



Sumario

I Actos legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) 2016/1627 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, relativo a un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo** 1
- ★ **Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE⁽¹⁾** 53

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE** 118

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2016/1627 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 14 de septiembre de 2016

relativo a un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 43, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Es objetivo de la política pesquera común, tal como se establece en el Reglamento (CE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, garantizar una explotación de los recursos acuáticos vivos que proporcione unas condiciones económicas, medioambientales y sociales sostenibles.
- (2) La Unión es Parte del Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico ⁽⁴⁾ (denominado en lo sucesivo «el Convenio»).
- (3) En su 15.ª reunión extraordinaria, celebrada en 2006, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (en lo sucesivo, «CICAA» o «ICCAT», por sus siglas en inglés), establecida por el Convenio, adoptó la Recomendación 06-05 sobre el establecimiento de un plan de recuperación plurianual para el atún rojo en el Atlántico este y Mediterráneo, que finalizará en 2022 («el plan de recuperación»). Esta Recomendación entró en vigor el 13 de junio de 2007.
- (4) El plan de recuperación tiene en cuenta las especificidades de los diferentes tipos de artes y técnicas de pesca. Al ejecutar el plan de recuperación, la Unión y los Estados miembros deben esforzarse por promover las actividades de pesca costera y la utilización de artes y técnicas de pesca que sean selectivos y que tengan un impacto reducido en el medio ambiente, incluidos los artes y técnicas utilizados en la pesca tradicional y artesanal, contribuyendo así a un nivel de vida digno en las economías locales.

⁽¹⁾ DO C 383 de 17.11.2015, p. 100.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 23 de junio de 2016 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 18 de julio de 2016.

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1954/2003 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2371/2002 y (CE) n.º 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE del Consejo (DO L 354 de 28.12.2013, p. 22).

⁽⁴⁾ Convenio internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (DO L 162 de 18.6.1986, p. 34).

- (5) La Recomendación 06-05 de la CICAA se incorporó al Derecho de la Unión mediante el Reglamento (CE) n.º 1559/2007 del Consejo ⁽¹⁾.
- (6) En su 16.ª reunión extraordinaria, celebrada en 2008, la CICAA adoptó la Recomendación 08-05, que enmendó la Recomendación 06-05. Para reconstituir la población de atún rojo, la Recomendación 08-05 dispuso una reducción progresiva del nivel del total admisible de capturas desde 2007 hasta 2011, restricciones de las capturas en determinadas zonas y períodos, una nueva talla mínima para el atún rojo, medidas relativas a las actividades de pesca deportiva y de recreo y medidas relativas a la capacidad de cría y de pesca, y reforzó el Programa conjunto de la CICAA de inspección internacional.
- (7) La Recomendación 08-05 de la CICAA se incorporó al Derecho de la Unión mediante el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo ⁽²⁾.
- (8) En su 17.ª reunión extraordinaria, celebrada en 2010, la CICAA adoptó la Recomendación 10-04, que enmendó la Recomendación 08-05. Para reconstituir la población de atún rojo, la Recomendación 10-04 estableció una nueva reducción del total admisible de capturas y de la capacidad de pesca, y reforzó las medidas de control, en particular las relativas a las operaciones de transferencia e introducción en jaula. Asimismo, dispuso un asesoramiento adicional por parte del Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de la CICAA (SCRS) en 2012 con respecto a la identificación de las zonas de desove y la creación de reservas.
- (9) A fin de incorporar al Derecho de la Unión las medidas de conservación internacionales revisadas de la Recomendación 10-04, el Reglamento (CE) n.º 302/2009 fue modificado por el Reglamento (UE) n.º 500/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
- (10) En su 18.ª reunión extraordinaria, celebrada en 2012, la CICAA adoptó la Recomendación 12-03 que enmendó la Recomendación 10-04. Con el fin de reforzar la eficacia del plan de recuperación, la Recomendación 12-03 estableció medidas técnicas relativas a las operaciones de transferencia e introducción en jaula de atún rojo vivo, nuevos requisitos de declaración de capturas, la implantación del programa regional de observadores de la CICAA y cambios en las temporadas de pesca. Además, reforzó la función del SCRS en lo que se refiere a la evaluación de las poblaciones de atún rojo.
- (11) En su 23.ª reunión ordinaria, celebrada en 2013, la CICAA adoptó la Recomendación 13-07, que enmendó la Recomendación 12-03 mediante la introducción de modificaciones menores en las temporadas de pesca que no afectan a la flota de la Unión. Además, se adoptó la Recomendación 13-08, que complementa el plan de recuperación. La Recomendación 13-08 estableció un procedimiento común para la utilización de sistemas de cámaras estereoscópicas para estimar el número de atunes rojos en el punto de introducción en jaulas y se fijó una fecha de inicio flexible de las temporadas de pesca para los cañeros y los curricaneros en el Atlántico oriental.
- (12) A fin de incorporar al Derecho de la Unión medidas esenciales de las Recomendaciones 12-03 y 13-08, como las relativas a las temporadas de pesca, el Reglamento (CE) n.º 302/2009 fue nuevamente modificado por el Reglamento (UE) n.º 544/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾.
- (13) En su 19.ª reunión extraordinaria, celebrada en 2014, la CICAA adoptó la Recomendación 14-04, que enmendó la Recomendación 13-07 y derogó la Recomendación 13-08. Además de racionalizar algunas de las disposiciones de control existentes, se precisaron los procedimientos de utilización de las cámaras estereoscópicas en el punto de introducción en jaula y se introdujeron en el plan de recuperación medidas específicas para las operaciones de liberación y el tratamiento de los peces muertos.
- (14) La Recomendación 14-04 es vinculante para la Unión.
- (15) Es preciso incorporar al Derecho de la Unión todas aquellas enmiendas del plan de recuperación adoptadas por la CICAA en 2012, 2013 y 2014 que todavía no hayan sido incorporadas. Como la incorporación se refiere a un plan de recuperación cuyos objetivos y medidas han sido definidos por la CICAA, el presente Reglamento no abarca todo el contenido de los planes plurianuales establecidos en los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1559/2007 del Consejo, de 17 de diciembre de 2007, por el que se establece un Plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo y por la que se deroga el Reglamento (CE) n.º 520/2007 (DO L 340 de 22.12.2007, p. 8).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo, de 6 de abril de 2009, por el que se establece un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo, se modifica el Reglamento (CE) n.º 43/2009 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1559/2007 (DO L 96 de 15.4.2009, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 500/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, que modifica el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo por el que se establece un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo (DO L 157 de 16.6.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 544/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, que modifica el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo por el que se establece un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo (DO L 163 de 29.5.2014, p. 7).

- (16) El Reglamento (UE) n.º 1380/2013 establece el concepto de tallas mínimas de referencia a efectos de conservación. Para garantizar la coherencia, el concepto de talla mínima definido por la CICAA debe incorporarse al Derecho de la Unión asimilándolo al de talla mínima de referencia a efectos de conservación. En consecuencia, las referencias a la talla mínima para el atún rojo del Reglamento Delegado (UE) 2015/98 de la Comisión ⁽¹⁾ deben interpretarse como referencias a la talla mínima de referencia a efectos de conservación en el presente Reglamento.
- (17) A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación de las disposiciones del presente Reglamento relativas a las operaciones de transferencia, las operaciones de introducción en jaula y el registro y la declaración de las actividades de las almadrabas y los buques, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (18) Algunas disposiciones del Reglamento (CE) n.º 302/2009 han quedado obsoletas, debido, en particular, a que en la actualidad están cubiertas por otros actos de la Unión. Se deben actualizar otras disposiciones a fin de reflejar las modificaciones que se han producido en la legislación, en particular las derivadas de la adopción del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
- (19) El Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo ⁽³⁾ establece, en particular, un sistema de control, inspección y observancia de la Unión con un enfoque global e integrado, a fin de garantizar el cumplimiento de todas las normas de la política pesquera común, y el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011 de la Comisión ⁽⁴⁾ establece las normas de desarrollo para la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1224/2009. El Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo ⁽⁵⁾ establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Dichos actos cubren ahora algunos aspectos del Reglamento (CE) n.º 302/2009, y, en particular, su artículo 33, sobre medidas de ejecución, y su anexo VIII, sobre el sistema de localización de buques (SLB). Por lo tanto, no es necesario incluir esas disposiciones en el presente Reglamento.
- (20) De conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011, los coeficientes de conversión adoptados por el SCRS se aplican para calcular el peso en vivo equivalente del atún rojo transformado, incluso a efectos del presente Reglamento.
- (21) Por otra parte, se ha adoptado de conformidad con el artículo 95 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 la Decisión de Ejecución 2014/156/UE de la Comisión ⁽⁶⁾. Esta Decisión de Ejecución establece, entre otros, parámetros de referencia y objetivos para el control de la pesquería de atún rojo en el Atlántico oriental y el Mediterráneo.
- (22) La Recomendación 06-07 de la CICAA establece un programa de muestreo para estimar los números por talla en el contexto de las actividades de cría de atún rojo. Dicha disposición se incorporó mediante el artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 302/2009. No es necesario que el presente Reglamento establezca expresamente el programa de muestreo, dado que las necesidades de dicho programa están ahora totalmente cubiertas por el programa establecido por el párrafo 83 de la Recomendación 14-04, que se incorpora al Derecho de la Unión mediante el presente Reglamento.
- (23) Por motivos de claridad, simplificación y seguridad jurídica, procede derogar el Reglamento (CE) n.º 302/2009.

⁽¹⁾ Reglamento Delegado (UE) 2015/98 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a la aplicación de las obligaciones internacionales de la Unión, tal como se contempla en el artículo 15, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, en el marco del Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico y el Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Noroccidental (DO L 16 de 23.1.2015, p. 23).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006 (DO L 343 de 22.12.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, que establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común (DO L 112 de 30.4.2011, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1936/2001 y (CE) n.º 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 1093/94 y (CE) n.º 1447/1999 (DO L 286 de 29.10.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Decisión de Ejecución 2014/156/UE de la Comisión, de 19 de marzo de 2014, por la que se establece un programa específico de control e inspección para las pesquerías que explotan poblaciones de atún rojo en el Atlántico oriental y el Mediterráneo y pez espada en el Mediterráneo y para las pesquerías que explotan poblaciones de sardinas y boquerones en el norte del mar Adriático (DO L 85 de 21.3.2014, p. 15).

- (24) A fin de garantizar el cumplimiento por parte de la Unión de sus obligaciones internacionales con arreglo al Convenio, el Reglamento Delegado (UE) 2015/98 establece excepciones de la obligación de desembarque de atún rojo fijada en el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013. El Reglamento Delegado (UE) 2015/98 incorpora ciertas disposiciones de la Recomendación 13-07 de la CICAA que establecen, en determinados casos, la obligación de descarte y liberación para los buques y almadrabas dedicados a la pesca de atún rojo del Atlántico oriental y del Mediterráneo. No es preciso, por lo tanto, que el presente Reglamento integre dichas obligaciones de descarte y liberación, por lo que se entenderá, por consiguiente, sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento Delegado (UE) 2015/98.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece los principios generales de aplicación por la Unión del plan de recuperación, tal como se define en el artículo 3, punto 1.
2. El presente Reglamento se aplica al atún rojo (*Thunnus thynnus*) del Atlántico oriental y el Mediterráneo.

Artículo 2

Objetivo

El objetivo del presente Reglamento, de conformidad con el plan de recuperación definido en la artículo 3, punto 1, será alcanzar una biomasa de atún rojo correspondiente al rendimiento máximo sostenible para el año 2022, con una probabilidad de consecución de dicho objetivo de al menos el 60 %.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1) «plan de recuperación»: el plan de recuperación plurianual para el atún rojo que se aplica de 2007 a 2022 y que ha sido recomendado por la CICAA;
- 2) «buque pesquero»: cualquier buque con motor utilizado o que se tenga intención de utilizar para fines de explotación comercial de los recursos de atún rojo, lo que incluye los buques de captura, los buques de transformación, los buques de apoyo, los remolcadores, los buques implicados en transbordos y los buques de transporte equipados para el transporte de productos de túnidos y buques auxiliares, con la excepción de los buques portacontenedores;
- 3) «buque de captura»: buque utilizado para la captura comercial de recursos de atún rojo;
- 4) «buque de transformación»: buque a bordo del cual los productos de la pesca, antes de su envasado, se someten a una o varias de las siguientes operaciones: fileteado o corte en rodajas, congelación o transformación;
- 5) «buque auxiliar»: cualquier buque utilizado para transportar atún rojo muerto (no transformado) desde una jaula de transporte/de cría, una red de cerco con jareta o una almadraza hasta un puerto designado y/o a un buque de transformación;
- 6) «remolcador»: cualquier buque utilizado para remolcar las jaulas;
- 7) «buque de apoyo»: cualquier otro buque pesquero mencionado en el punto 2;
- 8) «pescar activamente»: para cualquier buque de captura y almadraza, el hecho de dirigir su actividad al atún rojo durante una temporada de pesca determinada;

- 9) «operación de pesca conjunta»: cualquier operación entre dos o más cerqueros en la que la captura de un cerquero se atribuye a uno o más de los demás cerqueros de conformidad con una clave de asignación;
- 10) «operaciones de transferencia»:
 - i) cualquier transferencia de atún rojo vivo desde la red del buque de captura a la jaula de transporte,
 - ii) cualquier transferencia de atún rojo vivo desde la jaula de transporte a otra jaula de transporte,
 - iii) cualquier transferencia de la jaula con atún rojo desde un remolcador a otro remolcador,
 - iv) cualquier transferencia de atún rojo vivo desde una granja a otra,
 - v) cualquier transferencia de atún rojo vivo desde la almadraba a la jaula de transporte;
- 11) «transferencia de control»: cualquier transferencia adicional que se realiza a petición de los operadores pesqueros/de la granja o las autoridades de control con el fin de verificar el número de peces que se están transfiriendo;
- 12) «almadraba»: cualquier arte fijo anclado en el fondo, equipado generalmente con una red guía que conduce al atún rojo hasta un recinto o una serie de recintos, donde se mantiene hasta que se sacrifica;
- 13) «introducción en jaula»: transferencia de atún rojo vivo desde la jaula de transporte o la almadraba a las jaulas de cría;
- 14) «cría»: introducción en jaula de atunes rojos en las granjas y su posterior alimentación con el propósito de engordarlos e incrementar su biomasa total;
- 15) «granja»: instalación utilizada para la cría de atún rojo capturado por las almadrabas y/o por los cerqueros;
- 16) «sacrificio»: matar al atún rojo en las granjas o en las almadrabas;
- 17) «transbordo»: descarga de todo o parte del pescado a bordo de un buque pesquero a otro buque pesquero; las operaciones de transferencia de atún rojo muerto desde la red del cerquero o del remolcador a un buque auxiliar no se considerarán transbordo;
- 18) «pesquería deportiva»: pesquería no comercial cuyos participantes son miembros de una organización deportiva nacional o disponen de una licencia deportiva nacional;
- 19) «pesquería de recreo»: pesquería no comercial cuyos participantes no son miembros de una organización deportiva nacional y no disponen de una licencia deportiva nacional;
- 20) «cámara estereoscópica»: cámara con dos o más lentes, cada una de las cuales está provista de un sensor de imagen o un soporte de película distinto, que permite la captura de imágenes en tres dimensiones;
- 21) «cámaras de control»: cámaras estereoscópicas y/o cámaras de vídeo convencionales para llevar a cabo los controles establecidos en el presente Reglamento.
- 22) «BCD» o «BCD electrónico»: un documento de captura de atún rojo para el atún rojo. Cuando proceda, la referencia al BCD deberá sustituirse por eBCD;
- 23) «Estado miembro responsable»: el Estado miembro del pabellón o el Estado miembro dentro de cuya jurisdicción está situada la almadraba o la granja o, si la almadraba o granja se encuentra en alta mar, el Estado miembro en el que está establecido el operador de la almadraba o la granja;
- 24) «Tarea II»: la Tarea II definida por la CICAA en la «Guía práctica para la elaboración de estadísticas y la realización de muestreos de los túnidos del Atlántico y otras especies afines» (tercera edición, CICAA, 1990);
- 25) «CPC»: Partes contratantes en el Convenio y Partes, Entidades o Entidades pesqueras no contratantes colaboradoras;
- 26) «zona del Convenio»: la zona geográfica cubierta por medidas de la CICAA tal como se establece en el artículo 1 del Convenio.

*Artículo 4***Eslora de los buques**

Siempre que el presente Reglamento haga referencia a la eslora de los buques, se entenderá su eslora total.

CAPÍTULO II

MEDIDAS DE ORDENACIÓN*Artículo 5***Condiciones asociadas a las medidas de ordenación**

1. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que el esfuerzo pesquero de sus buques de captura y sus almadrabas guarden proporción con las posibilidades de pesca de atún rojo asignadas a ese Estado miembro en el Atlántico oriental y el Mediterráneo.
2. Quedan prohibidos los traspasos de cuotas no utilizadas.
3. Quedan prohibidas las operaciones de fletamento de buques pesqueros de la Unión para la pesca de atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo.

*Artículo 6***Presentación de planes anuales de pesca, planes de ordenación de la capacidad de pesca y planes de ordenación de la cría**

1. A más tardar el 31 de enero de cada año, cada Estado miembro que disponga de una cuota de atún rojo remitirá a la Comisión:
 - a) un plan anual de pesca para los buques de captura y las almadrabas que capturan atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo;
 - b) un plan anual de ordenación de la capacidad de pesca que garantice que la capacidad de pesca de ese Estado miembro guarda proporción con la cuota que se le haya asignado.
2. La Comisión recopilará los planes contemplados en el apartado 1 y los integrará en el plan de pesca y ordenación de la capacidad de la Unión. La Comisión presentará dicho plan a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 15 de febrero de cada año para su debate y aprobación por la CICAA.
3. A más tardar el 15 de abril de cada año, cada Estado miembro que tenga la intención de modificar el plan de la CICAA en vigor para la capacidad de cría transmitirá un plan anual de ordenación de la cría a la Comisión, que lo transmitirá a la Secretaría de la CICAA.

*Artículo 7***Planes anuales de pesca**

1. El plan anual de pesca presentado por cada Estado miembro que disponga de una cuota de atún rojo indicará las cuotas asignadas a cada grupo de artes a que se hace referencia en los artículos 11 y 12, con información sobre:
 - a) para los buques de captura de más de 24 metros incluidos en la lista de buques a que se hace referencia en el artículo 20, apartado 1, letra a), la cuota individual asignada a cada uno de ellos y las medidas adoptadas para garantizar la observancia de las cuotas individuales y las autorizaciones de capturas accesorias;
 - b) para los buques de captura de menos de 24 metros y para las almadrabas, al menos la cuota asignada a las organizaciones de productores o a los grupos de buques que faenen con tipos de artes similares.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra a), la información sobre la cuota asignada a cada buque de captura de más de 24 metros podrá presentarse a más tardar 30 días antes del inicio de la temporada de pesca aplicable a cada buque.
3. Toda modificación posterior del plan anual de pesca o de las cuotas individuales asignadas a buques de captura de más de 24 metros incluidos en la lista a que se hace referencia en el artículo 20, apartado 1, letra a), deberá ser transmitida por el Estado miembro de que se trate a la Comisión, al menos tres días antes de que se lleve a cabo la actividad a la que corresponda la modificación. La Comisión remitirá esa modificación a la Secretaría de la CICA a al menos 48 horas antes de que se lleve a cabo la actividad a la que corresponda la modificación.

Artículo 8

Asignación de posibilidades de pesca

De conformidad con el artículo 17 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013, al asignar las posibilidades de pesca que tengan a su disposición, los Estados miembros aplicarán criterios transparentes y objetivos, incluidos aquellos de carácter medioambiental, social y económico, y se esforzarán por distribuir equitativamente las cuotas nacionales entre los distintos segmentos de flota teniendo en cuenta la pesca tradicional y artesanal y ofrecer incentivos a los buques pesqueros que utilicen artes de pesca selectivos o técnicas de pesca con un reducido impacto ambiental.

Artículo 9

Planes de ordenación de la capacidad de pesca

1. El plan anual de ordenación de la capacidad de pesca presentado por cada Estado miembro que disponga de una cuota de atún rojo deberá ajustarse a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. El número máximo de almadrabas registradas en un Estado miembro y de buques pesqueros con pabellón de un Estado miembro que pueden capturar, retener a bordo, transbordar, transportar o desembarcar atún rojo se determinará de conformidad con lo dispuesto en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
3. El número máximo de buques pesqueros con pabellón de un Estado miembro participantes en la pesquería de atún rojo, y el correspondiente arqueo bruto total, se limitará al número, y al arqueo bruto total correspondiente, de buques pesqueros con pabellón de ese Estado miembro que hayan capturado, retenido a bordo, transbordado, transportado o desembarcado atún rojo del 1 de enero de 2007 al 1 de julio de 2008. Ese límite se aplicará por tipos de artes a los buques de captura.
4. En lo que respecta a los buques autorizados para pescar atún rojo en virtud de la excepción contemplada en el artículo 14, apartado 2, en el anexo I se establecen las condiciones adicionales para determinar el número máximo de buques pesqueros.
5. El número máximo de almadrabas de un Estado miembro participantes en la pesquería de atún rojo se limitará al número de almadrabas autorizadas por ese Estado miembro a más tardar el 1 de julio de 2008.
6. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 5 del presente artículo, para los años 2016 y 2017, cuando un Estado miembro pueda demostrar que su capacidad de pesca podría no permitir la utilización de su cuota completa, ese Estado miembro podrá decidir incluir un mayor número de almadrabas y buques en sus planes anuales de pesca mencionados en el artículo 7.
7. Para los años 2016 y 2017 cada Estado miembro limitará el número de sus cerqueros al número de cerqueros que hubiera autorizado en 2013 o 2014. Lo anterior no se aplicará a los cerqueros acogidos a la excepción contemplada en el artículo 14, apartado 2, letra b).
8. Al elaborar sus planes de ordenación de la capacidad de pesca, el cálculo de la capacidad de pesca de cada Estado miembro se basará en las mejores tasas de captura por buque y por arte estimadas por el SCRS en su informe de 2009 y aprobadas por la CICA a en la reunión intersesiones de 2010 del Comité de Cumplimiento de la CICA a (¹). Tras cualquier revisión de esas tasas de captura por el SCRS, los Estados miembros aplicarán siempre las tasas de captura más recientes aprobadas por la CICA a.

