οι αποκλίσεις από τα στοιχεία που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ ή στο πληροφοριακό τεύχος, όταν οι εν λόγω αποκλίσεις δεν έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το κεφάλαιο VI, θεωρείται ότι συνιστούν περίπτωση μη συμμόρφωσης με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων.

3. Σε περίπτωση που μια εγκρίνουσα αρχή διαπιστώσει ότι κινητήρες που συνοδεύονται από διακήρυξη συμμόρφωσης, κατά περίπτωση, ή φέρουν σήμα έγκρισης τύπου που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος δεν συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων, μπορεί να ζητήσει από την εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ να επαληθεύσει ότι οι κινητήρες που παράγονται εξακολουθούν να συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο κινητήρα ή την εγκεκριμένη σειρά κινητήρων. Μετά την παραλαβή του σχετικού αιτήματος, η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ προβαίνει στις ενέργειες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 το συντομότερο δυνατόν και το αργότερο εντός τριών μηνών από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος.

4. Οι εγκρίνουσες αρχές ενημερώνουν η μία την άλλη εντός μηνός για τυχόν έγκριση τύπου ΕΕ που έχει ανακληθεί και για την αιτιολογία της εν λόγω ανάκλησης, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 5.

5. Όταν η εγκρίνουσα αρχή η οποία χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ αμφισβητεί τη μη συμμόρφωση που της κοινοποιήθηκε, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μεριμνούν για την επίλυση της διαφοράς.

Η εγκρίνουσα αρχή ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή και, εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή οργανώνει κατάλληλες διαβουλεύσεις προς επίλυση της διαφοράς.

Άρθρο 40

Ανάκληση κινητήρων

1. Όταν κατασκευαστής στον οποίο έχει χορηγηθεί έγκριση τύπου ΕΕ υποχρεούται, δυνάμει του άρθρου 20 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 765/2008, να ανακαλέσει κινητήρες που έχουν διατεθεί στην αγορά, είτε είναι τοποθετημένοι σε μη οδικά κινητά μηχανήματα είτε όχι, διότι οι κινητήρες αποτελούν σοβαρό κίνδυνο όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος ή τη δημόσια υγεία, ο εν λόγω κατασκευαστής:

α) ενημερώνει αμέσως την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ· και

β) προτείνει σε αυτή την εγκρίνουσα αρχή σειρά κατάλληλων διορθωτικών μέτρων για την αντιμετώπιση του σοβαρού κινδύνου.

2. Η εγκρίνουσα αρχή κοινοποιεί αμελλητί τα προτεινόμενα διορθωτικά μέτρα στις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών και στην Επιτροπή.

Οι εγκρίνουσες αρχές διασφαλίζουν την ουσιαστική εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων στα οικεία κράτη μέλη.

3. Όταν η εγκρίνουσα αρχή θεωρεί ότι τα διορθωτικά μέτρα είναι ανεπαρκή ή δεν έχουν εφαρμοστεί αρκετά γρήγορα, ενημερώνει σχετικά χωρίς καθυστέρηση την εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ.

Εάν στη συνέχεια ο κατασκευαστής δεν προτείνει και δεν εφαρμόσει αποτελεσματικά διορθωτικά μέτρα, η εγκρίνουσα αρχή που χορήγησε την έγκριση τύπου ΕΕ λαμβάνει κάθε απαιτούμενο προστατευτικό μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της ανάκλησης της έγκρισης τύπου ΕΕ.

Σε περίπτωση ανάκλησης της έγκρισης τύπου ΕΕ, η εγκρίνουσα αρχή, εντός μηνός από την εν λόγω ανάκληση, ενημερώνει σχετικά τον κατασκευαστή, τις εγκρίνουσες αρχές των άλλων κρατών μελών και την Επιτροπή με συστημένη επιστολή ή με ισοδύναμα ηλεκτρονικά μέσα.

Άρθρο 41

Κοινοποίηση αποφάσεων και δυνατότητες προσβολής τους

1. Αποφάσεις του ακόλουθου τύπου ή του ακόλουθου σκοπού αιτιολογούνται:
 - α) που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού·
 - β) που απορρίπτουν ή ανακαλούν έγκριση τύπου ΕΕ·
 - γ) που επιβάλλουν την ανάκληση κινητήρα από την αγορά·
 - δ) που απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρα ή
 - ε) που απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά μη οδικών κινητών μηχανημάτων στα οποία είναι εγκατεστημένος κινητήρας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
2. Οι εγκρίνουσες αρχές κοινοποιούν στον ενδιαφερόμενο:
 - α) κάθε απόφαση της παραγράφου 1·
 - β) τις δυνατότητες προσβολής που διαθέτει βάσει των νόμων που ισχύουν στο οικείο κράτος μέλος και για τους χρονικούς περιορισμούς που ισχύουν για τις εν λόγω δυνατότητες προσβολής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

Άρθρο 42

Αποδοχή ισοδύναμων εγκρίσεων τύπου για κινητήρες

1. Η Ένωση μπορεί, στο πλαίσιο πολυμερών ή διμερών συμφωνιών μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών, να αναγνωρίσει την ισοδυναμία μεταξύ των όρων και των διατάξεων για την έγκριση τύπου ΕΕ για κινητήρες που θεσπίζονται βάσει του παρόντος κανονισμού και των διαδικασιών που θεσπίζονται βάσει διεθνών κανονισμών ή κανονισμών τρίτων χωρών.
2. Εγκρίσεις τύπου και υποχρεωτικές επισημάνσεις που χορηγούνται και συμμορφώνονται με τους κανονισμούς της ΟΕΕ/ΗΕ ή τις τροποποιήσεις τους, τους οποίους έχει υπερψηφίσει ή στους οποίους έχει προσχωρήσει η Ένωση όπως προβλέπεται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχείο α), αναγνωρίζονται ως ισοδύναμες με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ που χορηγούνται και τις υποχρεωτικές επισημάνσεις που απαιτούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
3. Οι εγκρίσεις τύπου ΕΕ που χορηγούνται βάσει πράξεων της Ένωσης όπως απαριθμούνται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχείο β) αναγνωρίζονται ως ισοδύναμες με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 55, που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας:
 - α) τον κατάλογο των κανονισμών της ΟΕΕ/ΗΕ ή των τροποποιήσεών τους, συμπεριλαμβανομένων τυχόν απαιτήσεων που ορίζονται σε αυτούς περί της εφαρμογής τους, τους οποίους έχει υπερψηφίσει ή στους οποίους έχει προσχωρήσει η Ένωση και οι οποίοι πρόκειται να ισχύσουν για την έγκριση τύπου ΕΕ που αφορά τύπους και σειρές κινητήρων που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα·
 - β) τον κατάλογο των πράξεων της Ένωσης δυνάμει των οποίων χορηγούνται εγκρίσεις τύπου ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων τυχόν απαιτήσεων που ορίζονται σε αυτές περί της εφαρμογής τους.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

Άρθρο 43

Πληροφορίες και οδηγίες που προορίζονται για τους ΚΠΕ και τους τελικούς χρήστες

1. Ένας κατασκευαστής δεν παρέχει σε ΚΠΕ ή τελικούς χρήστες τεχνικές πληροφορίες σχετικές με τα στοιχεία που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό οι οποίες αποκλίνουν από τα στοιχεία που έχουν εγκριθεί από την εγκρίνουσα αρχή.
2. Ο κατασκευαστής παρέχει στους ΚΠΕ κάθε συναφή πληροφορία, καθώς και τις οδηγίες που είναι αναγκαίες για την ορθή τοποθέτηση του κινητήρα στο μη οδικό κινητό μηχανήμα, συμπεριλαμβανομένης περιγραφής τυχόν ειδικών όρων ή περιορισμών που συνδέονται με την τοποθέτηση ή τη χρήση του κινητήρα.
3. Ο κατασκευαστής διαθέτει στους ΚΠΕ κάθε συναφή πληροφορία και κάθε αναγκαία οδηγία που προορίζεται για τον τελικό χρήστη, συμπεριλαμβάνοντας περιγραφή κάθε ειδικού όρου ή περιορισμού που συνδέεται με τη χρήση ενός κινητήρα.
4. Οι κατασκευαστές διαθέτουν στους ΚΠΕ την τιμή των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) που προσδιορίστηκε κατά τη διαδικασία έγκρισης τύπου ΕΕ και αναθέτουν στους ΚΠΕ να κοινοποιήσουν την πληροφορία αυτή, μαζί με επεξηγηματικές πληροφορίες σχετικά με τις συνθήκες της δοκιμής, στον τελικό χρήστη του μη οδικού κινητού μηχανήματος στο οποίο πρόκειται να τοποθετηθεί ο κινητήρας.
5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας τις λεπτομέρειες των πληροφοριών και των οδηγιών που αναφέρονται στις παραγράφους 2, 3 και 4 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016.

Άρθρο 44

Ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μέσω του IMI

1. Η ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ μεταξύ εθνικών αρχών ή μεταξύ εθνικών αρχών και της Επιτροπής, στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, πραγματοποιείται σε ηλεκτρονική μορφή μέσω του IMI.
2. Όλες οι πληροφορίες που είναι συναφείς με τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ οι οποίες χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό συγκεντρώνονται κεντρικά και καθίστανται διαθέσιμες στις εθνικές αρχές και στην Επιτροπή μέσω του IMI.
3. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι το IMI επίσης:
 - α) καθιστά δυνατή την ανταλλαγή δεδομένων και πληροφοριών μεταξύ, αφενός, κατασκευαστών ή τεχνικών υπηρεσιών και, αφετέρου, εθνικών αρχών ή της Επιτροπής·
 - β) παρέχει δημόσια πρόσβαση σε ορισμένα δεδομένα και πληροφορίες που συνδέονται με τα αποτελέσματα εγκρίσεων τύπου και τα αποτελέσματα παρακολούθησης κινητήρων εν χρήσει·
 - γ) όπου ενδείκνυται και είναι τεχνικά και οικονομικά εφικτό και σε συμφωνία με τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, παρέχει δομές για την αυτόματη διαβίβαση δεδομένων μεταξύ των υφιστάμενων εθνικών βάσεων δεδομένων και του IMI.
4. Οι χρήσεις του IMI που αναφέρονται στην παράγραφο 3 είναι προαιρετικές.
5. Η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που ορίζουν τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και διαδικασίες που είναι αναγκαίες για τη διασύνδεση του IMI με τις υφιστάμενες εθνικές βάσεις δεδομένων όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο γ) του παρόντος άρθρου. Οι εκτελεστικές αυτές πράξεις εκδίδονται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 56 παράγραφος 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XII

ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Άρθρο 45

Απαιτήσεις που αφορούν τις τεχνικές υπηρεσίες

1. Η τεχνική υπηρεσία ορίζεται από εγκρίνουσα αρχή σύμφωνα με το άρθρο 47 και πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στις παραγράφους 2 έως 9 του παρόντος άρθρου.
2. Συγκροτείται τεχνική υπηρεσία βάσει του εθνικού δικαίου κράτους μέλους η οποία έχει νομική προσωπικότητα.
3. Η τεχνική υπηρεσία αποτελεί οργανισμό ανεξάρτητο από τη διαδικασία σχεδιασμού, κατασκευής, προμήθειας ή συντήρησης των κινητήρων που αξιολογεί.

Οργανισμός που ανήκει σε επιχειρηματική ένωση ή επαγγελματική ομοσπονδία η οποία εκπροσωπεί επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον σχεδιασμό, την κατασκευή, την παροχή, τη συναρμολόγηση, την τοποθέτηση, τη χρήση ή τη συντήρηση των κινητήρων που αξιολογεί, δοκιμάζει ή επιθεωρεί μπορεί, εφόσον καταδειχθεί η ανεξαρτησία του και η απουσία τυχόν σύγκρουσης συμφερόντων, να θεωρηθεί ότι πληροί τις απαιτήσεις του πρώτου εδαφίου.

4. Η τεχνική υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένης της ανώτερης διοίκησης αυτής και του προσωπικού της που είναι υπεύθυνο για τη διενέργεια δραστηριοτήτων που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες η τεχνική υπηρεσία έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 1, δεν είναι ο σχεδιαστής, ο κατασκευαστής, ο προμηθευτής, ο εγκαταστάτης ή ο συντηρητής των κινητήρων τους οποίους αξιολογεί και δεν εκπροσωπεί μέρη που συμμετέχουν σε αυτές τις δραστηριότητες. Ο περιορισμός αυτός δεν αποκλείει τη χρήση αξιολογημένων κινητήρων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και οι οποίοι είναι απαραίτητοι για τη λειτουργία της τεχνικής υπηρεσίας ή τη χρήση των εν λόγω κινητήρων για ιδιωτικούς σκοπούς.

Η τεχνική υπηρεσία διασφαλίζει ότι οι δραστηριότητες των θυγατρικών ή των υπεργολάβων της δεν επηρεάζουν την εχεμύθεια, την αντικειμενικότητα ή την αμεροληψία σε σχέση με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί.

5. Η τεχνική υπηρεσία ασκεί τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχει οριστεί με τον μεγαλύτερο βαθμό επαγγελματικής ακεραιότητας και την απαιτούμενη τεχνική ικανότητα στον συγκεκριμένο τομέα, το δε προσωπικό της είναι απαλλαγμένο από κάθε πίεση ή δέλεαρ, ιδίως οικονομικής φύσεως, που ενδέχεται να επηρεάσει την κρίση του ή τα αποτελέσματα των αξιολογήσεών του, ιδιαίτερα πίεση ή δέλεαρ που να προέρχεται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που μπορούν να επωφεληθούν από τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων αυτών.

6. Η τεχνική υπηρεσία αποδεικνύει στην εγκρίνουσα αρχή ορισμού της ότι είναι σε θέση να ασκεί όλες τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 1, διασφαλίζοντας ότι διαθέτει τα εξής:

- α) προσωπικό με κατάλληλες δεξιότητες, ειδικές τεχνικές γνώσεις και επαγγελματική κατάρτιση, καθώς και επαρκή και κατάλληλη πείρα για την εκτέλεση των καθηκόντων·
- β) περιγραφές των διαδικασιών σχετικά με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, γεγονός που εξασφαλίζει τη διαφάνεια και τη δυνατότητα αναπαραγωγής των διαδικασιών αυτών·
- γ) διαδικασίες για την εκτέλεση δραστηριοτήτων που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, οι οποίες λαμβάνουν δεόντως υπόψη τον βαθμό πολυπλοκότητας της τεχνολογίας του εκάστοτε κινητήρα, καθώς και κατά πόσον ο κινητήρας κατασκευάζεται σύμφωνα με μαζική ή σειριακή διαδικασία παραγωγής· και
- δ) τα απαραίτητα μέσα για την κατάλληλη εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες επιδιώκει να οριστεί, καθώς και ότι έχει πρόσβαση σε κάθε αναγκαίο εξοπλισμό ή εγκαταστάσεις.

7. Η τεχνική υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένης της ανώτατης διοίκησής της και του προσωπικού αξιολόγησής της, είναι αμερόληπτη και δεν συμμετέχει σε καμία δραστηριότητα που θα μπορούσε να έρθει σε σύγκρουση με την ανεξαρτησία της κρίσης τους ή την ακεραιότητά τους όσον αφορά τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί η τεχνική υπηρεσία.

8. Η τεχνική υπηρεσία συνάπτει ασφάλεια αστικής ευθύνης που καλύπτει τις δραστηριότητές της, εκτός εάν την ευθύνη αναλαμβάνει το κράτος μέλος σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο ή εάν το ίδιο το κράτος μέλος είναι απευθείας υπεύθυνο για την αξιολόγηση.

9. Το προσωπικό της τεχνικής υπηρεσίας δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο όσον αφορά το σύνολο των πληροφοριών που λαμβάνει κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του δυνάμει του παρόντος κανονισμού ή κάθε εκτελεστικής διάταξης της εθνικής νομοθεσίας.

Το προσωπικό μιας τεχνικής υπηρεσίας δεν δεσμεύεται από την υποχρέωση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών με την εγκρίνουσα αρχή ορισμού ή όταν αυτή η ανταλλαγή απαιτείται βάσει του ενωσιακού ή εθνικού δικαίου.

Τα δικαιώματα κυριότητας προστατεύονται.

Άρθρο 46

Θυγατρικές και υπεργολάβοι των τεχνικών υπηρεσιών

1. Η τεχνική υπηρεσία μπορεί, μόνο με τη σύμφωνη γνώμη της εγκρίνουσας αρχής ορισμού της, να αναθέτει σε υπεργολάβο ορισμένες εργασίες που συνδέονται με τις κατηγορίες δραστηριοτήτων για τις οποίες έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 1 ή σε θυγατρική.

Στις περιπτώσεις αυτές, η τεχνική υπηρεσία διασφαλίζει ότι ο υπεργολάβος ή η θυγατρική πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 45 και ενημερώνει σχετικά την εγκρίνουσα αρχή ορισμού.

2. Η τεχνική υπηρεσία αναλαμβάνει πλήρη ευθύνη για τα καθήκοντα που εκτελούν οι υπεργολάβοι ή οι θυγατρικές της, ανεξαρτήτως του τόπου εγκατάστασής τους.

3. Η τεχνική υπηρεσία θέτει στη διάθεση της εγκρίνουσας αρχής ορισμού τα σχετικά έγγραφα που αφορούν την αξιολόγηση των προσόντων του υπεργολάβου ή της θυγατρικής και των καθηκόντων που εκτελούν.

Άρθρο 47

Ορισμός τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι εγκρίνουσες αρχές ορίζουν τεχνικές υπηρεσίες για μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες κατηγορίες δραστηριοτήτων, σύμφωνα με το πεδίο αρμοδιοτήτων τους:

- α) κατηγορία Α: διεξαγωγή των δοκιμών που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό στις εγκαταστάσεις που ανήκουν στην οικεία τεχνική υπηρεσία·
- β) κατηγορία Β: εποπτεία των δοκιμών που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό, όταν οι εν λόγω δοκιμές διενεργούνται στις εγκαταστάσεις κατασκευαστή ή τρίτου·
- γ) κατηγορία Γ: αξιολόγηση και παρακολούθηση σε τακτά χρονικά διαστήματα των διαδικασιών του κατασκευαστή για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής·
- δ) κατηγορία Δ: εποπτεία ή διενέργεια δοκιμών ή επιθεωρήσεων για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής.

2. Μια εγκρίνουσα αρχή μπορεί να ενεργεί ως τεχνική υπηρεσία για μία ή περισσότερες από τις κατηγορίες δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

3. Στις τεχνικές υπηρεσίες τρίτης χώρας, πλην αυτών που ορίζονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο, μπορεί να γίνεται κοινοποίηση σύμφωνα με το άρθρο 50, εφόσον μια τέτοια αναγνώριση τεχνικών υπηρεσιών προβλέπεται από διμερή συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ της Ένωσης και της συγκεκριμένης τρίτης χώρας.

Ωστόσο, τεχνική υπηρεσία που έχει συγκροτηθεί σύμφωνα με το άρθρο 45 παράγραφος 2 μπορεί να ιδρύει θυγατρικές σε τρίτες χώρες, εφόσον οι θυγατρικές είναι υπό την άμεση διαχείριση και τον έλεγχο της εν λόγω τεχνικής υπηρεσίας.

Άρθρο 48

Διαδικασίες για τα πρότυπα επιδόσεων και την αξιολόγηση τεχνικών υπηρεσιών

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 55 που συμπληρώνουν τον παρόντα κανονισμό καθορίζοντας:

- α) τα πρότυπα με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται οι τεχνικές υπηρεσίες· και
- β) τη διαδικασία για την αξιολόγηση των τεχνικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της αντίστοιχης έκθεσης, σύμφωνα με το άρθρο 49.

Άρθρο 49

Αξιολόγηση των δεξιοτήτων των τεχνικών υπηρεσιών

1. Η ορίζουσα αρχή έγκρισης καταρτίζει έκθεση αξιολόγησης που αποδεικνύει ότι η υποψήφια τεχνική υπηρεσία έχει αξιολογηθεί όσον αφορά τη συμμόρφωσή της με τον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με αυτόν. Η έκθεση αξιολόγησης μπορεί να περιλαμβάνει πιστοποιητικό διαπίστευσης που εκδίδεται από εθνικό φορέα διαπίστευσης ο οποίος πιστοποιεί ότι η τεχνική υπηρεσία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

Η αξιολόγηση στην οποία βασίζεται η έκθεση αξιολόγησης διενεργείται σύμφωνα με τις διατάξεις που καθορίζονται στην κατ' εξουσιοδότηση πράξη που αναφέρεται στο άρθρο 48.

2. Η ορίζουσα αρχή έγκρισης εξετάζει την έκθεση αξιολόγησης τουλάχιστον μία φορά κάθε τρία έτη.

3. Η ορίζουσα αρχή έγκρισης κοινοποιεί την έκθεση αξιολόγησης στην Επιτροπή κατόπιν αιτήματος αυτής. Σε τέτοιες περιπτώσεις και όταν η αξιολόγηση δεν βασίζεται σε πιστοποιητικό διαπίστευσης που έχει εκδοθεί από εθνικό φορέα διαπίστευσης, η ορίζουσα αρχή έγκρισης διαβιβάζει στην Επιτροπή τεκμηριωμένα στοιχεία που αποδεικνύουν τα ακόλουθα:

- α) την ικανότητα της τεχνικής υπηρεσίας·
 - β) τις ρυθμίσεις που διασφαλίζουν ότι η τεχνική υπηρεσία παρακολουθείται τακτικά από την ορίζουσα αρχή έγκρισης· και
 - γ) ότι η τεχνική υπηρεσία πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με αυτόν.
4. Εγκρίνουσα αρχή που πρόκειται να ενεργήσει ως τεχνική υπηρεσία σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 2 τεκμηριώνει τη συμμόρφωσή της με αξιολόγηση την οποία πραγματοποιούν ελεγκτές ανεξάρτητοι από την αξιολογούμενη δραστηριότητα. Οι ελεγκτές αυτοί μπορούν να προέρχονται από τον ίδιο οργανισμό, αρκεί να υπάγονται σε χωριστή διοίκηση από το προσωπικό που εκτελεί την αξιολογούμενη δραστηριότητα.

Άρθρο 50

Διαδικασίες κοινοποίησης

1. Για κάθε τεχνική υπηρεσία την οποία έχουν ορίσει, τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τα ακόλουθα:

- α) την ονομασία της τεχνικής υπηρεσίας·

- β) τη διεύθυνση, ταχυδρομική και ηλεκτρονική·
- γ) τους υπευθύνους·
- δ) την κατηγορία δραστηριοτήτων· και
- ε) τυχόν τροποποιήσεις σχετικές με τον ορισμό που αναφέρεται στο άρθρο 47.

2. Μια τεχνική υπηρεσία μπορεί να διεξάγει μόνο τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο άρθρο 47 παράγραφος 1 εξ ονόματος της ορίζουσας αρχής έγκρισης, εάν η εν λόγω τεχνική υπηρεσία έχει προηγουμένως κοινοποιηθεί στην Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Η ίδια τεχνική υπηρεσία επιτρέπεται να ορίζεται από περισσότερες από μία ορίζουσες αρχές έγκρισης και να κοινοποιείται από τα κράτη μέλη που αντιστοιχούν στις εν λόγω ορίζουσες αρχές έγκρισης, ανεξάρτητα από την κατηγορία ή τις κατηγορίες δραστηριοτήτων που πρόκειται να διεξάγει σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 1.

4. Όταν συγκεκριμένος οργανισμός ή αρμόδιος φορέας ο οποίος εκτελεί δραστηριότητα που δεν περιλαμβάνεται στο άρθρο 47 παράγραφος 1 είναι ανάγκη να οριστεί κατ' εφαρμογή μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, τα οικεία κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

5. Η Επιτροπή δημοσιεύει στην ιστοσελίδα της τον κατάλογο και τα στοιχεία των τεχνικών υπηρεσιών στις οποίες γίνεται κοινοποίηση σύμφωνα με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 51

Αλλαγές των ορισμών

1. Όταν μια ορίζουσα αρχή έγκρισης διαπιστώσει ή ενημερωθεί ότι μια τεχνική υπηρεσία που έχει οριστεί από αυτήν είτε δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός είτε δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις της, περιορίζει, αναστέλλει ή ανακαλεί τον ορισμό κατά περίπτωση, ανάλογα με τη σοβαρότητα της μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ή της μη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων.

Το κράτος μέλος που έχει κοινοποιήσει στην Επιτροπή την εν λόγω τεχνική υπηρεσία σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 1 ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με τυχόν τέτοιο περιορισμό, αναστολή ή ανάκληση.

Η Επιτροπή τροποποιεί αντίστοιχα τις δημοσιευθείσες πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 50 παράγραφος 5.

2. Στην περίπτωση του περιορισμού, της αναστολής ή της ανάκλησης του ορισμού που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ή εάν η τεχνική υπηρεσία διακόψει τη δραστηριότητά της, η ορίζουσα αρχή έγκρισης λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσει ότι άλλη τεχνική υπηρεσία αναλαμβάνει την επεξεργασία των φακέλων της εν λόγω τεχνικής υπηρεσίας ή ότι οι φάκελοι παραμένουν στη διάθεση της ορίζουσας αρχής έγκρισης ή των αρχών εποπτείας της αγοράς κατόπιν αιτήματός τους.

Άρθρο 52

Αμφισβήτηση της επάρκειας των τεχνικών υπηρεσιών

1. Η Επιτροπή διερευνά κάθε περίπτωση για την οποία διατηρεί η ίδια αμφιβολίες ή για την οποία εφιστάται η προσοχή της σε αμφιβολίες, σχετικά με την επάρκεια τεχνικής υπηρεσίας ή την αδιάλειπτη εκπλήρωση εκ μέρους της εν λόγω υπηρεσίας των απαιτήσεων και των υποχρεώσεων που υπέχει.

2. Το κράτος μέλος της ορίζουσας αρχής έγκρισης, κατόπιν αιτήματος, παρέχει στην Επιτροπή όλες τις πληροφορίες σχετικά με την αιτιολόγηση του ορισμού ή της διατήρησης του ορισμού της οικείας τεχνικής υπηρεσίας.

3. Η Επιτροπή διασφαλίζει τον εμπιστευτικό χαρακτήρα όλων των ευαίσθητων πληροφοριών που λαμβάνει στο πλαίσιο των ερευνών αυτών.

4. Στην περίπτωση που η Επιτροπή βεβαιωθεί ότι η τεχνική υπηρεσία δεν πληροί ή δεν πληροί πλέον τις απαιτήσεις για τον ορισμό της, ενημερώνει σχετικά το κράτος μέλος της ορίζουσας αρχής έγκρισης, με σκοπό τη λήψη, σε συνεργασία με το εν λόγω κράτος μέλος, των απαραίτητων διορθωτικών μέτρων, και ζητεί από το εν λόγω κράτος μέλος να λάβει τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα, περιλαμβανομένης της ανάκλησης του ορισμού, εάν κρίνεται αναγκαία.

Άρθρο 53

Λειτουργικές υποχρεώσεις των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες διενεργούν τις δραστηριότητες που ανήκουν στις κατηγορίες για τις οποίες έχουν οριστεί εξ ονόματος της ορίζουσας αρχής έγκρισης και σύμφωνα με τις διαδικασίες αξιολόγησης και δοκιμών που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις του.