(¹) Informe de la reunión intersesiones del Comité de Cumplimiento (Madrid, España, 24 a 26 de febrero de 2010), punto 5 y apéndice 3 del anexo 4.2.

*Artículo 10***Planes de ordenación de la cría**

1. El plan anual de ordenación de la cría presentado por cada Estado miembro deberá ajustarse a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La capacidad máxima de cría y engorde de atún rojo de cada Estado miembro y la entrada máxima de atún rojo capturado en estado salvaje que podrá asignar cada Estado miembro se determinarán de conformidad con lo dispuesto en el TFUE y en el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
3. La capacidad máxima de cría y engorde de atún rojo de un Estado miembro se limitará a la capacidad de cría y de engorde de atún rojo de las granjas de ese Estado miembro que, el 1 de julio de 2008, estuvieran incluidas en el registro de instalaciones de cría de la CICAA o autorizadas y declaradas a la CICAA.
4. La cantidad máxima de atún rojo capturado en estado salvaje que podrá ingresar en las granjas de un Estado miembro se limitará al nivel de las cantidades que hayan entrado en las granjas de ese Estado miembro y se hayan registrado en la CICAA en los años 2005, 2006, 2007 o 2008.
5. Dentro de la cantidad máxima de entrada de atún rojo capturado en estado salvaje mencionada en el apartado 4, cada Estado miembro asignará las entradas máximas anuales a sus granjas.

CAPÍTULO III

MEDIDAS TÉCNICAS

SECCIÓN 1

Temporadas de pesca*Artículo 11***Palangreros, cerqueros, arrastreros pelágicos, almadrabas y pesquerías deportivas y de recreo**

1. Se permitirá a grandes palangreros pelágicos de captura de más de 24 metros la pesca de atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo del 1 de enero al 31 de mayo, con la excepción de la zona delimitada por el oeste de 10° O y el norte de 42° N y la zona económica exclusiva de Noruega, en las que dicha pesca estará permitida desde el 1 de agosto hasta el 31 de enero.
2. Se permitirá la pesca de atún rojo con cerco del Atlántico oriental y el Mediterráneo del 26 de mayo al 24 de junio, con la excepción de la zona económica exclusiva de Noruega, en la que dicha pesca estará permitida del 25 de junio al 31 de octubre.
3. Se permitirá a arrastreros pelágicos la pesca de atún rojo del Atlántico oriental del 16 de junio al 14 de octubre.
4. Se permitirá la pesca deportiva y de recreo de atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo del 16 de junio al 14 de octubre.
5. Se permitirá la pesca de atún rojo con otros artes que no sean los mencionados en los apartados 1 a 4 del presente artículo y en el artículo 12, incluidas las almadrabas, a lo largo de todo el año de conformidad con las medidas de conservación y ordenación de la CICAA.

*Artículo 12***Buques de cebo vivo y curricaneros**

1. Se permitirá a buques de cebo vivo y curricaneros la pesca de atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo del 1 de julio al 31 de octubre.

2. Siempre que la protección de las zonas de desove no se vea afectada y que la duración total de la temporada de pesca en el caso de estas pesquerías no exceda de cuatro meses, cada Estado miembro podrá fijar una fecha de inicio diferente para los buques de cebo vivo y los curricaneros que enarbolan su pabellón y faenen en el Atlántico oriental.

3. Cada Estado miembro deberá especificar en el plan anual de pesca a que se refiere el artículo 7 si se han modificado las fechas de inicio para esas pesquerías, así como las coordenadas de las zonas de que se trate.

SECCIÓN 2

Talla mínima de referencia a efectos de conservación, capturas incidentales, capturas accesorias

Artículo 13

Obligación de desembarque

Las disposiciones de la presente sección se entenderán sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013, incluidas todas las excepciones aplicables a este.

Artículo 14

Talla mínima de referencia a efectos de conservación

1. La talla mínima de referencia a efectos de conservación del atún rojo capturado en el Atlántico oriental y el Mediterráneo será de 30 kg o 115 cm de longitud hasta la horquilla.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, se aplicará al atún rojo una talla mínima de referencia a efectos de conservación de 8 kg o 75 cm de longitud hasta la horquilla en los siguientes casos:

- a) atún rojo capturado en el Atlántico oriental por buques de cebo vivo y curricaneros;
- b) atún rojo capturado en el mar Adriático con fines de cría;
- c) atún rojo capturado en el mar Mediterráneo por la pesquería costera artesanal para su uso en fresco por los buques de cebo vivo, los palangreros y los atuneros con líneas de mano.

3. Las condiciones específicas aplicables a la excepción a la que se hace referencia en el apartado 2 se exponen en el anexo I.

4. Los Estados miembros interesados expedirán autorizaciones específicas a los buques que faenen con arreglo a la excepción a que se hace referencia en el apartado 2 del presente artículo. Los buques en cuestión se indicarán en la lista de buques de captura a que se hace referencia en el artículo 20, apartado 1, letra a). A tal efecto, serán de aplicación las disposiciones establecidas en los artículos 20 y 21.

Artículo 15

Capturas incidentales

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14, apartado 1, se autorizarán capturas incidentales de un máximo del 5 % de atún rojo con un peso de entre 8 y 30 kg o con una longitud hasta la horquilla de entre 75 y 115 cm para todos los buques de captura y almadrabas que pescan activamente atún rojo.

2. El porcentaje del 5 % contemplado en el apartado 1 se calculará sobre la base de las capturas totales de atún rojo en número de peces retenidos a bordo del buque o en la almadraba en cualquier momento después de cada operación de pesca.

3. Las capturas incidentales se deducirán de la cuota del Estado miembro responsable de los buques de captura o almadraba.

4. Las capturas incidentales de atún rojo estarán sujetas a las disposiciones de los artículos 25, 30, 31 y 32.

Artículo 16

Capturas accesorias

1. Cada Estado miembro destinará dentro de su cuota una parte correspondiente a capturas accesorias de atún rojo e informará de ello a la Comisión en el momento de la transmisión de su plan de pesca. Dicha disposición asegurará que todos los peces muertos se deduzcan de su cuota.
2. Los buques pesqueros de la Unión que no pesquen activamente atún rojo deberán evitar capturas accesorias de atún rojo superiores, en cualquier momento tras una operación de pesca, el 5 % de la captura total a bordo en peso o en número de peces. El cálculo de ese porcentaje por número de peces solo se aplicará a los túnidos y especies afines gestionados por la CICAA. Cada Estado miembro deberá deducir todos los peces muertos de las capturas accesorias dentro de su cuota.
3. En el caso de los Estados miembros sin una cuota de atún rojo, las capturas accesorias de que se trate se deducirán de la cuota específica de la Unión de capturas accesorias de atún rojo establecida de conformidad con lo dispuesto en el TFUE y en el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
4. Si ya se ha agotado la cuota asignada al Estado miembro del buque pesquero o de la almadraba, se evitará la captura de atún rojo. El atún rojo muerto deberá ser desembarcado entero y sin transformar, y será confiscado y objeto de las medidas que proceda. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 29, cada Estado miembro informará anualmente sobre la cantidad de dicho atún rojo muerto a la Comisión, que la transmitirá a la Secretaría de la CICAA.
5. Los procedimientos mencionados en los artículos 27, 30, 31, 32 y 56 serán aplicables a las capturas accesorias.

SECCIÓN 3

Utilización de medios aéreos

Artículo 17

Utilización de medios aéreos

Queda prohibida la utilización de medios aéreos, incluidas aeronaves, helicópteros o cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado, para buscar atún rojo.

CAPÍTULO IV

PESQUERÍAS DEPORTIVAS Y DE RECREO

Artículo 18

Cuota específica para las pesquerías deportivas y de recreo

Cada Estado miembro que disponga de cuota de atún rojo regulará las pesquerías deportivas y de recreo asignándoles una cuota específica e informará al respecto a la Comisión en el momento de la transmisión de su plan de pesca.

Artículo 19

Pesquerías deportivas y de recreo

1. Cada Estado miembro que disponga de una cuota de atún rojo deberá regular las pesquerías deportivas y de recreo mediante la expedición a los buques de autorizaciones de pesca a efectos de la pesca deportiva y de recreo.

2. En el caso de las pesquerías deportivas y de recreo, no se capturará más de un ejemplar de atún rojo por buque y día.
3. Todo atún rojo desembarcado deberá estar entero o sin agallas y/o eviscerado. Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para garantizar, en la mayor medida posible, la liberación del atún rojo, sobre todo de juveniles, capturado vivo en el marco de la pesca deportiva y de recreo.
4. Queda prohibida la comercialización del atún rojo capturado durante la pesca deportiva y de recreo.
5. Cada Estado miembro registrará los datos de capturas, incluido el peso y la talla de cada atún rojo capturado en el marco de la pesca deportiva y de recreo y comunicará los datos del año precedente a la Comisión todos los años no más tarde del 30 de junio. La Comisión remitirá dicha información al SCRS.
6. Cada Estado miembro descontará las capturas de ejemplares muertos de las pesquerías deportivas y de recreo de la cuota asignada de conformidad con el artículo 7, apartado 1, y con el artículo 18.

CAPÍTULO V

MEDIDAS DE CONTROL

SECCIÓN 1

Registros de buques y almadrabas

Artículo 20

Registros de buques

1. Cada Estado miembro presentará cada año en formato electrónico a la Comisión un mes antes del inicio de las temporadas de pesca mencionadas en los artículos 11 y 12, cuando proceda y, de lo contrario, un mes antes del inicio del período de autorización:
 - a) una lista de todos los buques de captura que enarboles su pabellón y estén autorizados a pescar activamente atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo mediante expedición de una autorización de pesca;
 - b) una lista de todos los demás buques de pesca, que no sean buques de captura, que enarboles su pabellón y estén autorizados para efectuar operaciones con atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo.
2. Ambas listas se elaborarán de conformidad con el formato establecido en las directrices para enviar los datos y la información requeridos por la CICA.
3. Durante un año civil determinado, un buque pesquero podrá estar incluido en cualquiera de las dos listas mencionadas en el apartado 1, siempre y cuando no esté incluido en ambas listas al mismo tiempo.
4. Las listas indicadas en el apartado 1 del presente artículo incluirán el nombre del buque y el número en el registro de la flota pesquera de la Unión (CFR), tal como se definen en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 26/2004 de la Comisión ⁽¹⁾.
5. No se aceptarán envíos retroactivos. Solo se aceptarán cambios posteriores en las listas mencionadas en el apartado 1 durante un año civil determinado cuando el buque pesquero notificado se vea imposibilitado para participar debido a razones operativas legítimas o de fuerza mayor. En tales circunstancias, el Estado miembro de que se trate informará inmediatamente de ello a la Comisión y facilitará:
 - a) los datos completos del buque o buques pesqueros destinados a remplazar al buque incluido en las listas a que alude el apartado 1, y
 - b) un informe exhaustivo de las razones que justifican la sustitución y cualquier prueba de apoyo o referencia pertinente.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 26/2004 de la Comisión, de 30 de diciembre de 2003, relativo al registro comunitario de la flota pesquera (DO L 5 de 9.1.2004, p. 25).

6. La Comisión enviará la información indicada en los apartados 1 y 2 a la Secretaría de la CICA para que esos buques queden inscritos en el registro de la CICA de buques de captura autorizados a pescar activamente atún rojo o en el registro de la CICA de todos los demás buques pesqueros (buques de captura excluidos) autorizados a operar en relación con el atún rojo.

7. Se aplicará, con las modificaciones que sean necesarias, el artículo 8 bis, apartados 2, 6, 7 y 8, del Reglamento (CE) n.º 1936/2001 del Consejo ⁽¹⁾.

Artículo 21

Relación con el Reglamento (CE) n.º 1224/2009

Las medidas de control previstas en el presente capítulo se aplicarán además de las contempladas en el Reglamento (CE) n.º 1224/2009, salvo disposición contraria establecida en el presente capítulo.

Artículo 22

Autorizaciones de pesca para buques

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16, los buques pesqueros de la Unión no inscritos en los registros de la CICA mencionados en el artículo 20, apartado 1, no estarán autorizados a pescar, retener a bordo, transbordar, transportar, transferir, transformar o desembarcar atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo.

2. El Estado miembro de pabellón suspenderá la autorización para la pesca de atún rojo y podrá exigir que el buque se dirija de inmediato a un puerto por él designado cuando estime que la cuota del buque se ha agotado.

Artículo 23

Registros de almadrabas autorizadas a pescar atún rojo

1. Todos los años, a más tardar el 15 de febrero, cada Estado miembro enviará a la Comisión en formato electrónico una lista de sus almadrabas autorizadas, mediando expedición de una autorización de pesca, a pescar atún rojo en el Atlántico oriental y el Mediterráneo. La lista incluirá el nombre de las almadrabas y el número de registro y se ajustará al formato indicado en las directrices para enviar los datos y la información requeridos por la CICA.

2. La Comisión remitirá la lista a la Secretaría de la CICA para que dichas almadrabas puedan inscribirse en el registro de la CICA de almadrabas autorizadas a pescar atún rojo.

3. Las almadrabas de la Unión que no estén inscritas en el registro de la CICA no estarán autorizadas a pescar, retener, transferir, introducir en jaula o desembarcar atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo.

4. Se aplicará, con las modificaciones que sean necesarias, el artículo 8 bis, apartados 2, 4, 6, 7 y 8, del Reglamento (CE) n.º 1936/2001.

Artículo 24

Operaciones de pesca conjuntas

1. Toda operación de pesca conjunta de atún rojo solo se autorizará con el consentimiento del Estado o Estados del pabellón interesados. Para recibir tal autorización, los cerqueros deberán estar equipados para la captura de atún rojo y disponer de una cuota individual. Quedan prohibidas las operaciones de pesca conjunta con otras CPC.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1936/2001 del Consejo, de 27 de septiembre de 2001, por el que se establecen medidas de control aplicables a las operaciones de pesca de determinadas poblaciones de peces altamente migratorias (DO L 263 de 3.10.2001, p. 1).

2. Cada Estado miembro deberá adoptar las medidas necesarias para obtener la siguiente información de sus buques pesqueros que soliciten autorización para participar en una operación de pesca conjunta:

- a) la duración;
- b) la identidad de los operadores participantes;
- c) las cuotas individuales de los buques;
- d) la clave de reparto de las capturas obtenidas entre los buques pesqueros participantes, e
- e) información sobre las granjas de destino.

3. Al menos quince días antes del inicio de la operación, cada Estado miembro transmitirá a la Comisión la información a que se refiere el apartado 2 en el formato que figura en el anexo VI. La Comisión remitirá esa información a la Secretaría de la CICAA y al Estado del pabellón de los demás buques pesqueros que participen en la operación de pesca conjunta, al menos diez días antes del inicio de la operación.

4. En caso de fuerza mayor, el plazo establecido en el apartado 3 no será aplicable a la información solicitada con arreglo al apartado 2, letra e). En ese caso, los Estados miembros podrán presentar a la Comisión una actualización de dicha información lo antes posible, junto con una descripción de las circunstancias que constituyen la fuerza mayor. La Comisión transmitirá la información a la Secretaría de la CICAA.

SECCIÓN 2

Capturas

Artículo 25

Requisitos de registro de información

1. Además de cumplir lo dispuesto en los artículos 14, 15, 23 y 24 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, el capitán de un buque de captura de la Unión deberá, en su caso, anotar en el cuaderno diario la información enumerada en el anexo II, parte A, del presente Reglamento.

2. Los capitanes de remolcadores, buques auxiliares y buques de transformación de la Unión registrarán sus actividades de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo II, partes B, C y D.

Artículo 26

Informes de capturas enviados por los capitanes y los operadores de almadrabas

1. Los capitanes de los buques de captura que pescan activamente atún rojo enviarán a las autoridades del Estado miembro del pabellón información diaria de los cuadernos diarios, indicando el número de registro CICAA, el nombre del buque, el principio y final del período de autorización, la fecha, hora y localización (latitud y longitud) y el peso y número de ejemplares de atún rojo capturados en la zona del Convenio. Remitirán esa información por vía electrónica en el formato que figura en el anexo V durante todo el período en que el buque esté autorizado a pescar atún rojo.

2. Los capitanes de cerqueros elaborarán los informes diarios a que se refiere el apartado 1 para cada operación de pesca, incluidas las operaciones sin capturas.

3. En el caso de los cerqueros y los buques de más de 24 metros, el operador transmitirá a las autoridades del Estado miembro del pabellón los informes mencionados en los apartados 1 y 2 a más tardar a las 9.00 GMT respecto del día anterior, y, en el caso de otros buques de captura, a más tardar a las doce de la noche del lunes respecto de la semana anterior que finaliza el domingo a las doce de la noche GMT.

4. Los operadores de almadrabas que pescan activamente atún rojo enviarán un informe de capturas diario, indicando el número de registro CICAA, la fecha, la hora y capturas (peso y número de ejemplares), incluidas las operaciones sin capturas. Remitirán esta información a las autoridades del Estado miembro por vía electrónica en el plazo de 48 horas, utilizando el formato que figura en el anexo V, durante todo el período en que estén autorizadas a pescar atún rojo.

5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas relativas al registro y la comunicación de las actividades de los buques y las almadrabas a que se refieren los apartados 1 al 4 y el anexo V. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 2.

Artículo 27

Informes de capturas semanales y mensuales remitidos por los Estados miembros

1. Cada Estado miembro, tras recibir los informes de capturas a que se hace referencia en el artículo 26, los remitirá sin demora a la Comisión por vía electrónica y facilitará sin demora a la Comisión los informes de capturas semanales de todos los buques de captura y almadrabas de conformidad con el formato establecido en el anexo V. La Comisión trasladará semanalmente esa información a la Secretaría de la CICAA, con arreglo al formato indicado en las directrices para enviar los datos y la información requeridos por la CICAA.

2. Cada Estado miembro informará a la Comisión, antes del día 15 de cada mes, de las cantidades de atún rojo capturadas en el Atlántico oriental y el Mediterráneo que hayan sido desembarcadas, transbordadas, capturadas en almadraba o introducidas en jaulas durante el mes anterior por los buques pesqueros que enarbolan pabellón del Estado miembro de que se trate o por las almadrabas que estén registradas en dicho Estado miembro. La información facilitada deberá estar estructurada por tipos de artes e incluirá las capturas accesorias, las capturas de las pesquerías deportivas y de recreo y las capturas nulas. La Comisión transmitirá esta información sin demora a la Secretaría de la CICAA.

Artículo 28

Información sobre el agotamiento de cuotas

1. Como complemento de las disposiciones del artículo 34 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, cada Estado miembro comunicará a la Comisión en qué momento se estima que se ha alcanzado el 80 % de la cuota asignada a los grupos de artes a que hacen referencia los artículos 11 o 12 del presente Reglamento.

2. Como complemento de las disposiciones del artículo 35 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, cada Estado miembro comunicará a la Comisión en qué momento se estima que se ha agotado la cuota asignada a los grupos de artes a que hacen referencia los artículos 11 o 12 del presente Reglamento, a una operación de pesca conjunta o a un cerquero.

3. La información contemplada en el apartado 2 deberá ir acompañada de documentación oficial que acredite la interrupción de la pesca o la llamada de regreso a puerto cursada por el Estado miembro para la flota, el grupo de artes, la operación de pesca conjunta o los buques con una cuota individual, y en la que se indiquen claramente la fecha y hora de cierre.

Artículo 29

Comunicación anual de las capturas por parte de los Estados miembros

1. A más tardar el 15 de marzo de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión información detallada sobre todas las capturas de atún rojo realizadas en el Atlántico oriental y el Mediterráneo durante la campaña de pesca anterior. Dicha información incluirá los elementos siguientes:

- a) el nombre y el número CICAA de cada buque de captura;
- b) el período o períodos de autorización de cada buque de captura;
- c) las capturas totales de cada buque de captura, incluidos los registros de capturas nulas, durante el período o períodos de autorización;

- d) el número total de días en los que cada buque de captura haya pescado en el Atlántico oriental y el Mediterráneo durante el período o períodos de autorización, y
- e) la captura total realizada por cada buque de captura fuera del período de autorización (captura accesoria), incluidos los registros de capturas nulas.
2. En el caso de los buques no autorizados a pescar activamente atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo pero que hayan capturado atún rojo como captura accesoria, la información que se debe presentar a la Comisión en la misma fecha indicada en el apartado 1 incluirá:
- a) el nombre y el número CICAA, o número de registro nacional del buque si no está registrado en la CICAA, y
- b) las capturas totales de atún rojo.
3. Cada Estado miembro notificará a la Comisión cualquier información relacionada con buques a los que no se apliquen los apartados 1 y 2 pero de los que conste o se sospeche que han pescado atún rojo del Atlántico oriental y del Mediterráneo.
4. La Comisión remitirá a la Secretaría de la CICAA la información recibida en virtud de los apartados 1, 2 y 3.

SECCIÓN 3

Desembarques y transbordos

Artículo 30

Puertos designados

1. Cada Estado miembro designará puertos o lugares en las proximidades de la costa (puertos designados) en los que se permitan las operaciones de desembarque o transbordo de atún rojo.
2. Para que un puerto se considere puerto designado, el Estado miembro del puerto deberá especificar los horarios y los lugares en los que estarán permitidas las operaciones de desembarque y transbordo.
3. A más tardar el 15 de febrero de cada año, cada Estado miembro deberá remitir una lista de los puertos designados a la Comisión, la cual transmitirá dicha información a la Secretaría de la CICAA.
4. Queda prohibido desembarcar y transbordar de los buques pesqueros cualquier cantidad de atún rojo pescado en el Atlántico oriental y el Mediterráneo fuera de los puertos o lugares en las proximidades de la costa designados por las CPC y los Estados miembros con arreglo a los apartados 1 y 2.