Οι τεχνικές υπηρεσίες εποπτεύουν ή διενεργούν οι ίδιες τις δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση τύπου ΕΕ ή τις επιθεωρήσεις που προβλέπει ο παρών κανονισμός ή κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστική πράξη αυτού, εκτός εάν επιτρέπονται εναλλακτικές διαδικασίες.

Οι τεχνικές υπηρεσίες δεν διενεργούν δοκιμές, αξιολογήσεις ή επιθεωρήσεις για τις οποίες δεν έχουν οριστεί.

2. Ανά πάσα στιγμή, οι τεχνικές υπηρεσίες:

- α) επιτρέπουν στην αντίστοιχη ορίζουσα αρχή έγκρισης να παρακολουθεί τη διεξαγωγή της αξιολόγησής τους, εάν κριθεί απαραίτητο από την εν λόγω αρχή και
- β) με την επιφύλαξη του άρθρου 45 παράγραφος 9 και του άρθρου 54, παρέχουν στην ορίζουσα αρχή έγκρισης οποιεσδήποτε πληροφορίες μπορεί να ζητηθούν σχετικά με κατηγορίες δραστηριοτήτων τις οποίες πραγματοποιούν και οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

3. Όταν τεχνική υπηρεσία διαπιστώνει ότι κατασκευαστής δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, αναφέρει το γεγονός αυτό στην ορίζουσα αρχή έγκρισης, η οποία, ακολούθως, απαιτεί από τον κατασκευαστή να λάβει τα αναγκαία διορθωτικά μέτρα.

Η ορίζουσα αρχή έγκρισης δεν εκδίδει πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΕ μέχρις ότου ο κατασκευαστής λάβει τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα που να ικανοποιούν την εν λόγω αρχή έγκρισης.

4. Όταν, κατά την παρακολούθηση της συμμόρφωσης της παραγωγής ύστερα από την έκδοση πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΕ, τεχνική υπηρεσία, ενεργώντας εξ ονόματος της ορίζουσας αρχής έγκρισης, διαπιστώσει ότι ένας τύπος κινητήρα ή σειρά κινητήρων δεν συμμορφώνεται πλέον με τον παρόντα κανονισμό, ενημερώνει σχετικά με το εν λόγω γεγονός την ορίζουσα αρχή έγκρισης.

Η αρχή έγκρισης λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 26.

Άρθρο 54

Υποχρεώσεις ενημέρωσης των τεχνικών υπηρεσιών

1. Οι τεχνικές υπηρεσίες ενημερώνουν την αντίστοιχη ορίζουσα αρχή έγκρισης για τυχόν:

- α) περιπτώσεις μη συμμόρφωσης η οποία ενδέχεται να συνεπάγεται άρνηση χορήγησης, περιορισμό, αναστολή ή ανάκληση έγκρισης τύπου ΕΕ·
- β) περιπτώσεις που επηρεάζουν το πεδίο ή τους όρους του ορισμού τους·
- γ) αιτήματα ενημέρωσης από τις αρχές εποπτείας της αγοράς σχετικά με τις δραστηριότητές τους.

2. Κατόπιν αιτήματος της αντίστοιχης ορίζουσας αρχής έγκρισης, οι τεχνικές υπηρεσίες παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες εντός του πεδίου του ορισμού τους και με κάθε άλλη δραστηριότητα που εκτελούν, περιλαμβανομένων των διασυννοητικών δραστηριοτήτων και της υπεργολαβίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIII

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΠΡΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Άρθρο 55

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 19 παράγραφος 2, στο άρθρο 24 παράγραφος 11, στο άρθρο 25 παράγραφος 4, στο άρθρο 26 παράγραφος 6, στο άρθρο 34 παράγραφος 9, στο άρθρο 42 παράγραφος 4, στο άρθρο 43 παράγραφος 5 και στο άρθρο 48 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 6 Οκτωβρίου 2016.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2, στο άρθρο 24 παράγραφος 11, στο άρθρο 25 παράγραφος 4, στο άρθρο 26 παράγραφος 6, στο άρθρο 34 παράγραφος 9, στο άρθρο 42 παράγραφος 4, στο άρθρο 43 παράγραφος 5 και στο άρθρο 48 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση της νομοθεσίας.
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
6. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 19 παράγραφος 2, του άρθρου 24 παράγραφος 11, του άρθρου 25 παράγραφος 4, του άρθρου 26 παράγραφος 6, του άρθρου 34 παράγραφος 9, του άρθρου 42 παράγραφος 4, του άρθρου 43 παράγραφος 5 και του άρθρου 48 τίθεται σε ισχύ μόνο εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει η εν λόγω περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 56

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την «Τεχνική επιτροπή — Μηχανοκίνητα οχήματα» (ΤΕΜΟ), που θεσπίστηκε με το άρθρο 40 παράγραφος 1 της οδηγίας 2007/46/EK. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
3. Στις περιπτώσεις που η επιτροπή δεν εκφέρει γνώμη, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ XIV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 57

Κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κυρώσεις για την παράβαση του παρόντος κανονισμού και των κατ' εξουσιοδότηση ή εκτελεστικών πράξεων που εκδίδονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό από οικονομικούς φορείς ή ΚΠΕ. Οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις εν λόγω διατάξεις το αργότερο έως τις 7 Οκτωβρίου 2018, καθώς και οποιαδήποτε επακόλουθη τροποποίηση που τις επηρεάζει χωρίς καθυστέρηση.

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζουν την επιβολή των κυρώσεων.

2. Οι παραβάσεις που υπόκεινται σε κυρώσεις περιλαμβάνουν:

- α) την υποβολή ψευδών δηλώσεων, ιδίως κατά τις διαδικασίες έγκρισης τύπου ΕΕ, τις διαδικασίες που οδηγούν σε ανάκληση ή τις διαδικασίες που συνδέονται με εξαιρέσεις·
- β) την παραποίηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών σχετικά με την έγκριση τύπου ΕΕ ή την παρακολούθηση εν χρήσει κινητήρων·
- γ) την απόκρυψη στοιχείων ή τεχνικών προδιαγραφών που θα μπορούσαν να οδηγήσουν στην ανάκληση των κινητήρων ή στην άρνηση χορήγησης ή την απόσυρση έγκρισης τύπου ΕΕ·
- δ) τη χρήση στρατηγικών αναστολής·
- ε) την άρνηση παροχής πρόσβασης σε πληροφορίες·
- στ) τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που αποτελούν αντικείμενο έγκρισης τύπου ΕΕ χωρίς να έχει χορηγηθεί τέτοια έγκριση τύπου ΕΕ ή την παραποίηση εγγράφων ή υποχρεωτικών σημάτων με την πρόθεση αυτή·
- ζ) τη διάθεση στην αγορά μεταβατικών κινητήρων και μη οδικών κινητών μηχανημάτων στα οποία είναι τοποθετημένοι τέτοιου είδους κινητήρες κατά παράβαση των διατάξεων που προβλέπουν εξαιρέσεις·
- η) την παράβαση των περιορισμών που προβλέπονται στο άρθρο 35 παράγραφοι 3 και 4·
- θ) τη διάθεση στην αγορά κινητήρα που έχει τροποποιηθεί κατά τρόπο που να μη συμμορφώνεται πλέον με τις προδιαγραφές της αντίστοιχης έγκρισης τύπου ΕΕ·
- ι) την τοποθέτηση κινητήρα σε μη οδικό κινητό μηχανήμα που προορίζεται για χρήση άλλη από την αποκλειστική χρήση που προβλέπεται στο άρθρο 4·
- ια) τη διάθεση στην αγορά κινητήρα ειδικού σκοπού δυνάμει του άρθρου 34 παράγραφος 5 ή 6 για χρήση σε μη οδικό κινητό μηχανήμα διαφορετικό από εκείνο που προβλέπεται στις εν λόγω παραγράφους·
- ιβ) τη διάθεση στην αγορά κινητήρα δυνάμει του άρθρου 34 παράγραφος 7 ή 8 και του άρθρου 58 παράγραφος 9, 10 ή 11 για χρήση σε μηχανήμα διαφορετική από εκείνη που προβλέπεται στις εν λόγω παραγράφους·
- ιγ) τη διάθεση στην αγορά μη οδικών κινητών μηχανημάτων στα οποία έχουν τοποθετηθεί κινητήρες που υποβάλλονται σε έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, χωρίς την έγκριση αυτή·
- ιδ) τη διάθεση στην αγορά μη οδικών κινητών μηχανημάτων κατά παράβαση περιορισμού σχετικά με μη οδικά κινητά μηχανήματα που ορίζεται στο άρθρο 34 παράγραφος 8.

Άρθρο 58

Μεταβατικές διατάξεις

1. Με την επιφύλαξη των κεφαλαίων II και III, ο παρών κανονισμός δεν ακυρώνει, πριν από τις ημερομηνίες διάθεσης στην αγορά των κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα III, καμία έγκριση τύπου ΕΕ ούτε εξαίρεση.

2. Οι εγκρίνουσες αρχές μπορούν, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία που ισχύει στις 5 Οκτωβρίου 2016, να συνεχίσουν να χορηγούν εγκρίσεις τύπου ΕΕ έως τις υποχρεωτικές ημερομηνίες για την έγκριση τύπου ΕΕ των κινητήρων που καθορίζονται στο παράρτημα III και να συνεχίσουν να χορηγούν εξαιρέσεις σύμφωνα με την εν λόγω νομοθεσία έως τις υποχρεωτικές ημερομηνίες για τη διάθεση στην αγορά των κινητήρων που καθορίζονται στο παράρτημα III.

Τα κράτη μέλη μπορούν, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία που ισχύει στις 5 Οκτωβρίου 2016, να συνεχίσουν να επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων έως τις υποχρεωτικές ημερομηνίες για τη διάθεση στην αγορά των κινητήρων που καθορίζονται στο παράρτημα III.

3. Κατά παρέκκλιση του παρόντος κανονισμού, κινητήρες που έχουν λάβει έγκριση τύπου ΕΕ σύμφωνα με τη συναφή νομοθεσία που ισχύει στις 5 Οκτωβρίου 2016 ή που πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν οριστεί από την κεντρική επιτροπή ναυσιπλοΐας του Ρήνου (CCNR) και έχουν εγκριθεί ως CCNR στάδιο II, στο πλαίσιο της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα του Ρήνου, μπορούν να συνεχίσουν να διατίθενται στην αγορά έως τις ημερομηνίες που προβλέπονται για τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα III.

Στις περιπτώσεις αυτές, οι εθνικές αρχές δεν απαγορεύουν, περιορίζουν ή εμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο τύπο.

4. Κινητήρες οι οποίοι στις 5 Οκτωβρίου 2016 δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 97/68/ΕΚ μπορούν να συνεχίσουν να διατίθενται στην αγορά βάσει των ισχυόντων εθνικών κανόνων, εφόσον υπάρχουν, έως τις ημερομηνίες διάθεσης στην αγορά των κινητήρων που αναφέρονται στο παράρτημα III.

5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 5 παράγραφος 3, του άρθρου 18 παράγραφος 2 και, κατά περίπτωση, της οδηγίας 2008/57/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής⁽¹⁾, οι μεταβατικοί κινητήρες και, κατά περίπτωση, τα μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία είναι τοποθετημένοι αυτοί οι μεταβατικοί κινητήρες μπορούν να συνεχίσουν να διατίθενται στην αγορά κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, υπό τον όρο ότι το μηχανήμα στο οποίο είναι τοποθετημένος ο μεταβατικός κινητήρας διαθέτει ημερομηνία παραγωγής όχι μεγαλύτερη από 18 μήνες από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου.

Για τους κινητήρες της κατηγορίας NRE, τα κράτη μέλη επιτρέπουν την παράταση της μεταβατικής περιόδου και της δεκαοκτάμηνης περιόδου που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο κατά 12 επιπλέον μήνες για τους ΚΠΕ με συνολική ετήσια παραγωγή μικρότερη των 100 μονάδων μη οδικών κινητών μηχανημάτων εξοπλισμένων με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Για τους σκοπούς του υπολογισμού της εν λόγω συνολικής ετήσιας παραγωγής, όλοι οι ΚΠΕ υπό τον έλεγχο του ίδιου φυσικού ή νομικού προσώπου θεωρούνται ενιαίος ΚΠΕ.

Για τους κινητήρες της κατηγορίας NRE που χρησιμοποιούνται για κινητούς γερανούς, η μεταβατική περίοδος και η δεκαοκτάμηνη περίοδος που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο παρατείνονται κατά 12 μήνες.

Για τους κινητήρες της κατηγορίας NRE με ισχύ κινητήρα κάτω των 19 kW που χρησιμοποιούνται σε εκχιονιστήρες, η μεταβατική περίοδος και η δεκαοκτάμηνη περίοδος που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο παρατείνονται κατά 24 μήνες.

6. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου, οι μεταβατικοί κινητήρες πληρούν τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες απαιτήσεις:

α) συμμορφώνονται με τους τύπους ή τις σειρές κινητήρων η έγκριση τύπου ΕΕ των οποίων δεν ισχύει πλέον δυνάμει του άρθρου 30 παράγραφος 2 στοιχείο α) και καλύπτονται, κατά τις ημερομηνίες παραγωγής των κινητήρων, από έγκυρη έγκριση τύπου ΕΕ που συμμορφώνεται με τα πλέον πρόσφατα εφαρμοστέα όρια εκπομπών τα οποία καθορίζονται στη σχετική νομοθεσία η οποία ισχύει στις 5 Οκτωβρίου 2016·

β) ανήκουν σε εύρος ισχύος που δεν υπόκειται σε όρια εκπομπών ρύπων και την έγκριση τύπου σε επίπεδο Ένωσης στις 5 Οκτωβρίου 2016· ή

γ) χρησιμοποιούνται ή προορίζονται για χρήση σε εφαρμογή που δεν υπόκειται σε όρια εκπομπών ρύπων και την έγκριση τύπου σε επίπεδο Ένωσης στις 5 Οκτωβρίου 2016.

7. Η χρονική περίοδος διάθεσης των μεταβατικών κινητήρων στην αγορά περιορίζεται στα ακόλουθα διαστήματα:

α) 24 μήνες από την εφαρμοστέα ημερομηνία διάθεσης στην αγορά κινητήρων που ορίζονται στο παράρτημα III, στην περίπτωση που προβλέπεται στην παράγραφο 5 πρώτο εδάφιο·

β) 36 μήνες από την εφαρμοστέα ημερομηνία διάθεσης στην αγορά κινητήρων που ορίζονται στο παράρτημα III, στην περίπτωση που προβλέπεται στην παράγραφο 5 δεύτερο και τρίτο εδάφιο·

γ) 48 μήνες από την εφαρμοστέα ημερομηνία διάθεσης στην αγορά κινητήρων που ορίζονται στο παράρτημα III, στην περίπτωση που προβλέπεται στην παράγραφο 5 τέταρτο εδάφιο.

8. Οι κατασκευαστές μεριμνούν ώστε οι μεταβατικοί κινητήρες που διατίθενται στην αγορά κατά τη μεταβατική περίοδο να συμμορφώνονται με τη σήμανση που αναφέρεται στο άρθρο 32 παράγραφος 2 στοιχείο δ).

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228).

9. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 5 παράγραφος 3, του άρθρου 18 παράγραφος 2 και του άρθρου 22, τα κράτη μέλη μπορούν, για χρονικό διάστημα που λήγει το αργότερο στις 17 Σεπτεμβρίου 2026, να επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων της κατηγορίας RLL με μέγιστη καθαρή ισχύ άνω των 2 000 kW που δεν συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών που καθορίζονται στο παράρτημα II, για τοποθέτηση σε σιδηροδρομικές μηχανές που κινούνται μόνο σε τεχνικά απομονωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο εύρους 1 520 mm. Κατά τη διάρκεια του εν λόγω χρονικού διαστήματος, οι κινητήρες που διατίθενται στην αγορά συμμορφώνονται κατ' ελάχιστον με τις οριακές τιμές εκπομπών που έπρεπε να πληρούν για κινητήρες για να διατεθούν στην αγορά στις 31 Δεκεμβρίου 2011. Οι εγκρίνουσες αρχές των κρατών μελών χορηγούν έγκριση τύπου ΕΕ και επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά τέτοιου είδους κινητήρες.

10. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 5 παράγραφος 3 και του άρθρου 18 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά κινητήρες αντικατάστασης, για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα 15 έτη, αρχής γενομένης από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες για τη διάθεση στην αγορά κινητήρων του σταδίου V που ορίζονται στο παράρτημα III, υπό την προϋπόθεση ότι οι κινητήρες ανήκουν σε κατηγορία ισοδύναμη με την κατηγορία NRS και διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη από ή ίση με 19 kW ή ανήκουν σε κατηγορία ισοδύναμη με την κατηγορία NRG, εφόσον ο κινητήρας αντικατάστασης και ο αρχικός κινητήρας ανήκουν σε κατηγορία κινητήρα ή εύρος ισχύος για τα οποία δεν ίσχυε απαίτηση έγκρισης τύπου σε επίπεδο Ένωσης στις 31 Δεκεμβρίου 2016.

11. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 5 παράγραφος 3 και του άρθρου 18 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη επιτρέπουν να διατίθενται στην αγορά κινητήρες αντικατάστασης, για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα 20 έτη, αρχής γενομένης από τις εφαρμοστέες ημερομηνίες για τη διάθεση στην αγορά κινητήρων του σταδίου V που ορίζονται στο παράρτημα III, υπό την προϋπόθεση ότι οι κινητήρες:

- α) ανήκουν στην κατηγορία NRE και διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη από ή ίση με 19 kW και μικρότερη από ή ίση με 560 kW, συμμορφώνονται δε με στάδιο εκπομπών που έληξε έως και 20 έτη προτού διατεθούν οι κινητήρες αυτοί στην αγορά και προβλέπει τουλάχιστον εξίσου αυστηρά όρια εκπομπών με τα όρια εκπομπών τα οποία έπρεπε να τηρεί ο προς αντικατάσταση κινητήρας όταν διατέθηκε για πρώτη φορά στην αγορά·
- β) ανήκουν σε κατηγορία ισοδύναμη με την κατηγορία NRE και διαθέτουν ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη των 560 kW, εφόσον ο κινητήρας αντικατάστασης και ο αρχικός κινητήρας ανήκουν σε κατηγορία κινητήρα ή εύρος ισχύος για τα οποία δεν ίσχυε απαίτηση έγκρισης τύπου σε επίπεδο Ένωσης στις 31 Δεκεμβρίου 2016.

12. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό, για χρονικό διάστημα που λήγει το αργότερο στις 17 Σεπτεμβρίου 2026, για κινητήρες που τοποθετούνται σε μηχανήματα συγκομιδής βαμβακιού.

13. Οι κατασκευαστές διασφαλίζουν ότι οι κινητήρες αντικατάστασης συμμορφώνονται με την επισήμανση που αναφέρεται στο άρθρο 32 παράγραφος 2 στοιχείο ε).

Άρθρο 59

Έκθεση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2021, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των διαδικασιών έγκρισης τύπου ΕΕ που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2022, με βάση τις παρασχεθείσες σύμφωνα με την παράγραφο 1 πληροφορίες, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 60

Επανεξέταση

1. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο όσον αφορά την εκτίμηση της δυνατότητας θέσπισης εναρμονισμένων μέτρων για την εγκατάσταση διατάξεων μετεξοπλισμού για τον έλεγχο εκπομπών σε κινητήρες μη οδικών κινητών μηχανημάτων που έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά της Ένωσης. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει επίσης τεχνικά μέτρα και συστήματα οικονομικών κινητήρων, ως μέσα τα οποία θα βοηθήσουν τα κράτη μέλη να συμμορφωθούν προς την ενωσιακή νομοθεσία για την ποιότητα του αέρα, με την αξιολόγηση πιθανών δράσεων κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε πυκνοκατοικημένες περιοχές και τηρουμένων δεόντως των ενωσιακών κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με:

- α) την αξιολόγηση των δυνητικών περαιτέρω μειώσεων των εκπομπών ρύπων βάσει των διαθέσιμων τεχνολογιών και ανάλυσης κόστους/οφέλους.

Ειδικότερα, για τους κινητήρες των κατηγοριών IWP και IWA, υποβάλλει έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση της τεχνολογικής και οικονομικής σκοπιμότητας:

- i) περαιτέρω μείωσης της οριακής τιμής για τις εκπομπές PN και NO_x·
 - ii) περαιτέρω μείωσης του παράγοντα A για κινητήρες που τροφοδοτούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με αέρια καύσιμα στο πλαίσιο μιας λειτουργίας που είναι ουδέτερη από απόψεως περιβάλλοντος σε σύγκριση με τους κινητήρες που τροφοδοτούνται με πετρέλαιο κίνησης· και
 - iii) της προσθήκης οριακών τιμών εκπομπών PN σε κατηγορίες κινητήρων για τις οποίες δεν έχει καθοριστεί αντίστοιχη οριακή τιμή στο παράρτημα II του παρόντος κανονισμού·
- β) τον προσδιορισμό των δυνητικά σημαντικών τύπων ρύπων που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

3. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με τη χρήση των ρητρών εξαίρεσης που προβλέπονται στο άρθρο 34 παράγραφοι 4 και 5 και την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων των δοκιμών εκπομπών που ορίζονται στο άρθρο 19 και τα σχετικά συμπεράσματα.

Επιπλέον, η έκθεση αξιολογεί τις δοκιμές που απαιτούνται για την έγκριση τύπου EE σύμφωνα με τα άρθρα 24 και 25, με ιδιαίτερη έμφαση στον βαθμό στον οποίο οι εν λόγω δοκιμές αντιστοιχούν σε πραγματικές συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα, και αξιολογεί επίσης τη σκοπιμότητα της εισαγωγής δοκιμών για τις εκπομπές σωματιδιακών ρύπων, ως μέρος των δοκιμών εν χρήσει που καθορίζονται στο άρθρο 19.

4. Οι εκθέσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3:

- α) βασίζονται σε διαβούλευση με τους αρμόδιους ενδιαφερόμενους φορείς·
- β) λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες σχετικές ενωσιακές και διεθνείς προδιαγραφές· και
- γ) συνοδεύονται, κατά περίπτωση, από νομοθετικές προτάσεις.

Άρθρο 61

Τροποποιήσεις της οδηγίας 97/68/EK

Η οδηγία 97/68/EK τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 9 παράγραφος 4α, προστίθενται τα ακόλουθα εδάφια:

«Κατά παρέκκλιση του πρώτου εδαφίου, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν, κατόπιν αίτησης ενός ΚΠΕ, τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές εκπομπών του σταδίου III A, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω κινητήρες προορίζονται για τοποθέτηση σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που χρησιμοποιούνται σε εκρήξιμες ατμόσφαιρες, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος σημείο 5) της οδηγίας 2014/34/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

Οι κατασκευαστές παρέχουν στην εγκρίνουσα αρχή αποδείξεις ότι οι κινητήρες τοποθετούνται αποκλειστικά σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που έχουν πιστοποίηση ότι πληρούν τις εν λόγω απαιτήσεις. Επικολλλάται ετικέτα με το κείμενο «Κινητήρας για περιορισμένη χρήση σε μηχανές που κατασκευάζονται από», ακολουθούμενο από το όνομα του ΚΠΕ και τον ενιαίο αριθμό αναφοράς της σχετικής παρέκκλισης, σε κάθε τέτοιο κινητήρα, δίπλα από την υποχρεωτική επισήμανση του κινητήρα που καθορίζεται στο παράρτημα I τμήμα 3.

Κατά παρέκκλιση του πρώτου εδαφίου, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν έγκριση τύπου EE και να επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων της κατηγορίας RLL με μέγιστη καθαρή ισχύ άνω των 2 000 kW που δεν συμμορφώνονται με τα όρια εκπομπών του παραρτήματος II και που πρόκειται να τοποθετηθούν σε σιδηροδρομικές μηχανές που κινούνται μόνο σε τεχνικώς απομονωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο 1 520 mm. Οι εν λόγω κινητήρες συμμορφώνονται κατ' ελάχιστον με τα όρια εκπομπών που έπρεπε να τηρούν οι κινητήρες ώστε να διατεθούν στην αγορά στις 31 Δεκεμβρίου 2011.

(*) Οδηγία 2014/34/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, για την εναρμόνιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τις συσκευές και τα συστήματα προστασίας που προορίζονται για χρήση σε εκρήξιμες ατμόσφαιρες (EE L 96 της 29.3.2014, σ. 309).»

2) στο άρθρο 10, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«8. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να μην εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία σε κινητήρες που τοποθετούνται σε μηχανήματα συγκομιδής βαμβακιού.».

Άρθρο 62

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012

Στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1024/2012, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«9. Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ (*): Άρθρο 44.

(*) ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 53».

Άρθρο 63

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013

Το άρθρο 19 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 τροποποιείται ως εξής:

1) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Εφαρμόζονται οι διατάξεις σχετικά με τις κατηγορίες κινητήρων, τα όρια εκπομπών καυσαερίων, τους κύκλους δοκιμής, τις περιόδους σταθερότητας εκπομπών, τις απαιτήσεις για τις εκπομπές καυσαερίων, την παρακολούθηση των εκπομπών των κινητήρων εν χρήσει και τη διενέργεια μετρήσεων και δοκιμών, καθώς και οι μεταβατικές διατάξεις και οι διατάξεις που επιτρέπουν την έγκριση τύπου ΕΕ και τη διάθεση στην αγορά κινητήρων του σταδίου V που προβλέπονται για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και στις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται βάσει αυτού.

Για τους σκοπούς της διάθεσης στην αγορά, της ταξινόμησης ή της θέσης σε λειτουργία ελκυστήρων των κατηγοριών T2, T4.1 και C2, οι κινητήρες με εύρος ισχύος 56-130 kW που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του σταδίου IIIB θεωρούνται μεταβατικοί κινητήρες όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 32) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/1628.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ (ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 53.)».

2) στην παράγραφο 6, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Κατά παρέκκλιση από την αρχή που καθορίζεται στο δεύτερο εδάφιο, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να τροποποιήσει, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2015/96 της Επιτροπής (*), ούτως ώστε:

- α) για τους σκοπούς της έγκρισης τύπου ΕΕ για ελκυστήρες των κατηγοριών T2, T4.1 και C2, η περίοδος αναβολής που καθορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 4 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/96 να είναι τέσσερα έτη· και
- β) στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος που αναφέρεται στο άρθρο 14 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2015/96, η ευελιξία που επιτρέπεται σύμφωνα με το σημείο 1.1.1 του παραρτήματος V του εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού να αυξηθεί στο 150 % για ελκυστήρες των κατηγοριών T2, T4.1 και C2.

(*) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2015/96 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 167/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τις επιδόσεις της μονάδας πρόωσης γεωργικών και δασικών οχημάτων (ΕΕ L 16 της 23.1.2015, σ. 1).».

Άρθρο 64

Κατάργηση

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 58 παράγραφοι 1 έως 4 του παρόντος κανονισμού, η οδηγία 97/68/EK καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2017.
2. Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται παραπομπές στον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 65

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2017, με εξαίρεση το άρθρο 61, το οποίο εφαρμόζεται από τις 6 Οκτωβρίου 2016.