Artículo 31

Desembarques

1. Se aplicará el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 a los capitanes de buques pesqueros de la Unión de doce metros o más de eslora incluidos en la lista de buques a que se hace referencia en el artículo 20 del presente Reglamento. La notificación previa de llegada con arreglo al artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 se enviará a la autoridad competente del Estado miembro (incluido el Estado miembro del pabellón) o la CPC cuyos puertos o instalaciones de desembarque deseen utilizar.
2. Además, los capitanes de los buques pesqueros de la Unión de menos de doce metros de eslora total incluidos en la lista de buques a que se hace referencia en el artículo 20 deberán, al menos cuatro horas antes de la hora estimada de llegada al puerto, notificar la siguiente información a la autoridad competente del Estado miembro (incluido el Estado miembro del pabellón) o la CPC cuyos puertos o instalaciones de desembarque deseen utilizar:
- a) hora estimada de llegada;
- b) cantidad estimada de atún rojo retenida a bordo, así como
- c) información sobre la zona geográfica en que se hayan realizado las capturas.

3. Cuando los Estados miembros estén autorizados en virtud de la legislación de la Unión aplicable a reducir el plazo de la notificación prevista en los apartados 1 y 2, podrán notificarse las cantidades estimadas de atún rojo retenidas a bordo en el plazo de notificación previa a la llegada así aplicable. Si los caladeros están a menos de cuatro horas del puerto, la estimación de las cantidades de atún rojo retenidas a bordo podrá modificarse en cualquier momento antes de la llegada.
4. Las autoridades del Estado miembro del puerto llevarán un registro de todas las notificaciones previas para el año en curso.
5. Todos los desembarques serán controlados por las autoridades de control pertinentes del Estado miembro del puerto, de conformidad con el artículo 55, apartado 2, y se inspeccionará un porcentaje sobre la base de un sistema de evaluación de riesgo que incluya la cuota, el tamaño de la flota y el esfuerzo pesquero. Cada Estado miembro incluirá en el plan de inspección anual mencionado en el artículo 53 información detallada sobre el sistema de control adoptado. Dicho sistema de control se aplicará también a las operaciones de sacrificio.
6. Además de lo dispuesto en el artículo 23, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, después de cada marea, los capitanes de un buque de captura de la Unión, independientemente de la eslora del buque, presentarán una declaración de desembarque a las autoridades competentes del Estado miembro del pabellón y, si el desembarque se efectuó en un puerto de otro Estado miembro o CPC, a las autoridades competentes del Estado miembro o CPC del puerto de que se trate.
7. Todas las capturas desembarcadas se pesarán.

Artículo 32

Transbordo

1. Queda prohibido en cualquier circunstancia el transbordo en el mar de atún rojo en la zona del Convenio.
2. Los buques pesqueros solo podrán transbordar las capturas de atún rojo en los puertos designados, de conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 30.
3. El Estado miembro del puerto asegurará una cobertura total en materia de inspección durante todos los horarios de transbordo y en todos los lugares de transbordo.
4. Antes de entrar en cualquier puerto, los capitanes de los buques pesqueros receptores, o sus representantes, al menos 48 horas antes de la hora estimada de llegada, deberán notificar a las autoridades competentes del Estado miembro o la CPC cuyo puerto deseen utilizar, la siguiente información:
 - a) fecha y hora estimadas de llegada y puerto de llegada;
 - b) cantidad estimada de atún rojo retenida a bordo, e información sobre la zona geográfica en la que se haya capturado;
 - c) nombre del buque pesquero que realiza el transbordo y su número en el registro de la CICAA de buques de captura autorizados a pescar activamente atún rojo o en el registro de la CICAA de otros buques pesqueros autorizados a operar en el Atlántico oriental y el Mediterráneo;
 - d) nombre del buque pesquero receptor y su número en el registro de la CICAA de buques de captura autorizados a pescar activamente atún rojo o en el registro de la CICAA de otros buques pesqueros autorizados a operar en el Atlántico oriental y el Mediterráneo, así como
 - e) toneladas y zona geográfica de captura del atún rojo que se va a transbordar.
5. No se permitirá transbordar a los buques pesqueros que no hayan obtenido una autorización previa del Estado del pabellón.
6. Los capitanes de los buques pesqueros que vayan a efectuar el transbordo comunicarán al Estado del pabellón, antes de que dé comienzo el transbordo, los datos siguientes:
 - a) las cantidades de atún rojo que van a ser transbordadas;
 - b) la fecha y el puerto de transbordo;

- c) el nombre, número de matrícula y pabellón del buque receptor, así como su número en el registro de la CICAA de buques de captura autorizados para pescar activamente atún rojo o en el registro de la CICAA de otros buques autorizados a efectuar operaciones con atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo, así como
- d) la zona geográfica de las capturas de atún rojo.
7. Todos los transbordos serán inspeccionados por las autoridades competentes del Estado miembro en el puerto designado. Dichas autoridades:
- a) inspeccionarán el buque receptor a su llegada y comprobarán el cargamento y la documentación de la operación de transbordo;
- b) enviarán un informe del transbordo a la autoridad del Estado del pabellón del buque pesquero que realizan el transbordo, en un plazo de cinco días tras finalizar el transbordo.
8. No obstante lo dispuesto en los artículos 21 y 22 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, los capitanes de los buques pesqueros de la Unión, independientemente de la eslora del buque, cumplimentarán la declaración de transbordo CICAA y la remitirán a las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón enarbolan los buques. Esa declaración se transmitirá a más tardar 48 horas después de la fecha del transbordo en puerto, con arreglo al impreso recogido en el anexo III del presente Reglamento.

SECCIÓN 4

Operaciones de transferencia

Artículo 33

Autorización de transferencia

1. Antes de cualquier operación de transferencia, el capitán del buque de captura o del remolcador o el operador de la granja o almadraba en la que tenga su origen la transferencia en cuestión enviará a las autoridades competentes del Estado miembro pertinente una notificación previa de transferencia en la que se indiquen:
- a) el nombre del buque de captura, remolcador, granja o almadraba y el número de registro CICAA;
- b) la hora estimada de transferencia;
- c) una estimación de la cantidad de atún rojo que se va a transferir;
- d) información sobre la posición (latitud/longitud) en la que vaya a efectuarse la transferencia y números de jaula identificables;
- e) el nombre del remolcador receptor, el número de jaulas remolcadas y, si procede, el número de registro CICAA;
- f) el puerto, la granja o la jaula de destino del atún rojo.
2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, se asignará un número único de jaula a cada jaula. Los números se expedirán con un sistema de numeración único que incluya, al menos, las tres letras del código correspondiente al pabellón del remolcador, seguidas de tres números.
3. No se permitirá efectuar una transferencia a los buques de captura, remolcadores, granjas o almadrabas que no hayan obtenido una autorización previa del Estado miembro pertinente. Las autoridades de dicho Estado miembro decidirán con respecto a cada operación de transferencia si conceden la correspondiente autorización. Con ese fin, se asignará un número de identificación único para cada operación de transferencia, que se comunicará al capitán del buque pesquero o al operador de la almadraba o de la granja, según corresponda. En los casos en los que se conceda la autorización, dicho número estará formado por el código de tres letras del Estado miembro, los cuatro números del año y las tres letras «AUT» (autorización), seguidas de números secuenciales. En los casos en los que se deniegue la autorización, dicho número estará formado por el código de tres letras del Estado miembro, los cuatro números del año y las tres letras «NEG» (denegación), seguidas de números secuenciales.

4. En caso de que mueran peces durante la operación de transferencia, los Estados miembros pertinentes y los operadores implicados en la transferencia actuarán de conformidad con las disposiciones del anexo XII.
5. El Estado miembro responsable del buque de captura, del remolcador, de la granja o de la almadraba, según proceda, concederá o denegará la autorización de transferencia en un plazo de 48 horas a partir del envío de la notificación previa de transferencia.
6. La autorización de transferencia del Estado miembro pertinente no presupondrá la autorización de la operación de introducción en jaula.

Artículo 34

Denegación de la autorización de transferencia

1. El Estado miembro responsable del buque, de la almadraba o de la granja no autorizará la transferencia si, al recibir la notificación previa de transferencia, considera que:
 - a) el buque de captura o la almadraba que declara haber capturado el atún no dispone de cuota suficiente;
 - b) la cantidad de peces no ha sido debidamente comunicada por el buque de captura o el operador de la almadraba o no ha sido autorizada su introducción en jaula, o no ha sido tenida en cuenta a efectos del consumo de la cuota que pueda ser aplicable;
 - c) el buque de captura o la almadraba que declara haber capturado los peces no está autorizado a capturar atún rojo, o
 - d) el remolcador que declara que va a ser el receptor de la transferencia de peces no está incluido en el registro CICAA de todos los demás buques pesqueros (salvo los buques de captura) autorizados para efectuar operaciones con atún rojo, mencionado en el artículo 20, apartado 1, letra b), o no está equipado con un SLB.
2. En caso de que no se autorice la transferencia:
 - a) el Estado miembro responsable del buque de captura o la almadraba expedirá una orden de liberación al capitán del buque de captura o al operador de la almadraba o la granja, según proceda, para informar de que la transferencia no está autorizada y de que deben proceder a liberar los peces en el mar;
 - b) el capitán del buque de captura, el operador de la granja o el operador de la almadraba, según proceda, deberá liberar los peces;
 - c) la liberación de atún rojo se llevará a cabo de conformidad con los procedimientos establecidos en el anexo XI.

Artículo 35

Supervisión mediante cámara de vídeo

1. Para las operaciones de transferencia, el capitán del buque de captura o del remolcador o el operador de la granja o de la almadraba que transfiera atún rojo se asegurará de que las operaciones de transferencia sean objeto de supervisión en el agua por cámara de vídeo, con el objetivo de verificar el número de peces que se están transfiriendo. Las normas y procedimientos mínimos para las grabaciones de vídeo deberán ser conformes con el anexo IX.
2. Cada Estado miembro responsable del buque, la almadraba o la granja se asegurará de que las grabaciones de vídeo mencionadas en el apartado 1 se ponen a disposición de los inspectores y observadores regionales de la CICAA.
3. Cada Estado miembro responsable del buque, la almadraba o la granja se asegurará de que las grabaciones de vídeo mencionadas en el apartado 1 se ponen a disposición de los inspectores de la Unión y de los observadores nacionales.
4. Cada Estado miembro responsable del buque, la almadraba o la granja adoptará las medidas necesarias para evitar cualquier sustitución, edición o manipulación de la grabación de vídeo original.

*Artículo 36***Verificación por los observadores regionales de la CICAA e inicio y realización de investigaciones**

1. Los observadores regionales de la CICAA que se encuentren a bordo del buque de captura o estén presentes en la almadraba, conforme a lo establecido en el artículo 51 y en el anexo VII, registrarán e informarán sobre las operaciones de transferencia realizadas, observarán y estimarán las capturas transferidas y verificarán la información que conste en la autorización previa de transferencia mencionada en el artículo 33 y en la declaración de transferencia de la CICAA mencionada en el artículo 38.
2. En los casos en los que exista una diferencia superior al 10 %, en número, entre las estimaciones de capturas realizadas por el observador regional de la CICAA, las autoridades de control pertinentes y/o el capitán del buque de captura o el representante de la almadraba, o si la grabación de vídeo es de insuficiente calidad o claridad para realizar dichas estimaciones, el Estado miembro responsable del buque de captura, la granja o la almadraba iniciará una investigación que deberá concluir antes del momento de la introducción en jaula en la granja o, en cualquier caso, en las 96 horas posteriores a su inicio. A la espera de los resultados de la investigación, no se autorizará la introducción en jaula y no se validará la sección del documento de captura de atún rojo (BCD) sobre la información de captura.
3. Sin embargo, en los casos en los que la grabación de vídeo sea de insuficiente calidad o claridad para realizar las estimaciones, el operador podrá solicitar a las autoridades del pabellón del buque, de la almadraba o de la granja que autoricen una nueva operación de transferencia y proporcionen la correspondiente grabación de vídeo al observador regional de la CICAA.
4. Sin perjuicio de las verificaciones llevadas a cabo por un inspector, los observadores regionales de la CICAA firmarán la declaración de transferencia de la CICAA únicamente cuando sus observaciones sean conformes con las medidas de conservación y ordenación de la CICAA y cuando la información que figure en la declaración de transferencia sea coherente con sus observaciones, lo que incluye una grabación de vídeo que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 35, apartado 1. Firmarán la declaración con el nombre y el número de la CICAA claramente escritos.
5. Los observadores regionales de la CICAA verificarán asimismo que la declaración de transferencia de la CICAA se transmite al capitán del remolcador o al representante de la granja o de la almadraba.

*Artículo 37***Medidas para estimar el número y el peso de los atunes rojos que se vayan a introducir en jaulas**

Los Estados miembros adoptarán las medidas y acciones necesarias a fin de continuar explorando métodos para mejorar la estimación del número y el peso del atún rojo en el punto de captura e introducción en jaula. A más tardar el 22 de agosto de cada año, cada Estado miembro informará de las medidas adoptadas a la Comisión, que presentará los informes al SCRS.

*Artículo 38***Declaración de transferencia**

1. Los capitanes de los buques de captura o remolcadores, los operadores de las almadrabas o los operadores de las granjas rellenarán y transmitirán a las autoridades competentes de sus Estados miembros la declaración de transferencia de la CICAA al finalizar la operación de transferencia, de conformidad con el formulario establecido en el anexo IV.
2. Los formularios de la declaración de transferencia serán numerados por las autoridades competentes del Estado miembro responsable de los buques, granjas o almadrabas donde tenga su origen la transferencia. El sistema de numeración constará de las tres letras del código del Estado miembro, seguidas de cuatro números que indiquen el año y tres números secuenciales seguidos de las tres letras «ITD» (EM-20**/xxx/ITD).
3. La declaración original de transferencia acompañará a la transferencia de los peces. El capitán del buque de captura, el operador de la almadraba, el capitán del remolcador o el operador de la granja deberán guardar una copia de la declaración.
4. Los capitanes de los buques que realizan operaciones de transferencia (incluidos los remolcadores) informarán de sus actividades de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo II.

*Artículo 39***Actos de ejecución**

La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas relativas a las operaciones de transferencia a que se refieren los artículos 33 a 38 y los anexos a que se hace referencia en dichos artículos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 2.

SECCIÓN 5

Operaciones de introducción en jaula*Artículo 40***Autorización de introducción en jaula**

1. Antes del inicio de cada operación de introducción en jaula, se prohibirá el fondeado de las jaulas de transporte en un radio de 0,5 millas náuticas de las instalaciones de la granja.
2. Antes de cualquier operación de introducción en jaula, la autoridad competente del Estado miembro responsable de la granja informará al Estado miembro o a la CPC responsable del buque de captura o la almadraba de las cantidades capturadas por ese buque de captura o almadraba y solicitará autorización de introducción en jaula.
3. La operación de introducción en jaula no se iniciará sin la autorización previa:
 - a) del Estado miembro o de la CPC responsable del buque de captura o de la almadraba, o
 - b) del Estado miembro o de la CPC responsable de la granja, si se ha acordado entre los Estados miembros interesados o con la CPC del pabellón de que se trate.
4. La autorización de introducción en jaula será concedida o denegada por el Estado miembro o la CPC responsable del buque de captura, de la almadraba o, en su caso, de la granja, en el plazo de un día laborable tras la solicitud y la presentación de la información a que se refiere el apartado 2. Si no se recibe una respuesta del Estado miembro o de la CPC responsable del buque de captura o la almadraba en el plazo de un día laborable, el Estado miembro o la CPC responsable de la granja podrá autorizar la introducción en jaula.
5. El atún rojo se introducirá en jaula antes del 15 de agosto, a menos que el Estado miembro o la CPC responsable de la granja que recibe los peces aporte razones debidamente justificadas. Estas razones se presentarán junto con el informe sobre la introducción en jaula.

*Artículo 41***Denegación de la autorización de introducción en jaula**

1. El Estado miembro responsable del buque de captura, de la almadraba o, en su caso, de la granja denegará la autorización de introducción en jaula si, al recibir la información mencionada en el artículo 40, apartado 2, considera que:
 - a) el buque de captura o la almadraba que declara haber capturado los peces no disponía de cuota suficiente para el atún rojo introducido en jaula;
 - b) la cantidad de peces no ha sido debidamente comunicada por el buque de captura o la almadraba o no ha sido tenida en cuenta para el cálculo de la cuota aplicable, o
 - c) el buque de captura o la almadraba que declara haber capturado los peces no está autorizado a capturar atún rojo.

2. Si no se autoriza la introducción en jaula, el Estado miembro o la CPC responsable del buque de captura solicitará al Estado miembro o a la CPC responsable de la granja que proceda a la incautación de las capturas y a la liberación de los peces en el mar mediante la expedición de una orden de liberación.
3. Al recibir la orden de liberación, el operador de la granja deberá proceder a las liberaciones de conformidad con el anexo XI.

Artículo 42

Documentación de capturas de atún rojo

Los Estados miembros responsables de las granjas prohibirán la introducción en jaula de atún rojo con fines de cría que no vaya acompañada de la documentación exigida por la CICA y conforme con el Reglamento (UE) n.º 640/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. La documentación será precisa, completa y confirmada y validada por las autoridades del Estado miembro o de la CPC de los buques de captura o las almadrabas.

Artículo 43

Inspecciones

Los Estados miembros responsables de las granjas adoptarán las medidas necesarias para controlar cada operación de introducción en jaula en las granjas.

Artículo 44

Supervisión mediante cámara de vídeo

1. Cada Estado miembro responsable de la granja se asegurará de que se realice un seguimiento de las operaciones de introducción en jaula mediante cámaras de vídeo en el agua. Deberá realizarse una grabación de vídeo para cada operación de introducción en jaula, de conformidad con los procedimientos establecidos en el anexo IX.
2. Cada Estado miembro responsable de la granja se asegurará de que las grabaciones de vídeo mencionadas en el apartado 1 se ponen a disposición de los inspectores y observadores regionales de la CICA.
3. Cada Estado miembro responsable de la granja se asegurará de que las grabaciones de vídeo a que se refiere el apartado 1 se ponen a disposición de los inspectores de la Unión y de los observadores nacionales.
4. Cada Estado miembro responsable de la granja adoptará las medidas necesarias para evitar cualquier sustitución, edición o manipulación de la grabación de vídeo original.

Artículo 45

Inicio y realización de investigaciones

1. En los casos en los que exista una diferencia superior al 10 %, en número de ejemplares de atún rojo, entre las estimaciones realizadas por el observador regional de la CICA, las autoridades de control pertinentes del Estado miembro o el operador de la granja, el Estado miembro responsable de la granja iniciará una investigación en cooperación con el Estado miembro o la CPC responsable del buque de captura o la almadraba.
2. A la espera de los resultados de la investigación, no se realizarán operaciones de sacrificio ni se validará la sección del documento de captura de atún rojo (BCD) sobre la información de cría.
3. Los Estados miembros responsables de la granja y del buque de captura o la almadraba que emprendan las investigaciones podrán utilizar otra información a su disposición, incluidos los resultados de los programas a que se hace referencia en el artículo 46 para concluir la investigación.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 640/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por el que se establece un programa de documentación de capturas de atún rojo (*Thunnus thynnus*) y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1984/2003 del Consejo (DO L 194 de 24.7.2010, p. 1).

*Artículo 46***Medidas y programas para estimar el número y el peso de los atunes rojos que se vayan a introducir en jaulas**

1. Los Estados miembros emprenderán las medidas y acciones necesarias a que se refiere el artículo 37.
2. El 100 % de las operaciones de introducción en jaula deberá estar cubierto por un programa que utilice sistemas de cámaras estereoscópicas o técnicas alternativas que proporcionen una precisión equivalente con el fin de mejorar la estimación del número y peso de los peces en cada operación de introducción en jaula.
3. Dicho programa se ejecutará de conformidad con los procedimientos establecidos en el anexo X, sección B.
4. El Estado miembro responsable de la granja comunicará los resultados del programa al Estado miembro o la CPC responsable del buque de captura o la almadraba y a la Comisión de conformidad con el anexo X, sección B. La Comisión los transmitirá a la Secretaría de la CICA A para que los transmita al observador regional de la CICA A.
5. Cuando los resultados del programa indiquen que las cantidades de atún rojo que se están introduciendo en jaula difieren de las cantidades declaradas como capturadas y transferidas, el Estado miembro responsable de la granja iniciará una investigación, en cooperación con el Estado miembro o la CPC responsable del buque de captura o la almadraba. Si la investigación no ha finalizado en los diez días laborables posteriores a la comunicación de los resultados a que se refiere el apartado 4 del presente artículo o si el resultado de la investigación indica que el número o el peso medio del atún rojo supera al que se declara haber capturado y transferido, las autoridades del Estado miembro o de la CPC del pabellón del buque de captura o la almadraba expedirán una orden de liberación para el excedente, que deberá liberarse de conformidad con los procedimientos establecidos en el anexo XI.
6. De conformidad con los procedimientos establecidos en el anexo X, sección B, punto 3, y tras la liberación, en su caso, las cantidades obtenidas del programa se utilizarán para:
 - a) determinar las cifras definitivas de capturas que se deducirán de la cuota nacional;
 - b) consignar esas cifras en las declaraciones de introducción en jaula y las secciones pertinentes del BCD.
7. A más tardar el 30 de agosto de cada año, cada Estado miembro responsable de la granja informará de los resultados de esos programas a la Comisión, que presentará los informes al SCRS.
8. No se llevará a cabo ninguna transferencia de atún rojo vivo desde una jaula de cría a otra jaula de cría sin la autorización y la presencia de las autoridades de control del Estado de la granja.
9. Una diferencia superior o igual al 10 % entre las cantidades de atún rojo que el buque/almadraba declara haber capturado y las cantidades establecidas por la cámara de control, tal como se contempla en el apartado 5 del presente artículo y en el artículo 45, constituirá un posible incumplimiento por parte del buque/almadraba afectado y los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar el seguimiento oportuno.