Από τις 6 Οκτωβρίου 2016, οι εγκρίνουσες αρχές δεν αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου ΕΕ για νέο τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων και δεν απαγορεύουν τη διάθεσή τους στην αγορά όταν ο εν λόγω τύπος κινητήρα ή η σειρά κινητήρων συμμορφώνεται με τα κεφάλαια II, III, IV και VIII και τις κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικές πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 14 Σεπτεμβρίου 2016.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

I. KORČOK

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Ορισμός των υποκατηγοριών κινητήρων που αναφέρονται στο άρθρο 4

Πίνακας I-1: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων NRE που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 1)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
NRE	CI	μεταβλητές	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	όλοι		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	σταθερές	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Ονομαστική καθαρή ισχύς
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	όλοι		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Πίνακας I-2: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων NRG που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 2)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
NRG	όλοι	μεταβλητές	$P > 560$	NRG-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς
		σταθερές	$P > 560$	NRG-c-1	Ονομαστική καθαρή ισχύς

Πίνακας I-3: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων NRSh που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 3)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Κυβισμός κινητήρα (cm ³)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
NRSh	SI	μεταβλητές ή σταθερές	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Μέγιστη καθαρή ισχύς
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

Πίνακας I-4: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων NRS που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 4)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Κυβισμός κινητήρα (cm ³)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
NRS	SI	μεταβλητές ≥ 3 600 rpm-ή σταθερές	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Μέγιστη καθαρή ισχύς
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		μεταβλητές < 3 600 rpm		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		μεταβλητές ή σταθερές	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	Μέγιστη καθαρή ισχύς
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	οποιοσδήποτε	NRS-v-3	Μέγιστη καθαρή ισχύς

Για κινητήρες < 19 kW με SV < 80 cm³ σε μηχανήματα πλην φορητού μηχανήματος, χρησιμοποιούνται κινητήρες της κατηγορίας NRSh.

Πίνακας I-5: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων IWP που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 5)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
IWP	όλοι	μεταβλητές	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		σταθερές	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Ονομαστική καθαρή ισχύς
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Πίνακας I-6: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων IWA που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 6)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
IWA	όλοι	μεταβλητές	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
		σταθερές	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Ονομαστική καθαρή ισχύς
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Πίνακας I-7: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων RLL που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 7)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
RLL	όλοι	μεταβλητές	$P > 0$	RLL-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς
		σταθερές	$P > 0$	RLL-c-1	Ονομαστική καθαρή ισχύς

Πίνακας I-8: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων RLR που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 8)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
RLR	όλοι	μεταβλητές	$P > 0$	RLR-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς
		σταθερές	$P > 0$	RLR-c-1	Ονομαστική καθαρή ισχύς

Πίνακας I-9: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων SMB που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 9)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
SMB	SI	μεταβλητές ή σταθερές	$P > 0$	SMB-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς

Πίνακας I-10: Υποκατηγορίες της κατηγορίας κινητήρων ATS που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 10)

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Ισχύς αναφοράς
ATS	SI	μεταβλητές ή σταθερές	$P > 0$	ATS-v-1	Μέγιστη καθαρή ισχύς

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Όρια εκπομπών καυσαερίων που αναφέρονται στο άρθρο 18 παράγραφος 2

Πίνακας II-1: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων NRE που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 1)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Στάδιο V	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	CI	8,00	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40 ⁽¹⁾	—	1,10
Στάδιο V	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	CI	6,60	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40	—	1,10
Στάδιο V	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	CI	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Στάδιο V	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	CI	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Στάδιο V	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	όλοι	5,00	0,19	0,40	0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Στάδιο V	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	όλοι	3,50	0,19	0,40	0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Στάδιο V	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	όλοι	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

⁽¹⁾ 0,60 για αερόψυκτους κινητήρες απευθείας έγχυσης με χειροκίνητη εκκίνηση.

Πίνακας II-2: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων NRG που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 2)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Στάδιο V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	όλοι	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Πίνακας II-3: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων NRSh που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 3)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Στάδιο V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	SI	805	50
Στάδιο V	NRSh-v-1b			603	72

Πίνακας II-4: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων NRS που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 4)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Στάδιο V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	SI	610	10
Στάδιο V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Στάδιο V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Στάδιο V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) Προαιρετικά, ως εναλλακτική επιλογή, οποιοσδήποτε συνδυασμός των τιμών που ικανοποιούν την εξίσωση $((HC + NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$ όπως και οι ακόλουθες συνθήκες: CO ≤ 20,6 g/kWh και $((HC + NO_x) \leq 2,7$ g/kWh.

Πίνακας II-5: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων IWP που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 5)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Στάδιο V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	όλοι	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Στάδιο V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	όλοι	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Στάδιο V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	όλοι	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Στάδιο V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	όλοι	3,50	0,19	1,80	0,015	1 × 10 ¹²	6,00

Πίνακας II-6: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων IWA που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 6)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Στάδιο V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	όλοι	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Στάδιο V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	όλοι	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Στάδιο V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	όλοι	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Στάδιο V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	όλοι	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Πίνακας II-7: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων RLL που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 7)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Στάδιο V	RLL-c-1 RLL-v-1	$P > 0$	όλοι	3,50	(HC + NO _x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Πίνακας II-8: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων RLR που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 8)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Στάδιο V	RLR-c-1 RLR-v-1	$P > 0$	όλοι	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Πίνακας II-9: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων SMB που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 9)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	NO _x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Στάδιο V	SMB-v-1	$P > 0$	SI	275	—	75

Πίνακας II-10: Όρια εκπομπών σταδίου V για την κατηγορία κινητήρων ATS που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο 10)

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Στάδιο V	ATS-v-1	$P > 0$	SI	400	8

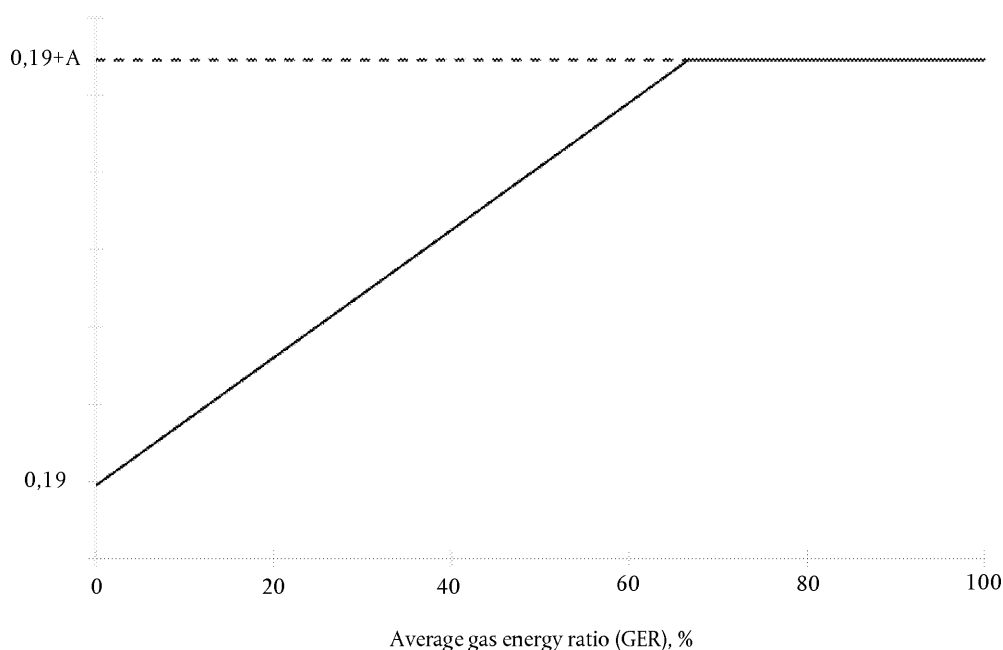
Ειδικές διατάξεις σχετικά με τα συνολικά όρια υδρογονανθράκων (HC) για εξ ολοκλήρου και εν μέρει τροφοδοτούμενους με αέρια καύσιμα κινητήρες

1. Για τις υποκατηγορίες για τις οποίες ορίζεται συντελεστής A, το όριο HC για εξ ολοκλήρου και εν μέρει τροφοδοτούμενους με αέρια καύσιμα κινητήρες που αναγράφεται στους πίνακες II-1 έως II-10 αντικαθίσταται από όριο που υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

$$HC = 0,19 + (1,5 \times A \times GER)$$

όπου GER είναι η μέση τιμή του λόγου αερίου/ενέργειας κατά τη διάρκεια του κατάλληλου κύκλου δοκιμής. Στις περιπτώσεις όπου ισχύουν και κύκλος δοκιμών υπό σταθερές συνθήκες και κύκλος δοκιμών υπό μεταβατικές συνθήκες, η τιμή του GER καθορίζεται από τον κύκλο δοκιμών θερμής εκκίνησης υπό μεταβατικές συνθήκες. Στις περιπτώσεις που ισχύουν περισσότεροι του ενός κύκλοι δοκιμών υπό σταθερές συνθήκες, η μέση τιμή GER καθορίζεται για κάθε κύκλο χωριστά.

Εάν το υπολογιζόμενο όριο για τους HC υπερβαίνει την τιμή του $0,19 + A$, το όριο για τους υδρογονάνθρακες ορίζεται σε $0,19 + A$.



Εικόνα 1. Διάγραμμα που απεικονίζει τα όρια εκπομπών HC ως συνάρτηση της μέσης τιμής του λόγου αερίου/ενέργειας (GER)

2. Για τις υποκατηγορίες με συνδυαστικό όριο HC και NO_x , η τιμή του συνδυαστικού ορίου για τις εκπομπές HC και NO_x μειώνεται κατά 0,19 g/kWh και ισχύει μόνο για τις εκπομπές NO_x .
3. Ο τύπος δεν εφαρμόζεται για μη τροφοδοτούμενους με αέρια καύσιμα κινητήρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις εγκρίσεις τύπου ΕΕ και τη διάθεση στην αγορά

Πίνακας III-1: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων NRE

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
NRE	CI	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019
	CI	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	όλοι	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1η Ιανουαρίου 2019	1η Ιανουαρίου 2020
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019

Πίνακας III-2: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων NRG

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
NRG	όλοι	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019

Πίνακας III-3: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων NRSh

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
NRSh	SI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019

Πίνακας III-4: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων NRS

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
NRS	SI	$0 < P < 56$	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019

Πίνακας III-5: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων IWP

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
IWP	όλοι	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1η Ιανουαρίου 2019	1η Ιανουαρίου 2020

Πίνακας III-6: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων IWA

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
IWA	όλοι	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019
		$P \geq 300$	IWA-v-4 IWA-c-4	1η Ιανουαρίου 2019	1η Ιανουαρίου 2020

Πίνακας III-7: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων RLL

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
RLL	όλοι	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1η Ιανουαρίου 2020	1η Ιανουαρίου 2021

Πίνακας III-8: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων RLR

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
RLR	όλοι	$P > 0$	RLR-v-1 RLR-c-1	1η Ιανουαρίου 2020	1η Ιανουαρίου 2021

Πίνακας III-9: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων SMB

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
SMB	SI	$P > 0$	SMB-v-1	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019

Πίνακας III-10: Ημερομηνίες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για την κατηγορία κινητήρων ATS

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	Υποχρεωτική ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού για	
				Έγκριση τύπου ΕΕ κινητήρων	Διάθεση των κινητήρων στην αγορά
ATS	SI	$P > 0$	ATS-v-1	1η Ιανουαρίου 2018	1η Ιανουαρίου 2019

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Κύκλοι δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό σταθερές συνθήκες (NRSC)

Πίνακας IV-1: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας NRE

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
NRE	μεταβλητές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών με ισχύ αναφοράς μικρότερη των 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 ή C1
		Κινητήρας μεταβλητών στροφών με ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη ή ίση με 19 kW αλλά όχι μεγαλύτερη από 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Κινητήρας μεταβλητών στροφών με ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη των 560 kW	NRE-v-7	C1
	σταθερές	Κινητήρας σταθερών στροφών	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Πίνακας IV-2: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας NRG

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
NRG	μεταβλητές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών για ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος	NRG-v-1	C1
	σταθερές	Κινητήρας σταθερών στροφών για ηλεκτροπαραγωγό ζεύγος	NRG-c-1	D2

Πίνακας IV-3: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας NRSh

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
NRSh	μεταβλητές ή σταθερές	Κινητήρας με ισχύ αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 19 kW, για χρήση σε φορητό μηχάνημα	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Πίνακας IV-4: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας NRS

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
NRS	μεταβλητές < 3 600 rpm	Κινητήρας μεταβλητών στροφών με ισχύ αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 19 kW και προορίζεται για λειτουργία στροφών < 3 600 rpm	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
	μεταβλητές $\geq 3\ 600\ \text{rpm}$ ή σταθερές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών με ισχύ αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 19 kW και προορίζεται για λειτουργία στροφών $\geq 3\ 600\ \text{rpm}$ · κινητήρας σταθερών στροφών με ισχύ αναφοράς που δεν υπερβαίνει τα 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	μεταβλητές ή σταθερές	Κινητήρας με ισχύ αναφοράς μεταξύ 19 kW και 30 kW και συνολικό κυβισμό κινητήρα μικρότερο του 1 λίτρου	NRS-v-2a	G2
		Κινητήρας με ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη των 19 kW, πλην κινητήρα με ισχύ αναφοράς μεταξύ 19 kW και 30 kW και συνολικό κυβισμό κινητήρα μικρότερο του 1 λίτρου	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Πίνακας IV-5: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας IWP

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
IWP	μεταβλητές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών που προορίζεται για πρόωση και λειτουργεί βάσει καμπύλης έλικα σταθερού βήματος	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	σταθερές	Κινητήρας σταθερών στροφών που προορίζεται για πρόωση και λειτουργεί με έλικα ελεγχόμενου βήματος ή ηλεκτρικά συζευγμένο έλικα	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Πίνακας IV-6: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας IWA

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
IWA	μεταβλητές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών που προορίζεται για βοηθητική χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	σταθερές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών που προορίζεται για βοηθητική χρήση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Πίνακας IV-7: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας RLL

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατηγορία	NRSC
RLL	μεταβλητές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών για πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών	RLL-v-1	F
	σταθερές	Κινητήρας σταθερών στροφών για πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών	RLL-c-1	D2

Πίνακας IV-8: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας RLR

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατη- γορία	NRSC
RLR	μεταβλητές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών για πρόωση αυτοκινηταμαξών	RLR-v-1	C1
	σταθερές	Κινητήρας σταθερών στροφών για πρόωση αυτοκινηταμαξών	RLR-c-1	D2

Πίνακας IV-9: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας SMB

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατη- γορία	NRSC
SMB	μεταβλητές ή σταθερές	Κινητήρες πρόωσης χιονοέλκηνων	SMB-v-1	H

Πίνακας IV-10: Κύκλοι δοκιμής NRSC για κινητήρες της κατηγορίας ATS

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατη- γορία	NRSC
ATS	μεταβλητές ή σταθερές	Κινητήρες πρόωσης ATV ή SbS	ATS-v-1	G1

Κύκλοι δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό μεταβατικές συνθήκες

Πίνακας IV-11: Κύκλος δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό μεταβατικές συνθήκες για κινητήρες της κατηγορίας NRE

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατη- γορία	
NRE	μεταβλητές	Κινητήρας μεταβλητών στροφών με ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη ή ίση με 19 kW αλλά όχι μεγαλύτερη από 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Πίνακας IV-12: Κύκλος δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό μεταβατικές συνθήκες για κινητήρες της κατηγορίας NRS ⁽¹⁾

Κατηγορία	Λειτουργία στροφών	Σκοπός	Υποκατη- γορία	
NRS	μεταβλητές ή σταθερές	Κινητήρας με ισχύ αναφοράς μεγαλύτερη των 19 kW, πλην κινητήρα με ισχύ αναφοράς μεταξύ 19 kW και 30 kW και συνολικό κυβισμό κινητήρα μικρότερο του 1 λίτρου	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI- NRTC

⁽¹⁾ Ισχύει μόνο για κινητήρες με μέγιστες στροφές δοκιμής ≤ 3 400 rpm.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Περίοδοι σταθερότητας εκπομπών (ΠΣΕ) που αναφέρονται στο άρθρο 25 παράγραφος 1

Πίνακας V-1: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων NRE

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
NRE	CI	μεταβλητές	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	5 000
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8 000
	όλοι		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	σταθερές	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8 000
	όλοι		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Πίνακας V-2: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων NRG

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στρωφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
NRG	όλοι	σταθερές	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		μεταβλητές		NRG-c-1	

Πίνακας V-3: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων NRSh

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στρωφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Κυβισμός κινητήρα (cm³)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
NRSh	SI	μεταβλητές ή σταθερές	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	50/125/300 ⁽¹⁾
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

(¹) Η ΠΣΕ σε ώρες αντιστοιχεί στις κατηγορίες ΠΣΕ Κατ 1 / Κατ 2 / Κατ 3 όπως ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Πίνακας V-4: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων NRS

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Κυβισμός κινητήρα (cm ³)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
NRS	SI	μεταβλητές $\geq 3\ 600\ \text{rpm}$ ή σταθερές	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	125/250/500 ⁽¹⁾
		μεταβλητές $< 3\ 600\ \text{rpm}$			NRS-vi-1a	
		μεταβλητές $\geq 3\ 600\ \text{rpm}$ ή σταθερές		$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ⁽¹⁾
		μεταβλητές $< 3\ 600\ \text{rpm}$			NRS-vi-1b	
		μεταβλητές ή σταθερές	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1\ 000$	NRS-v-2a	1 000
				$SV > 1\ 000$	NRS-v-2b	5 000
			$30 \leq P < 56$	οποιοσδήποτε	NRS-v-3	5 000

⁽¹⁾ Η ΠΣΕ σε ώρες αντιστοιχεί στις κατηγορίες ΠΣΕ Κατ 1 /Κατ 2 /Κατ 3 όπως ορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

Πίνακας V-5: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων IWP

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
IWP	όλοι	μεταβλητές	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP -v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP -v-3	
			$P \geq 300$	IWP -v-4	
		σταθερές	$19 \leq P < 75$	IWP -c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP -c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP -c-3	
			$P \geq 300$	IWP -c-4	

Πίνακας V-6: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων IWA

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
IWA	όλοι	μεταβλητές	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA -v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA -v-3	
			$P \geq 300$	IWA -v-4	

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
		σταθερές	$19 \leq P < 75$	IWA -c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA -c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA -c-3	
			$P \geq 300$	IWA -c-4	

Πίνακας V-7: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων RLL

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
RLL	όλοι	μεταβλητές	$P > 0$	RLL-v-1	10 000
		σταθερές	$P > 0$	RLL-c-1	

Πίνακας V-8: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων RLR

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
RLR	όλοι	μεταβλητές	$P > 0$	RLR-v-1	10 000
		σταθερές	$P > 0$	RLR-c-1	

Πίνακας V-9: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων SMB

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
SMB	SI	μεταβλητές ή σταθερές	$P > 0$	SMB-v-1	400 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Εναλλακτικώς, επιτρέπεται μια περίοδος σταθερότητας εκπομπών των 8 000 km.

Πίνακας V-10: ΠΣΕ για την κατηγορία κινητήρων ATS

Κατηγορία	Τύπος ανάφλεξης	Λειτουργία στροφών	Εύρος ισχύος (σε kW)	Υποκατηγορία	ΠΣΕ (σε ώρες)
ATS	SI	μεταβλητές ή σταθερές	$P > 0$	ATS-v-1	500/1 000 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ώρες ΠΣΕ που αντιστοιχούν στις ακόλουθες τιμές συνολικού κυβισμού κινητήρα: $< 100 \text{ cm}^3 / \geq 100 \text{ cm}^3$.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

Οριακές τιμές εκπομπών κινητήρων ειδικής χρήσης (SPE) που αναφέρονται στο άρθρο 34 παράγραφος 5

Πίνακας VI-1: Οριακές τιμές εκπομπών SPE για την κατηγορία κινητήρων NRE

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	CI	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	CI	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	CI	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	CI	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	όλοι	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	όλοι	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	όλοι	3,5	6,4		0,2	6,0

Πίνακας VI-2: Οριακές τιμές εκπομπών SPE για την κατηγορία κινητήρων NRG

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1	P > 560	όλοι	3,5	6,4		0,2	6,0
	NRG-v-1							

Πίνακας VI-3: Οριακές τιμές εκπομπών SPE για την κατηγορία κινητήρων RLL

Στάδιο εκπομπών	Υποκατηγορία κινητήρα	Εύρος ισχύος	Τύπος ανάφλεξης	CO	HC	NO _x	Μάζα PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	όλοι	3,5	(HC + NO _x ≤ 4,0)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	όλοι	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW και SVc ⁽¹⁾ > 5 λίτρα	όλοι	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

⁽¹⁾ Κυβισμός κινητήρα ανά κύλινδρο.

ΟΔΗΓΙΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2016/1629 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Σεπτεμβρίου 2016

σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ θεσπίζει εναρμονισμένους όρους έκδοσης τεχνικών πιστοποιητικών για τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε ολόκληρο το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών της Ένωσης.
- (2) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τα πλοία που κυκλοφορούν στον Ρήνο καθορίζονται από την Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα στον Ρήνο (CCNR).
- (3) Οι τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στα παραρτήματα της οδηγίας 2006/87/ΕΚ περιλαμβάνουν την πλειονότητα των διατάξεων των κανονισμών περί ελέγχου της ναυσιπλοΐας του Ρήνου, στην έκδοση που εγκρίθηκε το 2004 από τα κράτη μέλη της CCNR. Οι όροι και οι τεχνικές προδιαγραφές έκδοσης πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας δυνάμει του άρθρου 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο επικαιροποιούνται τακτικά και αναγνωρίζεται ότι αντικατοπτρίζουν τις τρέχουσες τεχνολογικές εξελίξεις.
- (4) Λόγω των διαφορετικών νομικών πλαισίων και χρονοδιαγραμμάτων όσον αφορά τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, είναι δύσκολο να διατηρηθεί ισοδυναμία μεταξύ των πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας της Ένωσης που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2006/87/ΕΚ και των πιστοποιητικών που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο. Τούτο συνεπάγεται έλλειψη ασφάλειας δικαίου, η οποία έχει ενδεχομένως αρνητικό αντίκτυπο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- (5) Προκειμένου να επιτευχθεί εναρμόνιση σε επίπεδο Ένωσης και να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και κυμαινόμενα επίπεδα ασφάλειας, θα πρέπει να εφαρμόζονται και να επικαιροποιούνται τακτικά οι ίδιες τεχνικές προδιαγραφές για όλο το δίκτυο εσωτερικών πλωτών οδών της Ένωσης.

⁽¹⁾ ΕΕ C 177 της 11.6.2014, σ. 58.

⁽²⁾ ΕΕ C 126 της 26.4.2014, σ. 48.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Απριλίου 2014 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση της 16ης Ιουνίου 2016 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Σεπτεμβρίου 2016.

⁽⁴⁾ Οδηγία 2006/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και την κατάργηση της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 389 της 30.12.2006, σ. 1).

- (6) Επειδή η CCNR έχει αποκτήσει σημαντική εμπειρογνώμοσύνη στην επεξεργασία και επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η εν λόγω εμπειρογνώμοσύνη θα πρέπει να αξιοποιηθεί πλήρως προς όφελος των εσωτερικών πλωτών οδών της Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εκπόνηση προτύπων στην εσωτερική ναυσιπλοΐα (CESNI), υπό την αιγίδα της CCNR και ανοικτή σε εμπειρογνώμονες από όλα τα κράτη μέλη, είναι αρμόδια για την κατάρτιση τεχνικών προδιαγραφών στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην οποία θα πρέπει να γίνει παραπομπή από την Ένωση.
- (7) Τα ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας τα οποία βεβαιώνουν την πλήρη συμμόρφωση των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας προς τις προαναφερόμενες αναθεωρημένες τεχνικές προδιαγραφές θα πρέπει να ισχύουν σε όλο το δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας της Ένωσης.
- (8) Θα πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερη εναρμόνιση των όρων έκδοσης των συμπληρωματικών ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας από τα κράτη μέλη για την κυκλοφορία στις πλωτές οδούς των ζωνών 1 και 2 (εκβολές ποταμών), καθώς και για την κυκλοφορία στις πλωτές οδούς της ζώνης 4.
- (9) Για λόγους ασφάλειας, τα πρότυπα θα πρέπει να εναρμονιστούν σε μεγάλο βαθμό και κατά τρόπο που να μην υποβαθμίσουν τα πρότυπα ασφάλειας των εσωτερικών πλωτών οδών της Ένωσης. Ωστόσο, θα πρέπει να καταστεί δυνατόν στα κράτη μέλη, μετά από διαβούλευση με την Επιτροπή, να θεσπίζουν ειδικές διατάξεις για πρόσθετες ή μειωμένου επιπέδου τεχνικές προδιαγραφές για ορισμένες ζώνες, με την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά περιορίζονται σε συγκεκριμένα θέματα αναφερόμενα στα παραρτήματα III και IV.
- (10) Με την παράλληλη διατήρηση επαρκούς επιπέδου ασφάλειας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να παρεκκλίνουν από την παρούσα οδηγία σε ορισμένες περιπτώσεις πλωτών οδών που δεν συνδέονται με τις πλωτές οδούς άλλων κρατών μελών ή για ορισμένα σκάφη που κυκλοφορούν αποκλειστικά στο εθνικό πλωτό δίκτυο. Όταν οι παρεκκλίσεις αυτές καλύπτουν όλα τα σκάφη που πλέουν σε ένα κράτος μέλος, θα ήταν δυσανάλογη και περιττή η υποχρέωση του εν λόγω κράτους μέλους να μεταφέρει στο εσωτερικό δικαίο όλες τις υποχρεώσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη μπορούν να εκδίδουν τα ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εκτός εάν έχουν μεταφέρει τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δικαίο.
- (11) Τυχόν παρεκκλίσεις από την παρούσα οδηγία και αναγνώριση της ισοδυναμίας για συγκεκριμένα σκάφη θα πρέπει να είναι εφικτές ώστε να διευκολύνονται εναλλακτικές προσεγγίσεις ή να προωθείται η καινοτομία ή να αποφεύγεται το αδικαιολόγητο κόστος, υπό την προϋπόθεση ότι ανάλογα με τις περιστάσεις εξασφαλίζεται ισοδύναμο ή επαρκές επίπεδο ασφάλειας. Προκειμένου να διασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή όσον αφορά αυτού του είδους παρεκκλίσεις και αναγνώριση ισοδυνامιών. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να παραπέμπει σε συστάσεις της CESNI σχετικά με τις εν λόγω παρεκκλίσεις και αναγνώριση ισοδυνامιών. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾.
- (12) Για λόγους διοικητικής, τεχνικής και οικονομικής απόδοσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ορίσουν τις αρμόδιες αρχές για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με την παρούσα οδηγία και την ορθή εφαρμογή, σύμφωνα με τις εθνικές τους πρακτικές.
- (13) Το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να εκδίδεται για σκάφος που υποβάλλεται σε τεχνική επιθεώρηση προτού το εν λόγω σκάφος τεθεί σε λειτουργία. Αυτή η τεχνική επιθεώρηση θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να εξακριβώνεται εάν το σκάφος πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στην παρούσα οδηγία. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα, ανά πάσα στιγμή, να ελέγχουν τη συμμόρφωση αυτή και την ύπαρξη επί του πλοίου έγκυρου πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (14) Είναι σκόπιμο, εντός ορισμένων χρονικών ορίων και ανάλογα με την κατηγορία του αντίστοιχου σκάφους, να οριστεί περίοδος ισχύος των ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.
- (15) Προκειμένου να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν λεπτομερείς διατάξεις για την αντικατάσταση, την ανανέωση, την παράταση ισχύος και την έκδοση των νέων ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (16) Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, οι πληροφορίες που αφορούν τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα πρέπει να καταχωρούνται στην ευρωπαϊκή βάση δεδομένων σκαφών (EHDB) για χρήση από τις αρμόδιες αρχές. Η EHDB θα πρέπει να παρέχει ειδικότερα τη δυνατότητα να ελέγχει το ιστορικό των εκκρεμών αιτήσεων για τα πιστοποιητικά, καθώς και πληροφορίες σχετικά με όλα τα έγκυρα πιστοποιητικά που έχουν ήδη χορηγηθεί για τα σκάφη αυτά. Η Επιτροπή θα πρέπει να διατηρήσει και να προσαρμόσει την EHDB έτσι ώστε να μπορεί να εξυπηρετήσει πλήρως την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (17) Τα μέτρα που καθορίζονται στην οδηγία 2009/100/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ πρέπει να παραμείνουν σε ισχύ για τα πλοία που δεν καλύπτει η παρούσα οδηγία.
- (18) Προκειμένου να βελτιωθεί η σαφήνεια της ενωσιακής νομοθεσίας, το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/100/ΕΚ θα πρέπει να προσαρμοστεί για να λάβει υπόψη το συμπληρωματικό πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και να λάβει υπόψη τις εξελίξεις σχετικά με τις διεθνείς συμφωνίες. Η οδηγία 2009/100/ΕΚ θα πρέπει επομένως να τροποποιηθεί.
- (19) Θα πρέπει να εφαρμόζεται μεταβατικό καθεστώς για τα σκάφη που έχουν τεθεί σε λειτουργία, αλλά δεν διαθέτουν ακόμη ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όταν υποβάλλονται σε πρώτη τεχνική επιθεώρηση με βάση τις αναθεωρημένες τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία.
- (20) Προς βελτίωση της νομοθεσίας και της απλούστευσης του κανονιστικού περιβάλλοντος, θα πρέπει να είναι δυνατόν στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας να γίνεται παραπομπή σε διεθνή πρότυπα χωρίς αλληλεπικάλυψή τους στο νομικό πλαίσιο της Ένωσης.
- (21) Η CESNI δημιουργήθηκε για να διευκολυνθεί η εναρμόνιση των τεχνικών προτύπων που εφαρμόζονται στον κλάδο της εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Προκειμένου να διασφαλιστεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας και αποτελεσματικότητας στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, να διατηρηθεί η ισοδυναμία των πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας και να λαμβάνονται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος και άλλες εξελίξεις στον κλάδο, θα πρέπει να ενημερώνεται η παραπομπή της παρούσας οδηγίας στο εφαρμοστέο Ευρωπαϊκό πρότυπο σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας (πρότυπο ES-TRIN). Ως εκ τούτου, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) σχετικά με την ενημέρωση της παραπομπής στην πλέον πρόσφατη έκδοση του προτύπου ES-TRIN και με τον καθορισμό της ημερομηνίας εφαρμογής του.
- (22) Όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως από την κατάλληλη ανάλυση και ελλείπει κατάλληλων και επίκαιρων διεθνών προτύπων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή όταν οι αλλαγές στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της CESNI θα έθιγαν σε κίνδυνο τα συμφέροντα της Ένωσης, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας, προκειμένου να διασφαλίζονται τα συμφέροντα της Ένωσης, με την παροχή των κατάλληλων τεχνικών προδιαγραφών.
- (23) Προκειμένου να τροποποιηθούν ή να συμπληρωθούν ορισμένα μη ουσιώδη στοιχεία της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ σχετικά με την τροποποίηση της ταξινόμησης πλωτής οδού· τις περαιτέρω προδιαγραφές των δεδομένων προς καταχώριση στην EHDB, τους τύπους πρόσβασης καθώς και τις οδηγίες χρήσεως και λειτουργίας της εν λόγω βάσης δεδομένων· την επικαιροποίηση των ελάχιστων τεχνικών προδιαγραφών για τα σκάφη εσωτερικών πλωτών οδών και την τροποποίηση των παραρτημάτων III και IV προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική και τεχνική πρόοδος, του παραρτήματος V για την επικαιροποίηση και τον εξορθολογισμό των διοικητικών διατάξεών του, του παραρτήματος VI προκειμένου να τροποποιηθούν τα κριτήρια για την αναγνώριση των νηογωμόνων με σκοπό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την τροποποίηση των παραπομπών της παρούσας οδηγίας στα παραρτήματα II και V που καθίσταται απαραίτητη για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (24) Κατά την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ⁽²⁾. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονες τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (25) Για να διευκολυνθούν εναλλακτικές προσεγγίσεις, να προωθηθεί η καινοτομία, να αποφευχθεί το αδικαιολόγητο κόστος, να καταστεί αποτελεσματική η διαδικασία έκδοσης πιστοποιητικών ή να λαμβάνονται υπόψη οι περιφερειακές συνθήκες, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή, όσον αφορά την έγκριση ορισμένων παρεκκλίσεων των τεχνικών προδιαγραφών για συγκεκριμένα πλοία, την αναγνώριση νηογωμόνων και την έγκριση πρόσθετων ή ηπιότερων τεχνικών προδιαγραφών για πλοία που κυκλοφορούν σε ορισμένες ζώνες που δεν συνδέονται με εσωτερικές πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

⁽¹⁾ Οδηγία 2009/100/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, περί αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ L 259 της 2.10.2009, σ. 8).

⁽²⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (26) Για να διασφαλιστεί κατάλληλο πλαίσιο για τον συντονισμό και τη συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για την ναυσιπλοΐα στις εσωτερικές πλωτές οδούς, ιδίως την CCNR, και την ανάπτυξη ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών για την εσωτερική ναυσιπλοΐα στις οποίες θα μπορούν να αναφέρονται η Ένωση και οι διεθνείς οργανισμοί, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να υπόκειται σε αναθεώρηση, ιδίως όσον αφορά την αποτελεσματικότητα των μέτρων που εισάγει καθώς και των μηχανισμών για τη συνεργασία με τους διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για την εσωτερική ναυσιπλοΐα, ώστε να επιτευχθεί μία ενιαία δέσμη τεχνικών προδιαγραφών.
- (27) Η Δανία, η Εσθονία, η Ιρλανδία, η Ελλάδα, η Ισπανία, η Κύπρος, η Λετονία, η Μάλτα, η Πορτογαλία, η Σλοβενία και η Φινλανδία δεν διαθέτουν εσωτερικές πλωτές οδούς ή η εσωτερική ναυσιπλοΐα δεν χρησιμοποιείται σε σημαντικό βαθμό. Συνεπώς τυχόν υποχρέωση των εν λόγω κρατών μελών να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο και να εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία θα ήταν δυσανάλογη και περιττή.
- (28) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η σύσταση τεχνικών προδιαγραφών που είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ασφάλειας των σκαφών που πλέουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ένωσης, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων του, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει ό,τι είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (29) Επομένως, η οδηγία 2006/87/EK θα πρέπει να καταργηθεί,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΛΩΤΕΣ ΖΩΝΕΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει:

- α) τη σύσταση τεχνικών προδιαγραφών που είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της ασφάλειας των σκαφών που πλέουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς που αναφέρονται στο άρθρο 4· και
- β) την ταξινόμηση των εν λόγω εσωτερικών πλωτών οδών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα ακόλουθα σκάφη:

- α) πλοία μήκους (L) ίσου ή ανώτερου των 20 μέτρων·
- β) πλοία των οποίων ο όγκος που προκύπτει ως το γινόμενο του μήκους (L) επί το πλάτος (B) επί το βύθισμα (T) είναι ίσος ή ανώτερος των 100 κυβικών μέτρων·
- γ) ρυμουλκά και ωστικά ρυμουλκά που προορίζονται να ρυμουλκούν ή να ωθούν οποιοδήποτε από τα σκάφη που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) ή πλωτό εξοπλισμό ή που προορίζονται να ρυμουλκούν με πλαγιόδετησή αυτά τα σκάφη ή τον πλωτό εξοπλισμό·
- δ) επιβατηγά πλοία·
- ε) πλωτά μηχανήματα.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται:

α) στα οχηματαγωγά πλοία·

β) στα πλοία του πολεμικού ναυτικού·

γ) στα ποντοπόρα σκάφη, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκών και ωστικών ρυμουλκών, τα οποία:

i) δραστηριοποιούνται ή σταθμεύουν σε παλιρροϊκά ύδατα· ή

ii) δραστηριοποιούνται προσωρινά σε εσωτερικές πλωτές οδούς·

υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν τουλάχιστον:

- πιστοποιητικό που αποδεικνύει συμμόρφωση προς τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, ή ισοδύναμο πιστοποιητικό, πιστοποιητικό που αποδεικνύει τη συμμόρφωση προς τη διεθνή σύμβαση περί των γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966, ή ισοδύναμο, και διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (IOPP), το οποίο αποδεικνύει συμμόρφωση προς τη διεθνή σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) του 1973/78·
- σε περίπτωση ποντοπόρων πλοίων που δεν καλύπτονται από τη σύμβαση SOLAS, τη διεθνή σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων ή MARPOL, τα σχετικά πιστοποιητικά και οι σημάνσεις εξάλων που απαιτούνται από τη νομοθεσία του κράτους της σημαίας τους·
- για επιβατηγά πλοία που δεν καλύπτονται από όλες τις αναφερόμενες στην πρώτη περίπτωση συμβάσεις, πιστοποιητικό σχετικά με τους κανόνες ασφάλειας και τα πρότυπα για επιβατηγά πλοία, το οποίο έχει εκδοθεί σύμφωνα με την οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾· ή
- για σκάφη αναψυχής που δεν καλύπτονται από όλες τις αναφερόμενες στην πρώτη περίπτωση συμβάσεις, πιστοποιητικό της χώρας της σημαίας που αποδεικνύει επαρκές επίπεδο ασφάλειας.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «σκάφος»: πλοίο ή πλωτός εξοπλισμός·

β) «πλοίο» νοείται πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή ποντοπόρο πλοίο·

γ) «πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας» νοείται πλοίο που προορίζεται αποκλειστικά ή κυρίως για ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς·

δ) «ρυμουλκό» νοείται πλοίο ειδικά κατασκευασμένο για να ρυμουλκεί·

ε) «ωστικό ρυμουλκό»: πλοίο ειδικά κατασκευασμένο για να ωθεί μία ωθούμενη συνοδεία·

στ) «επιβατηγό πλοίο»: πλοίο ημερήσιων εκδρομών ή με καμπίνες που είναι κατασκευασμένο ή διαρρυθμισμένο για τη μεταφορά περισσότερων των δώδεκα επιβατών·

ζ) «πλωτός εξοπλισμός» νοείται πλωτή εγκατάσταση που φέρει μηχανισμό σε λειτουργία π.χ. γερανοί, εξοπλισμός βυθοκόρησης, κριοί ή ανυψωτήρες·

η) «πλωτή δομή» νοείται πλωτή δομή που κανονικά δεν προορίζεται να μετακινηθεί, όπως δεξαμενή κολύμβησης, αποβάθρα, εξέδρα ή πλοίο-κατοικία·

θ) «πλωτό αντικείμενο» νοείται πλατόφρμα ή κατασκευή αντικείμενο ή συνονθύλευμα αντικειμένων ικανό προς πλεύση, χωρίς να αποτελεί σκάφος ή πλωτό εξοπλισμό ή δομή·

⁽¹⁾ Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

- ι) «σκάφος αναψυχής»: νοείται πλοίο, εκτός από επιβατηγό, που προορίζεται για αθλητισμό ή αναψυχή·
- ια) «ταχύπλοο»: μηχανοκίνητο πλοίο ικανό να υπερβαίνει σε ταχύτητα τα 40 km/h σε σχέση με το νερό·
- ιβ) «εκτόπισμα»: ο όγκος βυθίσματος του πλοίου σε κυβικά μέτρα·
- ιγ) «μήκος (L)»: το μέγιστο μήκος του κύτους του πλοίου σε μέτρα, εξαιρουμένων του πηδαλίου και του προβόλου·
- ιδ) «πλάτος (B)»: το μέγιστο πλάτος της γάστρας του κύτους σε μέτρα, το οποίο μετράται στο εξωτερικό του περιβλήματος (εξαιρουμένων των τροχών των τροχήλατων πλοίων, των παραβλημάτων κ.λπ.)·
- ιε) «βύθισμα (T)»: η κατακόρυφη απόσταση σε μέτρα μεταξύ του χαμηλότερου σημείου της γάστρας, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη η τρόπιδα ή άλλα μόνιμα προσαρτήματα, και της ανώτατης ισάλου·
- ιστ) «συνδεδεμένες εσωτερικές πλωτές οδοί»: πλωτές οδοί ενός κράτους μέλους οι οποίες συνδέονται, μέσω εσωτερικών πλωτών οδών όπου επιτρέπεται η πλεύση δυνάμει του εθνικού ή διεθνούς δικαίου από σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, με εσωτερικές πλωτές οδούς άλλου κράτους μέλους.

Άρθρο 4

Κατάταξη των εσωτερικών πλωτών οδών

1. Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, οι εσωτερικές πλωτές οδοί της Ένωσης κατατάσσονται ως εξής:
 - α) Ζώνες 1, 2, 3 και 4:
 - i) Ζώνες 1 και 2: οι πλωτές οδοί που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 1 του παραρτήματος I·
 - ii) Ζώνη 3: οι πλωτές οδοί που απαριθμούνται στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος I·
 - iii) Ζώνη 4: όλες οι υπόλοιπες εσωτερικές πλωτές οδοί που προσφέρονται για ναυσιπλοΐα δυνάμει του εθνικού δικαίου από σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας
 - β) Ζώνη R: οι κατά το στοιχείο α) πλωτές οδοί για τις οποίες πρέπει να εκδίδονται πιστοποιητικά σύμφωνα με το άρθρο 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, όπως ίσχυε το άρθρο αυτό στις 6 Οκτωβρίου 2016.
2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 32, σχετικές με τροποποιήσεις του παραρτήματος I ώστε να τροποποιείται η ταξινόμηση της πλωτής οδού, συμπεριλαμβανομένης της προσθήκης και διαγραφής πλωτών οδών. Οι εν λόγω τροποποιήσεις του παραρτήματος I μπορούν να γίνονται μόνον κατόπιν αιτήματος του ενδιαφερομένου κράτους μέλους, όσον αφορά τις πλωτές οδούς στην επικράτειά του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Άρθρο 5

Συμμόρφωση προς τις τεχνικές προδιαγραφές και τις προδιαγραφές ασφάλειας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1 που δραστηριοποιούνται στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ένωσης που αναφέρονται στο άρθρο 4, κατασκευάζονται και συντηρούνται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.
2. Η συμμόρφωση με την παράγραφο 1 αποδεικνύεται με πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 6

Ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Τα ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σύμφωνα προς την παρούσα οδηγία. Τα κράτη μέλη, κατά την έκδοση ενός ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας, επαληθεύουν ότι δεν έχει ήδη εκδοθεί για το εν λόγω σκάφος έγκυρο πιστοποιητικό που αναφέρεται στο άρθρο 7.
2. Τα ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας συντάσσονται σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπεται στο παράρτημα II.
3. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει κατάλογο των αρχών που είναι αρμόδιες για την απόδοση ενωσιακών πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας και ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή, μεταξύ άλλων, για οποιαδήποτε τροποποίηση του καταλόγου αυτού. Η Επιτροπή τηρεί ενημερωμένο κατάλογο των αρμοδίων αρχών σε κατάλληλο ιστότοπο.
4. Το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας εκδίδεται για σκάφος μετά από τεχνική επιθεώρησή του που διενεργήθηκε πριν το σκάφος αρχίσει να κυκλοφορεί με σκοπό να διαπιστωθεί εάν το σκάφος ανταποκρίνεται στις τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στα παραρτήματα II και V.
5. Ανάλογα με την περίπτωση, η συμμόρφωση σκάφους με τις πρόσθετες προδιαγραφές του άρθρου 23 παράγραφοι 1 και 2 εξακριβώνεται είτε με τις τεχνικές επιθεωρήσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 29, είτε με τεχνική επιθεώρηση που διενεργείται κατόπιν αίτησης του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του.
6. Οι διαδικασίες για την υποβολή αίτησης επιθεώρησης και για τον καθορισμό του τόπου και του χρόνου της εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των οικείων αρχών που εκδίδουν το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Η αρμόδια αρχή ορίζει τα έγγραφα τα οποία πρέπει να της υποβληθούν. Η διαδικασία διεξάγεται κατά τρόπον που εξασφαλίζει ότι η επιθεώρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα μετά την υποβολή της αίτησης.
7. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εκδίδουν, μετά από αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του, το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε σκάφος που δεν υπόκειται στην παρούσα οδηγία, εάν το εν λόγω σκάφος πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 7

Υποχρέωση διάθεσης πιστοποιητικού

Τα κατά το άρθρο 4 σκάφη που κυκλοφορούν στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Ένωσης, διαθέτουν τα ακόλουθα πρωτότυπα έγγραφα:

α) όταν κυκλοφορούν σε πλωτή οδό της ζώνης R:

- πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο· ή
- ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας που βεβαιώνει πλήρη συμμόρφωση του σκάφους, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις μεταβατικές διατάξεις του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας για σκάφη για τη ναυσιπλοΐα στον Ρήνο (ζώνη R), προς τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στα παραρτήματα II και V της παρούσας οδηγίας, η ισοδυναμία των οποίων έχει αποδειχθεί σύμφωνα με τους εφαρμοστέους κανόνες και διαδικασίες με τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται κατ' εφαρμογή της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο·

β) όταν κυκλοφορούν σε άλλες πλωτές οδούς, ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή ένα πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των συμπληρωματικών ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας σύμφωνα με το άρθρο 8 της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 8

Συμπληρωματικά ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Τα σκάφη που κατέχουν εν ισχύ ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή ένα πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 22 της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, πρέπει να διαθέτουν συμπληρωματικό ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας σύμφωνα με το άρθρο 23 της παρούσας οδηγίας.
2. Το συμπληρωματικό ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπεται στο παράρτημα II και εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές και υπό τους όρους που προβλέπονται για τις αντίστοιχες πλωτές οδούς αρχές.

Άρθρο 9

Προσωρινά ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορεί να εκδίδουν προσωρινό ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας:
 - α) για τα σκάφη τα οποία σκοπεύουν να ταξιδεύσουν σε συγκεκριμένο τόπο με την άδεια της αρμόδιας αρχής για να λάβουν ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
 - β) για τα σκάφη των οποίων το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας έχει χαθεί, καταστραφεί ή προσωρινά αφαιρεθεί σύμφωνα με τα άρθρα 13 και 15 ή με τα παραρτήματα II και V·
 - γ) για τα σκάφη των οποίων το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας τελεί υπό προετοιμασία μετά από επιτυχή επιθεώρηση·
 - δ) για τα σκάφη τα οποία δεν πληρούν όλους τους όρους για τη χορήγηση ενωσιακού πιστοποιητικού σύμφωνα με τα παραρτήματα II και V·
 - ε) για τα σκάφη τα οποία έχουν υποστεί ζημιές έτσι ώστε η κατάστασή τους να μην συμμορφώνεται πλέον προς το κοινοτικό πιστοποιητικό·
 - στ) για τις πλωτές δομές ή αντικείμενα σε περιπτώσεις που οι αρμόδιες για τις ειδικές μεταφορές αρχές έχουν εξαρτήσει την άδεια για τη διενέργεια ειδικής μεταφοράς, όπως προβλέπεται από τις εφαρμοστέες εθνικές διατάξεις περί ναυσιπλοΐας στα κράτη μέλη, από τη χορήγηση αυτού του πιστοποιητικού·
 - ζ) για τα σκάφη που τυγχάνουν παρέκκλισης από τα παραρτήματα II και V, σύμφωνα με τα άρθρα 25 και 26 της παρούσας οδηγίας, εν αναμονή της θέσπισης των σχετικών εκτελεστικών πράξεων.
2. Τα προσωρινά ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας συντάσσονται μόνον με βάση το υπόδειγμα που προβλέπεται στο παράρτημα II εφόσον κρίνεται ότι διασφαλίζεται επαρκώς η πλωτότητα του σκάφους, της πλωτής εγκατάστασης ή του πλωτού εξοπλισμού. Συντάσσονται βάσει του μοντέλου που περιέχεται στο παράρτημα II.
3. Το προσωρινό ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας περιλαμβάνει του όρους τους οποίους η αρμόδια αρχή κρίνει απαραίτητους και ισχύει:
 - α) στις περιπτώσεις οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), δ), ε) και στ), για ένα συγκεκριμένο ταξίδι το οποίο πρέπει να πραγματοποιείται εντός εύλογου προθεσμίας ενός μηνός κατ' ανώτατο όριο·
 - β) στις περιπτώσεις οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχεία β) και γ), για μία εύλογη διάρκεια·
 - γ) στις περιπτώσεις οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο ζ) για έξι μήνες· η διάρκεια ισχύος του προσωρινού ενωσιακού πιστοποιητικού μπορεί να παρατείνεται κατά έξι μήνες μέχρις ότου εκδοθεί η αντίστοιχη εκτελεστική πράξη.

Άρθρο 10

Ισχύς των ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Η περίοδος ισχύος των ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας που εκδίδονται για νεότευκτα πλοία καθορίζεται από την αρμόδια αρχή και δεν υπερβαίνει τα:

α) πέντε έτη για τα επιβατηγά πλοία και τα ταχύπλοα·

β) 10 έτη για όλα τα υπόλοιπα σκάφη.

Η διάρκεια ισχύος αναγράφεται στο ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

2. Για σκάφη που κυκλοφορούσαν ήδη πριν λάβει χώρα η τεχνική επιθεώρηση, η αρμόδια αρχή ορίζει τη διάρκεια ισχύος του ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας κατά περίπτωση, ανάλογα με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης. Ωστόσο, η περίοδος ισχύος δεν υπερβαίνει τα χρονικά διαστήματα που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 11

Έκτακτη παράταση ισχύος των ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Κατ' εξαίρεση η ισχύς ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορεί να παραταθεί χωρίς τεχνική επιθεώρηση για διάρκεια έως έξι μηνών σύμφωνα με τα παραρτήματα II και V από την αρμόδια αρχή που το χορήγησε ή το ανανέωσε. Η παράταση ισχύος αναγράφεται στο εν λόγω πιστοποιητικό.

Άρθρο 12

Ανανέωση των ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας ανανεώνεται μόλις λήξει η ισχύς του, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 6, ύστερα από τεχνική επιθεώρηση η οποία έχει σκοπό να διαπιστώσει αν το σκάφος ανταποκρίνεται στις τεχνικές προδιαγραφές των παραρτημάτων II και V. Τα ενωσιακά πιστοποιητικά εσωτερικής ναυσιπλοΐας επιτρέπεται να ανανεώνονται από οποιαδήποτε αρμόδια αρχή που έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3.

2. Προς ανανέωση ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εφαρμόζονται για τα σκάφη οι μεταβατικές διατάξεις που προβλέπονται στο παράρτημα II υπό τους όρους που καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα.

Άρθρο 13

Αντικατάσταση των ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Κάθε κράτος μέλος καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους επιτρέπεται η αντικατάσταση έγκυρου ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας λόγω απώλειας ή φθοράς του. Απαιτείται αίτηση αντικατάστασης σε περίπτωση απώλειας πιστοποιητικού ή η επιστροφή του φθαρμένου πιστοποιητικού σε περίπτωση φθοράς. Το πιστοποιητικό αντικατάστασης αναφέρει ότι πρόκειται για αντίγραφο.

Άρθρο 14

Σημαντικές μετατροπές ή μεγάλες επισκευές των σκαφών

Σε περίπτωση σημαντικών μετασκευών ή επισκευών, οι οποίες επηρεάζουν τη συμμόρφωση προς της τεχνικές προδιαγραφές των παραρτημάτων II και V ως προς τη στερεότητα της κατασκευής, τις ιδιότητες πλεύσης της, ελιγμών ή τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, το σκάφος υποβάλλεται, πριν αρχίσει νέο ταξίδι, και πάλι στην τεχνική επιθεώρηση του άρθρου 6.

Μετά την επιθεώρηση αυτή, το υπάρχον ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας τροποποιείται ώστε να αναγράφονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σκάφους και το προηγούμενο πιστοποιητικό αποσύρεται ή τροποποιείται ανάλογα το υφιστάμενο πιστοποιητικό. Εάν το νέο πιστοποιητικό εκδοθεί σε κράτος μέλος διαφορετικό από εκείνο που εξέδωσε ή ανανέωσε το αρχικό πιστοποιητικό, η αρμόδια αρχή που εξέδωσε ή ανανέωσε το πιστοποιητικό ενημερώνεται σχετικά εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία έκδοσης του νέου πιστοποιητικού.

Άρθρο 15

Άρνηση έκδοσης ή ανανέωσης και απόσυρση ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Κάθε απόφαση περί μη έκδοσης ή ανανέωσης ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας αναφέρει τους λόγους στους οποίους βασίζεται. Η σχετική απόφαση κοινοποιείται στον πλοιοκτήτη ή τον εκπρόσωπό του, ο οποίος ενημερώνεται και για τη διαδικασία και τις προθεσμίες προσφυγής στο οικείο κράτος μέλος.
2. Έγκυρο ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι δυνατόν να αποσυρθεί από την αρμόδια αρχή που το εξέδωσε ή το ανανέωσε εάν το σκάφος παύσει να πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο πιστοποιητικό του.

Άρθρο 16

Αναγνώριση πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας σκαφών τρίτων χωρών

Εν αναμονή της έναρξης ισχύος των συμφωνιών αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας μεταξύ της Ένωσης και τρίτων χωρών, οι αρμόδιες αρχές κρατών μελών μπορούν να αναγνωρίζουν τα πιστοποιητικά ναυσιπλοΐας σκαφών τρίτων χωρών για τη ναυσιπλοΐα εντός της επικράτειας του εν λόγω κράτους μέλους.