*Artículo 47***Informe de introducción en jaula**

1. En un plazo de una semana tras finalizar la operación de introducción en jaula, el Estado miembro responsable de la granja enviará al Estado miembro o la CPC cuyos buques o almadrabas hayan capturado el atún rojo, así como a la Comisión, un informe de introducción en jaula que contenga los elementos establecidos en el anexo X, sección B. El informe deberá contener también la información indicada en la declaración de enjaulamiento que se menciona en el artículo 4 *ter* y en el anexo I *bis* del Reglamento (CE) n.º 1936/2001. La Comisión transmitirá el informe a la Secretaría de la CICA A.
2. A efectos del apartado 1, una operación de introducción en jaula no se considerará completa hasta que concluya cualquier investigación iniciada y, en su caso, cualquier operación de liberación ordenada.

*Artículo 48***Actos de ejecución**

La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas relativas a las operaciones de introducción en jaula a que se refieren los artículos 40 a 47 y los anexos citados en dichos artículos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 59, apartado 2.

*SECCIÓN 6***Seguimiento y vigilancia***Artículo 49***Sistema de localización de buques**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, la obligación en relación con el SLB se aplicará a todos los remolcadores incluidos en el registro de la CICAA de buques al que se hace referencia en el artículo 20, apartado 6, del presente Reglamento, con independencia de su eslora.
2. La transmisión a la CICAA de los datos SLB por parte de los buques pesqueros de más de quince metros de eslora incluidos en la lista de buques a que se hace referencia en el artículo 20, apartado 1, letra a), o en la lista de buques a que se hace referencia en el artículo 20, apartado 1, letra b), se iniciará al menos quince días antes del comienzo de la temporada de pesca y continuará al menos quince días después del cierre de la temporada de pesca, excepto si la Comisión recibe antes una solicitud para que el buque sea eliminado del registro de buques de la CICAA.
3. Para fines de control, la transmisión de los datos SLB de los buques de captura autorizados para pescar activamente atún rojo no se interrumpirá cuando los buques estén en puerto.
4. Los Estados miembros velarán por que sus centros de seguimiento de la pesca envíen a la Comisión y a un órgano designado por esta, en tiempo real y en el formato de introducción de datos https, los mensajes del sistema de localización de buques recibidos de los buques de pesca que enarbolan su pabellón. La Comisión transmitirá esos mensajes por vía electrónica a la Secretaría de la CICAA.
5. Los Estados miembros velarán por que:
 - a) los mensajes SLB de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón se remitan a la Comisión al menos cada dos horas;
 - b) en caso de avería técnica del sistema SLB, los mensajes enviados por medios alternativos de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón, recibidos de conformidad con el artículo 25, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011, sean remitidos a la Comisión en las 24 horas siguientes a su recepción por los centros de seguimiento de la pesca;
 - c) los mensajes remitidos a la Comisión estén numerados secuencialmente (con un identificador único) para evitar su duplicación;
 - d) los mensajes remitidos a la Comisión se ajusten a lo dispuesto en el artículo 24, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011.
6. Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para garantizar que todos los mensajes puestos a disposición de los buques de inspección son objeto de un tratamiento confidencial, limitándose su uso a las operaciones de inspección en el mar.

*Artículo 50***Programa nacional de observadores**

1. Los Estados miembros garantizarán, con respecto a los buques activos en la pesquería de atún rojo, una cobertura de observadores nacionales que alcance como mínimo los siguientes porcentajes:
 - a) el 20 % de sus arrastreros pelágicos (de más de 15 m);

- b) el 20 % de sus palangreros (de más de 15 m);
 - c) el 20 % de sus buques de cebo vivo (de más de 15 m);
 - d) el 100 % de sus remolcadores;
 - e) el 100 % de las operaciones de sacrificio de las almadrabas.
2. Los Estados miembros entregarán a los observadores nacionales un documento oficial de identificación.
3. Las tareas del observador nacional serán, en particular:
- a) hacer un seguimiento del cumplimiento del presente Reglamento por parte de los buques pesqueros y las almadrabas;
 - b) consignar y comunicar la actividad pesquera, lo que incluirá, entre otras cosas, lo siguiente:
 - i) volumen de captura (incluidas las capturas accesorias), indicando la disposición de las especies, como, por ejemplo, retenida a bordo o descartada viva o muerta,
 - ii) zona de captura, por latitud y longitud,
 - iii) medida del esfuerzo (por ejemplo, número de lances, número de anzuelos, etc.), tal como se define en el Manual de la CICAA para los diferentes artes,
 - iv) fecha de la captura;
 - c) observar y estimar las capturas y verificar las entradas en el cuaderno diario;
 - d) avistar y consignar los buques que podrían estar pescando en contravención de las medidas de conservación y ordenación de la CICAA.
4. Los observadores nacionales llevarán también a cabo tareas científicas, como recopilar los datos de la Tarea II definidos por la CICAA, cuando esta lo requiera, basándose en las instrucciones del SCRS.
5. A los efectos de los apartados 1 a 4, cada Estado miembro deberá también garantizar:
- a) una presencia espacial y temporal representativa de los observadores nacionales en los buques y almadrabas, para asegurar que la Comisión recibe datos e información adecuados y apropiados sobre captura, esfuerzo y otros aspectos científicos y de ordenación, teniendo en cuenta las características de las flotas y las pesquerías;
 - b) la aplicación de unos protocolos completos de recogida de datos;
 - c) que, antes del embarque, los observadores están adecuadamente formados y autorizados;
 - d) en la medida de lo posible, una interrupción mínima de las operaciones de los buques y las almadrabas que pescan en la zona del Convenio.
6. Los datos y la información recopilados en el marco de los programas de observadores de cada Estado miembro se facilitarán a la Comisión a más tardar el 15 de julio de cada año. La Comisión enviará dichos datos e información al SCRS y a la Secretaría de la CICAA, según proceda.

Artículo 51

Programa regional de observadores de la CICAA

1. Se aplicará en la Unión el programa regional de observadores de la CICAA, tal como se establece en los apartados 2 a 6 y se explica con detalle en el anexo VII.

2. Los Estados miembros garantizarán que un observador regional de la CICAA esté presente a bordo:
 - a) de todos los cerqueros autorizados a pescar atún rojo;
 - b) durante todas las transferencias de atún rojo de los cerqueros;
 - c) durante todas las transferencias de atún rojo desde las almadrabas a las jaulas de transporte;
 - d) durante todas las transferencias desde una granja a otra;
 - e) durante todas las operaciones de introducción en jaula de atún rojo en las granjas;
 - f) durante todas las operaciones de sacrificio de atún rojo de las granjas.
3. Los cerqueros sin un observador regional de la CICAA no estarán autorizados a pescar u operar en la pesquería de atún rojo.
4. Los Estados miembros responsables de las granjas deberán garantizar la presencia de un observador regional de la CICAA durante todas las operaciones de introducción en jaula y todas las operaciones de sacrificio de atunes de esas granjas.
5. Las tareas de los observadores regionales de la CICAA serán, en particular:
 - a) observar y realizar un seguimiento de la conformidad de las operaciones de pesca y cría con las medidas de conservación y ordenación pertinentes de la CICAA;
 - b) firmar las declaraciones de transferencia de la CICAA a que se refiere el artículo 38, los informes de introducción en jaula a que se refiere el artículo 47 y los BCD, cuando estén conformes con que la información incluida en ellos es coherente con sus observaciones;
 - c) llevar a cabo una labor científica como recopilación de muestras, si lo requiere la CICAA, basándose en las instrucciones del SCRS.
6. El Estado miembro del pabellón se cerciorará de que los capitanes, la tripulación y los propietarios de buques, granjas y almadrabas no obstruyen, intimidan o interfieren, influyen, sobornan o intentan sobornar a los observadores regionales de la CICAA en el desarrollo de sus tareas.

SECCIÓN 7

Inspecciones y controles cruzados

Artículo 52

Programa conjunto de la CICAA de inspección internacional

1. Se aplicará en la Unión el Programa conjunto de la CICAA de inspección internacional («el programa de la CICAA») que figura en el anexo VIII.
2. Los Estados miembros cuyos buques pesqueros estén autorizados a pescar atún rojo del Atlántico oriental y del Mediterráneo asignarán inspectores y llevarán a cabo inspecciones en el mar con arreglo al programa de la CICAA.
3. Cuando, en cualquier momento, más de quince buques pesqueros con pabellón de un Estado miembro estén llevando a cabo actividades de pesca de atún rojo en la zona del Convenio, el Estado miembro de que se trate deberá desplegar, durante todo el período de tiempo en que los buques se encuentren allí, un buque de inspección a efectos de inspección y control en el mar en la zona del Convenio. Esta obligación se considerará satisfecha cuando los Estados miembros cooperen para desplegar un buque de inspección o cuando se despliegue un buque de inspección de la Unión en la zona del Convenio.
4. La Comisión, o un organismo por ella designado, podrá asignar inspectores de la Unión al programa de la CICAA.
5. La Comisión, o un organismo por ella designado, coordinará las actividades de vigilancia e inspección de la Unión. La Comisión podrá elaborar, en coordinación con los Estados miembros afectados, programas conjuntos de inspección que permitan a la Unión cumplir las obligaciones que le incumben en virtud del programa de la CICAA. Los Estados miembros cuyos buques de pesca participen en la pesquería de atún rojo deberán adoptar las medidas necesarias para facilitar la aplicación de tales programas, especialmente en lo que respecta a los recursos humanos y materiales necesarios, así como a los períodos y las áreas geográficas en los que dichos recursos vayan a desplegarse.

6. Los Estados miembros notificarán a la Comisión, a más tardar el 1 de abril de cada año, el nombre de los inspectores y de los buques de inspección que tengan intención de asignar al programa de la CICAA durante el año. Con esa información, la Comisión, en colaboración con los Estados miembros, elaborará un plan de participación de la Unión en el programa de la CICAA cada año, que comunicará a la Secretaría de la CICAA y a los Estados miembros.

Artículo 53

Transmisión de los planes de inspección

1. A más tardar el 31 de enero de cada año, los Estados miembros transmitirán a la Comisión sus planes de inspección. Los planes de inspección se elaborarán de conformidad con:

- a) los objetivos, las prioridades y los procedimientos, así como los parámetros de referencia, aplicables a las actividades de inspección, contemplados en el programa específico de control e inspección del atún rojo establecido con arreglo al artículo 95 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009;
- b) el programa nacional de control para el atún rojo establecido con arreglo al artículo 46 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009.

2. La Comisión recopilará los planes de inspección nacionales y los integrará en el plan de inspección de la Unión. La Comisión remitirá dicho plan de inspección a la Secretaría de la CICAA para su validación por la CICAA, junto con los planes a que se hace referencia en el artículo 6, apartado 1.

Artículo 54

Inspecciones en caso de infracción

1. El Estado miembro del pabellón tomará las medidas indicadas en el apartado 2 del presente artículo si un buque que enarbola su pabellón:

- a) haya incumplido la obligación de información establecida en los artículos 25 y 26, o
- b) haya infringido las disposiciones del presente Reglamento, de los artículos 89 a 93 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 o del capítulo IX del Reglamento (CE) n.º 1005/2008.

2. El Estado miembro del pabellón se asegurará de que se realice una inspección física, bien bajo su autoridad cuando el buque se encuentre en sus puertos, bien a cargo de una persona por él designada cuando el buque no se encuentre en uno de sus puertos.

Artículo 55

Verificación cruzada

1. Cada Estado miembro verificará, incluso mediante la utilización de informes de inspección, informes de observadores y datos del SLB, la presentación de los cuadernos diarios y la información pertinente registrada en los cuadernos diarios de sus buques pesqueros, los documentos de transferencia o transbordo y los BCD, de conformidad con el artículo 109 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009.

2. Cada Estado miembro llevará a cabo verificaciones cruzadas de todos los desembarques, todos los transbordos o introducciones en jaula entre las cantidades por especie registradas en el cuaderno diario de los buques pesqueros o cantidades por especie registradas en la declaración de transferencia o de transbordo y las cantidades registradas en la declaración de desembarque o de introducción en jaula, y cualquier otro documento pertinente como factura y/o nota de venta, de conformidad con el artículo 109 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009.

SECCIÓN 8

Comercialización*Artículo 56***Medidas comerciales**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los Reglamentos (CE) n.º 1224/2009 y (CE) n.º 1005/2008 y el Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, se prohíben en la Unión el comercio, el desembarque, la importación, la exportación, la introducción en jaula con fines de engorde o cría, la reexportación y el transbordo de atún rojo que no vayan acompañados de la documentación precisa, completa y validada que se establece en el presente Reglamento, el Reglamento (CE) n.º 640/2010 y el artículo 4 *ter* del Reglamento (UE) n.º 1936/2001.
2. Se prohíben en la Unión el comercio, la importación, el desembarque, la introducción en jaula con fines de engorde o cría, la transformación, la exportación, la reexportación y el transbordo de atún rojo en los siguientes casos:
 - a) si el atún rojo fue capturado por buques pesqueros o almadrabas cuyo Estado de pabellón no disponga de una cuota, un límite de capturas o una asignación de esfuerzo pesquero para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo, de conformidad con los términos de las medidas de conservación y ordenación de la CICAA, o
 - b) si el atún rojo fue capturado por un buque pesquero o una almadraba cuya cuota individual o las posibilidades de pesca de su Estado estuvieran agotadas en el momento de la captura.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los Reglamentos (CE) n.º 1224/2009, (CE) n.º 1005/2008 y (UE) n.º 1379/2013, se prohíben en la Unión el comercio, las importaciones, los desembarques, la transformación y las exportaciones de atún rojo de granjas de cría o de engorde que no cumplan con lo dispuesto en los Reglamentos citados en el apartado 1.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES*Artículo 57***Evaluación**

Los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el 15 de septiembre de cada año, un informe detallado sobre la aplicación del presente Reglamento. Sobre la base de la información comunicada de los Estados miembros, la Comisión presentará a la Secretaría de la CICAA, a más tardar el 15 de octubre de cada año, un informe detallado sobre la aplicación de la Recomendación 14-04 de la CICAA.

*Artículo 58***Financiación**

Para los fines del Reglamento (UE) n.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, el plan de recuperación plurianual del atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo se considerará un plan plurianual en el sentido del artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 1380/2013.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1184/2006 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 104/2000 del Consejo (DO L 354 de 28.12.2013, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2328/2003, (CE) n.º 861/2006, (CE) n.º 1198/2006 y (CE) n.º 791/2007 del Consejo, y el Reglamento (UE) n.º 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 149 de 20.5.2014, p. 1).

*Artículo 59***Aplicación**

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Pesca y Acuicultura instituido por el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

*Artículo 60***Derogación**

1. Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 302/2009.
2. Las referencias al Reglamento derogado se considerarán referencias al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo XIII.

*Artículo 61***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 14 de septiembre de 2016.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

I. KORČOK

—

ANEXO I

Condiciones específicas que se aplican a las pesquerías a que se hace referencia en el artículo 14, apartado 2

1. Además de las disposiciones establecidas en el artículo 9, apartado 3, el número máximo de buques de cebo vivo y curricaneros autorizados a pescar atún rojo del Atlántico oriental de conformidad con las condiciones específicas aplicables a la excepción a que se refiere el artículo 14, apartado 2, letra a), será igual al número de buques de captura de la Unión que participaron en la pesquería dirigida al atún rojo en 2006.
 2. Además de las disposiciones establecidas en el artículo 9, apartado 3, el número máximo de buques de captura autorizados a pescar atún rojo del mar Adriático con fines de cría de conformidad con las condiciones específicas aplicables a la excepción a que se refiere el artículo 14, apartado 2, letra b), será igual al número de buques de captura de la Unión que participaron en la pesquería dirigida al atún rojo en 2008. A tal efecto, se tendrá en cuenta el número de buques de captura croatas que hayan participado en la pesca dirigida al atún rojo en 2008.
 3. Además de las disposiciones establecidas en el artículo 9, apartado 3, el número máximo de buques de cebo vivo, palangreros y atuneros con líneas de mano autorizados a pescar atún rojo del Mediterráneo de conformidad con las condiciones específicas aplicables a la excepción a que se refiere el artículo 14, apartado 2, letra c), será igual al número de buques de captura de la Unión que participaron en la pesquería dirigida al atún rojo en 2008.
 4. El número máximo de buques de captura determinado con arreglo a los puntos 1, 2 y 3 del presente anexo se asignará entre los Estados miembros de conformidad con el TFUE y el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
 5. Se asignará entre los buques de captura autorizados mencionados en el artículo 14, apartado 2, letra a), y en el punto 1 del presente anexo el 7 % como máximo de la cuota de la Unión de atún rojo de entre 8 kg o 75 cm y 30 kg o 115 cm. Dicha cuota se asignará entre los Estados miembros de conformidad con el TFUE y el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
 6. No obstante lo dispuesto en el artículo 14, apartado 2, letra a), dentro de la cuota del 7 % a que se hace referencia en el punto 5 del presente anexo, podrán asignarse hasta 100 toneladas a la captura del atún rojo de 6,4 kg o 70 cm como mínimo por buques de cebo vivo de 17 m como máximo.
 7. La asignación máxima de la cuota de la Unión entre los Estados miembros para la pesca con arreglo a las condiciones específicas aplicables a la excepción a que se refieren el artículo 14, apartado 2, letra b), y el punto 2 del presente anexo se determinará de conformidad con el TFUE y el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
 8. Se asignará entre los buques de captura autorizados mencionados en el artículo 14, apartado 2, letra c), y en el punto 3 del presente anexo el 2 % como máximo de la cuota de la Unión de atún rojo de entre 8 kg o 75 cm y 30 kg o 115 cm. Dicha cuota se asignará entre los Estados miembros de conformidad con el TFUE y el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
 9. Cada uno de los Estados miembros cuyos buques de cebo vivo, palangreros, atuneros con líneas de mano y curricaneros estén autorizados a pescar atún rojo de conformidad con el artículo 14, apartado 2, y con el presente anexo establecerán los siguientes requisitos en materia de marcas de seguimiento colocadas en la cola:
 - a) las marcas de seguimiento colocadas en la cola deben fijarse en cada atún rojo inmediatamente después de desembarcarlo;
 - b) cada marca de seguimiento colocada en la cola debe contar con un número de identificación único que constará en los documentos estadísticos de atún rojo y estará escrito en la parte externa de cualquier envase que contenga atún.
-

ANEXO II

Requisitos para los cuadernos diarios de pesca

A. BUQUES DE CAPTURA

Especificaciones mínimas para los cuadernos diarios de pesca:

1. Las hojas del cuaderno diario deberán ir numeradas.
2. El cuaderno diario se rellenará cada día (medianoche) o antes de la llegada a puerto.
3. El cuaderno diario se cumplimentará en caso de inspección en el mar.
4. Una copia de las hojas deberá permanecer unida al cuaderno diario.
5. Los cuadernos de pesca se mantendrán a bordo para cubrir un período de un año de operaciones.

Información estándar mínima para los cuadernos diarios de pesca:

1. Nombre y dirección del capitán.
2. Fechas y puertos de salida, fechas y puertos de llegada.
3. Nombre del buque, número de registro, número ICCAT, indicativo internacional de radio y número OMI (si está disponible).
4. Arte de pesca:
 - a) tipo por código de la FAO;
 - b) dimensión (longitud, tamaño de malla, número de anzuelos, etc.).
5. Operaciones en el mar con una línea (mínimo) por día de marea, indicando:
 - a) actividad (pesca, navegación, etc.);
 - b) posiciones diarias exactas (en grados y minutos), registradas para cada operación de pesca o a mediodía cuando no se ha pescado durante dicho día;
 - c) registro de capturas, incluyendo:
 - 1) código de la FAO;
 - 2) peso vivo (RWT) en kilogramos por día;
 - 3) número de ejemplares por día.

Para los cerqueros, esta información debe consignarse por cada operación de pesca, lo que incluye capturas nulas.
6. Firma del capitán.
7. Medios para medir el peso: estimación, pesaje a bordo.
8. En el cuaderno diario se deberá consignar el peso en vivo equivalente del pescado e indicar los factores de conversión utilizados en la evaluación.

Información mínima de los cuadernos diarios de pesca en caso de desembarque o transbordo:

1. Fechas y puerto de desembarque/transbordo.
2. Productos:
 - a) especies y presentación por código de la FAO;
 - b) número de peces o cajas y cantidad en kg.

3. Firma del capitán o del agente del buque.
4. En caso de transbordo: nombre, pabellón y número ICCAT del buque receptor.

Información mínima de los cuadernos diarios de pesca en caso de transferencia a jaulas:

1. Fecha, hora y posición (longitud/latitud) de la transferencia.
2. Productos:
 - a) Identificación de especies por código de la FAO.
 - b) Número de peces y cantidad en kg transferida a las jaulas.
3. Nombre, pabellón y número ICCAT del remolcador.
4. Nombre y número ICCAT de la granja de destino.
5. En caso de JFO, además de la información establecida en los puntos 1 a 4, el capitán consignará en su cuaderno diario:
 - a) en lo que se refiere al buque de captura que transfiere los peces a las jaulas:
 - cantidad de capturas subidas a bordo,
 - cantidad de capturas descontadas de su cuota individual,
 - nombres de los demás buques que participan en la JFO;
 - b) en lo que se refiere a otros buques de captura de la misma JFO no implicados en la transferencia de los peces:
 - nombre de los buques, indicativos internacionales de radio y números ICCAT,
 - indicación de que no se han subido capturas a bordo ni transferido a jaulas,
 - cantidad de capturas descontadas de las cuotas individuales,
 - nombre y número ICCAT del buque de captura mencionado en la letra a).