Άρθρο 17

Μητρώα πιστοποιητικών

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους διατηρούν μητρώο στο οποίο ενσωματώνονται οι πληροφορίες του υποδείγματος που προβλέπεται στο παράρτημα II, όλων των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί ή ανανεωθεί δυνάμει των άρθρων 6, 8, 9 και 12. Αυτό το μητρώο περιλαμβάνει τις πληροφορίες που περιέχονται στο υπόδειγμα πιστοποιητικού που προβλέπει το παράρτημα II.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΑΥΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΜΕΝΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

Άρθρο 18

Ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι σε κάθε σκάφος αποδίδεται ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου (ENI) σύμφωνα με τα παραρτήματα II και V.
2. Κάθε σκάφος διαθέτει έναν μόνο ENI ο οποίος παραμένει αμετάβλητος καθ' όλη τη διάρκεια του βίου του.
3. Κατά την έκδοση ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η αρμόδια αρχή περιλαμβάνει σε αυτό τον ENI.
4. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει κατάλογο των αρχών που είναι αρμόδιες για την απόδοση ENI και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή, καθώς επίσης για οποιαδήποτε τροποποίηση του καταλόγου αυτού. Η Επιτροπή τηρεί ενημερωμένο κατάλογο των αρμοδίων αρχών σε κατάλληλο ιστότοπο.

Άρθρο 19

Ευρωπαϊκή βάση δεδομένων σκαφών

1. Η Επιτροπή διατηρεί την EHDB προκειμένου να στηρίζει διαχειριστικά μέτρα για τη διατήρηση της ασφάλειας και της ευχέρειας της ναυσιπλοΐας και για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα κράτη μέλη διενεργείται σύμφωνα με την νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾.

Κάθε επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από την Επιτροπή διενεργείται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, για κάθε σκάφος, οι αρμόδιες αρχές καταχωρίζουν χωρίς καθυστέρηση στην EHDB:
 - α) τα δεδομένα αναγνώρισης και περιγραφής του σκάφους σύμφωνα με την παρούσα οδηγία·
 - β) τα δεδομένα σχετικά με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται, ανανεώνονται, αντικαθίστανται και αποσύρονται, καθώς και με την αρμόδια αρχή την εκδίδουσα το πιστοποιητικό, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία·
 - γ) ψηφιακό αντίγραφο όλων των πιστοποιητικών που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με την παρούσα οδηγία·
 - δ) τα δεδομένα σχετικά με όλες τις αιτήσεις που απορρίπτονται ή εκκρεμούν για πιστοποιητικά σύμφωνα με την παρούσα οδηγία· και
 - ε) τυχόν αλλαγές στα δεδομένα που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ).

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (ΕΕ L 8 της 12.1.2001, σ. 1).

3. Τα δεδομένα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είναι δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο επεξεργασίας από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, τα συμβαλλόμενα μέρη της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο και τις τρίτες χώρες που είναι επιφορτισμένες με καθήκοντα σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2005/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾, για τους ακόλουθους σκοπούς:

α) εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2005/44/EK·

β) διασφάλιση της διαχείρισης της ναυσιπλοΐας και των υποδομών·

γ) διατήρηση ή επιβολή της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας·

δ) συλλογή στατιστικών δεδομένων.

4. Η αρμόδια αρχή κράτους μέλους δύναται να μεταβιβάζει δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε τρίτη χώρα ή διεθνή οργανισμό, εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και ιδίως εκείνες του κεφαλαίου V του κανονισμού αυτού, και το πράττει μόνον κατά περίπτωση. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η μεταβίβαση είναι απαραίτητη για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η τρίτη χώρα ή ο διεθνής οργανισμός δεν μεταβιβάζει τα δεδομένα σε άλλη τρίτη χώρα ή διεθνή οργανισμό, εκτός εάν έχει ρητή έγγραφη εξουσιοδότηση και πληροί τους όρους που έχει καθορίσει η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

5. Η Επιτροπή δύναται, κατά περίπτωση, να μεταβιβάζει δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε αρχή τρίτης χώρας ή σε διεθνή οργανισμό ή να παρέχει πρόσβαση στην EHDB, υπό τον όρο ότι το πράττει μόνον κατά περίπτωση, στον βαθμό που η μεταβίβαση ή η πρόσβαση είναι απαραίτητες για τους σκοπούς της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου και εφόσον πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η μεταβίβαση ή η πρόσβαση είναι απαραίτητη για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η τρίτη χώρα ή ο διεθνής οργανισμός δεν μεταβιβάζει τα δεδομένα σε άλλη τρίτη χώρα ή διεθνή οργανισμό, εκτός εάν έχει ρητή έγγραφη εξουσιοδότηση και πληροί τους όρους που έχει καθορίσει η Επιτροπή.

6. Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι τα δεδομένα σχετικά με ένα σκάφος διαγράφονται από τη βάση δεδομένων της παραγράφου 1 όταν το σκάφος οδεύει προς διάλυση.

7. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 32 καθορίζοντας περαιτέρω:

α) τα δεδομένα που οφείλουν να καταχωρίζουν στη βάση δεδομένων τα κράτη μέλη·

β) τους τύπους πρόσβασης που επιτρέπονται, λαμβάνοντας υπόψη τις κατηγορίες των αποδεκτών των δεδομένων και τους σκοπούς επεξεργασίας των δεδομένων που μνημονεύονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου·

γ) οδηγίες σχετικά με τη χρήση και τη λειτουργία της βάσης δεδομένων, ιδίως όσον αφορά τα μέτρα ασφάλειας των δεδομένων, την κωδικοποίηση και την επεξεργασία δεδομένων και τη διασύνδεση της βάσης δεδομένων με τα μητρώα του άρθρου 17.

Άρθρο 20

Διενέργεια τεχνικών επιθεωρήσεων

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι αρμόδιες αρχές που αναφέρονται στην παράγραφο 3 να διενεργούν τις αρχικές, περιοδικές, ειδικές και εθελοντικές επιθεωρήσεις που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.

2. Οι εν λόγω αρχές μπορούν να μην υποβάλλουν σκάφος σε τεχνική επιθεώρηση, εν όλω ή εν μέρει, εφόσον προκύπτει σαφώς από έγκυρη βεβαίωση, η οποία έχει εκδοθεί από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, σύμφωνα με το άρθρο 21, ότι το σκάφος πληροί, εν όλω ή εν μέρει, τις τεχνικές απαιτήσεις των παραρτημάτων II και V.

⁽¹⁾ Οδηγία 2005/44/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152).

3. Κάθε κράτος μέλος καταρτίζει κατάλογο των αρμόδιων αρχών του που είναι υπεύθυνες να διενεργούν τεχνικές επιθεωρήσεις και τον κοινοποιεί στην Επιτροπή και τα υπόλοιπα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων τυχόν αλλαγών του καταλόγου. Η Επιτροπή τηρεί ενημερωμένο κατάλογο των αρμόδιων αρχών και των οργανισμών επιθεώρησης σε κατάλληλο ιστότοπο.
4. Κάθε κράτος μέλος τηρεί τις ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά τους οργανισμούς επιθεώρησης και την αίτηση επιθεώρησης, όπως προβλέπεται στα παραρτήματα II και V.

Άρθρο 21

Αναγνώριση των νηογνώμωνων

1. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την αναγνώριση νηογνώμονα ο οποίος πληροί τα κριτήρια του παραρτήματος VI, ή για την απόσυρση αναγνώρισης, σύμφωνα με τη διαδικασία των παραγράφων 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 33 παράγραφος 2.
2. Αίτηση αναγνώρισης υποβάλλεται στην Επιτροπή από το κράτος μέλος στο οποίο ο νηογνώμονας έχει την καταστατική έδρα του ή θυγατρική εξουσιοδοτημένη να εκδίδει βεβαιώσεις ότι το σκάφος πληροί τις απαιτήσεις των παραρτημάτων II και V σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Η αίτηση συνοδεύεται από όλες τις πληροφορίες και την τεκμηρίωση που απαιτείται για να ελεγχθεί αν πληρούνται τα κριτήρια αναγνώρισης.
3. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να υποβάλει στην Επιτροπή αίτηση για την απόσυρση της αναγνώρισης, εφόσον κρίνει ότι ένας νηογνώμονας δεν πληροί πλέον τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα VI. Η αίτηση απόσυρσης συνοδεύεται από αποδεικτικά έγγραφα.
4. Οι νηογνώμονες στους οποίους το αργότερο την 6η Οκτωβρίου 2016 είχε χορηγηθεί αναγνώριση σύμφωνα με την οδηγία 2006/87/EK διατηρούν την αναγνώρισή τους.
5. Η Επιτροπή δημοσιεύει για πρώτη φορά μέχρι τις 7 Οκτωβρίου 2017 και ενημερώνει σε κατάλληλο ιστότοπο τον κατάλογο των νηογνώμωνων που έχουν αναγνωριστεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή όλες τις αλλαγές που αφορούν την ονομασία ή τη διεύθυνση των νηογνώμωνων για τους οποίους έχουν υποβάλει αίτηση αναγνώρισης.

Άρθρο 22

Έλεγχος συμμόρφωσης

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους μπορούν να ελέγχουν οποτεδήποτε αν ένα σκάφος διαθέτει έγκυρο πιστοποιητικό σύμφωνα με το άρθρο 7 και αν ικανοποιεί τις απαιτήσεις για την έκδοση τέτοιου είδους πιστοποιητικού.

Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις, οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα σύμφωνα με τις παραγράφους 2 έως 5 του παρόντος άρθρου. Επίσης, ζητούν από τον πλοιοκτήτη ή τον εκπρόσωπό του να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την επανόρθωση της κατάστασης εντός προθεσμίας που ορίζουν οι αρμόδιες αρχές.

Η αρμόδια αρχή που εξέδωσε το πιστοποιητικό που φέρει το σκάφος ενημερώνεται για τη μη συμμόρφωση εντός επτά ημερών από τον έλεγχο.

2. Όταν δεν υπάρχει έγκυρο πιστοποιητικό, μπορεί να εμποδιστεί η συνέχεια του πλου.

3. Εάν, κατά τη διάρκεια του ελέγχου, οι αρμόδιες αρχές διαπιστώσουν ότι ένα σκάφος συνιστά πρόδηλο κίνδυνο για τους επιβαίνοντες, το περιβάλλον ή την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, μπορούν να απαγορεύσουν στο σκάφος να συνεχίσει τον πλου του μέχρις ότου ληφθούν τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπιση της κατάστασης.

Οι αρχές μπορούν επίσης να ορίσουν αναλογικά μέτρα προκειμένου το σκάφος να συνεχίσει τον πλου του με ασφάλεια, ενδεχομένως μετά τη λήξη της μεταφοράς που εκτελεί, έως τον τόπο όπου θα επιθεωρηθεί ή θα επισκευαστεί.

4. Κράτος μέλος που έχει απαγορεύσει σε σκάφος να συνεχίσει τον πλου του ή έχει ειδοποιήσει τον πλοιοκτήτη ή τον εκπρόσωπό του ότι προτίθεται να προβεί σε τέτοια ενέργεια, εάν δεν διορθωθούν οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν, ενημερώνει, εντός επτά ημερών την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που εξέδωσε ή ανανέωσε τελευταία το πιστοποιητικό, σχετικά με την απόφαση που έλαβε ή προτίθεται να λάβει.

5. Κάθε απόφαση για διακοπή του πλου σκάφους που λαμβάνεται κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας αναφέρει λεπτομερώς τους λόγους στους οποίους βασίζεται. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται αμελλητί στον ενδιαφερόμενο, ο οποίος ενημερώνεται ταυτόχρονα για τα ένδικα μέσα που έχει στη διάθεσή του σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του κράτους μέλους και για τις σχετικές προθεσμίες.

Άρθρο 23

Τροποποιημένες τεχνικές απαιτήσεις για ορισμένες ζώνες

1. Τα κράτη μέλη, κατά περίπτωση με την επιφύλαξη των απαιτήσεων της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, μπορούν να θεσπίζουν τεχνικές απαιτήσεις πέραν αυτών των παραρτημάτων II και V για σκάφη που κυκλοφορούν στις πλωτές οδούς των ζωνών 1 και 2 εντός της επικράτειάς τους. Οι πρόσθετες απαιτήσεις επιτρέπεται να καλύπτουν μόνον τα στοιχεία του παραρτήματος III.

2. Όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που κυκλοφορούν στις μη συνδεδεμένες εσωτερικές πλωτές οδούς της ζώνης 3, κάθε κράτος μέλος μπορεί να διατηρεί τεχνικές απαιτήσεις πέραν των καθοριζόμενων στα παραρτήματα II και V. Οι πρόσθετες αυτές απαιτήσεις επιτρέπεται να καλύπτουν μόνον τα στοιχεία του παραρτήματος III.

3. Εφόσον η εφαρμογή των μεταβατικών διατάξεων που ορίζονται στο παράρτημα II συνεπάγεται ηπιότερες εθνικές προδιαγραφές ασφάλειας, κάθε κράτος μέλος μπορεί να αναστείλει την εφαρμογή των εν λόγω μεταβατικών διατάξεων για τα επιβατηγά πλοία που κυκλοφορούν στις μη συνδεδεμένες εσωτερικές πλωτές οδούς του. Στις περιπτώσεις αυτές, το συγκεκριμένο κράτος μέλος μπορεί να απαιτήσει αυτά τα επιβατηγά πλοία που κυκλοφορούν στις μη συνδεδεμένες εσωτερικές πλωτές οδούς του να συμμορφώνονται πλήρως προς τις τεχνικές απαιτήσεις των παραρτημάτων II και V από τις 30 Δεκεμβρίου 2008.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν τη μερική εφαρμογή των τεχνικών απαιτήσεων ή δέσμης τεχνικών απαιτήσεων ηπιότερων αυτών των παραρτημάτων II και V για σκάφη που κυκλοφορούν αποκλειστικά στις πλωτές οδούς των ζωνών 3 και 4 της επικράτειάς τους. Οι ηπιότερες τεχνικές απαιτήσεις ή η μερική εφαρμογή των τεχνικών απαιτήσεων καλύπτουν μόνο τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα IV.

5. Όταν ένα κράτος μέλος εφαρμόζει την παράγραφο 1, 2, 3 ή 4, ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή, τουλάχιστον έξι μήνες πριν από την προβλεπόμενη ημερομηνία εφαρμογής. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις για την έγκριση των πρόσθετων τεχνικών απαιτήσεων. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 33 παράγραφος 2.

6. Η συμμόρφωση με τις τροποποιημένες τεχνικές απαιτήσεις σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2, 3 και 4 διευκρινίζεται στο ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή στο συμπληρωματικό ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Άρθρο 24

Παραεκκλίσεις για ορισμένες κατηγορίες σκαφών

1. Τα κράτη μέλη επιτρέπεται να χορηγούν παραεκκλίσεις, ενώ διατηρούν επαρκές επίπεδο ασφάλειας, από όλα ή από διάφορα μέρη της παρούσας οδηγίας:
 - α) σε σκάφη που κυκλοφορούν στις μη συνδεδεμένες εσωτερικές πλωτές οδούς·
 - β) σε σκάφη χωρητικότητας νεκρού φορτίου έως 350 τόνων ή στα μη προοριζόμενα για τη μεταφορά εμπορευμάτων σκάφη, εκτοπίσματος κάτω των 100 κυβικών μέτρων που είχαν κατελκυστεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1950 και κυκλοφορούν αποκλειστικά στην επικράτειά τους.
2. Με την επιφύλαξη της αναθεωρημένης σύμβασης για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, τα κράτη μέλη μπορούν, όσον αφορά τη ναυσιπλοΐα στην επικράτειά τους, να χορηγούν παραεκκλίσεις από την παρούσα οδηγία για σκάφη που εκτελούν περιορισμένες διαδρομές τοπικού ενδιαφέροντος ή σε λιμενικές περιοχές. Οι παραεκκλίσεις αυτές καθώς και οι διαδρομές ή οι περιοχές για τις οποίες ισχύουν δηλώνονται στο πιστοποιητικό του σκάφους.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις παραεκκλίσεις που χορηγούν σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

Άρθρο 25

Χρήση νέων τεχνολογιών και παραεκκλίσεις για συγκεκριμένα σκάφη

1. Προκειμένου να ενθαρρυνθούν η καινοτομία και η χρήση νέων τεχνολογιών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις ώστε να επιτρέπονται παραεκκλίσεις ή να αναγνωρίζεται η ισοδυναμία τεχνικών προδιαγραφών για συγκεκριμένο σκάφος όσον αφορά:
 - α) την έκδοση ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας που αναγνωρίζει τη χρήση, ή την ύπαρξη επί του σκάφους άλλων υλικών, εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού, ή την υιοθέτηση διαρρυθμίσεων ή πτυχών σχεδιασμού άλλων από τα προβλεπόμενα στα παραρτήματα II και V, εφόσον εξασφαλίζεται ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας·
 - β) την έκδοση ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας με σκοπό τη διενέργεια δοκιμών περιορισμένης διάρκειας για την ενσωμάτωση νέων τεχνικών προδιαγραφών που παρεκκλίνουν από τις απαιτήσεις των παραρτημάτων II και V, εφόσον εξασφαλίζεται επαρκές επίπεδο ασφάλειας.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 33 παράγραφος 2.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διευκρινίζουν τις εφαρμοστέες παραεκκλίσεις και αναγνωρίσεις ισοδυναμιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στο ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Άρθρο 26

Αντίξοες συνθήκες

1. Μετά τη λήξη των μεταβατικών διατάξεων στις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στο παράρτημα II, η Επιτροπή δύναται να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις ώστε να επιτρέπονται παραεκκλίσεις από τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στο εν λόγω παράρτημα και υπόκεινται στις εν λόγω μεταβατικές διατάξεις, εφόσον οι απαιτήσεις αυτές είναι τεχνικά δύσκολο να εφαρμοστούν ή εφόσον η εφαρμογή τους θα συνεπαγόταν δυσανάλογο κόστος.

Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία του άρθρου 33 παράγραφος 2.

2. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διευκρινίζουν τις εφαρμοστέες παρεκκλίσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στο ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Άρθρο 27

Μητρώο εξοπλισμού έγκρισης τύπου

Η Επιτροπή δημοσιεύει σε κατάλληλο ιστότοπο μητρώο του εξοπλισμού που έχει λάβει έγκριση τύπου σύμφωνα με τα παραρτήματα II και V.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 28

Μεταβατικές διατάξεις για τη χρήση εγγράφων

Τα έγγραφα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών βάσει της οδηγίας 2006/87/EK πριν από την 6η Οκτωβρίου 2016 εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι τη λήξη τους.

Άρθρο 29

Σκάφη που αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ

1. Το ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας εκδίδεται για σκάφος εξαιρούμενο του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾ αλλά καλυπτόμενο από την παρούσα οδηγία σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας, μετά από τεχνική επιθεώρηση του που διενεργείται με σκοπό να διαπιστωθεί αν το σκάφος πληροί τις τεχνικές απαιτήσεις των παραρτημάτων II και V της παρούσας οδηγίας. Η τεχνική επιθεώρηση διενεργείται μετά τη λήξη του ισχύοντος πιστοποιητικού του σκάφους, αλλά σε κάθε περίπτωση το αργότερο μέχρι τις 30 Δεκεμβρίου 2018.

2. Οποιαδήποτε παράλειψη στην εκπλήρωση των τεχνικών απαιτήσεων των παραρτημάτων II και V δηλώνεται στο ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές κρίνουν ότι οι ανεπάρκειες αυτές δεν συνιστούν πρόδηλο κίνδυνο, το σκάφος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου μπορεί να συνεχίσει να ασκεί δραστηριότητα έως ότου τα ελαττώματα ή τα μέρη του, για τα οποία έχει πιστοποιηθεί ότι δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις αυτές, αντικατασταθούν ή τροποποιηθούν· κατόπιν αυτού, τα εν λόγω ελαττώματα ή μέρη ανταποκρίνονται στις τεχνικές προδιαγραφές των παραρτημάτων II και V.

3. Η αντικατάσταση υφισταμένων κατασκευαστικών στοιχείων με όμοια ή με στοιχεία ισοδύναμης τεχνολογίας και σχεδιασμού κατά τη διάρκεια συνήθων εργασιών επισκευής και συντήρησης δεν θεωρείται αντικατάσταση ή τροποποίηση κατά την έννοια της παραγράφου 2.

4. Πρόδηλος κίνδυνος κατά την έννοια της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου τεκμαίρεται ιδίως εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις στερεότητας του σκάφους, οι ιδιότητες πλεύσης ή ελιγμών ή τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του σκάφους σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις των παραρτημάτων II και V. Οι προβλεπόμενες στα παραρτήματα II και V παρεκκλίσεις για τις τεχνικές απαιτήσεις δεν χαρακτηρίζονται ως παραλείψεις που συνιστούν πρόδηλο κίνδυνο.

⁽¹⁾ Οδηγία 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, περί θεσπίσεως τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΕΕ L 301 της 28.10.1982, σ. 1).

Άρθρο 30

Μεταβατικές διατάξεις σχετικά με προσωρινές απαιτήσεις σύμφωνα με την οδηγία 2006/87/EK

Οι προσωρινές απαιτήσεις που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 1.06 του παραρτήματος II της οδηγίας 2006/87/EK εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους.

Άρθρο 31

Προσαρμογή των παραρτημάτων

1. Η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 32 για την προσαρμογή του παραρτήματος II με στόχο να επικαιροποιείται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση η παραπομπή στην πλέον πρόσφατη έκδοση του προτύπου ES-TRIN και να καθορίζεται η ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής του.
2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως από την κατάλληλη ανάλυση και ελλείπει κατάλληλων και επίκαιρων διεθνών προτύπων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή όταν οι αλλαγές στη διαδικασία λήψης αποφάσεων της CESNI θα έθιγαν σε κίνδυνο τα συμφέροντα της Ένωσης, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 32 για την τροποποίηση του παραρτήματος II ώστε να παρέχει κατάλληλες τεχνικές απαιτήσεις.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 32 όσον αφορά οποιαδήποτε προσαρμογή των παραρτημάτων III και IV στην επιστημονική και στην τεχνική πρόοδο.
4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 32 όσον αφορά οποιαδήποτε προσαρμογή του παραρτήματος V για την επικαιροποίηση και τον εξορθολογισμό των διοικητικών διατάξεων.
5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 32 όσον αφορά τις τροποποιήσεις του παραρτήματος VI προκειμένου να τροποποιηθούν τα κριτήρια για την αναγνώριση των νηογνώμωνών με σκοπό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
6. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 32 για να επικαιροποιούνται οι παραπομπές της παρούσας οδηγίας σε ορισμένες διατάξεις των παραρτημάτων II και V, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις που επέρχονται στα εν λόγω παραρτήματα.

Άρθρο 32

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στα άρθρα 4, 19 και 31 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από την 6η Οκτωβρίου 2016. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στα άρθρα 4, 19 και 31 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει των άρθρων 4, 19 και 31 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 33

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 7 της οδηγίας 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾ («επιτροπή»). Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Όταν η γνώμη της επιτροπής πρόκειται να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, η διαδικασία αυτή περατώνεται χωρίς αποτέλεσμα, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνώμης, όταν ο πρόεδρος της επιτροπής το αποφασίσει.

Άρθρο 34

Επανεξέταση

Η Επιτροπή υποβάλλει πριν από τις 7 Οκτωβρίου 2021 έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία επανεξετάζεται η αποτελεσματικότητα των μέτρων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία, ιδίως όσον αφορά την εναρμόνιση των τεχνικών απαιτήσεων και την ανάπτυξη των τεχνικών προδιαγραφών για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Η έκθεση αυτή αποτιμά επίσης τους μηχανισμούς συνεργασίας με τους διεθνείς οργανισμούς που είναι αρμόδιοι για την εσωτερική ναυσιπλοΐα. Κατά περίπτωση, η έκθεση συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για στενότερη συνεργασία και συντονισμό στην εκπόνηση προδιαγραφών στις οποίες θα μπορούν να παραπέμπουν οι νομικές πράξεις της Ένωσης. Η Επιτροπή υποβάλλει παρόμοια έκθεση μετά από κάθε σημαντική εξέλιξη στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Άρθρο 35

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν την επιβολή τους. Οι κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

⁽¹⁾ Οδηγία 91/672/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την αμοιβαία αναγνώριση των εθνικών αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για τα σκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων και προσώπων με εσωτερική ναυσιπλοΐα (ΕΕ L 373 της 31.12.1991, σ. 29).

Άρθρο 36

Τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/ΕΚ

Η οδηγία 2009/100/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε πλοία που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε εσωτερικές πλωτές οδούς, συνολικού νεκρού βάρους 20 τόνων και άνω που έχουν:

α) μήκος λιγότερο από 20 μέτρα· και

β) γινόμενο μήκους (L) × πλάτος (B) × βύθισμα (T) λιγότερο από 100 κυβικά μέτρα.

Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις διατάξεις του κανονισμού επιθεώρησης σκαφών του Ρήνου και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις διεθνείς μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων μέσω της εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ADN).».

2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να απαιτούν για τα πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα κατά την έννοια της ADN να πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην εν λόγω συμφωνία. Ως σχετική απόδειξη, δύνανται να απαιτούν να επιδεικνύεται η άδεια που προβλέπεται στην εν λόγω συμφωνία.»

β) η παράγραφος 5 δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οι ειδικοί όροι για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων θεωρείται ότι εκπληρούνται σε όλες τις πλωτές οδούς της Κοινότητας, αν τα πλοία πληρούν τις απαιτήσεις της ADN. Η απόδειξη συμμόρφωσης προς τις εν λόγω απαιτήσεις μπορεί να παρέχεται με την άδεια που αναφέρεται στην παράγραφο 4.»

Άρθρο 37

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 40, τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 7 Οκτωβρίου 2018, η οποία και θα αρχίσει να ισχύει από την ίδια ημερομηνία. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από σχετική παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

3. Κράτος μέλος το οποίο, συνεπεία των παρεκκλίσεων που χορηγούνται σύμφωνα με το άρθρο 24 παράγραφοι 1 και 2, δεν έχει κανένα σκάφος το οποίο να υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας και να ασκεί δραστηριότητα στις πλωτές οδούς του, δεν απαιτείται να μεταφέρει στο εθνικό δίκαιο το κεφάλαιο 2, το άρθρο 18 παράγραφος 3 και τα άρθρα 20 και 21.

Άρθρο 38

Κατάργηση

Η οδηγία 2006/87/ΕΚ καταργείται από τις 7 Οκτωβρίου 2018.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος VII.

Άρθρο 39

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 40

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη πλην της Δανίας, της Εσθονίας, της Ιρλανδίας, της Ελλάδας, της Ισπανίας, της Κύπρου, της Λετονίας, της Μάλτας, της Πορτογαλίας, της Σλοβενίας και της Φινλανδίας.

Στρασβούργο, 14 Σεπτεμβρίου 2016.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. SCHULZ

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
I. KORČOK

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΩΝ

Παράρτημα I:	Κατάλογος των ενωσιακών εσωτερικών πλωτών οδών των κατανεμημένων γεωγραφικά στις ζώνες 1, 2 και 3
Παράρτημα II:	Ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές για σκάφη που πλέουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς των ζωνών 1, 2, 3 και 4
Παράρτημα III:	Τομείς για ενδεχόμενες πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για σκάφη που πλέουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς των ζωνών 1, 2 και μη συνδεδεμένης 3
Παράρτημα IV:	Τομείς πιθανών ηπιότερων τεχνικών προδιαγραφών για σκάφη που πλέουν στις εσωτερικές πλωτές οδούς των ζωνών 3 και 4
Παράρτημα V:	Λεπτομερείς διαδικαστικές διατάξεις
Παράρτημα VI:	Νηογνώμονες
Παράρτημα VII:	Πίνακας αντιστοιχίας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΝΩΣΙΑΚΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΩΤΩΝ ΟΔΩΝ ΤΩΝ ΚΑΤΑΝΕΜΗΜΕΝΩΝ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΕ ΖΩΝΕΣ 1, 2 ΚΑΙ 3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Ζώνη 1

Γερμανία

Ems	Από τη γραμμή που συνδέει τον παλαιό φάρο Greetsiel και το δυτικό μώλο της εισόδου του λιμένα Eemshaven με κατεύθυνση προς τα ανοικτά έως 53° 30' Β γεωγραφικό πλάτος και 6° 45' Α γεωγραφικό μήκος, δηλαδή ελαφρώς προς τα ανοικτά της ζώνης μεταφόρτωσης των ειδών σε φορτηγίδα για πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην στο παλιό Εμς (Alte Ems) ⁽¹⁾
-----	---

(¹) Στην περίπτωση πλοίων νηολογημένων σε άλλο κράτος, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το άρθρο 32 της συμφωνίας Ems-Dollart της 8ης Απριλίου 1960 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της ΟΔΓ, BGBl. 1963 II, σ. 602).

Πολωνία

Το τμήμα του κόλπου Pomorska, νοτίως της γραμμής που συνδέει το Nord Perd στη νήσο Rugen με τον φάρο του Niechorze.

Το τμήμα του κόλπου Gdańska, νοτίως της γραμμής που συνδέει το φάρο Hel με το σημαντήρα της εισόδου του λιμένα Baltijsk.

Σουηδία

Λίμνη Vänern, οριοθετείται νοτίως από τον παράλληλο του πλάτους μέσω του σημαντήρα Bastugrunds

Göta älv και Rinnöfjorden, οριοθετείται στα ανατολικά από τη γέφυρα Älvsborg, στα δυτικά από τον παράλληλο του πλάτους μέσω του φάρου Gäveskär και στα νότια από τον παράλληλο του πλάτους μέσω του φάρου Smörbådan

Ηνωμένο Βασίλειο

ΣΚΟΤΙΑ	
Blue Mull Sound	Μεταξύ Guther και Belmont
Yell Sound	Μεταξύ Tofts Voe και Ulsta
Sullom Voe	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το βορειοανατολικό άκρο της νήσου Gluss στο βορειότερο άκρο του Calback Ness
Dales Voe	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το βορειότερο άκρο του Kebister Ness έως την ακτή Breiwick, γεωγραφικού μήκους 1° 10,8' Δ
Dales Voe	Κατά τη θερινή περίοδο: idem Lerwick
Lerwick	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός της περιοχής που οριοθετείται βορείως από τη γραμμή που εκτείνεται από το Scottle Holm έως το Scarfi Taing στον ποταμό Bressay και νοτίως από τη γραμμή που εκτείνεται από το φάρο του Twageos Point έως το Whalpa Taing στο Bressay
Lerwick	Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός της περιοχής που οριοθετείται βορείως από τη γραμμή που εκτείνεται από το Brim Ness έως τη βορειοανατολική γωνία του Inner Score και νοτίως από τη γραμμή που εκτείνεται από τη νότια άκρη του Ness of Sound έως το Kirkabisterness

Kirkwall	Μεταξύ Kirkwall και Rousay, όχι ανατολικά της γραμμής μεταξύ Graand Point (Egilsay) και Galt Ness (Shapinsay) ούτε μεταξύ Head of Work (ηπειρωτική περιοχή) περνώντας από το φανό του Helliær Holm έως τα παράκτια του Shapinsay, όχι βορειοδυτικά της νοτιοανατολικής άκρης της νήσου Eynhallow, όχι προς την ανοικτή θάλασσα, και της γραμμής που εκτείνεται μεταξύ των παρακτίων Rousay, 59°10,5' Β 002° 57,1' Δ και των παρακτίων Egilsay, 59° 10' Β 002° 56,4' Δ
Stromness	Έως το Scapa αλλά όχι εκτός των ορίων του Scapa Flow
Scapa Flow	Εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται από το Point of Cletts στη νήσο Hoy έως το τριγωνικό σημείο Thomson's Hill στη νήσο Fara και από εκεί έως το Gibraltar Pier στη νήσο Flotta, από το St. Vincent Pier στη νήσο Flotta έως το δυτικότερο άκρο Calf of Flotta, από το ανατολικότερο άκρο Calf of Flotta έως το Needle Point στη νήσο South Ronaldsay και από το Ness της ηπειρωτικής περιοχής έως το φάρο του Point of Oxan στη νήσο Graemsay και από εκεί στο Bu Point στη νήσο Hoy, και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Κόλπος Balnakiel	Μεταξύ Eilean Dubh και A'Chleit
Cromarty Firth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το North Sutor έως τον λιμενοβραχίονα Nairn και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Inverness	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το North Sutor έως τον λιμενοβραχίονα Nairn και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Tay — Dundee	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Broughty Castle έως το Tayport και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Firth of Forth και ποταμός Forth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Kirkcaldy έως τον ποταμό Portobello και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Solway Firth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Southernness Point έως το Sillloth
Loch Ryan	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Finnart's Point έως το Milleur Point και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Clyde	Εξωτερικά όρια: Η γραμμή που εκτείνεται από το Skipness έως τη θέση του ενός μιλίου νοτιώς του Garroch Head και από εκεί έως το Farland Εσωτερικά όρια κατά τη χειμερινή περίοδο: Η γραμμή που εκτείνεται από το φάρο του Cloch έως το μώλο Dunoon Εσωτερικά όρια κατά τη θερινή περίοδο: Η γραμμή που εκτείνεται από το Bogany Point, Isle of Bute έως το Skelmorlie Castle και η γραμμή που εκτείνεται από το Ardlamont Point έως τη νότια άκρη του κόλπου Ettrick εντός των στενών Bute (Kyles of Bute) Σημείωση: Τα ανωτέρω εσωτερικά όρια κατά τη θερινή περίοδο ισχύουν από 5ης Ιουνίου έως και 5 Σεπτεμβρίου από τη γραμμή που εκτείνεται από σημείο δύο μιλίων στα ανοικτά της ακτής Ayrshire στο Skelmorlie Castle έως το Tomont End, Cumbrae, και τη γραμμή που εκτείνεται από το Portachur Point Cumbrae, έως το Inner Brigurd Point Ayrshire

Oban	Εντός της περιοχής που οριοθετείται βορείως από τη γραμμή που εκτείνεται από το φανό του Dunollie Point έως το Ard na Chruidh και νοτίως από τη γραμμή που εκτείνεται από το Rudha Seanach έως το Ard na Cuile
Στενό Lochalsh	Διαμέσου Loch Alsh έως την άκρη της Loch Duich
Loch Gairloch	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Νοτίως της γραμμής που εκτείνεται ανατολικά από το Rubha na Moine έως το Eilan Horri-sdale και από εκεί έως το Rubha nan Eanntag
ΒΟΡΕΙΑ ΙΡΛΑΝΔΙΑ	
Belfast Lough	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Carrickfergus έως το Bangor και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Loch Neagh	Σε απόσταση μεγαλύτερη των 2 μιλίων από την ακτή
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ	
Ποταμός Humber	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το New Holland έως το Paull Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το μώλο Cleethorpes έως την εκκλησία Pa-trington και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
ΟΥΑΛΙΑ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΕΣ ΑΚΤΕΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ	
Ποταμός Severn	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Blacknore Point έως το Caldicot Pill, Portskewett Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Barry Dock Pier έως το Steepholm και από εκεί έως το Brean Down και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Wye	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Blacknore Point έως το Caldicot Pill, Portskewett Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Barry Dock Pier έως το Steepholm και από εκεί έως το Brean Down και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Newport	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Barry Dock Pier έως το Steepholm και από εκεί έως το Brean Down και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2

Cardiff	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Barry Dock Pier έως το Steephholm και από εκεί έως το Brean Down και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Barry	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Barry Dock Pier έως το Steephholm και από εκεί έως το Brean Down και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Swansea	Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει τις ανοικτές προς τη θάλασσα άκρες των λιμενοβραχιόνων
Στενά Menai	Μέσα από τα στενά Menai από τη γραμμή που συνδέει τη νήσο Llanddwyn Light έως το Dinas Dinlleu και τις γραμμές που συνδέουν τη νότια άκρη της νήσου Puffin έως το Trwyn Du-Point και το σιδηροδρομικό σταθμό Llanfairfechan και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Dee	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Hilbre Point έως το Point of Air Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Formby Point έως το Point of Air και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Mersey	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Formby Point έως το Point of Air και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Preston και Southport	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Southport έως το Blackpool στο εσωτερικό των όχθων και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Fleetwood	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Rossal Point έως το Humphrey Head και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Lune	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Rossal Point έως το Humphrey Head και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2

Heysham	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Rossal Point έως το Humphrey Head
Morecambe	Κατά τη χειμερινή περίοδο: άνευ αντικειμένου Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Rossal Point έως το Humphrey Head
Workington	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Southernness Point έως το Silloth και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
NOTIA ΑΙΤΑΙΑ	
Ποταμός Colne, Colchester	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Colne Point έως το Whitstable Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Clacton Pier έως το Reculvers
Ποταμός Blackwater	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Colne Point έως το Whitstable Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Clacton Pier έως το Reculvers και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Crouch και ποταμός Roach	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Colne Point έως το Whitstable Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Clacton Pier έως το Reculvers και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Τάμεσης και οι παραπόταμοί του	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Colne Point έως το Whitstable Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Clacton Pier έως το Reculvers και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Medway και η περιοχή Swale	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Colne Point έως το Whitstable Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Clacton Pier έως το Reculvers και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Chichester	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2

Λιμένας Langstone	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Portsmouth	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Bembridge, Νήσος Wight	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Cowes, Νήσος Wight	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Southampton	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Beaulieu River	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Keyhaven Lake	Μέσα από το Isle of Wight εντός της περιοχής που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται μεταξύ της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering έως την εκκλησία Trinity, Bembridge, προς τα ανατολικά, και του Needles και Hurst Point, προς τα δυτικά και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Weymouth	Μέσα από το λιμένα Portland και μεταξύ του ποταμού Wey και του λιμένα Portland
Plymouth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Cawsand έως το λιμενοβραχίονα και το Staddon και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Falmouth	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το St. Anthony Head έως το Rosemullion Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το St. Anthony Head έως το Nare Point και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Ποταμός Camel	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Stepper Point έως το Trebetherick Point και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
Bridgewater	Εντός των ορίων του υφάλου και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2

Ποταμός Avon (Avon)	Κατά τη χειμερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Blacknore Point έως το Caldicot Pill, Porstkewett Κατά τη θερινή περίοδο: Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Barry Dock Pier έως το Steephholm και από εκεί έως το Brean Down και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 2
---------------------	---

Ζώνη 2

Τσεχική Δημοκρατία

Φράγμα της λίμνης Lipno

Γερμανία

Ems	Από τη γραμμή που εκτείνεται από την είσοδο του λιμένα προς το Papenburg διασχίζοντας τον Ems, η οποία συνδέει τις παλαιές αντλητικές εγκαταστάσεις του Diemen και την είσοδο του προχώματος του Halte έως τη γραμμή που συνδέει τον παλαιό φάρο του Greetsiel και το δυτικό μώλο της εισόδου του λιμένα Eemshaven
Jade	Μέσα από τη γραμμή που συνδέει το Quermarkenfeuer Schillig (παλαιό ανώτατο φανό του Schillig) με το κωδωνοστάσιο του Langwarden
Weser	Από το βορειοδυτικό άκρο της σιδηροδρομικής γέφυρας της Βρέμης έως τη γραμμή που συνδέει τα κωδωνοστάσια του Langwarden και του Cappel, συμπεριλαμβανομένων των δευτερευόντων βραχιόνων Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm και Schweiburg
Elbe με το Bützflether Süderelbe (από το km 0,69 έως τις εκβολές στον Elbe), Ruthenstrom (από το km 3,75 έως τις εκβολές στον Elbe), Wischhafener Süderelbe (από το km 8,03 έως τις εκβολές στον Elbe)	Από το χαμηλότερο όριο του λιμένα του Αμβούργου έως τη γραμμή που συνδέει το σημάδι του Döse και το δυτικό άκρο του προχώματος Friedrichskoog (Dieksand), συμπεριλαμβανομένου του Nebanelbe με τους παραποτάμους Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau και Stör (πάντα από τις εκβολές προς το πρόχωμα του φράγματος)
Meldorfer Bucht	Μέσα από τη γραμμή που συνδέει το δυτικό άκρο του προχώματος Friedrichskoog (Dieksand) με την κεφαλή του δυτικού μώλου Büsum
Eider	Από τις εκβολές του καναλιού Gieselau (km 22,64) έως τη γραμμή που εκτείνεται μεταξύ του φρουρίου (Tränke) και του κωδωνοστασίου του Vollerwiek
Κανάλι Gieslau	Από τις εκβολές στον Eider έως τις εκβολές στο κανάλι Nord-Ostsee
Flensburger Förde	Μέσα από τη γραμμή που συνδέει τον φάρο Kegnäs και το Birknack και βόρεια από τα σύνορα Γερμανίας-Δανίας στο Flensburger Förde
Schlei	Μέσα από τη γραμμή που συνδέει τις κεφαλές των μώλων του Schleimünde
Eckernförder Bucht	Μέσα από τη γραμμή που συνδέει το Boknis-Eck με τη βορειοανατολική ηπειρωτική περιοχή κοντά στο Dänisch Nienhof
Kieler Förde	Μέσα από τη γραμμή που συνδέει τον φάρο Bülk με το μνημείο πεσόντων ναυτικού του Laboe

Nord-Ostsee-Kanal συμπεριλαμβανομένων των Audorfer See και Schirnauer See	Μέσα από τη γραμμή που συνδέει τις κεφαλές του μώλου Brunsbüttel έως τη γραμμή που συνδέει τους φανούς εισόδου του Kiel-Holtenau και τις λίμνες Obereidersee με το Enge, Audorfer See, Borgstedter See με το Enge, Schirnauer See, Flemhuder See και το πλώιμο κανάλι Achterwehrer
Trave	Από το βορειοδυτικό άκρο της σιδηροδρομικής ανυψούμενης γέφυρας στο Lübeck με το Pötenitzer Wiek και την Dassower See έως τη γραμμή που συνδέει τις κεφαλές του νοτίου εσωτερικού μώλου και του βορείου εξωτερικού μώλου στο Travemünde
Leda	Από την είσοδο του προλιμένα της θαλάσσιας λεκάνης ανύψωσης του Leer έως τις εκβολές στον Eems
Hunte	Από το λιμάνι του Oldenburg και 140 μέτρα στα κατάντη από την Amalienbrücke στο Oldenburg έως τις εκβολές στον Weser
Lesum	Από τη συμβολή των Hamme και Wümme (km 0,00) έως τις εκβολές στον Weser
Este	Από τη θύρα του φράγματος Buxtehude (km 0,25) έως τις εκβολές του Elbe
Lühe	Από τη θύρα του φράγματος Au-Mühle στο Horneburg (km 0,00) έως τις εκβολές του Elbe
Schwinge	Από το βόρειο άκρο της θύρας του φράγματος Salztor στο Stade έως τις εκβολές στον Elbe
Oste	Από 210 m επάνω από τη μεσαία γραμμή της οδικής γέφυρας επάνω από το πρόχωμα του φράγματος του Oste (km 69,360) έως τις εκβολές στον Elbe
Pinnau	Από το νοτιοδυτικό άκρο της σιδηροδρομικής γέφυρας στο Pinneberg έως τις εκβολές στον Elbe
Krückau	Από το νοτιοδυτικό άκρο της οδικής γέφυρας της οδού Wedenkamp στο Elmshorn έως τις εκβολές στον Elbe
Stör	Από το παλιρροϊόμετρο Rensing έως τις εκβολές στον Elbe
Freiburger Hafenpriel	Από το ανατολικό άκρο των λεκανών ανύψωσης των υδάτων του Freiburg an der Elbe έως τις εκβολές στον Elbe
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff και λιμένας του Wismar	Με κατεύθυνση προς την ανοικτή θάλασσα που οριοθετείται από τις γραμμές που συνδέουν τους φανούς Hoher Wieschendorf Huk και Timmendorf και τους φανούς του Gollwitz στη νήσο Poel και το νότιο άκρο της χερσονήσου Wustrow
Warnow, με το Breitling και δευτερεύοντες βραχίονες	Κατάντη του προχώματος του φράγματος Mühlendam από το βορειότερο άκρο της γέφυρας Geinitzbrücke στο Rostock προς την ανοικτή θάλασσα που οριοθετείται από τη γραμμή που συνδέει τα βορειότερα σημεία του δυτικού και ανατολικού μώλου στο Warnemünde
Τα ύδατα που περικλείονται από την ηπειρωτική περιοχή και τις χερσονήσους Darß και Zingst καθώς και τις νήσους Hiddensee και Rügen (συμπεριλαμβανομένου του λιμένα Stralsund)	Με κατεύθυνση προς την ανοικτή θάλασσα μεταξύ: της χερσονήσου Zingst και της νήσου Bock: έως 54° 26' 42" Β γεωγραφικό πλάτος των νήσων Bock και Hiddensee: έως τη γραμμή που συνδέει το βόρειο άκρο της νήσου Bock με το νότιο άκρο της νήσου Hiddensee επί των νήσων Hiddensee και Rügen (Bug): έως τη γραμμή που συνδέει το νοτιοανατολικό άκρο του Neubessin με το Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	Από το Bodden με κατεύθυνση προς την ανοικτή θάλασσα έως τη γραμμή που συνδέει το ανατολικό άκρο του Thiessower Haken (Südperd) με το ανατολικό άκρο της νήσου Ruden και καταλήγει στο βόρειο άκρο της νήσου Usedom (54° 10' 37" Β γεωγραφικό πλάτος, 13° 47' 51" Α γεωγραφικό μήκος)
Ryck	Ανατολικά από τη γέφυρα Steinbecker στο Greifswald έως τη γραμμή σύνδεσης επάνω από τις κεφαλές των προβλήτων
Τα ύδατα που περικλείονται από την ηπειρωτική περιοχή και την νήσο Usedom (το Peenestrom, συμπεριλαμβανομένου του λιμένα Wolgast, του Achterwasser και του Oderhaff)	Με κατεύθυνση προς ανατολάς έως τα γερμανοπολωνικά σύνορα διασχίζοντας τη λιμνοθάλασσα του Stettin
Uecker	Από το νοτιοδυτικό άκρο της οδικής γέφυρας στο Uekermünde έως τη γραμμή σύνδεσης επάνω από τις από τις κεφαλές των προβλήτων

Σημείωση: Στην περίπτωση πλοίων νηολογημένων σε άλλο κράτος, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το άρθρο 32 της συμφωνίας Ems-Dollart της 8ης Απριλίου 1960 (Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της ΟΔΓ, BGBl. 1963 II, σ. 602).

Γαλλία

Gironde, από το χιλιομετρικό σημείο (KP 48,50) έως τα κατάντη του σημείου του Ile de Patiras, έως το εγκάρσιο όριο της θάλασσας που ορίζεται από τη γραμμή που συνδέει το Pointe de Grave με το Pointe de Suzac·

Loire, από το Cordemais (KP 25) έως το εγκάρσιο όριο της θάλασσας που ορίζεται από τη γραμμή που συνδέει το Pointe de Mindin με το Pointe de Penhoët·

Σηκουάνας, από την αρχή του καναλιού Tancaurville έως το εγκάρσιο όριο της θάλασσας που ορίζεται από τη γραμμή από το Cape Hode, στη δυτική όχθη, έως το σημείο, στην αριστερή όχθη, όπου το σχεδιαζόμενο πρόχωμα συναντά την ακτή κάτω από το Berville·

Vilaine, από το φράγμα Arzal έως το εγκάρσιο όριο της θάλασσας που ορίζεται από τη γραμμή που συνδέει το Pointe du Scal με το Pointe du Moustoir·

Λίμνη Γενεύης.

Ουγγαρία

Λίμνη Balaton

Κάτω Χώρες

Dollard

Eems

Waddenzee: συμπεριλαμβανομένων των ζευξων με τη Βόρειο Θάλασσα

Ijsselmeer: συμπεριλαμβανομένου του Markermeer και του IJmeer, εκτός των Gouwzee

Nieuwe Waterweg και Scheur

Το κανάλι Caland δυτικά του λιμένα Benelux

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal και οι συνδεδεμένοι λιμένες

Haringvliet και Vuile Gat: συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών που βρίσκονται μεταξύ του Goeree-Overflakkee, αφενός, και του Voorne-Putten και του Hoeksche Waard, αφετέρου

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer και Brouwerschavensche Gat: συμπεριλαμβανομένων όλων των πλωτών οδών που βρίσκονται μεταξύ Schouwen-Duiveland και Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, ανατολικό Escaut και Roompot: συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών που βρίσκονται μεταξύ Walcheren, Noord-Beveland και Zuid-Beveland, αφενός, και Schouwen-Duiveland και Tholen, αφετέρου, εκτός από το κανάλι Scheldt-Ρήνου

Scheldt και δυτικός Scheldt και οι θαλάσσιες εκβολές του, συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών που βρίσκονται μεταξύ της Ζηλανδικής Φλάνδρας, αφενός, και του Walcheren και του Zuid-Beveland, αφετέρου, εκτός από το κανάλι Scheldt-Ρήνου

Πολωνία

Λιμνοθάλασσα Szczecin

Λιμνοθάλασσα Kamień

Λιμνοθάλασσα Wisła

Όρμος Puck

Ταμιευτήρας Włocławski

Λίμνη Śniardwy

Λίμνη Niegocin

Λίμνη Mamry

Σουηδία

Göta älv, οριοθετείται στα ανατολικά από τη γέφυρα Göta älv και στα δυτικά από τη γέφυρα Älvsborg

Ηνωμένο Βασίλειο

ΣΚΩΤΙΑ	
Scapa Flow	Μέσα στην περιοχή που οριοθετείται από τις γραμμές που εκτείνονται από το Wharfedale στη νήσο Flotta έως το Martello Tower στο South Walls, και από το Point Cletts στη νήσο Hoy έως το τριγωνικό σημείο Thomson στη νήσο Fara και από εκεί έως το Gibraltar Pier στη νήσο Flotta
Kyle of Durness	Νότια του Eilean Dubh

Cromarty Firth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται μεταξύ North Sutor και South Sutor
Inverness	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Fort George έως το Chanonry Point
Findhorn Bay	Μέσα στη γλώσσα ξηράς
Aberdeen	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το South Jetty έως το Abercromby Jetty
Montrose Basin	Δυτικά της γραμμής που εκτείνεται από βορρά προς νότο περνώντας από την είσοδο του λιμένα στο φάρο του Scurdie Ness
Ποταμός Tay — Dundee	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από την παλιρροιακή λιμενολεκάνη (αλιευτική αποβάθρα) Dundee έως το Craig Head, East Newport
Firth of Forth και ποταμός Forth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Firth of Forth αλλά όχι ανατολικά της γέφυρας της σιδηροδρομικής γραμμής του Forth
Dumfries	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Airds Point έως το Scar Point
Loch Ryan	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Cairn Point έως το Kircolm Point
Λιμένας Ayr	Εντός των ορίων του υφάλου
Clyde	Άνωθεν των υδάτων της ζώνης 1
Kyles of Bute	Μεταξύ Colintraive και Rhubodach
Λιμένας Campbeltown	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Macringan's Point έως το Ottercharach Point
Loch Etive	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Loch Etive πάνω από τους καταρράκτες Lora
Loch Leven	Πάνω από τη γέφυρα στο Ballachulish
Loch Linnhe	Βόρεια του φανού του Corran Point
Loch Eil	Ολόκληρο το loch
Κανάλι Caledonian	Lochs Lochy, Oich και Ness
Στενό Lochalsh	Κάτω από τα όρια του στενού Akin (Kyle Akin), όχι δυτικά του φανού Eilean Ban ούτε ανατολικά του Eileanan Dubha
Loch Carron	Μεταξύ Stromemore και Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το φανό Ullapool Point έως το Aultnaharrie
Kylesku	Διαμέσου του Loch Cairnbawn στην περιοχή μεταξύ του ανατολικότερου άκρου του Garbh Eilean και του δυτικότερου άκρου του Eilean na Rainich
Λιμένας Stornoway	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Arnish Point έως τον φάρο στον κόλπο Sandwick, βορειοδυτικά

Sound of Scalpay	Όχι ανατολικά του Berry Cove (Scalpay) ούτε δυτικά του Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay και λιμένας Tarbert	Σε απόσταση ενός μιλίου από τα παράκτια της νήσου Harris
Loch Awe	Ολόκληρο το loch
Loch Katrine	Ολόκληρο το loch
Loch Lomond	Ολόκληρο το loch
Loch Tay	Ολόκληρο το loch
Loch Loyal	Ολόκληρο το loch
Loch Hope	Ολόκληρο το loch
Loch Shin	Ολόκληρο το loch
Loch Assynt	Ολόκληρο το loch
Loch Glascarnoch	Ολόκληρο το loch
Loch Fannich	Ολόκληρο το loch
Loch Maree	Ολόκληρο το loch
Loch Gairloch	Ολόκληρο το loch
Loch Monar	Ολόκληρο το loch
Loch Mullardach	Ολόκληρο το loch
Loch Cluanie	Ολόκληρο το loch
Loch Loyne	Ολόκληρο το loch
Loch Garry	Ολόκληρο το loch
Loch Quoich	Ολόκληρο το loch
Loch Arkaig	Ολόκληρο το loch
Loch Morar	Ολόκληρο το loch
Loch Shiel	Ολόκληρο το loch
Loch Earn	Ολόκληρο το loch
Loch Rannoch	Ολόκληρο το loch

Loch Tummel	Ολόκληρο το loch
Loch Ericht	Ολόκληρο το loch
Loch Fionn	Ολόκληρο το loch
Loch Glass	Ολόκληρο το loch
Loch Rimsdale/nan Clar	Ολόκληρο το loch
ΒΟΡΕΙΑ ΙΡΛΑΝΔΙΑ	
Strangford Lough	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Cloghy Point έως το Dogtail Point
Belfast Lough	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Holywood έως το Macedon Point
Larne	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Larne Pier έως την αποβάθρα στη νήσο Magee
Ποταμός Bann	Από τα άκρα με κατεύθυνση προς την ανοικτή θάλασσα του λιμενοβραχίονα έως τη γέφυρα Toome
Lough Erne	Άνω και κάτω τμήμα του Lough Erne
Lough Neagh	Σε απόσταση 2 μιλίων από τα παράκτια
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΚΤΗ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ	
Berwick	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Warkworth	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Blyth	Εντός των ορίων των εξωτερικών κεφαλών του μώλου
Ποταμός Tyne	Dunston Staithes έως τις κεφαλές του μώλου Tyne
Ποταμός Wear	Fatfield έως τις κεφαλές του μώλου Sunderland
Seaham	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Hartlepool	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Middleton Jetty έως την κεφαλή του παλαιού μώλου Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει την κεφαλή του βόρειου μώλου με την κεφαλή του νοτίου μώλου
Ποταμός Tees	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται κατευθείαν προς τα δυτικά από το Government Jetty έως το φράγμα Tees
Whitby	Εντός των ορίων των κεφαλών του μώλου στον ποταμό Whitby
Ποταμός Humber	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το North Ferriby έως το South Ferriby
Νηοδόχος Grimsby	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το δυτικό μώλο της παλιρροιακής λιμενολεκάνης έως τον ανατολικό μώλο των αλιευτικών αποβαθρών, βόρεια αποβάθρα