B. BUQUES REMOLCADORES

1. El capitán de un remolcador consignará en el cuaderno diario la fecha, hora y posición de la transferencia, las cantidades transferidas (número de ejemplares y cantidad en kg), el número de jaula y el nombre del buque de captura, su pabellón y su número ICCAT, el nombre de los demás buques que han participado y su número ICCAT, la granja de destino y su número ICCAT, así como el número de la declaración de transferencia de ICCAT.
2. Se comunicarán las demás transferencias a buques auxiliares o a otro remolcador, con la misma información que en el punto 1, así como el nombre del remolcador o buque auxiliar, el pabellón y número ICCAT y el número de la declaración de transferencia de ICCAT.
3. El cuaderno diario incluirá los detalles de todas las transferencias llevadas a cabo durante la temporada de pesca. El cuaderno diario se mantendrá a bordo y se podrá acceder a él en todo momento para fines de control.

C. BUQUES AUXILIARES

1. El capitán de un buque auxiliar consignará todos los días sus actividades en el cuaderno diario, incluidas la fecha, hora y posiciones, las cantidades de atún rojo subidas a bordo y el nombre del buque pesquero, granja o almadraba con el que están operando en asociación.
2. El cuaderno diario incluirá los detalles de todas las actividades llevadas a cabo durante la temporada de pesca. El cuaderno diario se mantendrá a bordo y se podrá acceder a él en todo momento para fines de control.

D. BUQUES DE TRANSFORMACIÓN

1. El capitán de un buque de transformación consignará en el cuaderno diario la fecha, hora y posición de las actividades y las cantidades transbordadas y el número y peso del atún rojo recibido de las granjas, almadrabas o buques de captura, en su caso. También deberá consignar los nombres y números ICCAT de esas granjas, almadrabas o buques de captura.

2. El capitán de un buque de transformación llevará un cuaderno diario de transformación donde se especifique el peso vivo y el número de ejemplares transferidos o transbordados, el factor de conversión utilizado y los pesos y cantidades por presentación del producto.
 3. El capitán de un buque de transformación llevará un plano de estiba que muestre la localización, las cantidades de cada especie y su presentación.
 4. El cuaderno diario incluirá los detalles de todos los transbordos llevados a cabo durante la temporada de pesca. El cuaderno diario, el cuaderno diario de transformación, el plano de estiba y el original de las declaraciones de transbordo de ICCAT se mantendrán a bordo y se podrá acceder a ellos en todo momento para fines de control.
-

Declaración de Transbordo de la CICAA (ICCAT)

N.º de documento

Buque de transporte	Buque pesquero	Destino final
Nombre del buque e indicativo de radio:	Nombre del buque e indicativo de radio:	Puerto:
Pabellón:	Pabellón:	País:
N.º de autorización del Estado del pabellón:	N.º de autorización del Estado del pabellón:	Estado:
N.º registro nacional:	N.º registro nacional:	
N.º registro ICCAT:	N.º registro ICCAT:	
N.º OMI:	Identificación externa:	
	N.º de hoja del cuaderno diario de pesca:	

	Día	Mes	Hora	Año	2_ 0_ _ _	Nombre del capitán del buque pesquero:	Nombre del capitán del buque de transporte:
Salida	_ _	_ _	_ _	desde:	_ _ _ _		
Regreso	_ _	_ _	_ _	hasta:	_ _ _ _	Firma:	Firma:
Transbordo	_ _	_ _	_ _	_ _ _ _			

Indíquese, respecto del transbordo, el peso en kilogramos o la unidad utilizada (por ejemplo, caja, cesta) y el peso desembarcado en kilogramos de esta unidad: |_|_| kilogramos.

LOCALIZACIÓN DEL TRANSBORDO

Puerto	Mar		Especie	Número de unidades de peces	Tipo de producto vivo	Tipo de producto entero	Tipo de producto eviscerado	Tipo de producto des-cabezado	Tipo de producto fileteado	Tipo de producto	Otros transbordos
	Lat.	Long.:									
											Fecha: _____ Lugar/posición: _____ N.º de autorización de la PC: Firma del capitán del buque que hace la transferencia:
											Nombre del buque receptor: Pabellón N.º registro ICCAT: N.º OMI: Firma del capitán:
											Fecha: _____ Lugar/posición: _____ N.º de autorización de la PC: Firma del capitán del buque que hace la transferencia:
											Nombre del buque receptor: Pabellón N.º registro ICCAT: N.º OMI: Firma del capitán:

Obligaciones en caso de transbordo:

1. El original de la declaración de transbordo se proporcionará al buque receptor (buque de transformación/transporte).
2. La copia de la declaración de transbordo la mantendrá el buque de captura o la almadraba correspondiente.
3. Las operaciones de transbordo adicionales deberá autorizarlas la CPC pertinente que haya autorizado al buque a operar.
4. El original de la declaración de transbordo tiene que llevarlo el buque receptor que guarda el pescado hasta el punto de desembarque.
5. La operación de transbordo se consignará en el cuaderno diario de cualquier buque que participe en la operación.

ANEXO IV

N.º de documento		Declaración de transferencia de la CICAA (ICCAT)			
1. TRANSFERENCIA DE ATÚN ROJO VIVO DESTINADO A LA CRÍA					
Nombre del buque pesquero:	Nombre de la almadraba:	Nombre del remolcador:	Nombre de la granja de destino:		
Indicativo de radio:	N.º registro ICCAT:	Indicativo de radio:	N.º de registro ICCAT:		
Pabellón:		Pabellón:	N.º de jaula:		
N.º de autorización de transferencia del Estado del pabellón:		N.º de registro ICCAT:			
N.º registro ICCAT:		Identificación externa:			
Identificación externa:					
N.º del cuaderno diario de pesca:					
N.º de operación conjunta de pesca (JFO):					
2. INFORMACIÓN SOBRE LA TRANSFERENCIA					
Fecha: __/__/____	Lugar o posición:	Puerto:	Lat.:	Long.:	
Número de ejemplares:		Especie:	Peso:		
Tipo de producto: Vivo <input type="checkbox"/> Entero <input type="checkbox"/> Eviscerado <input type="checkbox"/> Otros (especificar):					
Nombre y firma del capitán del buque pesquero/operador de la almadraba/operador de la granja:		Nombre y firma del capitán del buque receptor (remolcador, buque de transformación, buque de transporte):		Nombres, n.º ICCAT y firma de los observadores:	
3. OTRAS TRANSFERENCIAS					
Fecha: __/__/____	Lugar o posición:	Puerto:	Lat.:	Long.:	
Nombre del remolcador:	Indicativo de radio:	Pabellón:	N.º registro ICCAT:		
N.º de autorización de transferencia del Estado de la granja:	Identificación externa:	Nombre y firma del capitán del buque receptor:			

Fecha: __/__/____	Lugar o posición:	Puerto:	Lat.:	Long.:
Nombre del remolcador:	Indicativo de radio:	Pabellón:	N.º registro ICCAT:	
N.º de autorización de transferencia del Estado de la granja:	Identificación externa:	Nombre y firma del capitán del buque receptor:		
Fecha: __/__/____	Lugar o posición:	Puerto:	Lat.:	Long.:
Nombre del remolcador:	Indicativo de radio:	Pabellón:	N.º registro ICCAT:	
N.º de autorización de transferencia del Estado de la granja:	Identificación externa:	Nombre y firma del capitán del buque receptor:		
4. JAULAS DIVIDIDAS				
N.º Jaula de origen:	Kg:	N.º de peces:		
Nombre del remolcador de origen:	Indicativo de radio:	Pabellón:	N.º registro ICCAT:	
N.º Jaula receptora:	Kg:	N.º de peces:		
Nombre del remolcador receptor:	Indicativo de radio:	Pabellón:	N.º registro ICCAT:	
N.º Jaula receptora:	Kg:	N.º de peces:		
Nombre del remolcador receptor:	Indicativo de radio:	Pabellón:	N.º registro ICCAT:	
N.º Jaula receptora:	Kg:	N.º de peces:		
Nombre del remolcador receptor:	Indicativo de radio:	Pabellón:	N.º registro ICCAT:	

ANEXO V

Impreso de declaración de capturas

Pabellón	N.º ICCAT	Nombre del buque	Fecha de inicio del informe	Fecha de finalización del informe	Duración del informe (d)	Fecha de la captura	Localización de la captura		Capturas			Peso atribuido en caso de operación de pesca conjunta (kg)
							Latitud	Longitud	Peso (kg)	Número de ejemplares	Peso medio (kg)	

ANEXO VI

Operación de pesca conjunta								
Estado del pabellón	Nombre del buque	N.º ICCAT	Duración de la operación	Identidad de los operadores	Cuota individual del buque	Clave de asignación por buque	Granja de engorde y cría de destino	
							CPC	N.º ICCAT

Fecha:

Validación del Estado del pabellón

ANEXO VII

Programa regional de observadores de la CICAA

DESIGNACIÓN DE OBSERVADORES REGIONALES DE LA CICAA

1. Cada observador regional de la CICAA deberá poseer las siguientes cualificaciones para llevar a cabo sus tareas:

- a) experiencia suficiente para identificar especies y artes de pesca;
- b) conocimiento satisfactorio de las medidas de conservación y ordenación de la CICAA, atestiguado por un certificado expedido por los Estados miembros y basado en las directrices de formación de la CICAA;
- c) capacidad para realizar observaciones y registros precisos;
- d) conocimiento satisfactorio del idioma del pabellón del buque o de la granja observados.

OBLIGACIONES DEL OBSERVADOR REGIONAL DE LA CICAA

2. Los observadores regionales de la CICAA deberán:

- a) haber completado la formación técnica requerida por las directrices establecidas por la CICAA;
- b) ser nacionales de un Estado miembro y, en la medida de lo posible, no ser nacionales del Estado de la granja o la almadraba o del Estado del pabellón del cerquero; no obstante, si el atún rojo se sacrifica desde la jaula y se comercializa como producto fresco, el observador regional de la CICAA que observa dicho sacrificio puede ser un nacional del Estado miembro responsable de la granja;
- c) ser capaces de llevar a cabo las tareas que se establecen en el punto 3;
- d) estar incluidos en la lista de observadores regionales de la CICAA mantenida por la CICAA;
- e) no tener intereses financieros o de beneficios actuales en la pesquería de atún rojo.

TAREAS DE LOS OBSERVADORES REGIONALES DE LA CICAA

3. Las tareas de los observadores regionales de la CICAA consistirán, en particular, en lo siguiente:

- a) en lo que concierne a los observadores a bordo de cerqueros, realizar un seguimiento del cumplimiento por parte del cerquero de las medidas de conservación y ordenación pertinentes adoptadas por la CICAA. En particular, los observadores regionales deberán:
 - 1) en los casos en los que detecten lo que podría constituir una infracción de las recomendaciones de la CICAA, transmitir inmediatamente esa información a la empresa que aplica el programa de observadores de la CICAA, que, a su vez, la remitirá sin demora a las autoridades del Estado del pabellón del buque de captura;
 - 2) consignar e informar de las actividades pesqueras llevadas a cabo;
 - 3) observar y estimar las capturas y verificar las entradas del cuaderno diario;
 - 4) redactar un informe diario de las actividades de transferencia del cerquero;
 - 5) avistar y consignar los buques que puedan estar pescando contraviniendo las medidas de conservación y ordenación de la CICAA;
 - 6) consignar e informar sobre las actividades de transferencia llevadas a cabo;
 - 7) verificar la posición del buque cuando esté llevando a cabo actividades de transferencia;

- 8) observar y estimar los productos transferidos, incluso mediante la revisión de las grabaciones de vídeo;
 - 9) verificar y consignar el nombre del buque pesquero afectado y su número CICAA;
 - 10) realizar tareas científicas, como recopilar los datos de Tarea II, cuando lo requiera la Comisión de la CICAA, basándose en las directrices del SCRS;
- b) en lo que concierne a los observadores regionales de la CICAA de las granjas y almadrabas, hacer un seguimiento del cumplimiento de las medidas de conservación y ordenación pertinentes adoptadas por la CICAA. En particular, los observadores regionales de la CICAA deberán:
- 1) verificar los datos incluidos en la declaración de transferencia, la declaración de introducción en jaula y los BCD, incluso mediante la revisión de las grabaciones de vídeo;
 - 2) certificar los datos incluidos en la declaración de transferencia, la declaración de introducción en jaula y los BCD;
 - 3) redactar un informe diario de las actividades de transferencia de las granjas y almadrabas;
 - 4) refrendar la declaración de transferencia, la declaración de introducción en jaula y los BCD solo cuando estén de acuerdo con que la información incluida en dichos documentos es coherente con sus observaciones, lo que incluye una grabación de vídeo que cumpla los requisitos mencionados en el artículo 35, apartado 1, y en el artículo 44, apartado 1;
 - 5) llevar a cabo una labor científica, como recopilar muestras, tal como lo requiera la Comisión, basándose en las directrices del SCRS;
 - 6) consignar y verificar la presencia de cualquier tipo de marca, lo que incluye marcas naturales, y notificar cualquier signo de eliminaciones recientes de marcas;
- c) elaborar informes generales que compilen la información recogida conforme a este punto, y dar al capitán y al operador de la granja la oportunidad de incluir en ellos cualquier información relevante;
- d) presentar a la Secretaría el informe general a que se refiere la letra c), en un plazo de veinte días desde el final del período de observación;
- e) desempeñar cualquier otra función que especifique la Comisión de la CICAA.
4. El observador regional de la CICAA tratará confidencialmente toda la información con respecto a las operaciones de pesca y de transferencia de los cerqueros y de las granjas, y aceptará este requisito por escrito como condición para ser designado observador regional de la CICAA.
5. El observador regional de la CICAA cumplirá los requisitos establecidos en las leyes y reglamentos de Estado del pabellón o de la granja que tenga jurisdicción sobre el buque o la granja a los que sea asignado el observador regional de la CICAA.
6. El observador regional de la CICAA respetará la jerarquía y normas generales de comportamiento aplicables a todo el personal del buque y la granja, siempre que tales normas no interfieran con los deberes del observador regional de la CICAA en el marco de este programa, y con las obligaciones del personal del buque y de la granja establecidas en el punto 7 del presente anexo y en el artículo 51, apartado 6.

OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL PABELLÓN HACIA LOS OBSERVADORES REGIONALES DE LA CICAA

7. Los Estados miembros responsables del cerquero, de la granja o de la almadraba velarán por que los observadores regionales:
- a) tengan acceso al personal del buque, de la granja y de la almadraba y a los artes, jaulas y equipamiento;
 - b) tengan acceso, previa solicitud, al siguiente equipamiento, si lo hubiera en los buques a los cuales han sido asignados, con el fin de facilitarles la realización de sus tareas, establecidas en el punto 3 del presente anexo:
 - 1) equipo de navegación por satélite;
 - 2) pantallas de visualización de radar, cuando se esté usando;
 - 3) medios electrónicos de comunicación;

- c) reciban alojamiento, incluyendo hospedaje, alimentación e instalaciones sanitarias adecuadas, igual al de los oficiales;
- d) dispongan de un espacio adecuado en el puente o cabina del piloto para poder realizar sus tareas administrativas, así como de un espacio en la cubierta adecuado para poder desarrollar sus deberes como observador.

COSTES DERIVADOS DEL PROGRAMA REGIONAL DE OBSERVADORES DE LA CICAA

8. Todos los gastos derivados de las actividades de los observadores regionales de la CICAA correrán a cargo de los operadores de las granjas o los propietarios de los cerqueros.
-

ANEXO VIII

Programa conjunto CICAA de inspección internacional

En su cuarta reunión ordinaria (Madrid, noviembre de 1975) y en su reunión anual de 2008, celebrada en Marrakech, la CICAA acordó lo siguiente:

De conformidad con el párrafo 3 del artículo IX del Convenio, la Comisión de la CICAA recomienda el establecimiento de las siguientes disposiciones para un control internacional fuera de las aguas jurisdiccionales con el propósito de asegurar la aplicación del Convenio y de las medidas en él establecidas:

I. INFRACCIONES GRAVES

1. A efectos de estos procedimientos, se entiende por infracción grave cualquiera de las siguientes infracciones de las disposiciones de las medidas de conservación y ordenación de la CICAA aprobadas por la Comisión de la CICAA:
 - a) pescar sin licencia, autorización o permiso expedido por la CPC del pabellón;
 - b) no mantener registros suficientes de capturas y de datos relacionados con las capturas, según lo exigido por los requisitos de comunicación de la Comisión de la CICAA, o proporcionar información considerablemente inexacta sobre capturas y/o datos relacionados con las capturas;
 - c) pescar en una zona de veda;
 - d) pescar durante una temporada de veda;
 - e) capturar o retener intencionadamente especies en contravención de cualquier medida de conservación y ordenación aplicable adoptada por la CICAA;
 - f) infringir significativamente los límites de captura o cuotas en vigor con arreglo a las normas de la CICAA;
 - g) utilizar artes de pesca prohibidos;
 - h) falsificar u ocultar intencionadamente las marcas, identidad o registro de un buque pesquero;
 - i) ocultar, manipular o destruir pruebas relacionadas con la investigación de una infracción;
 - j) cometer infracciones múltiples que, en su conjunto, constituyen una inobservancia grave de las medidas en vigor de acuerdo con la CICAA;
 - k) agredir, oponer resistencia, intimidar, acosar sexualmente, obstaculizar u obstruir o retrasar indebidamente a un inspector u observador autorizado;
 - l) manipular o inutilizar intencionadamente el SLB;
 - m) incurrir en cualquier otra infracción que pueda ser determinada por la CICAA una vez que sea incluida y publicada en una versión revisada de dichos procedimientos;
 - n) pescar con ayuda de aviones de detección;
 - o) interferir con el sistema de seguimiento por satélite y/u operar un buque sin SLB;
 - p) realizar una operación de transferencia sin declaración de transferencia;
 - q) transbordar en el mar.
2. En el caso de cualquier visita e inspección de un buque pesquero durante la cual el inspector autorizado observe cualquier actividad o condición que constituya una infracción grave, tal y como se define en el punto 1, las autoridades del Estado del pabellón de los buques de inspección lo notificarán inmediatamente a las autoridades del Estado del pabellón del buque pesquero, directamente y también a través de la Secretaría de la CICAA. En dichas situaciones, el inspector informará asimismo a cualquier buque de inspección del Estado del pabellón del buque pesquero que se sepa se encuentra en las inmediaciones.
3. El inspector de la CICAA consignará en el cuaderno diario de pesca del buque pesquero las inspecciones llevadas a cabo y las infracciones detectadas (si las hubiera).

4. El Estado miembro del pabellón se asegurará de que, tras la inspección mencionada en el punto 2, el buque pesquero afectado cese toda actividad pesquera. El Estado miembro del pabellón requerirá al buque pesquero que se dirija en las 72 horas posteriores a un puerto designado por él, donde se iniciará una investigación.
5. Si el buque no es llamado a puerto, el Estado miembro del pabellón deberá presentar la debida justificación en tiempo oportuno a la Comisión Europea, que transmitirá la información a la Secretaría de la CICA, que a su vez la pondrá a disposición, previa solicitud, de otras Partes contratantes.

II. REALIZACIÓN DE LAS INSPECCIONES

6. Las inspecciones las llevarán a cabo los inspectores designados por las Partes contratantes. Se notificarán a la Comisión de la CICA los nombres de las agencias gubernamentales autorizadas y de cada inspector designados para este propósito por los respectivos Gobiernos.
7. Los buques que lleven a cabo operaciones internacionales de visita e inspección de conformidad con el presente anexo enarbolarán una bandera o banderín especial, aprobado por la Comisión de la CICA y facilitado por la Secretaría de la CICA. Los nombres de los buques utilizados al efecto deberán ser notificados a la Secretaría de la CICA tan pronto como sea posible antes del inicio de las actividades de inspección. La Secretaría de la CICA pondrá a disposición de todas las CPC la información relativa a los buques de inspección designados, lo que incluye publicarla en su sitio web protegido con contraseña.
8. Cada inspector llevará documentación de identificación adecuada expedida por las autoridades del Estado del pabellón, que deberá tener el formato que aparece en el punto 21 del presente anexo.
9. A reserva de lo establecido en el punto 16, cualquier buque con pabellón de una Parte contratante y que pesque túnidos o especies afines en la zona del Convenio, fuera de aguas bajo jurisdicción nacional, se detendrá cuando un buque que enarbole el banderín de la CICA descrito en el punto 7 y en el que se encuentre un inspector ice la señal pertinente del Código Internacional de Señales, a menos que el buque esté realizando maniobras de pesca en ese momento, en cuyo caso se detendrá inmediatamente cuando estas hayan concluido. El capitán del buque permitirá embarcar al equipo de inspección, tal y como se especifica en el punto 10, y para ello le facilitará una escala de embarco. El capitán permitirá al equipo de inspección realizar exámenes del equipo, las capturas o los artes de pesca y de cualquier documento pertinente que el inspector considere necesario para verificar el cumplimiento de las recomendaciones vigentes de la Comisión de la CICA, en lo que concierne al Estado del pabellón del buque que se está inspeccionando. Además, el inspector podrá solicitar las explicaciones que se estimen convenientes.
10. El número de integrantes del equipo de inspección será determinado por el oficial al mando del buque de inspección, teniendo en cuenta las circunstancias pertinentes. El equipo de inspección deberá ser tan reducido como resulte posible para cumplir con seguridad y protección las tareas establecidas en el presente anexo.
11. Al embarcar, el inspector deberá mostrar la documentación de identificación descrita en el punto 8. El inspector observará las reglamentaciones, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas en relación con la seguridad del buque que se está inspeccionando y su tripulación, y minimizará las interferencias con las actividades pesqueras o la estiba del producto y, en la medida de lo posible, evitará cualquier acción que pueda afectar negativamente a la calidad de la captura que se encuentra a bordo.

Cada inspector limitará sus indagaciones a la comprobación de la observancia de las recomendaciones vigentes de la Comisión de la CICA en lo que respecta al Estado del pabellón del buque de que se trate. Al hacer su inspección, el inspector puede solicitar al capitán del buque pesquero cualquier clase de ayuda que necesite. El inspector redactará un informe de la inspección en el impreso aprobado por la Comisión de la CICA. El inspector firmará este impreso en presencia del capitán del buque, quien tendrá derecho a añadir o a hacer añadir al informe cualquier observación que crea conveniente, y firmará dichas observaciones.