Boston	Εντός των ορίων του New Cut
Dutch River	Ολόκληρο το κανάλι
Ποταμός Hull	Beverley Beck έως τον ποταμό Humber
Kielder Water	Ολόκληρη η λίμνη
Ποταμός Ouse	Κάτω από την κλεισιά Naburn
Ποταμός Trent	Κάτω από την κλεισιά Cromwell
Ποταμός Wharfe	Από τη ζεύξη με τον ποταμό Ouse έως τη γέφυρα Tadcaster
Scarborough	Εντός των ορίων των κεφαλών του μώλου Scarborough
ΟΥΑΛΙΑ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΕΣ ΑΚΤΕΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΑΣ	
Ποταμός Severn	Βόρεια της γραμμής που εκτείνεται κατ' ευθείαν δυτικά από το Sharpness Point (51° 43,4' Β) έως το Llanthony και Maisemore Weirs και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 3
Ποταμός Wye	Στο Chepstow, βόρεια του γεωγραφικού πλάτους (51° 38' Β) έως το Monmouth
Newport	Βόρεια του περάσματος των εναέριων ηλεκτρικών καλωδίων στο Fifoots Points
Cardiff	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το South Jetty έως το Penarth Head Περίκλειστα ύδατα προς τα δυτικά του φράγματος του κόλπου του Cardiff
Barry	Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει τις ανοικτές προς τη θάλασσα άκρες των λιμενοβραχιόνων
Λιμένας Talbot	Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει τα άκρα με κατεύθυνση προς την ανοικτή θάλασσα του λιμενοβραχίονα στον ποταμό Afran εξωτερικά των περικλειστων νηοδόχων (docks)
Neath	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται κατ'ευθείαν βόρεια από το προς τη θάλασσα άκρο της προβλήτας των πετρελαιοφόρων στον κόλπο Baglan (51° 37,2' Β, 3°50,5' Δ)
Llanelli και Burry Port	Εντός των ορίων της περιοχής που οριοθετείται από τη γραμμή που εκτείνεται από τον δυτικό μώλο του Burry Port έως το Whiteford Point
Milford Haven	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το νότιο Hook Point έως το Thorn Point
Fishguard	Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει τις προς τη θάλασσα άκρες του βορείου και ανατολικού λιμενοβραχίονα
Cardigan	Μέσα από τα στενά στο Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει τις προς τη θάλασσα άκρες των λιμενοβραχιόνων

Aberdyfi	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το σιδηροδρομικό σταθμό Aberdyfi έως τον σημαντήρα Twyni Bach
Barmouth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το σιδηροδρομικό σταθμό Barmouth έως το Penrhyn Point
Portmadoc	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Harlech Point έως το Graig Ddu
Holyhead	Εντός των ορίων της περιοχής που οριοθετείται από τον κύριο λιμενοβραχίονα και τη γραμμή που εκτείνεται μεταξύ της κεφαλής του λιμενοβραχίονα και το Brynglas Point, Towyn Bay
Στενά Menai	Εντός των στενών Menai μεταξύ της γραμμής που συνδέει το Aber Menai Point στο Belan Point και της γραμμής που συνδέει το Beaumaris Pier με το Pen-y-Coed Point
Conway	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Mussel Hill έως το Tremlyd Point
Llandudno	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Rhyl	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Ποταμός Dee	Πάνω από το Connah's Quay έως το σημείο άντλησης νερού Barrelwell Hill
Ποταμός Mersey	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται μεταξύ του φάρου του Rock και της βορειοδυτικής νηοδόχου Seaforth εξαιρουμένων ωστόσο άλλων νηοδόχων
Preston και Southport	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Lytham έως το Southport και εντός των ορίων των νηοδόχων του Preston
Fleetwood	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Low Light έως το Knott
Ποταμός Lune	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Sunderland Point έως το Chapel Hill, συμπεριλαμβανομένης της νηοδόχου Glasson
Barrow	Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει Haws Point, Isles of Walney έως Roa Island Slipway
Whitehaven	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Workington	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Maryport	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Carlisle	Εντός των ορίων της γραμμής που συνδέει το Carlisle Point με το Torduff
Coniston Water	Ολόκληρη η λίμνη
Derwentwater	Ολόκληρη η λίμνη
Ullswater	Ολόκληρη η λίμνη
Windermere	Ολόκληρη η λίμνη

ΝΟΤΙΑ ΑΙΤΑΙΑ	
Λιμένας Blakeney και Morston και πέριξ	Προς τα ανατολικά της γραμμής με κατεύθυνση προς νότο από το Blakeney Point έως την είσοδο του ποταμού Stiffkey
Ποταμός Orwell και ποταμός Stour	Ποταμός Orwell εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από τον λιμενοβραχίονα Blakmanshead έως το Landguard Point και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 3
Ποταμός Blackwater	Όλες οι πλωτές οδοί έως τη γραμμή που εκτείνεται από το νοτιοδυτικό άκρο της νήσου Mersea έως το Sales Point
Ποταμός Crouch και ποταμός Roach	Ποταμός Crouch εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Holliwel Point έως το Foulness Point, συμπεριλαμβανομένου του ποταμού Roach
Ποταμός Τάμεσης και οι παραπόταμοί του	Ποταμός Τάμεσης πάνω από τη γραμμή που εκτείνεται από βορρά προς νότο περνώντας από το ανατολικό άκρο του Denton Wharf Pier, Gravesend έως την κλεισιά Teddington
Ποταμός Medway και η περιοχή Swale	Ποταμός Medway από τη γραμμή που εκτείνεται μεταξύ Garrison Point και Grain Tower έως το Allington Lock, και Swale από Whitstable έως τον ποταμό Medway
Ποταμός Stour (Kent)	Ποταμός Stour άνωθεν των εκβολών έως την αποβάθρα στο Flagstaff Reach
Λιμένας Dover	Εντός των ορίων των γραμμών μεταξύ της ανατολικής και δυτικής εισόδου του λιμένα
Ποταμός Rother	Ποταμός Rother πάνω από το σταθμό παλιρροιακών σημάτων στο Camber έως το Scots Float Sluice και της εισόδου της κλεισιάδος στον ποταμό Brede
Ποταμός Adur και κανάλι Southwick	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται εγκάρσιως της εισόδου του λιμένα Shoreham έως την κλεισιά του καναλιού Southwick και έως τη δυτική άκρη Tarmac Wharf
Ποταμός Arun	Ποταμός Arun πάνω από το Littlehampton Pier έως τη μαρίνα Littlehampton
Ποταμός Ouse (Sussex) Newhaven	Ποταμός Ouse από τη γραμμή που εκτείνεται εγκάρσιως των μώλων της εισόδου του λιμένα Newhaven έως τη βόρεια άκρη του North Quay
Brighton	Εξωτερικός λιμένας της μαρίνας του Brighton εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από τη νότια άκρη του West Quay έως τη βόρεια άκρη του South Quay
Chichester	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται μεταξύ του Eastoke Point και της κορυφής του κωδωνοστασίου της εκκλησίας West Wittering και προς τα ανοικτά των υδάτων της ζώνης 3
Λιμένας Langstone	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται μεταξύ του Eastney Point και του Gunner Point
Portsmouth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται εγκάρσιως της εισόδου του λιμένα από το Blockhouse Port έως το Round Tower
Bembridge, Νήσος Wight	Εντός των ορίων του λιμένα Brading
Cowes, Νήσος Wight	Ποταμός Medina εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από τον φανό του λιμενοβραχίονα στην ανατολική όχθη έως το House Light στη δυτική όχθη

Southampton	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Calshot Castle έως το Hook Bake
Beaulieu River	Εντός των ορίων του Beaulieu River, όχι ανατολικά της γραμμής με κατεύθυνση βορρά/νότο, περνώντας από το Inchmery House
Keyhaven Lake	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται κατ' ευθείαν βόρεια από τον κάτω φανό του Hurst Point έως το Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	Εντός των ορίων του πορθμείου Chain Ferry μεταξύ Sandbanks και South Haven Point
Exeter	Εντός των ορίων της ανατολικοδυτικής γραμμής που εκτείνεται από το Warren Point έως τον παράκτιο ναυαγοσωστικό σταθμό απέναντι από το Checkstone Ledge
Teignmouth	Εντός των ορίων του λιμένα
Ποταμός Dart	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Kettle Point έως το Battery Point
Ποταμός Salcombe	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Splat Point έως το Limebury Point
Plymouth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Mount Batten Pier έως το Raveness Point μέσω του Drake's Island Ο ποταμός Yealm εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Warren Point έως το Misery Point
Fowey	Εντός των ορίων του λιμένα
Falmouth	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το St. Anthony Head έως το Pendennis Point
Ποταμός Camel	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Gun Point έως το Brea Hill
Ποταμοί Taw και Torridge	Εντός των ορίων της γραμμής με προσανατολισμό 200° από τον φάρο του Crow Point έως την όχθη στο Skern Point
Bridgewater	Νοτίως της γραμμής που εκτείνεται κατ' ευθείαν ανατολικά από το Stert Point (51° 13,0 'B)
Ποταμός Avon (Avon)	Εντός των ορίων της γραμμής που εκτείνεται από το Avonmouth Pier έως το Wharf Point και το Netham Dam

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Ζώνη 3

Βέλγιο

Maritime Scheldt (στα κατάντη του όρμου της Αμβέρσας)

Βουλγαρία

Δούναβης: από rkm 845,650 έως rkm 374,100

Τσεχική Δημοκρατία

Λίμνες φράγματος: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice και Nové Mlýny III

Λίμνες εξόρυξης αμμοχάλικου: Ostrožná Nová Ves και Tovačov

Γερμανία

Δούναβης	Από το Kelheim (km 2 414,72) έως τα γερmano-αυστριακά σύνορα στο Jochenstein
Ρήνος και Lampertheimer Altrhein (από km 4,75 έως Rijn), Altrhein Stockstadt-Erfelden (από km 9,80 έως Rijn)	Από τα γερmano-ελβετικά σύνορα έως τα γερmano-ολλανδικά σύνορα
Elbe (Norderelbe) συμπεριλαμβανομένου Süderelbe en Köhlbrand	Από τις εκβολές του καναλιού Elbe-Seiten (Elbe-Seiten-Kanal) έως το χαμηλότερο όριο του λιμένα του Αμβούργου
Müritz	

Γαλλία

Adour, από Bec du Gave έως τη θάλασσα

Aulne, από την κλεισιά στο Châteaulin έως το εγκάρσιο όριο της θάλασσας που ορίζεται από το Passage de Rosnoën

Blavet, από το Pontivy έως το Pont du Bonhomme

Κανάλι Calais

Charente, από τη γέφυρα στο Tonny-Charente έως το εγκάρσιο όριο της θάλασσας που ορίζεται από τη γραμμή που διέρχεται από το κέντρο του φανού για τα κατάντη στην αριστερή όχθη και από το κέντρο του Fort de la Pointe

Dordogne, από τη συμβολή με τον Lidoire έως το Bec d'Ambès

Garonne, από τη γέφυρα στο Castet en Dorthe έως το Bec d'Ambès

Gironde, από το Bec d'Ambès έως την εγκάρσια γραμμή στο KP 48,50 και περνώντας από το σημείο κατάντη του Ile de Patiras

Hérault, από το λιμένα Bessan έως τη θάλασσα, έως το άνω όριο του αλιπέδου

Isle, από τη συμβολή με τον Dronne έως τη συμβολή με τον Dordogne

Λίγηρας, από τη συμβολή με τον Maine έως το Cordemais (KP 25)

Μάρνης, από τη γέφυρα στο Bonneuil (KP 169bis900) και την κλεισιά στο St Maur έως τη συμβολή με τον Σηκουάνα

Ρήνος

Nive, από το φράγμα Haïtze στο Ustaritz έως τη συμβολή με τον Adour

Oise, από την κλεισιά Janville έως τη συμβολή με τον Σηκουάνα

Orb, από το Sérgignan έως τη θάλασσα, έως το άνω όριο του αλιπέδου

Ροδανός, από τα σύνορα με την Ελβετία έως τη θάλασσα, εξαιρουμένου του Petit Rhône

Saône, από τη γέφυρα Pont de Bourgogne στο Chalon sur Saône έως τη συμβολή με τον Ροδανό

Σηκουάνας, από την κλεισιά στο Nogent-sur-Seine έως την αρχή του καναλιού Tancarville

Sèvre Niortaise, από τν κλεισιά στο Marans στο εγκάρσιο όριο της θάλασσας, απέναντι από το φυλάκιο έως τις εκβολές

Somme, από την πλευρά των κατάντη της γέφυρας Pont de la Portelette στην Abbeville έως την κοιλαδογέφυρα της σιδηροδρομικής γραμμής Noyelles προς Saint-Valéry-sur-Somme

Vilaine, από το Redon (KP 89 345) έως το φράγμα Arzal

Λίμνη Amance

Λίμνη Annecy

Λίμνη Biscarosse

Λίμνη Bourget

Λίμνη Carcans

Λίμνη Cazaux

Λίμνη Der-Chantecoq

Λίμνη Guerlédan

Λίμνη Hourtin

Λίμνη Lacanau

Λίμνη Orient

Λίμνη Pareloup

Λίμνη Parentis

Λίμνη Sanguinet

Λίμνη Serre-Ponçon

Λίμνη Temple.

Κροατία

Δούναβης: από rkm 1 295 + 500 έως rkm 1 433 + 100

Ποταμός Drava: από rkm 0 έως rkm 198 + 600

Ποταμός Sava: από rkm 210 + 800 έως rkm 594 + 000

Ποταμός Kura: από rkm 0 έως rkm 5 + 900

Ποταμός Una: από rkm 0 έως rkm 15

Ουγγαρία

Δούναβης: από rkm 1 812 έως rkm 1 433

Δούναβης Moson: από rkm 14 έως rkm 0

Δούναβης Szentendre: από rkm 32 έως rkm 0

Δούναβης Ráckeve: από rkm 58 έως rkm 0

Ποταμός Tisza: από rkm 685 έως rkm 160

Ποταμός Dráva: από rkm 198 έως rkm 70

Ποταμός Bodrog: από rkm 51 έως rkm 0

Ποταμός Kettős-Körös: από rkm 23 έως rkm 0

Ποταμός Hármas-Körös: από rkm 91 έως rkm 0

Κανάλι Sió: από rkm 23 έως rkm 0

*Λίμνη Velence**Λίμνη Fertő**Κάτω Χώρες**Ρήνος*

Sneekmeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten Ij, Afsesloten Ij, Noordzeekanaal, λιμένας IJmuiden, περιοχή του λιμένα του Ρότερνταμ, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche Ijssel, Neder Rijn, Lek, κανάλι Άμστερνταμ-Ρήνου, Veerse Meer, κανάλι Scheldt-Ρήνου από τα χερσαία σύνορα έως τις εκβολές στο Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Meuse κατάντη από το Venlo, Gooimeer, Europort, κανάλι Caland (ανατολικά του λιμένα Benelux), Hartelkanaal

Αυστρία

Δούναβης: από τα γερμανο-αυστριακά σύνορα έως τα σύνορα με τη Σλοβακία

Inn: από τις εκβολές έως το σταθμό παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας του Passau-Ingling

Traun: από τις εκβολές έως το km 1,80

Enns: από τις εκβολές έως το km 2,70

March: έως το km 6,00

Πολωνία

— Ποταμός Biebrza: από τη ζεύξη με το κανάλι Augustowski έως τις εκβολές του ποταμού Narwia

— Ποταμός Brda: από τη ζεύξη με το κανάλι Bydgoski στο Bydgoszcz έως τις εκβολές του ποταμού Wisła

- Ποταμός Bug: από τις εκβολές του ποταμού Muchawiec έως τις εκβολές του ποταμού Narwia
- Λίμνη Dąbie έως τα σύνορα με τα εσωτερικά πλωτά ύδατα
- Κανάλι Augustowski: από τη ζεύξη με τον ποταμό Biebrza έως τα σύνορα, συμπεριλαμβανομένων των λιμνών που βρίσκονται κατά μήκος του καναλιού αυτού
- Κανάλι Bartnicki: από τη λίμνη Ruda Woda έως τη λίμνη Bartężek συμπεριλαμβανομένης
- Κανάλι Bydgoski
- Κανάλι Elbląski: από τη λίμνη Druzno έως τη λίμνη Jeziorak και τη λίμνη Szeląg Wielki, συμπεριλαμβανομένων των λιμνών αυτών καθώς και των λιμνών κατά μήκος του καναλιού αυτού, και η παράλληλη πλωτή διώρυγα με κατεύθυνση το Zalewo από τη λίμνη Jeziorak έως τη λίμνη Ewingsi, συμπεριλαμβανομένης
- Κανάλι Gliwicki μαζί με το κανάλι Kędzierzyński
- Κανάλι Jagielloński: από τη ζεύξη με τον ποταμό Elbląg έως τον ποταμό Nogat
- Κανάλι Łaczański
- Κανάλι Ślesiński και οι λίμνες κατά μήκος του καναλιού αυτού και η λίμνη Gorlō
- Κανάλι Żerański
- Ποταμός Martwa Wisła: από τον ποταμό Wisła στο Przegalina έως τα σύνορα συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών υδάτων
- Ποταμός Narew: από τις εκβολές του ποταμού Biebrza έως τις εκβολές του ποταμού Wisła, συμπεριλαμβανομένης της λίμνης Zegrzyński
- Ποταμός Nogat: από τον ποταμό Wisła έως τις εκβολές του κόλπου Wisła
- Ποταμός Noteć (άνω τμήμα): από τη λίμνη Jezioro Gorlō έως τη ζεύξη με το κανάλι Górnonotecki και το κανάλι Górnonotecki και ο ποταμός Noteć (κάτω τμήμα) από τη ζεύξη με το κανάλι Bydgoski έως τις εκβολές του ποταμού Warta
- Ποταμός Nysa Łużycka από το Gubin έως τις εκβολές του ποταμού Odra
- Ποταμός Odra: από την πόλη Racibórz έως τη ζεύξη με τον ποταμό Ανατολικό Odra, ο οποίος από τον διαυλο Klucz-Ustowo γίνεται ο ποταμός Regalica, καθώς και ο ποταμός αυτός και οι παραπόταμοί του έως τη λίμνη Dąbie, και η παράλληλη πλωτή διώρυγα του Odra από την κλεισιά Oratowice έως την κλεισιά της πόλης Wrocław
- Ποταμός Δυτικός Odra από το φράγμα Widuchowa (704,1 km από τον ποταμό Odra) έως τα σύνορα με τα εσωτερικά πλωτά ύδατα, μαζί με τους παραποτάμους και ο διαυλος Klucz-Ustowo που συνδέει τον ποταμό Odra με τον ποταμό Δυτικό Odra
- Ποταμός Parnica και διαυλος Partnicki από τον ποταμό Δυτικό Odra έως τα σύνορα με τα εσωτερικά πλωτά ύδατα
- Ποταμός Pisa από τη λίμνη Roś έως τις εκβολές του ποταμού Narew
- Ποταμός Szkarpa από τον ποταμό Wisła έως τις εκβολές του κόλπου Wisła
- Ποταμός Warta από τη λίμνη Ślesiński έως τις εκβολές του ποταμού Odra
- Δίκτυο των μεγάλων λιμνών της Μαζουρίας που περιλαμβάνει τις λίμνες που συνδέονται με τους ποταμούς και τα κανάλια που αποτελούν την κύρια πλωτή οδό από τη λίμνη Roś (συμπεριλαμβανομένης) στο Pisz έως το κανάλι Węgorzewski (συμπεριλαμβανομένου του καναλιού αυτού) στο Węgorzewo, μαζί με τις λίμνες: Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty και Świecajty, συμπεριλαμβανομένου του καναλιού Giżycki και του καναλιού Niegociński καθώς και του καναλιού Piękna Góra, καθώς και η παράλληλη οδός της λίμνης Ryńskie (συμπεριλαμβανομένης) στο Ryn έως τη λίμνη Nidzkie (έως 3 km, που συνορεύει με την προστατευόμενη περιοχή «Λίμνη Nidzkie»), μαζί με τις λίμνες: Bełdany, Guzianka Mała και Guzianka Wielka
- Ο ποταμός Wisła από τις εκβολές του ποταμού Przemsza έως τη ζεύξη με το κανάλι Łaczański καθώς και από τις εκβολές του καναλιού αυτού στο Skawina έως τις εκβολές του ποταμού Wisła στον κόλπο του Gdańsk, εξαιρουμένης της λίμνης περισυλλογής υδάτων Włocławski

Ρουμανία

Δούναβης: από τα σύνορα Σερβίας-Ρουμανίας (km 1 075) έως τον Εύξεινο Πόντο στον κλάδο καναλιού Sulina

Δούναβης-κανάλι Ευξείνου Πόντου (μήκους 64,410 km): από τη ζεύξη με τον Δούναβη, στο km 299,300 του Δούναβη στο Cernavodă (km 64,410 του καναλιού αντιστοίχως), έως τον λιμένα Constanta South-Agigea (km «0» του καναλιού)

Κανάλι Poarta Albă-Midia Năvodari (μήκους 34 600 km): από τη ζεύξη με τον Δούναβη-κανάλι Ευξείνου Πόντου στο km 29,410 στο Poarta Albă (km 27,500 του καναλιού αντιστοίχως) έως το λιμένα Midia (km «0» του καναλιού)

Σλοβακία

Δούναβης: από rkm 1 880,26 έως rkm 1 708,20

Κανάλι του Δούναβη: από rkm 1 851,75 έως rkm 1 811,00

Ποταμός Váh: από rkm 0,00 έως rkm 70,00

Ποταμός Morava: από rkm 0,00 έως rkm 6,00

Ποταμός Bodrog: από rkm 49,68 έως rkm 64,85

Λίμνες φράγματος: Oravská Priebrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Σουηδία

Κανάλι Trollhätte και Göta älv, από τον παράλληλο του πλάτους μέσω του σημαντήρα Bastugrunds έως τη γέφυρα Göta älv

Λίμνη Mälaren

Οι λιμένες της Στοκχόλμης, που οριοθετούνται στα βορειοδυτικά από τη γέφυρα Lidingö, στα βορειοανατολικά από γραμμή που διέρχεται από το φάρο Elfviksgrund σε 135-315 μοίρες, και στα ανατολικά από τη γέφυρα Skuru

Κανάλι Södertälje και οι λιμένες του Södertälje που οριοθετούνται στα βόρεια από τη κλεισιά Södertälje και στα νότια από τον παράλληλο πλάτους B 59° 09' 00"

Ηνωμένο Βασίλειο

ΣΚΩΤΙΑ	
Leith (Εδιμβούργο)	Εντός των ορίων του λιμενοβραχίονα
Γλασκώβη	Strathclyde Loch
Κανάλι Crinan	Crinan έως το Ardrishaig
Κανάλι Caledonian	Τα τμήματα του καναλιού
ΒΟΡΕΙΑ ΙΡΛΑΝΔΙΑ	
Ποταμός Lagan	Φράγμα του Lagan έως το Stranmillis
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΓΓΛΙΑ	
Ποταμός Wear (μη παλιρροιακός)	Η παλαιά γέφυρα του σιδηροδρομικού σταθμού Durham έως τη γέφυρα Prebends (Prebends Bridge), Durham
Ποταμός Tees	Ανάντη από το φράγμα του ποταμού Tees

Νηοδόχος Grimsby	Εντός της κλεισιάδος
Νηοδόχος Immingham	Εντός της κλεισιάδος
Νηοδόχος Hull	Εντός της κλεισιάδος
Νηοδόχος Boston	Εντός των θυρών της κλεισιάδος
Διώρυγα Aire και Calder	Νηοδόχοι Goole μέχρι το Leeds, ζεύξη με το κανάλι Leeds και Liverpool, ζεύξη Bank Dole έως το Selby (κλεισιά του ποταμού Ouse), ζεύξη Castleford έως το Wakefield (κλεισιά Falling)
Ποταμός Ancholme	Κλεισιάδα Ferriby έως το Brigg
Κανάλι Calder and Hebble	Wakefield (κλεισιά Falling) έως την κλεισιά Broadcut Top
Ποταμός Foss	Από τη ζεύξη (Blue Bridge) με τον ποταμό Ouse έως τη γέφυρα Monk
Κανάλι Fosdyke	Ζεύξη με τον ποταμό Trent έως το Brayford Pool
Νηοδόχος Goole	Εντός των θυρών της κλεισιάδος
Hornsea Mere	Ολόκληρο το κανάλι
Ποταμός Hull	Από την κλεισιά Struncheon Hill έως το Beverley Beck
Κανάλι Market Weighton	Κλεισιά του ποταμού Humber έως την κλεισιά Sod Houses
Κανάλι New Junction	Ολόκληρο το κανάλι
Ποταμός Ouse	Από την κλεισιά Naburn έως το Nun Monkton
Sheffield και κανάλι South Yorkshire	Κλεισιά Keadby έως την κλεισιά Tinsley
Ποταμός Trent	Κλεισιά Cromwell έως το Shardlow
Ποταμός Witham	Κλεισιά Boston έως Brayford Poole (Lincoln)
ΟΥΑΛΙΑ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗ ΑΓΓΛΙΑ	
Ποταμός Severn	Πάνω από το Llanthony και τα προχώματα Maisemore (Maisemore Weirs)
Ποταμός Wye	Πάνω από το Monmouth
Cardiff	Λίμνη Roath Park
Λιμένας Talbot	Εντός των ορίων των περικλειστων νηοδόχων

Swansea	Εντός των ορίων των περικλειστων νηοδόχων
Ποταμός Dee	Πάνω από το σημείο άντλησης νερού Barrelwell Hill
Ποταμός Mersey	Οι νηοδόχοι (εξαιρουμένης της νηοδόχου Seaforth)
Ποταμός Lune	Πάνω από τη νηοδόχο Glasson
Ποταμός Avon (Midland)	Κλεισιά Tewkesbury έως το Evesham
Gloucester	Νηοδόχοι Gloucester City Gloucester/κανάλι Sharpness
Λίμνη Hollingworth	Ολόκληρη η λίμνη
Κανάλι Manchester Ship	Ολόκληρο το κανάλι και οι νηοδόχοι Salford, συμπεριλαμβανομένου του ποταμού Irwell
Λίμνη Pickmere	Ολόκληρη η λίμνη
Ποταμός Tawe	Μεταξύ του επιθαλάσσιου φράγματος/μαρίνας και του αθλητικού σταδίου Morfa
Λίμνη Rudyard	Ολόκληρη η λίμνη
Ποταμός Weaver	Κάτω από το Northwich
ΝΟΤΙΑ ΑΓΓΛΙΑ	
Ποταμός Nene	Wisbech Cut και ποταμός Nene έως την κλεισιά Dog-in a-Doublet
Ποταμός Great Ouse	Kings Lynn Cut και ποταμός Great Ouse κάτω από την οδική γέφυρα West Lynn
Yarmouth	Εκβολές του ποταμού Yare από τη γραμμή που εκτείνεται μεταξύ των άκρων της βορείου και νοτίου εισόδου των μώλων, συμπεριλαμβανομένου του Breydon Water
Lowestoft	Λιμένας Lowestoft κάτω από την κλεισιά Mutford έως τη γραμμή που εκτείνεται μεταξύ της εισόδου των μώλων του εξωτερικού λιμένα
Ποταμοί Alde και Ore	Πάνω από την είσοδο προς τον ποταμό Ore έως το Westrow Point
Ποταμός Deben	Πάνω από την είσοδο προς τον ποταμό Deben έως το Felixstowe Ferry
Ποταμός Orwell και ποταμός Stour	Από τη γραμμή που εκτείνεται από το Fagbury Point έως το Point Shotley στον ποταμό Orwell έως τη νηοδόχο Ipswich, και από εκεί από τη γραμμή που εκτείνεται προς βορρά/νότο εγκαρσίως του Erwarton Ness στον ποταμό Stour έως το Manningtree
Κανάλι Chelmer & Blackwater	Ανατολικά της κλεισιάδος Beeleigh
Ποταμός Τάμεσης και οι παραπόταμοί του	Ποταμός Τάμεσης άνωθεν της κλεισιάδος Teddington έως την Οξφόρδη

Ποταμός Adur και κανάλι Southwick	Ποταμός Adur πάνω από τη δυτική άκρη του Tarmac Wharf, και εντός του καναλιού Southwick
Ποταμός Arun	Ποταμός Arun πάνω από τη μαρίνα Littlehampton
Ποταμός Ouse (Sussex) Newhaven	Ποταμός Ouse πάνω από τη βόρεια άκρη του North Quay
Bewl Water	Ολόκληρη η λίμνη
Grafham Water	Ολόκληρη η λίμνη
Rutland Water	Ολόκληρη η λίμνη
Λίμνη Thorpe Park	Ολόκληρη η λίμνη
Chichester	Ανατολικά της γραμμής που συνδέει το Cobnor Point με το Chalkdock Point
Christchurch	Εντός του λιμένα Christchurch εκτός του Run
Κανάλι Exeter	Ολόκληρο το κανάλι
Ποταμός Avon (Avon)	Νηοδόχοι της πόλης του Bristol Netham Dam έως Pulteney Weir

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΠΛΕΟΥΝ ΣΤΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΛΩΤΕΣ ΟΔΟΥΣ
ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ 1, 2, 3 ΚΑΙ 4

Οι τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για τα σκάφη είναι οι παρατιθέμενες στο πρότυπο ES-TRIN 2015/1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΤΟΜΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΕΣ ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΠΛΕΟΥΝ ΣΤΙΣ
ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΛΩΤΕΣ ΟΔΟΥΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ 1, 2 ΚΑΙ ΜΗ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΗΣ 3

Οι συμπληρωματικές τεχνικές προδιαγραφές που θεσπίζονται από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφοι 1 και 2 της παρούσας οδηγίας και που αφορούν σκάφη που χρησιμοποιούν την επικράτεια του εν λόγω κράτους μέλους, αφορούν μόνον τα ακόλουθα σημεία:

1. Ορισμοί

- Απαραίτητοι για την κατανόηση των συμπληρωματικών προδιαγραφών

2. Ευστάθεια

- Δομική ενίσχυση
- Πιστοποιητικό/βεβαίωση αναγνωρισμένου νηογνώμονα

3. Απόσταση ασφάλειας και ύψος εξάλων

- Ύψος εξάλων
- Απόσταση ασφάλειας

4. Στεγανότητα των ανοιγμάτων του κύτους και των υπερκατασκευών

- Υπερκατασκευές
- Πόρτες
- Παράθυρα και φεγγίτες
- Καταπακτές φόρτωσης
- Άλλα ανοίγματα (σωλήνες εξαερισμού, εξατμίσεις κ.λπ.)