12. El capitán del buque recibirá un ejemplar de este informe, así como el Gobierno del equipo de inspección, quien a su vez remitirá otros ejemplares a las autoridades pertinentes del Estado del pabellón del buque inspeccionado y a la Comisión de la CICA. Además, el inspector informará, si es posible, de toda infracción que se observe de las recomendaciones de la CICA a cualquier buque de inspección del Estado del pabellón del buque pesquero que se sepa se encuentra en las inmediaciones.
13. Oponer resistencia a los inspectores o incumplir sus instrucciones será considerado por el Estado del pabellón del buque inspeccionado de forma similar a si dicha conducta se hubiera producido ante un inspector nacional.
14. El inspector llevará a cabo su misión, de acuerdo con estas disposiciones, de conformidad con las normas establecidas en el presente Reglamento, pero permanecerá bajo el control operativo de sus autoridades nacionales y será responsable ante ellas.

15. Las Partes contratantes considerarán y actuarán, en relación con los informes de inspección, las hojas de información de avistamiento con arreglo a la Recomendación 94-09 y las declaraciones que procedan de inspecciones documentales de inspectores extranjeros, según estas disposiciones, de forma similar a como lo harían respecto a los informes de inspectores nacionales de acuerdo con la legislación nacional. Las disposiciones de este punto no impondrán obligación alguna a una Parte contratante de dar al informe de un inspector extranjero un valor probatorio mayor del que tendría en el país del inspector. Las Partes contratantes colaborarán a fin de facilitar los procedimientos judiciales o de otro tipo que pudieran surgir como consecuencia de los informes de los inspectores de conformidad con estas disposiciones.
16. a) Las Partes contratantes informarán a la Comisión de la CICAA, a más tardar el 15 de febrero de cada año, acerca de sus planes provisionales para llevar a cabo actividades de inspección en el marco del presente Reglamento en ese año civil, y la Comisión de la CICAA podrá formular sugerencias a las Partes contratantes con el fin de coordinar las operaciones nacionales en este ámbito, incluso acerca del número de inspectores y de buques que hayan de transportarlos.
- b) Las disposiciones establecidas en el presente Reglamento y los planes de participación se aplicarán entre las Partes contratantes, a menos que estas acuerden lo contrario; en tal caso, el acuerdo se notificará a la Comisión de la CICAA. Sin embargo, se suspenderá la aplicación del programa entre dos Partes contratantes cualesquiera, si a tal efecto cualquiera de ellas lo ha notificado a la Comisión de la CICAA, hasta que se llegue a un acuerdo.
17. a) Los artes de pesca serán inspeccionados de conformidad con las reglamentaciones vigentes en la subzona en que tenga lugar la inspección. En su informe de inspección el inspector indicará la subzona en que haya tenido lugar la inspección y describirá cualquier infracción observada.
- b) El inspector estará autorizado a examinar todos los artes de pesca que se estén utilizando o que se encuentren a bordo.
18. El inspector fijará una señal de identificación aprobada por la Comisión de la CICAA en cualquier arte de pesca examinado que parezca contravenir las recomendaciones vigentes de dicha Comisión en relación con el Estado del pabellón del buque afectado, y consignará este hecho en su informe.
19. El inspector podrá fotografiar los artes de pesca, el equipo, la documentación y cualquier otro elemento que considere necesario, de tal forma que queden de manifiesto los elementos que en su opinión incumplen la reglamentación en vigor, en cuyo caso deberá mencionar en su informe los elementos fotografiados y adjuntar copias de las fotografías al ejemplar del informe transmitido al Estado del pabellón.
20. El inspector inspeccionará, si es necesario, toda la captura que se encuentre a bordo para determinar si se cumplen las recomendaciones de la CICAA.
21. El modelo para la tarjeta de identificación de los inspectores es el siguiente:

<p>INTERNATIONAL COMMISSION FOR THE CONSERVATION OF ATLANTIC TUNA</p>  <p>ICCAT</p> <p>Inspector Identity Card</p> <p>Contracting Party:</p> <p>Inspector Name:</p> <p>Card n°:</p> <p>Issue Date: Valid five years</p> <div style="border: 1px dashed black; width: 80px; height: 60px; margin: 5px auto; text-align: center; line-height: 60px;"> Photograph </div>	 <p>ICCAT</p> <p>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.</p> <p>..... ICCAT Executive Secretary Issuing Authority</p> <p>..... Inspector</p>
--	---

ANEXO IX

Normas mínimas para los procedimientos de grabación de vídeo**Operaciones de transferencia**

1. El dispositivo de almacenamiento electrónico que contiene la grabación de vídeo original se facilitará al observador regional de la CICAA lo antes posible al finalizar la operación de transferencia y este pondrá inmediatamente en él su rúbrica para evitar cualquier manipulación posterior.
2. La grabación original se mantendrá a bordo del buque de captura, o la guardará el operador de la granja o de la almadraba, cuando proceda, durante todo el período de autorización.
3. Se realizarán dos copias idénticas de la grabación de vídeo. Se entregará una copia al observador regional de la CICAA que se encuentre a bordo del cerquero y otra al observador nacional que se encuentre a bordo del remolcador, y esta última acompañará a la declaración de transferencia y a las capturas asociadas a las que se refiere. Este procedimiento se aplicará solo a los observadores nacionales en el caso de transferencias entre remolcadores.
4. Al comienzo y/o final de cada vídeo, deberá aparecer el número de la autorización de transferencia de ICCAT.
5. La hora y la fecha del vídeo se mostrarán continuamente a lo largo de la grabación de vídeo.
6. Antes del inicio de la transferencia, la grabación de vídeo deberá incluir la apertura y el cierre de la red/puerta y filmación que muestre si las jaulas de origen y de destino contienen ya atún rojo.
7. La grabación de vídeo deberá ser continua, sin ninguna interrupción o corte, y cubrir toda la operación de transferencia.
8. La grabación de vídeo será de calidad suficiente para realizar estimaciones del número de atunes rojos que se está transfiriendo.
9. Si la grabación de vídeo es de calidad insuficiente para estimar el número de atunes rojos que se está transfiriendo, las autoridades de control solicitarán una nueva transferencia. La nueva transferencia incluirá todo el desplazamiento del atún rojo que se encuentre en la jaula de destino hacia otra jaula, que deberá estar vacía.

Operaciones de introducción en jaula

1. El dispositivo de almacenamiento electrónico que contiene la grabación de vídeo original se facilitará al observador regional de la CICAA lo antes posible al finalizar la operación de introducción en jaula y este pondrá inmediatamente en él su rúbrica para evitar cualquier manipulación posterior.
2. La grabación original se mantendrá en la granja, cuando proceda, durante todo el período de autorización.
3. Se realizarán dos copias idénticas de la grabación de vídeo. Se entregará una copia al observador regional de la CICAA asignado a la granja.
4. Al comienzo y/o final de cada vídeo, deberá aparecer el número de la autorización de introducción en jaula de la CICAA.
5. La hora y la fecha del vídeo se mostrarán continuamente a lo largo de la grabación de vídeo.
6. Antes del inicio de la introducción en jaula, la grabación de vídeo deberá incluir la apertura y el cierre de la red/puerta, así como confirmar si la jaula de origen y de destino contienen ya atún rojo.
7. La grabación de vídeo deberá ser continua, sin ninguna interrupción o corte, y cubrir toda la operación de introducción en jaula.
8. La grabación de vídeo será de calidad suficiente para realizar estimaciones del número de atunes rojos que se está transfiriendo.
9. Si la grabación de vídeo es de calidad insuficiente para estimar el número de atunes rojos que se está transfiriendo, las autoridades de control solicitarán una nueva operación de introducción en jaula. La nueva operación de introducción en jaula incluirá todo el desplazamiento del atún rojo que se encuentre en la jaula de destino de la granja hacia otra jaula de la granja, que deberá estar vacía.

ANEXO X

Normas y procedimientos para los programas y obligaciones de información a que se refieren el artículo 46, apartados 2 a 7, y el artículo 47, apartado 1**A. Utilización de sistemas de cámaras estereoscópicas**

La utilización de sistemas de cámaras estereoscópicas en el contexto de operaciones de introducción en jaula, tal y como requiere el artículo 46 del presente Reglamento, se realizará de conformidad con lo siguiente:

1. La intensidad de muestreo de peces vivos no deberá ser inferior al 20 % de la cantidad de peces que se está introduciendo en las jaulas. Cuando sea posible desde el punto de vista técnico, el muestreo de peces vivos se realizará de forma secuencial, midiendo uno de cada cinco ejemplares. La muestra estará compuesta por ejemplares medidos a una distancia de entre 2 y 8 metros de la cámara.
2. Las dimensiones de la puerta de transferencia que conecta la jaula de salida con la jaula receptora serán de una anchura máxima de 10 metros y de una altura máxima de 10 metros.
3. Cuando las mediciones de talla de los peces presenten una distribución multimodal (dos o más cohortes de diferentes tallas) se podrá utilizar más de un algoritmo de conversión para la misma operación de introducción en jaula. Se utilizarán el (los) algoritmo(s) más actualizado(s) establecido(s) por el SCRS para convertir las longitudes a la horquilla en pesos totales, de conformidad con la categoría de talla de los peces medidos durante la operación de introducción en jaula.
4. La validación de las mediciones estereoscópicas de talla deberá realizarse antes de cada operación de introducción en jaula utilizando una barra graduada a una distancia de entre 2 y 8 m.
5. Cuando se comuniquen los resultados del programa estereoscópico, se informará sobre el margen de error inherente a las especificaciones técnicas del sistema de cámaras estereoscópicas, que no superará un intervalo de ± 5 %.
6. El informe sobre los resultados del sistema estereoscópico incluirá información detallada sobre todas las especificaciones técnicas mencionadas, incluida la intensidad de muestreo, el tipo de metodología de muestreo, la distancia desde la cámara, las dimensiones de la puerta de transferencia y los algoritmos (relación talla-peso). El SCRS revisará dichas especificaciones y, si es necesario, formulará recomendaciones para modificarlas.
7. En los casos en que la calidad de la filmación de la cámara estereoscópica sea insuficiente para estimar el peso del atún rojo que se está introduciendo en jaulas, las autoridades del Estado miembro responsable del buque de captura, la almadra o la granja ordenarán que se realice una nueva operación de introducción en jaula.

B. Presentación y utilización de los resultados de los programas

1. Las decisiones con respecto a las diferencias entre el informe de captura y los resultados del programa del sistema estereoscópico deberán tomarse a nivel de capturas totales de la almadra o de la JFO para las capturas de almadras y JFO destinadas a granjas en las que participa una sola CPC y/o un solo Estado miembro. La decisión sobre las diferencias entre el informe de captura y los resultados del programa del sistema estereoscópico se tomará a nivel de operaciones de introducción en jaula para las JFO en las que participen más de una CPC y/o Estado Miembro, a menos que todas las autoridades de la CPC y/o de los Estados miembros del pabellón de los buques de captura de la JFO lleguen a un acuerdo distinto.
2. El Estado miembro responsable de la granja proporcionará un informe al Estado miembro o CPC responsable del buque de captura o la almadra y a la Comisión, que incluya los siguientes documentos:
 - a) Informe técnico del sistema estereoscópico, que incluya:
 - especies, lugar, jaula, fecha, algoritmo,
 - talla y peso medios, talla y peso mínimos, talla y peso máximos, número de peces muestreado, distribución de pesos, distribución de tallas.
 - b) Los resultados detallados del programa, con la talla y peso de cada ejemplar que se muestree.
 - c) Informe de introducción en jaula, que incluya:
 - información general de la operación: número de operación de introducción en jaula, nombre de la granja, número de jaula, número de BCD, número de ITD, nombre y pabellón del buque de captura o almadra, nombre y pabellón del remolcador, fecha de la operación del sistema estereoscópico y nombre del archivo de la filmación,

- algoritmo utilizado para convertir la talla en peso,
 - comparación entre las cantidades declaradas en el BCD y las cantidades estimadas mediante el sistema estereoscópico, en número de peces, peso medio y peso total (la fórmula utilizada para calcular la diferencia será: $(\text{Sistema estereoscópico}-\text{BCD})/(\text{Sistema estereoscópico} * 100)$),
 - margen de error del sistema,
 - para los informes de introducción en jaula relacionados con JFO/almadrabas, el último informe de introducción en jaula deberá incluir también un resumen de toda la información recogida en los informes anteriores de introducción en jaula.
3. Al recibir el informe de introducción en jaula, las autoridades del Estado miembro del buque de captura o de la almadraba tomarán las medidas necesarias en función de las siguientes situaciones:
- a) El peso total declarado por el buque de captura o la almadraba en el BCD se halla dentro del intervalo de resultados del sistema estereoscópico:
- no se ordenará ninguna liberación,
 - en el BCD se modificará tanto el número (utilizando el número de peces resultante del uso de cámaras de control o de técnicas alternativas) como el peso medio, pero no se modificará el peso total.
- b) El peso total declarado por el buque de captura o la almadraba en el BCD se sitúa por debajo de la cifra más baja del intervalo de resultados del sistema estereoscópico:
- se ordenará una liberación utilizando la cifra más baja del intervalo de resultados del sistema estereoscópico,
 - las operaciones de liberación se llevarán a cabo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 34, apartado 2, y en el anexo XI,
 - después de que tengan lugar las operaciones de liberación, en el BCD se modificarán tanto el número (utilizando el número de peces resultante del uso de las cámaras de control menos el número de peces liberados) como el peso medio, pero no se modificará el peso total.
- c) El peso total declarado por el buque de captura o la almadraba en el BCD supera la cifra más alta del intervalo de resultados del sistema estereoscópico:
- no se ordenará ninguna liberación,
 - en el BCD se modificará el peso total (utilizando la cifra más alta del intervalo de resultados del sistema estereoscópico), el número de peces (utilizando los resultados de las cámaras de control) y el peso medio, en consecuencia.
4. Para cualquier modificación pertinente del BCD, los valores (número y peso) introducidos en la sección 2 serán coherentes con los de la sección 6, y los valores de las secciones 3, 4 y 6 no serán superiores a los de la sección 2.
5. En caso de compensación de las diferencias halladas en los informes individuales de introducción en jaula en todas las introducciones en jaula de una JFO/almadraba, independientemente de si es necesaria o no una operación de liberación, se modificarán todos los BCD pertinentes basándose en el intervalo inferior de resultados del sistema estereoscópico. Se modificarán también los BCD relacionados con las cantidades de atún rojo liberadas para reflejar el peso/número de peces liberados. Los BCD relacionados con atún rojo no liberado pero para el que los resultados de los sistemas estereoscópicos o de técnicas alternativas difieran de las cantidades declaradas como capturadas y transferidas serán también modificados para reflejar dichas diferencias.

Se modificarán también los BCD vinculados con las capturas relacionadas con la operación de liberación para reflejar el peso/número de peces liberados.

ANEXO XI

Protocolo de liberación

1. La liberación de atún rojo de las jaulas de cría en el mar será grabada con cámara de vídeo y observada por un observador regional de la CICAA, quien redactará y enviará un informe, junto con las grabaciones de vídeo, a la Secretaría de la CICAA.
 2. Cuando se haya emitido una orden de liberación, el operador de la granja solicitará la asignación de un observador regional de la CICAA.
 3. La liberación de atún rojo de las jaulas de transporte o las almadrabas en el mar será observada por un observador nacional del Estado miembro responsable del remolcador o de la almadraba, quien redactará y enviará un informe a las autoridades de control del Estado miembro.
 4. Antes de que se lleve a cabo una operación de liberación, las autoridades de control del Estado miembro podrían ordenar una transferencia de control utilizando cámaras estándar y/o estereoscópicas para estimar el número y peso de los peces que deben liberarse.
 5. Las autoridades de los Estados miembros podrán aplicar cualquier medida adicional que consideren necesaria para garantizar que las operaciones de liberación se realizan en el momento y lugar más adecuados con el fin de aumentar la probabilidad de que los peces vuelvan a la población. El operador será responsable de la supervivencia de los peces hasta que se haya realizado la operación de liberación. Dichas operaciones de liberación tendrán lugar en un plazo de tres semanas a partir de que finalicen las operaciones de introducción en jaula.
 6. Tras finalizar las operaciones de sacrificio, los peces que permanezcan en la granja y no estén cubiertos por el BCD deberán ser liberados de conformidad con los procedimientos establecidos en el artículo 34, apartado 2, y en el presente anexo.
-

ANEXO XII

Tratamiento de los peces muertos

Durante las operaciones de pesca de los cerqueros, las cantidades de peces hallados muertos en el cerco deberán ser consignadas en el cuaderno diario del buque pesquero y deducidas, en consecuencia, de la cuota del Estado miembro.

Consignación/tratamiento de los peces muertos durante la primera transferencia

- 1) Deberá facilitarse al operador del remolcador el BCD con la sección 2 (captura total), la sección 3 (comercio de peces vivos) y la sección 4 (Transferencia — incluidos los peces muertos) cumplimentadas.

Las cantidades totales declaradas en las secciones 3 y 4 deberán ser iguales a las cantidades declaradas en la sección 2. El BCD deberá ir acompañado de la Declaración de transferencia de ICCAT (ITD) original de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento. Las cantidades declaradas en la ITD (transferidas vivas) deberán ser iguales a las cantidades declaradas en la sección 3 del BCD asociado.

- 2) Deberá cumplimentarse una copia del BCD con la sección 8 (Información comercial) y entregarse al operador del buque auxiliar que transportará el atún rojo muerto a tierra (o se mantendrá en el buque de captura si es desembarcado directamente a tierra). Los peces muertos y la copia del BCD deberán ir acompañados de una copia de la ITD.
 - 3) Las cantidades de peces muertos se consignarán en el BCD del buque de captura que realizó la captura o, en el caso de las JFO, en el BCD de los buques de captura o de un buque que enarbole otro pabellón participante en la JFO.
-

ANEXO XIII

Tabla de correspondencias

Reglamento (CE) n.º 302/2009	Presente Reglamento
Artículo 1	Artículos 1 y 2
Artículo 2	Artículo 3
Artículo 3	Artículo 4
Artículo 4, apartado 1	Artículo 5, apartado 1
Artículo 4, apartado 2	Artículo 6, apartado 1, letra a)
Artículo 4, apartados 3 y 5	Artículo 7
Artículo 4, apartado 4, párrafo segundo	Artículo 6, apartado 1, letra a), y apartado 2
Artículo 4, apartado 6, letras a) y b) y párrafo segundo	Artículo 54
Artículo 4, apartado 6, párrafo tercero	Artículo 20, apartado 2
Artículo 4, apartados 7 a 12	—
Artículo 4, apartado 13	Artículo 5, apartado 3
Artículo 4, apartado 15	Artículo 17
Artículo 5, apartado 1	Artículo 6, apartado 1, letra b)
Artículo 5, apartados 2 a 6	Artículo 9, apartados 1 a 6
Artículo 5, apartados 7 y 8 y apartado 9, párrafo primero	—
Artículo 5, apartado 9, párrafo segundo	Artículo 6, apartado 2
Artículo 6	Artículo 10
Artículo 7	Artículos 11 y 12
Artículo 8	Artículo 17
Artículo 9, apartados 1 y 2	Artículo 14, apartados 1 y 2
Artículo 9, apartados 3, 4, 5 y 7 a 10	Anexo I
Artículo 9, apartado 6	—
Artículo 9, apartado 11	Artículo 14, apartado 3
Artículo 9, apartados 12 a 15	Artículo 15
Artículo 10	—
Artículo 11	Artículo 16, apartados 2, 3 y 5
Artículo 12, apartados 1 a 4	Artículo 19
Artículo 12, apartado 5	—
Artículo 13, apartados 1, 2 y 3	Artículo 19
Artículo 13, apartado 4	—
Artículo 14, apartados 1, 2, 3 y 5	Artículo 20
Artículo 14, apartado 4	Artículo 22, apartado 1
Artículo 15	Artículo 23
Artículo 16	Artículo 29, apartados 1, 3 y 4
Artículo 17	Artículo 30

Reglamento (CE) n.º 302/2009	Presente Reglamento
Artículo 18, apartado 1	Artículo 25
Artículo 18, apartado 2	Anexo II
Artículo 19	Artículo 24, apartados 1, 2 y 3
Artículo 20, apartados 1 y 2	Artículo 26, apartados 1, 2 y 3
Artículo 20, apartados 3 y 4	Artículo 27
Artículo 21	Artículo 31, apartados 1 a 4 y 6
Artículo 22, apartado 1, y apartado 2, párrafo primero	Artículo 33, apartados 1, 3 y 5
Artículo 22, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 34, apartado 1
Artículo 22, apartado 3	Artículo 34, apartado 2
Artículo 22, apartado 4	Artículo 38, apartados 1, 2 y 3
Artículo 22, apartado 5	Anexo II
Artículo 22, apartado 6	Artículo 33, apartado 6
Artículo 22, apartado 7	Artículo 35, apartado 1, y anexo IX
Artículo 22, apartado 8, y apartado 9, párrafo primero	Artículo 36
Artículo 22, apartado 9, párrafo segundo	—
Artículo 22, apartado 10	Artículo 39
Artículo 23	Artículo 32
Artículo 24, apartado 1	Artículo 47, apartado 1
Artículo 24, apartados 2, 4 y 6	Artículo 40, apartados 2 a 5
Artículo 24, apartado 3	Artículo 41, apartados 1 y 2
Artículo 24, apartado 5	Artículo 42
Artículo 24, apartado 7	Artículo 44, apartado 1, y anexo IX
Artículo 24, apartado 8, párrafo primero	Artículo 45, apartados 1 y 2
Artículo 24, apartado 9	—
Artículo 24, apartado 10	Artículo 48
Artículo 24 bis	Anexo X
Artículo 25	Artículo 49
Artículo 26, apartado 1	Artículo 26, apartado 4
Artículo 26, apartado 2	Artículo 27, apartado 1
Artículo 26, apartado 3	Artículo 26, apartado 5
Artículo 27, apartado 1	Artículo 31, apartado 5
Artículo 27, apartado 2	Artículo 41
Artículo 27, apartado 3	Artículo 3, punto 24
Artículo 28	Artículo 55
Artículo 29	Artículo 52
Artículo 30	Artículo 50
Artículo 31, apartado 1, y apartado 2, letras a), b), c) y h)	Artículo 51
Artículo 31, apartado 2, letras d) a g)	Anexo VII
Artículo 31, apartados 3 y 4	Anexo VII

Reglamento (CE) n.º 302/2009	Presente Reglamento
Artículo 32	Artículo 35, apartados 2, 3 y 4 Artículo 44, apartados 2, 3 y 4
Artículo 33	—
Artículo 33 <i>bis</i>	Artículo 53
Artículo 34	Artículo 56
Artículo 35	—
Artículo 36	—
Artículo 37	Artículo 57
Artículo 38	Artículo 58
Artículo 38 <i>bis</i>	Artículo 59, apartados 1 y 2
Artículo 39	Artículo 60
Artículo 40	—
Artículo 41	Artículo 61

REGLAMENTO (UE) 2016/1628 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 14 de septiembre de 2016****sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A tal fin se adoptaron medidas para reducir la contaminación atmosférica debida a los motores instalados en máquinas móviles no de carretera por medio de la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾. Conviene seguir invirtiendo esfuerzos en el desarrollo y funcionamiento del mercado interior de la Unión.
- (2) El mercado interior debe basarse en unas normas transparentes, sencillas y coherentes que ofrezcan una seguridad jurídica y una claridad de las que puedan gozar las empresas y los consumidores por igual.
- (3) Se ha adoptado un nuevo enfoque normativo sobre la legislación de homologación de tipo de motores en la Unión con el fin de simplificar y acelerar la adopción de dicha legislación. Según ese enfoque, el legislador establece las normas y los principios fundamentales y faculta a la Comisión para adoptar actos delegados y de ejecución relativos a las especificaciones técnicas. Por consiguiente, en cuanto a los requisitos sustantivos, el presente Reglamento debe limitarse a establecer disposiciones esenciales sobre las emisiones de gas y partículas contaminantes y la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera y debe facultar a la Comisión para que defina las especificaciones técnicas en actos delegados y de ejecución.
- (4) El Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ estableció un marco regulador relativo a la homologación de los vehículos agrícolas y forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Dada la similitud de los ámbitos y la experiencia positiva de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 167/2013, muchos de los derechos y obligaciones que este establece deben tenerse en cuenta para las máquinas móviles no de carretera. No obstante, es esencial adoptar un conjunto distinto de normas para tener plenamente en cuenta los requisitos específicos de los motores de las máquinas móviles no de carretera.

⁽¹⁾ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 18 de febrero de 2015 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 5 de julio de 2016 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 18 de julio de 2016.

⁽³⁾ Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

- (5) La Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ establece los requisitos esenciales en materia de salud y seguridad en relación con el diseño y la fabricación de las máquinas que se comercializan con objeto de aumentar su seguridad. Sin embargo, dicha Directiva no establece requisitos relativos a las emisiones de gases y partículas contaminantes para los motores de las máquinas móviles no de carretera. En consecuencia, deben establecerse algunas obligaciones específicas destinadas a los fabricantes de máquinas móviles no de carretera con el fin de garantizar que la instalación de motores en dichas máquinas se lleva a cabo de una manera que no afecte negativamente al rendimiento del motor con respecto a sus emisiones de gases y partículas contaminantes. También son necesarias algunas obligaciones por lo que respecta a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes de motores para dichas máquinas, con objeto de garantizar la eficacia de los límites de emisiones para motores establecidos en el presente Reglamento.
- (6) El presente Reglamento debe contener requisitos sustantivos en materia de límites de emisiones y procedimientos de homologación de tipo UE para motores de las máquinas móviles no de carretera. Los principales elementos de los requisitos pertinentes del presente Reglamento se basan en los resultados de la evaluación de impacto de 20 de noviembre de 2013 realizada por la Comisión, en la que se analizan distintas opciones enumerando las potenciales ventajas e inconvenientes por lo que se refiere a los aspectos económico, medioambiental, de la seguridad y social, y de los efectos para la salud. En el análisis se incluyeron tanto los aspectos cualitativos como los cuantitativos.
- (7) Con el fin de garantizar el funcionamiento del mercado interior, el presente Reglamento debe establecer normas armonizadas para la homologación de tipo UE de motores de las máquinas móviles no de carretera. Con tal objetivo, deben establecerse nuevos límites de emisiones, que deben aplicarse tanto a las máquinas móviles no de carretera como a las máquinas agrícolas y forestales, que reflejen el progreso tecnológico y garanticen la convergencia con las políticas de la Unión en el sector del transporte por carretera. Dichos nuevos límites de emisiones deben establecerse para alcanzar los objetivos de calidad del aire de la Unión y reducir las emisiones de las máquinas móviles no de carretera y los vehículos agrícolas y forestales, lo que permitirá reducir la parte de las emisiones de las máquinas móviles no de carretera en relación con las emisiones de vehículos de carretera. El ámbito de aplicación de la legislación de la Unión en este ámbito debe ampliarse en consecuencia para mejorar la armonización del mercado a escala de la Unión e internacional y minimizar el riesgo de distorsiones del mercado y de efectos perjudiciales para la salud.
- (8) Además de ampliar el ámbito de aplicación de la legislación de la Unión en materia de armonización del mercado, al tiempo que se minimiza el riesgo de que este sufra distorsiones, el presente Reglamento tiene como objetivo simplificar el actual marco jurídico mediante medidas de simplificación de los procedimientos administrativos y mejorar las condiciones generales para la ejecución de la citada legislación, en particular reforzando las normas sobre vigilancia del mercado.
- (9) El Libro Blanco de la Comisión de 28 de marzo de 2011, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», destaca la especial importancia del ferrocarril y de la navegación interior para alcanzar los objetivos de la política climática. Dado que los progresos de dichos medios de transporte en cuanto a la mejora de la calidad del aire son menores que los de otros sectores, la Comisión Europea y las autoridades de los Estados miembros deben prestar, en sus respectivos ámbitos de competencia, distintas formas de apoyo a la innovación en materia de tecnología de emisiones de modo que el constante aumento del transporte de mercancías por ferrocarril y por navegación interior vaya acompañado de una mejora de la calidad del aire en Europa.
- (10) Los requisitos aplicables a los motores de máquinas móviles no de carretera deben ajustarse a los principios establecidos en la Comunicación de la Comisión de 5 de junio de 2002 titulada «Plan de acción “Simplificar y mejorar el marco regulador”».
- (11) El Séptimo Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente, adoptado mediante la Decisión n.º 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ recuerda que la Unión acordó alcanzar niveles de calidad del aire que no den lugar a efectos negativos significativos en la salud humana y el medio ambiente, ni supongan riesgos para estos. La legislación de la Unión ha establecido límites de emisiones

⁽¹⁾ Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

⁽²⁾ Decisión n.º 1386/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2020 «Vivir bien, respetando los límites de nuestro planeta» (DO L 354 de 28.12.2013, p. 171).

apropiados para la calidad del aire ambiente a efectos de proteger la salud humana y las personas más sensibles en particular, así como en relación con los límites máximos nacionales de emisión ⁽¹⁾. Tras su Comunicación de 4 de mayo de 2001, que estableció el programa «Aire puro para Europa» (*Clean Air for Europe*, CAFE), el 21 de septiembre de 2005 la Comisión adoptó otra Comunicación titulada «Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica». Una de las conclusiones de la estrategia temática es la necesidad de seguir reduciendo las emisiones del sector del transporte (ya sea aéreo, marítimo o terrestre), de los hogares y de los sectores energético, agrícola e industrial para poder alcanzar los objetivos de la Unión en materia de calidad del aire. En este contexto, la tarea de reducir las emisiones de los motores de las máquinas móviles no de carretera debe plantearse como parte de una estrategia general. Los nuevos límites de emisiones, conocidos como de fase V, constituyen una de las medidas destinadas a reducir las emisiones en uso real de contaminantes atmosféricos, tales como los contaminantes en partículas, y los precursores de ozono como los óxidos de nitrógeno (NO_x) y los hidrocarburos.

- (12) El 12 de junio de 2012, la Organización Mundial de la Salud, a través de su Agencia Internacional para la Investigación sobre el Cáncer, reclasificó las emisiones de motores diésel como «cancerígenas para los seres humanos» (grupo 1), basándose en pruebas suficientes de que la exposición se asocia a un aumento del riesgo de cáncer de pulmón.
- (13) Para lograr una mejora de la calidad del aire de la Unión y alcanzar sus objetivos sobre protección del aire de una forma sostenible hasta 2020, y con posterioridad a dicha fecha, se requieren esfuerzos continuos para reducir las emisiones de los distintos tipos de motores. Por esa razón, debe proporcionarse con antelación a los fabricantes una información clara y exhaustiva sobre futuros valores límite para las emisiones y un plazo adecuado para cumplir con los mismos y desarrollar las innovaciones técnicas necesarias.
- (14) Al establecer límites de emisión, es importante tener en cuenta las repercusiones para la competitividad de los mercados y los fabricantes, los costes directos e indirectos para el sector y los beneficios en términos de estímulo de la innovación, mejora de la calidad del aire, reducción de los costes sanitarios y aumento de la esperanza de vida.
- (15) La reducción de las emisiones de los motores de manera sostenible requiere la intensificación constante de la cooperación directa entre los fabricantes y empresas relacionadas, por una parte, y los organismos de investigación científica bien arraigados, por otra. Esa cooperación desempeña un importante papel en el desarrollo de nuevos productos y tecnologías que contribuyen positivamente a la mejora de la calidad del aire.
- (16) Las emisiones de los motores de las máquinas móviles no de carretera constituyen una proporción considerable del total de emisiones antropogénicas de determinados contaminantes atmosféricos nocivos. Los motores responsables de una parte considerable de la contaminación atmosférica por NO_x y partículas deben estar sujetos a los nuevos límites de emisiones.
- (17) Para garantizar un nivel de protección óptimo a las personas que trabajan en las proximidades de las máquinas y mantener lo más baja posible la exposición acumulativa de las personas que trabajan en las proximidades de varias máquinas y equipos móviles diferentes, debe utilizarse la tecnología disponible en la actualidad a fin de reducir al mínimo las emisiones.
- (18) La Comisión debe mantener bajo examen las emisiones que aún no han sido objeto de regulación y que se originan como consecuencia de un uso más amplio de nuevas formulaciones de carburante, nuevas tecnologías en los motores y nuevos sistemas de control de las emisiones. En caso necesario, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta destinada a regular dichas emisiones.
- (19) Es necesario fomentar la introducción de motores con carburantes alternativos que presenten bajas emisiones de NO_x y de partículas contaminantes. Por tanto, deben adaptarse los valores límite de hidrocarburos totales para tener en cuenta las emisiones de hidrocarburos distintos del metano y las emisiones de metano.
- (20) El presente Reglamento se ha de entender sin perjuicio de la facultad de los Estados miembros de establecer, de acuerdo con los Tratados, aquellos requisitos que consideren necesarios para que la población y los trabajadores estén protegidos cuando las máquinas móviles no de carretera a que se refiere el presente Reglamento estén en uso, siempre que tales requisitos no afecten a la comercialización de los motores que entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

⁽¹⁾ Decisión n.º 1600/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2002, por la que se establece el Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente (DO L 242 de 10.9.2002, p. 1); Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

- (21) Para garantizar que las emisiones de partículas contaminantes ultrafinas (tamaño igual o inferior a $0,1 \mu\text{m}$) están reguladas, la Comisión ha de estar facultada para adoptar un planteamiento respecto de las emisiones de partículas basado en el número de estas, además del planteamiento que se aplica actualmente, basado en la masa. El planteamiento basado en el número de partículas debe sustentarse en los resultados del Programa de Medición de Partículas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) y debe ser coherente con los ambiciosos objetivos actuales para el medio ambiente.
- (22) Para lograr esos objetivos medioambientales, conviene que los límites aplicables al número de partículas establecidos en el presente Reglamento puedan reflejar los niveles más elevados de rendimiento que se logran en la actualidad con los filtros de partículas cuando se usa la mejor tecnología disponible.
- (23) Habida cuenta del prolongado ciclo de vida de las máquinas móviles no de carretera, conviene readaptar los motores que ya están en servicio. Esta readaptación debe, en particular, ir dirigida a las zonas urbanas con gran densidad de población como medio para ayudar a los Estados miembros a cumplir la legislación de la Unión en materia de calidad del aire. A fin de garantizar un nivel comparable y ambicioso de readaptación, los Estados miembros deben tener en cuenta los principios del Reglamento n.º 132 de la CEPE.
- (24) En su caso, y cuando las tecnologías correspondientes estén interconectadas, se deben buscar sinergias entre la reducción de las emisiones de gases y de partículas contaminantes en los motores de las máquinas móviles no de carretera y los límites en materia de emisiones tal como se aplican a los vehículos utilitarios pesados. Tal actuación podría contribuir a mejorar las economías de escala y la calidad del aire.
- (25) La Comisión debe adoptar ciclos de ensayo armonizados a escala mundial en los procedimientos de ensayo que constituyen la base de la regulación de las emisiones de la homologación de tipo UE. También debe considerarse la aplicación de sistemas portátiles de medición de emisiones para la vigilancia de las emisiones en uso real.
- (26) Con objeto de abordar la cuestión de las emisiones en uso real y de preparar el proceso de conformidad en servicio, debe adoptarse una metodología de ensayo para vigilar el cumplimiento de los requisitos de rendimiento en materia de emisiones basados en el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones en un espacio de tiempo apropiado.
- (27) El buen funcionamiento del sistema de postratamiento de los gases de escape, especialmente en el caso de los NO_x , es esencial para el respeto de los límites fijados para las emisiones de contaminantes. En este contexto, conviene introducir medidas dirigidas a garantizar un funcionamiento adecuado de los sistemas de postratamiento de los gases de escape basados en el uso de cualquier medio fungible o no recuperable.
- (28) Las bombas portátiles de lucha contra incendios son esenciales en determinadas situaciones de emergencia en las que no se dispone de un suministro de agua canalizada. No obstante, la instalación de sistemas de postratamiento de los gases de escape en los motores de dichas máquinas incrementaría su peso y las temperaturas de funcionamiento en tal medida que resultarían peligrosas para el operario e imposibles de trasladar manualmente. Por consiguiente, las bombas portátiles de lucha contra incendios deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (29) Las modificaciones en un motor tales como la desactivación de su sistema de postratamiento de los gases de escape o el aumento de la potencia podrían tener graves consecuencias en su rendimiento y durabilidad en materia de emisiones. Las personas jurídicas que realicen dichas modificaciones deben por tanto ser responsables de garantizar que se respeten los límites de emisión aplicables.
- (30) En los Estados miembros debe permitirse la introducción en el mercado de los motores que estén regulados por las nuevas normas sobre límites de emisiones y procedimientos de homologación de tipo UE establecidas en el presente Reglamento, y que las cumplan. Esos motores no deben estar sometidos a ningún otro requisito nacional en materia de emisiones respecto a su introducción en el mercado. Ello debe entenderse sin perjuicio de la facultad de los Estados miembros de fomentar o restringir el uso de motores ya introducidos en el mercado, siempre que los criterios que se apliquen no sean discriminatorios y estén objetivamente justificados. Los Estados miembros que concedan las homologaciones de tipo UE deben adoptar medidas de verificación para garantizar la identificación de los motores fabricados mediante los procedimientos de homologación de tipo UE.
- (31) Los motores para la exportación y para el uso de las fuerzas armadas no deben estar sujetos a los límites de emisión establecidos en el presente Reglamento. No obstante, a fin de distinguir tales motores de los motores que están sujetos a los límites de emisión, procede exigir marcados en determinados casos.

- (32) Con objeto de tener en cuenta los condicionantes logísticos de suministro y permitir el flujo de fabricación «justo a tiempo», así como para evitar costes y cargas administrativas innecesarios, debe permitirse que un fabricante entregue un motor separado de su sistema de postratamiento de los gases de escape con el consentimiento del fabricante del equipo original.
- (33) Algunas máquinas móviles no de carretera operan en condiciones extremas que implican riesgos para la vida o la salud, o están sujetas a requisitos técnicos muy complejos. Habida cuenta de esas circunstancias particulares y del número relativamente pequeño de motores para esas máquinas móviles no de carretera, deben establecerse determinadas exenciones de los requisitos en materia de limitación de emisiones establecidos en el presente Reglamento respecto de los motores que se utilicen en atmósferas potencialmente explosivas y en vehículos lanzadores de botes salvavidas.
- (34) Para permitir las actividades de ensayo que efectúan los fabricantes, que son inherentes al proceso de desarrollo de los motores, debe permitirse la introducción temporal en el mercado de los motores que no dispongan de homologación de tipo UE en esa fase. Deben contemplarse asimismo exenciones que permitan la introducción temporal en el mercado de motores con el fin de que se realicen ensayos de prototipos.
- (35) Con objeto de tener en cuenta los proyectos a largo plazo en el sector ferroviario que exigen inversiones importantes, debe establecerse una exención, de conformidad con la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, para los motores incluidos en proyectos iniciados antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento que se encuentren en una fase de desarrollo avanzada.
- (36) Es fundamental no obstaculizar la innovación técnica en relación con el nivel de emisiones de los motores para las máquinas móviles no de carretera con la imposición de requisitos no contemplados actualmente en los procedimientos administrativos existentes para la homologación de tipo. Por ello es necesario establecer determinadas exenciones y normas para los motores que incorporen nuevas tecnologías o nuevos conceptos.
- (37) Los fabricantes de equipos originales que produzcan un número limitado de máquinas al año se enfrentan a grandes retos para rediseñar su flota durante el período normal de transición. Esos fabricantes suelen ser pequeñas y medianas empresas (en lo sucesivo, «pymes») que cuentan con capacidad de ingeniería limitada y que con frecuencia reciben la información sobre las futuras fases de los motores más tarde que otros fabricantes de equipos originales. Este es el caso, en particular, de los fabricantes de máquinas agrícolas que fabrican un número limitado de unidades al año que afrontarían un gran reto estructural al llevar a cabo la transición hacia los límites de emisión de la fase V. Por lo tanto, es necesario prever normas específicas para tales casos.
- (38) Debe permitirse la introducción en el mercado de motores destinados a sustituir los motores que ya están instalados en las máquinas móviles no de carretera, y que se ajustan a límites de emisión menos estrictos que los establecidos en el presente Reglamento, con el fin de permitir que los fabricantes cumplan con sus obligaciones de garantía y garanticen una disponibilidad suficiente de dichos motores en el mercado.
- (39) De acuerdo con las estimaciones actuales, entre 2016 y 2025 van a tener que sustituirse varias locomotoras de vía ancha. En el mercado de la Unión no hay locomotoras de motor de alta potencia que sean adecuadas para la red ferroviaria de 1 520 mm de ancho. Cualquier solución a medida aumentaría significativamente el coste de una nueva locomotora y disuadiría a los operadores ferroviarios de renovar sus flotas. Los condicionantes técnicos y económicos de la red ferroviaria de 1 520 mm de ancho deberían considerarse en los procedimientos de homologación de tipo UE. Con el fin de facilitar y acelerar la transformación ecológica del sector ferroviario en los Estados miembros afectados y de promover el uso de la mejor tecnología disponible actualmente en el mercado, debe concederse una exención temporal respecto de algunos requisitos para dichas locomotoras en la red ferroviaria. Tal exención podría permitir una reducción del impacto del tráfico ferroviario en el medio ambiente.
- (40) La producción de algodón dentro de la Unión está limitada a muy pocos Estados miembros. Debido a los elevados costes de las máquinas destinadas a la cosecha del algodón y para evitar imponer una carga financiera adicional al sector algodonero que amenazaría aún más su viabilidad económica, es preciso conceder a los operadores el acceso a una gran variedad de máquinas cosechadoras de algodón de segunda mano. Por tanto, los Estados miembros deben poder contar con la posibilidad de aplicar, durante un período limitado de tiempo, el Derecho nacional a los motores instalados en dichas máquinas.