5. Εξοπλισμός

- Άγκυρες και αλυσίδες των αγκυρών
- Φανοί ναυσιπλοΐας
- Ηχητικά σήματα
- Πυξίδα
- Ραντάρ
- Συσκευές εκπομπής και λήψης
- Εξοπλισμός διάσωσης
- Ύπαρξη ναυτικών χαρτών

6. Συμπληρωματικές διατάξεις για επιβατικά πλοία

- Σταθερότητα (ένταση του ανέμου, κριτήρια)
- Εξοπλισμός διάσωσης
- Ύψος εξάλων
- Απόσταση ασφάλειας
- Ορατότητα της καμπίνας πηδαλιούχησης

-
7. Νηοπομπές και μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων
- Σύνδεση ρυμουλκού ώθησης — φορτηγίδας
 - Σταθερότητα σκάφους ή φορτηγίδων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΣΗΜΕΙΑ ΠΙΘΑΝΩΝ ΗΠΙΟΤΕΡΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΠΛΕΟΥΝ ΣΤΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΛΩΤΕΣ ΟΔΟΥΣ ΤΩΝ ΖΩΝΩΝ 3 ΚΑΙ 4

Οι ηπιότερες τεχνικές προδιαγραφές που θεσπίζονται από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 23 παράγραφος 4 της παρούσας οδηγίας και που αφορούν σκάφη που χρησιμοποιούν αποκλειστικά τις πλωτές οδούς των ζωνών 3 και 4 της επικράτειας του εν λόγω κράτους μέλους, αφορούν αποκλειστικώς τα ακόλουθα σημεία:

Ζώνη 3

- Άγκυρες, συμπεριλαμβανομένου του μήκους των αλυσίδων των αγκυρών
- Ταχύτητα (πρόσω)
- Ομαδικά σωστικά μέσα
- Κατάσταση δύο διαμερισμάτων
- Ορατότητα της καμπίνας πηδαλιούχησης

Ζώνη 4

- Άγκυρες, συμπεριλαμβανομένου του μήκους των αλυσίδων των αγκυρών
 - Ταχύτητα (πρόσω)
 - Σωστικά μέσα
 - Κατάσταση δύο διαμερισμάτων
 - Ορατότητα της καμπίνας πηδαλιούχησης
 - Δεύτερο ανεξάρτητο σύστημα προώθησης
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 2.01

Φορείς επιθεώρησης

1. Τα κράτη μέλη συγκροτούν φορείς επιθεώρησης.
2. Οι φορείς επιθεώρησης αποτελούνται από έναν πρόεδρο και εμπειρογνώμονες.

Σε κάθε φορέα επιθεώρησης συμμετέχουν οι εξής τουλάχιστον ως εμπειρογνώμονες:

- α) ένας υπάλληλος της αρμόδιας για την εσωτερική ναυσιπλοία αρχής·
 - β) ένας εμπειρογνώμονας σε θέματα ναυπήγησης σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοίας και των κινητήρων τους·
 - γ) ένας ναυτικός εμπειρογνώμονας ο οποίος διαθέτει άδεια πλοιάρχου εσωτερικής ναυσιπλοίας, η οποία επιτρέπει στον κάτοχό της να κυβερνήσει το σκάφος που πρόκειται να ελεγχθεί.
3. Ο πρόεδρος και οι εμπειρογνώμονες κάθε φορέα επιθεώρησης ορίζονται από τις αρχές του κράτους μέλους στο οποίο ο φορέας υπάγεται. Κατά την ανάληψη των καθηκόντων τους, ο πρόεδρος και οι εμπειρογνώμονες δηλώνουν γραπτώς ότι θα ασκούν τα καθήκοντα αυτά με πλήρη ανεξαρτησία. Από τους υπαλλήλους δεν απαιτείται δήλωση.
 4. Οι φορείς επιθεώρησης μπορούν να επικουρούνται από ειδικούς εμπειρογνώμονες σύμφωνα με τις ισχύουσες εθνικές διατάξεις.

Άρθρο 2.02

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.03

Προσκόμιση του πλοίου για επιθεώρηση

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο εκπρόσωπός του προσκομίζουν το πλοίο κατά την επιθεώρηση χωρίς φορτίο, καθαρό και εξαρτημένο. Παρέχουν επίσης την απαραίτητη βοήθεια κατά την επιθεώρηση, π.χ. προμηθεύουν κατάλληλη λέμβο και προσωπικό, διευκολύνουν την εξέταση των μερών της γάστρας ή των εγκαταστάσεων που δεν είναι άμεσα προσιτά ή ορατά.
2. Κατά την πρώτη επιθεώρηση, ο φορέας επιθεώρησης απαιτεί επιθεώρηση έξω από το νερό. Είναι δυνατόν να μην διενεργείται επιθεώρηση έξω από το νερό εφόσον προσκομίζεται πιστοποιητικό κλάσης ή πιστοποιητικό αναγνωρισμένου νηογνώμονα σύμφωνα με το οποίο η κατασκευή πληροί τις απαιτήσεις του, ή εφόσον προσκομίζεται πιστοποιητικό σύμφωνα με το οποίο η αρμόδια αρχή έχει ήδη πραγματοποιήσει επιθεώρηση έξω από το νερό για άλλους λόγους. Σε περίπτωση περιοδικής επιθεώρησης ή επιθεώρησης σύμφωνα με το άρθρο 14 της παρούσας οδηγίας, ο φορέας επιθεώρησης μπορεί να ζητήσει τη διενέργεια επιθεώρησης έξω από το νερό.

Ο φορέας επιθεώρησης πραγματοποιεί δοκιμές λειτουργίας κατά την πρώτη επιθεώρηση αυτοκινούμενων πλοίων ή συνοδίων ή σε περίπτωση σημαντικών τροποποιήσεων των μηχανισμών πρόωσης ή πηδαλιουχίας.
3. Ο φορέας επιθεώρησης μπορεί να απαιτεί πρόσθετες λειτουργικές δοκιμές καθώς και άλλα δικαιολογητικά έγγραφα. Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται και κατά τη φάση της ναυπήγησης του σκάφους.

Άρθρο 2.04

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.05

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.06

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.07**Σημειώσεις και τροποποιήσεις του ενωσιακού πιστοποιητικού για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας**

1. Ο πλοιοκτήτης του σκάφους ή ο εκπρόσωπος του, γνωστοποιούν στην αρμόδια αρχή κάθε μεταβολή που αφορά το όνομα ή την κυριότητα του σκάφους, κάθε επανακαταμέτρηση, και κάθε μεταβολή του λιμένα νηολόγησης, και αποστέλλουν στην αρχή αυτή το ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας προς τροποποίηση.
2. Κάθε αρμόδια αρχή μπορεί να προσθέτει πληροφορίες ή τροποποιήσεις στο ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
3. Όταν η αρμόδια αρχή προσθέτει τροποποιήσεις ή πληροφορίες σε ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ενημερώνει σχετικά την αρμόδια αρχή που έχει εκδώσει το ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Άρθρο 2.08

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.09**Περιοδική επιθεώρηση**

1. Το σκάφος υποβάλλεται σε περιοδική επιθεώρηση πριν από την εκπνοή της ισχύος του ενωσιακού πιστοποιητικού για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
2. Η αρμόδια αρχή ορίζει εκ νέου τη διάρκεια ισχύος του ενωσιακού πιστοποιητικού για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ανάλογα με τα αποτελέσματα της επιθεώρησης.
3. Η διάρκεια ισχύος αναγράφεται στο ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και γνωστοποιείται στην αρχή που χορήγησε αυτό το κοινοτικό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
4. Εάν, αντί να παραταθεί η διάρκεια ισχύος του, το ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας αντικαθίσταται από νέο, το προηγούμενο ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας επιστρέφεται στην αρμόδια αρχή που το χορήγησε.

Άρθρο 2.10**Προαιρετική επιθεώρηση**

Ο πλοιοκτήτης του σκάφους ή ο εκπρόσωπος του μπορούν να ζητήσουν προαιρετική επιθεώρηση ανά πάσα στιγμή.

Στην εν λόγω αίτηση για επιθεώρηση δίνεται συνέχεια.

Άρθρο 2.11

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.12

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.13

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.14

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.15**Δαπάνες**

Ο ιδιοκτήτης του σκάφους ή ο εκπρόσωπός του βαρύνονται με όλα τα έξοδα της επιθεώρησης του σκάφους και της έκδοσης του ενωσιακού πιστοποιητικού για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας σύμφωνα με ειδικό τιμολόγιο που ορίζει κάθε κράτος μέλος.

Άρθρο 2.16**Ενημέρωση**

Η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει στα πρόσωπα, τα οποία αποδεικνύουν ότι έχουν έννομο συμφέρον, να λαμβάνουν γνώση του περιεχομένου ενός ενωσιακού πιστοποιητικού για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας και μπορεί να τους χορηγεί πιστοποιημένα ακριβή αποσπάσματα ή αντίγραφα του ενωσιακού πιστοποιητικού για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας τα οποία φέρουν το χαρακτηρισμό αυτόν.

Άρθρο 2.17**Μητρώο ενωσιακών πιστοποιητικών εσωτερικής ναυσιπλοΐας**

1. Οι αρμόδιες αρχές διατηρούν τα πρωτότυπα, ή αντίγραφα όλων των ενωσιακών πιστοποιητικών για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας που έχουν εκδώσει και αναγράφουν σε αυτά τις τυχόν πληροφορίες και τροποποιήσεις καθώς και τις τυχόν ακυρώσεις και αντικαταστάσεις ενωσιακών πιστοποιητικών για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ενημερώνουν αντίστοιχα το μητρώο που αναφέρεται στο άρθρο 17 της παρούσας οδηγίας.

2. Για την εκτέλεση των διοικητικών μέτρων που αφορούν την ασφάλεια και την ευκολία πλοήγησης και για την εφαρμογή των άρθρων 2.02 έως 2.15 του παρόντος παραρτήματος καθώς και των άρθρων 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 και 22 της παρούσας οδηγίας, παρέχεται πρόσβαση στο μητρώο μόνο για ανάγνωση, σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II, στις αρμόδιες αρχές των υπολοίπων κρατών μελών, των συμβαλλομένων μερών της σύμβασης του Mannheim και, εφόσον εξασφαλίζεται ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας των προσωπικών δεδομένων, σε τρίτες χώρες βάσει διοικητικών συμφωνιών.

Άρθρο 2.18

Ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου

1. Ο ενιαίος ευρωπαϊκός αριθμός ταυτοποίησης πλοίου (ENI) συνίσταται σε οκτώ αραβικά αριθμητικά ψηφία σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.
2. Εάν τη στιγμή της έκδοσης του ενωσιακού πιστοποιητικού εσωτερικής ναυσιπλοΐας το σκάφος δεν διαθέτει ENI, ο αριθμός αυτός του απονέμεται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου είναι νηολογημένο το σκάφος ή όπου βρίσκεται ο λιμένας νηολόγησής του.

Όσον αφορά τα σκάφη από χώρες όπου δεν είναι δυνατή η απόδοση ENI, ο ENI που θα αναγραφεί στο ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας απονέμεται από την αρμόδια αρχή που εκδίδει το εν λόγω ενωσιακό πιστοποιητικό εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

3. Ο ιδιοκτήτης ενός σκάφους, ή ο εκπρόσωπός του, υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή για απονομή του ENI. Ο ιδιοκτήτης ή ο εκπρόσωπός του είναι επίσης υπεύθυνος για την τοποθέτηση, στο σκάφος, του ENI που αναγράφεται στο ενωσιακό πιστοποιητικό για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Άρθρο 2.19

(χωρίς περιεχόμενο)

Άρθρο 2.20

Κοινοποιήσεις

Κάθε κράτος μέλος ή οι αρμόδιες αρχές του ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη ή τις λοιπές αρμόδιες αρχές για:

- α) τα ονόματα και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών οι οποίες, από κοινού με την αρμόδια εθνική αρχή τους, είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή του παραρτήματος II·
- β) το φύλλο δεδομένων που εμφανίζεται στο παράρτημα II για τους τύπους μονάδας επεξεργασίας λυμάτων επί πλοίου για τους οποίους έχει χορηγηθεί έγκριση από την ημερομηνία της τελευταίας κοινοποίησης·
- γ) τις αναγνωρισμένες εγκρίσεις τύπου για συστήματα επεξεργασίας λυμάτων επί πλοίου βάσει διαφορετικών προτύπων χρήσης στις εθνικές πλωτές οδούς των κρατών μελών τους από εκείνα που καθορίζονται στο παράρτημα II·
- δ) εντός ενός μήνα, κάθε ανάκληση έγκρισης τύπου και τους λόγους της εν λόγω ανάκλησης των συστημάτων επεξεργασίας λυμάτων επί πλοίου·
- ε) τυχόν εγκριθείσες ειδικές άγκυρες, έπειτα από αίτηση μείωσης μάζας, δηλώνοντας τον χαρακτηρισμό τύπου και την εγκεκριμένη μείωση στη μάζα της άγκυρας. Η αρμόδια αρχή χορηγεί έγκριση στον αιτούντα μετά από παρέλευση τουλάχιστον τριών μηνών από την ενημέρωση της Επιτροπής, εφόσον η τελευταία δεν εγείρει ενστάσεις·

- στ) τον εξοπλισμό ραντάρ ναυσιπλοΐας και τους δείκτες στροφής για τους οποίους έχουν χορηγήσει έγκριση τύπου. Η σχετική κοινοποίηση θα αναφέρει τον αριθμό έγκρισης τύπου που έχει αποδοθεί, καθώς και την ονομασία του τύπου, το όνομα του κατασκευαστή, το όνομα του κατόχου της έγκρισης τύπου και την ημερομηνία της έγκρισης τύπου·
- ζ) τις αρμόδιες αρχές για την έγκριση των εξειδικευμένων εταιρειών που μπορούν να πραγματοποιήσουν την εγκατάσταση ή αντικατάσταση καθώς επίσης και την επισκευή ή συντήρηση εξοπλισμών ραντάρ και δεικτών στροφής.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Κριτήρια για την αναγνώριση των νηογνώμωνων

Νηογνώμονας ο οποίος επιδιώκει να αναγνωρισθεί σύμφωνα με το άρθρο 21 της παρούσας οδηγίας πληροί όλα τα ακόλουθα κριτήρια:

- 1) ο νηογνώμονας είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Ο νηογνώμονας διαθέτει ολοκληρωμένο σύστημα κανόνων και κανονισμών για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και την περιοδική επιθεώρηση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ιδίως για τον υπολογισμό της ευστάθειας σύμφωνα με το μέρος 9 των κανονισμών που επισυνάπτονται στην ADN, όπως αναφέρεται στο παράρτημα II. Οι εν λόγω κανόνες και κανονισμοί δημοσιεύονται τουλάχιστον στα ολλανδικά, τα αγγλικά, τα γαλλικά ή τα γερμανικά και ενημερώνονται συνεχώς και βελτιώνονται μέσω προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης. Οι κανόνες και κανονισμοί δεν πρέπει να αντίκεινται στις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης ή των ισχυουσών διεθνών συμφωνιών·
- 2) ο νηογνώμονας δημοσιεύει ετησίως το νηολόγιό του·
- 3) ο νηογνώμονας δεν εξαρτάται από πλοιοκτήτες ή ναυπηγικές επιχειρήσεις ή άλλους οι οποίοι αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα σχετική με τη μελέτη, τη ναυπήγηση, τον εξοπλισμό, την επισκευή, την εκμετάλλευση ή την ασφάλιση πλοίων. Τα έσοδα του νηογνώμονα δεν εξαρτώνται αποκλειστικά και μόνον από μία εμπορική επιχείρηση·
- 4) ο νηογνώμονας έχει σε ένα από τα κράτη μέλη την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημα εξουσιοδοτημένο για τη λήψη αποφάσεων και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων που αφορούν όλα τα θέματα της αρμοδιότητάς του με βάση τους κανονισμούς που ισχύουν για τις μεταφορές με εσωτερική ναυσιπλοΐα·
- 5) ο νηογνώμονας καθώς και οι πραγματογνώμονές του χαίρουν καλής φήμης στον τομέα των μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας· οι πραγματογνώμονες είναι σε θέση να τεκμηριώνουν τα επαγγελματικά τους προσόντα. Ενεργούν υπό την ευθύνη του νηογνώμονα·
- 6) ο νηογνώμονας στελεχώνεται με επαρκές προσωπικό για την εκτέλεση των τεχνικών και διοικητικών καθηκόντων, την υποστήριξη, την επιθεώρηση και την έρευνα, το οποίο είναι ανάλογο προς τα καθήκοντα και τα καταχωρημένα σκάφη και, επιπλέον, μεριμνά για την ανάπτυξη των επαγγελματικών ικανοτήτων και την ενημέρωση των κανονισμών. Ο νηογνώμονας διαθέτει επιθεωρητές σε τουλάχιστον ένα κράτος μέλος·
- 7) ο νηογνώμονας διέπεται από τις βασικές αρχές του κώδικα δεοντολογίας·
- 8) η διοίκηση και η διαχείριση του νηογνώμονα γίνονται με τρόπο που να διασφαλίζει την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που απαιτούν τα κράτη μέλη·
- 9) ο νηογνώμονας είναι έτοιμος να παρέχει σχετικές πληροφορίες στα κράτη μέλη·
- 10) η διαχείριση του νηογνώμονα καθορίζει και τεκμηριώνει την πολιτική και τους στόχους του, καθώς και τη δέσμευσή του, για τη διασφάλιση της ποιότητας και διασφαλίζει ότι η πολιτική αυτή είναι κατανοητή, εφαρμόζεται και διατηρείται σε όλα τα επίπεδα του νηογνώμονα·
- 11) ο νηογνώμονας αναπτύσσει, εφαρμόζει και διατηρεί αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα διασφάλισης της ποιότητας, το οποίο βασίζεται στα κατάλληλα μέρη διεθνώς ανεγνωρισμένων προτύπων διασφάλισης της ποιότητας και πληροί τα πρότυπα EN ISO/IEC 17020:2004, κατά τις διατάξεις του διεθνούς συνδέσμου νηογνώμωνων (IACS) για τη ρύθμιση της πιστοποίησης των συστημάτων διασφάλισης της ποιότητας. Το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας πρέπει να έχει πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών, ανεγνωρισμένο από τις διοικητικές αρχές του κράτους όπου ο νηογνώμονας έχει την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημά του σύμφωνα με το σημείο 4), και το οποίο, μεταξύ άλλων, διασφαλίζει ότι:
 - α) το σύστημα κανόνων και κανονισμών του νηογνώμονα ορίζεται και διατηρείται με συστηματικό τρόπο·
 - β) τηρούνται οι κανόνες και κανονισμοί του νηογνώμονα·
 - γ) πληρούνται οι απαιτήσεις του θεσμοθετημένου έργου για το οποίο είναι εξουσιοδοτημένος ο νηογνώμονας·
 - δ) καθορίζονται και τεκμηριώνονται οι ευθύνες, οι αρμοδιότητες και η αλληλεξάρτηση του προσωπικού, η εργασία του οποίου επηρεάζει την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει ο νηογνώμονας·

- ε) όλες οι εργασίες διεξάγονται υπό ελεγχόμενες συνθήκες·
 - στ) υφίσταται σύστημα επιτήρησης με το οποίο παρακολουθούνται οι δραστηριότητες και οι εργασίες που διεξάγονται από επιθεωρητές και από τεχνικό και διοικητικό προσωπικό που απασχολείται απευθείας από τον νηογνώμονα·
 - ζ) οι απαιτήσεις όσον αφορά σημαντικές εργασίες που απαιτούνται από τον νόμο, για τις οποίες είναι αναγνωρισμένος ο νηογνώμονας, διεξάγονται ή επιτηρούνται απευθείας από τους αποκλειστικούς επιθεωρητές του ή από αποκλειστικούς επιθεωρητές άλλων αναγνωρισμένων νηογνώμωνων·
 - η) εφαρμόζεται σύστημα για τη διαπίστευση των επιθεωρητών και τη συνεχή ενημέρωση των γνώσεών τους·
 - θ) διατηρούνται στοιχεία από τα οποία αποδεικνύεται η επίτευξη των απαιτούμενων προτύπων όσον αφορά τα σημεία που καλύπτουν οι παρασχεθείσες υπηρεσίες, καθώς και η αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος διασφάλισης της ποιότητας·
 - ι) υφίσταται ολοκληρωμένο σύστημα προσχεδιασμένων και τεκμηριωμένων εσωτερικών ελέγχων των δραστηριοτήτων που αφορούν τη διασφάλιση της ποιότητας σε όλα τα μέρη·
- 12) το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας πρέπει να έχει πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο σώμα ελεγκτών, ανεγνωρισμένο από τις διοικητικές αρχές του κράτους μέλους όπου ο νηογνώμονας έχει την καταστατική έδρα του ή υποκατάστημά του σύμφωνα με το σημείο 4)·
- 13) ο νηογνώμονας ευθυγραμμίζει τις προδιαγραφές του προς τις οικείες οδηγίες της Ένωσης και να διαβιβάζει εγκαίρως όλες τις σχετικές πληροφορίες στην Επιτροπή·
- 14) ο νηογνώμονας υποχρεούται να διαβουλεύεται τακτικά με ήδη ανεγνωρισμένους νηογνώμονες ούτως ώστε να διασφαλίζεται η ισοδυναμία και η εφαρμογή των τεχνικών προτύπων τους, και θα πρέπει να επιτρέπει τη συμμετοχή αντιπροσώπων από τα κράτη μέλη και άλλους σχετικούς φορείς κατά την ανάπτυξη των κανόνων και κανονισμών του.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 2006/87/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
—	Άρθρο 1
Άρθρο 2	Άρθρο 2
—	Άρθρο 3
Άρθρο 1	Άρθρο 4
—	Άρθρο 5
Άρθρο 9	Άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 3
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 6 παράγραφοι 2 και 4
Άρθρο 8 παράγραφος 4	Άρθρο 6 παράγραφος 5
Άρθρο 3	Άρθρο 7
Άρθρο 4	Άρθρο 8
Άρθρο 11 παράγραφος 2	Άρθρο 9
Άρθρο 11 παράγραφος 1	Άρθρο 10
Άρθρο 14	Άρθρο 11
Άρθρο 13	Άρθρο 12
Άρθρο 12	Άρθρο 13
Άρθρο 15	Άρθρο 14
Άρθρο 16	Άρθρο 15
Άρθρο 18	Άρθρο 16
—	Άρθρο 17
—	Άρθρο 18
—	Άρθρο 19
Άρθρο 10	Άρθρο 20
—	Άρθρο 21
Άρθρο 17	Άρθρο 22
Άρθρο 5	Άρθρο 23
Άρθρο 6 [καταργήθηκε από την οδηγία 2008/68/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾]	—
Άρθρο 7 παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 24
—	Άρθρο 25
—	Άρθρο 26
—	Άρθρο 27
—	Άρθρο 28

Οδηγία 2006/87/EK	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 8 παράγραφοι 2 και 3	Άρθρο 29
—	Άρθρο 30
Άρθρο 20 παράγραφος 1	Άρθρο 31
Άρθρο 20 παράγραφος 2	—
Άρθρο 22	—
—	Άρθρο 32
Άρθρο 19	Άρθρο 33
—	Άρθρο 34
Άρθρο 24	Άρθρο 35
Άρθρο 21	Άρθρο 36
Άρθρο 23	Άρθρο 37 παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 7 παράγραφος 4	Άρθρο 37 παράγραφος 3
—	Άρθρο 38
—	Άρθρο 39
Άρθρο 25	—
Άρθρο 26	—
Άρθρο 27	Άρθρο 40

(¹) Οδηγία 2008/68/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με τις εσωτερικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων (ΕΕ L 260 της 30.9.2008, σ. 13).