⁽¹⁾ Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

- (41) En relación con la vigilancia del mercado, el presente Reglamento debe imponer obligaciones a las autoridades nacionales que sean más específicas que las obligaciones correspondientes establecidas en el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (42) Con el fin de garantizar que el procedimiento para controlar la conformidad de la fabricación, que es una de las piedras angulares del sistema de homologación de tipo UE, se aplica correctamente y funciona como es debido, la autoridad competente nombrada o un servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin debe realizar inspecciones periódicas de los fabricantes.
- (43) La Unión es parte contratante del Acuerdo de la CEPE sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas, equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (en lo sucesivo, «Acuerdo revisado de 1958»). En consecuencia, las homologaciones concedidas con arreglo a los reglamentos de la CEPE y sus modificaciones que cuenten con el voto favorable de la Unión o a los que la Unión se haya adherido, en aplicación de la Decisión 97/836/CE del Consejo ⁽²⁾, deben reconocerse como equivalentes a las homologaciones de tipo UE concedidas en virtud del presente Reglamento. Por tanto, con miras a garantizar la coherencia y correspondencia entre la normativa de la Unión y la de la CEPE, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados con el fin de determinar los reglamentos de la CEPE que se deban aplicar a las homologaciones de tipo UE.
- (44) Para complementar el presente Reglamento con nuevos detalles técnicos, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo relativo a la vigilancia de las emisiones en servicio, ensayos técnicos y procedimientos de medición, la conformidad de la fabricación, la entrega por separado de sistemas de postratamiento de las emisiones de escape de un motor, los motores para ensayos, los motores para usar en atmósferas peligrosas, la equivalencia de las homologaciones de tipo UE de motores, la información para fabricantes de equipos originales y usuarios finales y las normas y evaluación de los servicios técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación ⁽³⁾ de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (45) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾.
- (46) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento del presente Reglamento y velar por su ejecución. Esas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (47) Con el fin de tener en cuenta el progreso técnico constante y los últimos hallazgos en los ámbitos de la investigación y la innovación, se debe identificar el potencial de reducción adicional de las emisiones contaminantes de los motores instalados en máquinas móviles no de carretera. La atención de dicha evaluación debe centrarse en las categorías de motores que se incluyan por primera vez en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y en aquellas cuyos límites de emisión se mantienen inalterados en virtud del presente Reglamento.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

⁽³⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (48) Los valores límite específicos, los procedimientos de ensayo y los requisitos para las emisiones contaminantes establecidos en el presente Reglamento deben también aplicarse a los motores de tractores agrícolas y forestales a los que se aplica el Reglamento (UE) n.º 167/2013. Teniendo en cuenta el efecto combinado del aplazamiento de la fase IV en el caso de los tractores agrícolas de las categorías T2, T4.1 y C2 y las fechas de aplicación de la fase V, la fase IV tendría una duración muy breve en relación con la gama de potencia de 56-130 kW. Para evitar ineficiencias y cargas innecesarias, se debe retrasar un año la fecha obligatoria de la fase IV de homologación UE de tipo y aumentar en consecuencia la flexibilidad de las cantidades. Además, también deben aplicarse a los motores de la fase III-B las cláusulas de transición definidas en el presente Reglamento en lo que se refiere a los requisitos de aplicación de la fase V. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 167/2013 y el Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión ⁽¹⁾ en consecuencia.
- (49) En interés de la claridad, la previsibilidad, la racionalidad y la simplificación y con el fin de limitar la carga para los fabricantes de motores y máquinas móviles no de carretera, el presente Reglamento debe contener solo un número limitado de fases de ejecución para la introducción de nuevos límites de emisión y procedimientos de homologación de tipo UE. Es fundamental definir en tiempo oportuno los requisitos para asegurarse de que los fabricantes disponen de tiempo suficiente para desarrollar, probar y aplicar soluciones técnicas en los motores fabricados en serie, y para que tanto los fabricantes como las autoridades de homologación pongan en marcha los sistemas administrativos necesarios.
- (50) La Directiva 97/68/CE ha sido modificada en varias ocasiones y de forma sustancial. En interés de la claridad, la previsibilidad, la racionalidad y la simplificación, esa Directiva debe ser derogada y sustituida por un reglamento y un número limitado de actos delegados y de ejecución. La adopción de un reglamento garantiza que sus disposiciones sean directamente aplicables, en particular, a los fabricantes, a las autoridades de homologación y a los servicios técnicos y que puedan modificarse con mayor rapidez y eficacia para tener en cuenta en mayor medida el progreso técnico.
- (51) Por consiguiente, la Directiva 97/68/CE debe derogarse con efectos a partir de una fecha que dé a la industria tiempo suficiente para adaptarse al presente Reglamento y a las especificaciones técnicas y las disposiciones administrativas que se establezcan en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.
- (52) La Directiva 97/68/CE no establece una excepción para los motores de las máquinas móviles no de carretera destinadas a ser utilizadas en atmósferas potencialmente explosivas. Con objeto de tener en cuenta los estrictos requisitos técnicos que son esenciales para la seguridad operativa de estos motores, debe modificarse la Directiva 97/68/CE con el fin de que se contemplen excepciones para esos motores que se apliquen hasta que se derogue la Directiva.
- (53) Debe mejorarse el intercambio de datos e información relacionados con las homologaciones de tipo UE para que el presente Reglamento se pueda aplicar con eficacia y rapidez. Por consiguiente, se debe disponer que las autoridades nacionales de homologación cooperen eficientemente entre sí y con la Comisión, y que intercambien datos e información relativa a las homologaciones de tipo UE a través del Sistema de Información del Mercado Interior («IMI»), establecido por el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. Con el fin de facilitar la aplicación del presente Reglamento, debe crearse un módulo del IMI específicamente adaptado para máquinas móviles no de carretera. También debe ser posible que los fabricantes y los servicios técnicos utilicen el IMI para el intercambio de datos e información sobre motores de las máquinas móviles no de carretera.
- (54) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas armonizadas sobre los requisitos administrativos y técnicos en materia de límites de emisión y procedimientos de homologación de tipo UE para motores de las máquinas móviles no de carretera, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

⁽¹⁾ Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión, de 1 de octubre de 2014, que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales (DO L 16 de 23.1.2015, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento fija para todos los motores mencionados en el artículo 2, apartado 1, límites de emisión para gases y partículas contaminantes, así como requisitos administrativos y técnicos relativos a la homologación de tipo UE.

El presente Reglamento también establece determinadas obligaciones en relación con las máquinas móviles no de carretera en las que un motor de los mencionados en el artículo 2, apartado 1, esté siendo o haya sido instalado, en lo relativo a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes de dichos motores.

2. El presente Reglamento establece también los requisitos para la vigilancia del mercado de los motores mencionados en el artículo 2, apartado 1, instalados o destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera y sujetos a homologación de tipo UE.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a todos los motores que entran dentro de las categorías establecidas en el artículo 4, apartado 1, que estén instalados o destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera y, en lo que respecta a los límites de emisión de gases y partículas contaminantes de estos motores, a dichas máquinas móviles no de carretera.

2. El presente Reglamento no se aplica a los siguientes tipos de motores:

- a) motores de propulsión de vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- b) motores de propulsión para tractores agrícolas y forestales tal como se definen en el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) n.º 167/2013;
- c) motores de propulsión de vehículos a que se refiere el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾;
- d) motores de máquinas estacionarias;
- e) motores de buques marinos que necesiten un certificado de navegación marítima o de seguridad válido;
- f) motores tal como se definen en la Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ y que no entran en su ámbito de aplicación;
- g) motores de propulsión o con fines auxiliares de embarcaciones de navegación interior cuya potencia neta sea inferior a 19 kW;
- h) motores de embarcaciones tal como se definen en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

⁽³⁾ Directiva (UE) 2016/1629 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE (Véase la página 118 del presente Diario Oficial).

⁽⁴⁾ Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (DO L 354 de 28.12.2013, p. 90).

- i) motores de aeronaves tal como se definen en el artículo 2, letra a), del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ⁽¹⁾;
- j) motores de vehículos recreativos, salvo motos de nieve, vehículos todo terreno y vehículos de asientos yuxtapuestos;
- k) motores de vehículos y máquinas utilizados o destinados a ser utilizados exclusivamente en competiciones;
- l) motores de bombas portátiles de lucha contra incendios tal como se definen y regulan por la norma europea sobre bombas portátiles de lucha contra incendios ⁽²⁾;
- m) modelos a escala reducida o reproducciones a escala reducida de vehículos o máquinas fabricados con fines recreativos a una escala inferior a la original y que tengan una potencia neta inferior a 19 kW.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «máquina móvil no de carretera»: una máquina móvil, un equipo transportable o un vehículo con o sin carrocería o con o sin ruedas, no destinado al transporte de pasajeros o de mercancías por carretera, incluidas las máquinas instaladas en el bastidor de vehículos destinados al transporte por carretera de pasajeros o de mercancías;
- 2) «homologación de tipo UE»: el procedimiento mediante el cual la autoridad de homologación certifica que un tipo o una familia de motores cumplen las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento;
- 3) «gases contaminantes»: los siguientes contaminantes en estado gaseoso emitidos por un motor: monóxido de carbono (CO), hidrocarburos totales (THC) y óxidos de nitrógeno (NO_x), denominación esta que representa el óxido nítrico (NO) y el dióxido de nitrógeno (NO₂), expresados como equivalentes de NO₂;
- 4) «partículas» o «PM» (por sus siglas en inglés de *particulate matter*): la masa de cualquier material en el gas emitido por un motor recogido en un medio filtrante determinado tras diluir el gas con aire limpio filtrado, de forma que la temperatura no supere 325 K (52 °C);
- 5) «número de partículas» o «PN» (por sus siglas en inglés de *particulate number*): el número de partículas sólidas emitidas por un motor de diámetro superior a 23 nm;
- 6) «partículas contaminantes»: cualquier materia emitida por el motor que se mida en PM o en PN;
- 7) «motor de combustión interna» o «motor»: un dispositivo de transformación de la energía, distinto de una turbina de gas, diseñado para transformar energía química (entrada) en energía mecánica (salida) mediante un proceso de combustión interna; incluye, cuando haya sido instalado, el sistema de control de emisiones y la interfaz de comunicación (*hardware* y mensajes) entre la unidad o las unidades de control electrónico del motor y cualquier otra unidad de control del grupo motopropulsor o de la máquina móvil no de carretera necesaria para cumplir lo dispuesto en los capítulos II y III;
- 8) «tipo de motor»: un grupo de motores que no difieren en cuanto a sus características esenciales;
- 9) «familia de motores»: una agrupación de tipos de motores realizada por el fabricante que, por su diseño, tienen características similares de emisiones de escape y cumplen los valores límite de emisiones aplicables;
- 10) «motor de referencia»: un tipo de motor seleccionado dentro de una familia de motores cuyas características en cuanto a emisiones sean representativas de esa familia de motores;
- 11) «motor de sustitución»: un motor que:
 - a) se utiliza exclusivamente para sustituir un motor ya introducido en el mercado e instalado en una máquina móvil no de carretera, y
 - b) se ajusta a una fase de emisiones inferior a la aplicable en la fecha en que se sustituye el motor;

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

⁽²⁾ Norma Europea EN 14466+A1:2009 (Bombas de lucha contra incendios. Motobombas portátiles. Seguridad y requisitos de funcionamiento, ensayos).

- 12) «motor en servicio»: un motor que se utiliza en una máquina móvil no de carretera con arreglo a sus pautas de funcionamiento, condiciones y cargas útiles normales para realizar los ensayos de vigilancia de emisiones a que se refiere el artículo 19;
- 13) «motor CI» (por sus siglas en inglés de *compression-ignition*): un motor que funciona según el principio del encendido por compresión;
- 14) «motor SI» (por sus siglas en inglés de *spark-ignition*): un motor que funciona según el principio del encendido por chispa;
- 15) «motor portátil de encendido por chispa»: un motor de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 19 kW, y usado en un equipo que cumple al menos una de las siguientes condiciones:
 - a) se transporta por el operario durante el desempeño de sus funciones;
 - b) funciona en distintas posiciones, como boca abajo o de lado, para llevar a cabo sus funciones;
 - c) su peso en seco, incluido el motor, es inferior a 20 kg. y cumple al menos una de las condiciones siguientes:
 - i) el operario sujeta físicamente o lleva de alguna otra forma el equipo durante el desempeño de sus funciones,
 - ii) el operario sujeta físicamente o controla la posición del equipo durante el desempeño de sus funciones,
 - iii) se utiliza como generador o como bomba;
- 16) «combustible líquido»: un combustible que, en condiciones ambientales normales, se encuentra en estado líquido (298 K, presión ambiente absoluta 101,3 kPa);
- 17) «combustible gaseoso»: un combustible que, en condiciones ambientales normales, se encuentra íntegramente en estado gaseoso (298 K, presión ambiente absoluta 101,3 kPa);
- 18) «motor de combustible dual»: un motor diseñado para funcionar simultáneamente con un combustible líquido y con un combustible gaseoso que se miden por separado y en el que la cantidad consumida de uno de ellos en relación con el otro puede variar según el funcionamiento;
- 19) «motor de un solo combustible»: un motor que no es de combustible dual;
- 20) Coeficiente energético del gas o «GER» (por sus siglas en inglés de *Gas Energy Ratio*): en el caso de un motor de combustible dual, el cociente entre el contenido energético del combustible gaseoso y el contenido energético de ambos combustibles; en el caso de un motor de un solo combustible, el coeficiente energético del gas es 1 o 0, según el tipo de combustible;
- 21) «motor de régimen constante»: un motor cuya homologación de tipo UE se limita al funcionamiento a régimen constante, sin contar los motores cuya función de regulación del régimen constante se ha eliminado o inactivado; puede estar provisto de un régimen de ralentí que puede utilizarse durante el arranque y la parada y puede estar equipado de un regulador que puede ajustarse a un régimen distinto cuando el motor está parado;
- 22) «motor de régimen variable»: un motor que no es de régimen constante;
- 23) «funcionamiento a régimen constante»: el funcionamiento de un motor dotado de un regulador que mantiene la velocidad del motor, incluso con carga variable;
- 24) «motor auxiliar»: un motor instalado o destinado a ser instalado en una máquina móvil no de carretera que no suministre propulsión de manera directa ni indirecta;
- 25) «potencia neta»: la potencia del motor en kW obtenida en un banco de pruebas en el eje del cigüeñal, o su equivalente, medida conforme al método de medición de la potencia de motores de combustión interna especificado en el Reglamento de la CEPE n.º 120 con un combustible o combinación de combustibles de referencia según el artículo 25, apartado 2;
- 26) «potencia de referencia»: la potencia neta que se utiliza para determinar los valores límite de emisión aplicables al motor;

- 27) «potencia neta nominal»: la potencia neta en kW declarada por el fabricante de un motor a régimen nominal;
- 28) «potencia neta máxima»: el valor máximo de la potencia neta en la curva de potencia nominal a plena carga para el tipo de motor;
- 29) «régimen nominal»: el régimen máximo del motor a plena carga que permita el regulador, tal como lo diseñe el fabricante, o, en caso de que no haya regulador, el régimen al que se obtenga la potencia neta máxima del motor, tal como lo especifique el fabricante;
- 30) «fecha de fabricación del motor»: la fecha, expresada en mes y año, en que el motor pasa la inspección final una vez que ha salido de la línea de fabricación y está listo para su entrega o almacenamiento;
- 31) «período de transición»: los primeros veinticuatro meses después de la fecha establecida en el anexo III para la introducción en el mercado de los motores de la fase V;
- 32) «motor de transición»: un motor cuya fecha de fabricación es anterior a la fecha establecida en el anexo III de introducción en el mercado de los motores de fase V y que:
 - a) cumple los límites de emisión aplicables más recientes definidos en la legislación pertinente aplicable a 5 de octubre de 2016, o
 - b) se encuentra en una gama de potencia, o se utiliza o está destinado a ser utilizado en una aplicación, que no estaba sujeta a límites de emisiones contaminantes ni a homologación de tipo a escala de la UE a 5 de octubre de 2016;
- 33) «fecha de fabricación de la máquina móvil no de carretera»: el mes y el año indicados en el marcado reglamentario de la máquina o, si no hay marcado reglamentario, el mes y el año en que la máquina pasa la inspección final una vez que ha salido de la línea de fabricación;
- 34) «embarcación de navegación interior»: embarcación que entra en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2016/1629;
- 35) «grupo electrógeno»: una máquina móvil no de carretera independiente que no forma parte de un grupo motopropulsor, destinada primordialmente a generar electricidad;
- 36) «máquina estacionaria»: una máquina destinada a ser instalada de forma permanente en un lugar durante su primer uso y no destinada a moverse, por carretera ni en otro medio, salvo durante el envío desde el lugar de fabricación al lugar de su primera instalación;
- 37) «instalada de forma permanente»: una máquina empernada o sujeta de otro modo a unos cimientos o con alguna clase de condicionante tal que no pueda retirarse sin emplear herramientas u otros equipos y que está destinada a funcionar en un único lugar en un edificio, estructura, planta o instalación;
- 38) «moto de nieve»: una máquina autopropulsada destinada al desplazamiento fuera de las carreteras, principalmente por la nieve, movida por orugas en contacto con la nieve y dirigida con uno o más esquís en contacto con la nieve y con un peso máximo sin carga y en orden de marcha de 454 kg (incluidos el equipamiento de serie, el refrigerante, los lubricantes, el combustible y las herramientas, pero excluidos los accesorios opcionales y el conductor);
- 39) «vehículo todo terreno» o «ATV» (por sus siglas en inglés de *all-terrain vehicle*): un vehículo motorizado impulsado por un motor destinado primordialmente a moverse sobre superficies no pavimentadas con cuatro o más ruedas con neumáticos de baja presión, con un solo sillín para el conductor o bien con un sillín para el conductor y un asiento para un pasajero como máximo y dirección con manillar;
- 40) «vehículo de asientos yuxtapuestos» o «SbS» (por sus siglas en inglés de *side-by-side*): un vehículo autopropulsado, controlado por un operario, no articulado, destinado primordialmente a desplazarse por superficies no pavimentadas con cuatro o más ruedas, con un peso mínimo sin carga y en orden de marcha de 300 kg (incluidos el equipamiento de serie, el refrigerante, los lubricantes, el combustible y las herramientas, pero excluidos los accesorios opcionales y el conductor) y una velocidad máxima de diseño de 25 km/h o más; además, tal vehículo está diseñado para transportar personas o mercancías y para arrastrar o empujar otros equipos y la dirección no se controla con un manillar; está diseñado con fines recreativos o utilitarios y no admite a más de seis personas, incluido el conductor, sentadas unas junto a otras en una o más filas de asientos que no sean sillines;
- 41) «vehículo ferroviario»: una máquina móvil no de carretera que funciona exclusivamente en una vía ferroviaria;

- 42) «locomotora»: un vehículo ferroviario diseñado para proporcionar, directamente por medio de sus propias ruedas o indirectamente por medio de las ruedas de otros vehículos ferroviarios, la fuerza motriz necesaria para impulsarse y para mover otros vehículos ferroviarios diseñados para llevar mercancías, pasajeros y otros equipos, y no diseñado ni destinado a transportar mercancías ni pasajeros salvo los operarios;
- 43) «automotor»: un vehículo ferroviario concebido para proporcionar, directamente por medio de sus propias ruedas o indirectamente por medio de las ruedas de otros vehículos ferroviarios, la fuerza motriz necesaria para impulsarse y que está diseñado especialmente para transportar mercancías o pasajeros o ambas cosas y que no es una locomotora;
- 44) «vehículo ferroviario auxiliar»: un vehículo ferroviario que no es un automotor ni una locomotora, incluidos, con carácter no limitativo, los vehículos ferroviarios diseñados especialmente para efectuar obras de mantenimiento o construcción u operaciones de elevación asociadas con las vías o con otras infraestructuras ferroviarias;
- 45) «grúa móvil»: una grúa de brazo automotriz que puede desplazarse ya sea en o fuera de carretera, cuya estabilidad depende de la gravedad y que funciona sobre neumáticos, orugas o con otros dispositivos móviles;
- 46) «quitanieves»: una máquina autopropulsada diseñada exclusivamente para retirar la nieve de una superficie pavimentada mediante la aspiración de una porción de nieve y su proyección energética a través de una tolva;
- 47) «comercialización»: todo suministro, remunerado o gratuito, de un motor o máquina móvil no de carretera para su distribución o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial;
- 48) «introducción en el mercado»: la primera comercialización en la Unión de un motor o máquina móvil no de carretera;
- 49) «fabricante»: toda persona física o jurídica responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo UE o autorización de un motor para asegurar la conformidad de la fabricación del motor; es también responsable de la vigilancia del mercado en relación con los motores fabricados, con independencia de que intervenga directamente o no en todas las etapas del diseño y la construcción del motor sujeto al proceso de homologación de tipo UE;
- 50) «representante del fabricante» o «representante»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente habilitada por el fabricante mediante un poder escrito para que lo represente en cuestiones relacionadas con la autoridad de homologación o la autoridad de vigilancia del mercado y para que actúe en su nombre en los asuntos a los que se aplica el presente Reglamento;
- 51) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce en el mercado un motor desde un país tercero, con independencia de que el motor esté ya instalado o no en una máquina móvil no de carretera;
- 52) «distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o importador, que comercializa un motor;
- 53) «agente económico»: el fabricante, el representante del fabricante, el importador, o el distribuidor;
- 54) «fabricante de equipo original» u «OEM» (por sus siglas en inglés de *original equipment manufacturer*): una persona física o jurídica que fabrica máquinas móviles no de carretera;
- 55) «autoridad de homologación»: la autoridad de un Estado miembro, establecida o nombrada por un Estado miembro y notificada a la Comisión por este, y que sea competente para:
 - a) todos los aspectos de la homologación de tipo UE de un tipo o una familia de motores;
 - b) el proceso de homologación;
 - c) la concesión y, en su caso, la retirada o la denegación de la homologación de tipo UE, y la expedición de los certificados de homologación de tipo UE;
 - d) actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros;

- e) la designación de servicios técnicos, y
- f) garantizar que el fabricante cumpla sus obligaciones en lo que respecta a la conformidad de la fabricación;
- 56) «servicio técnico»: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación como laboratorio de pruebas para llevar a cabo ensayos o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, o la propia autoridad de homologación cuando desempeña dichas funciones;
- 57) «vigilancia del mercado»: las actividades efectuadas y las medidas adoptadas por las autoridades nacionales para garantizar que los motores comercializados cumplen con la legislación aplicable de la Unión en materia de homologación;
- 58) «autoridad de vigilancia del mercado»: una autoridad de un Estado miembro que es responsable de ejercer la vigilancia del mercado en su territorio;
- 59) «autoridad nacional»: una autoridad de homologación o cualquier otra autoridad que, en relación con motores destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera o con máquinas móviles no de carretera en que estén instalados motores, interviene y tiene responsabilidades en la vigilancia del mercado, el control de las fronteras o la introducción en el mercado en un Estado miembro;
- 60) «usuario final»: toda persona física o jurídica distinta del fabricante, el OEM, el importador o el distribuidor, que es responsable de utilizar el motor instalado en una máquina móvil no de carretera;
- 61) «estrategia de control de las emisiones»: un elemento o un conjunto de elementos de diseño que se incorporan en el diseño general de un motor, o en una máquina móvil no de carretera en la que está instalado un motor, y que se utiliza para controlar las emisiones;
- 62) «sistema de control de emisiones»: todo dispositivo, sistema o elemento del diseño que sirva para controlar o reducir las emisiones;
- 63) «estrategia de desactivación»: una estrategia de control de las emisiones que reduce la eficacia del sistema de control de las emisiones en condiciones ambientales u operativas del motor que se produzcan ya sea durante un funcionamiento normal de la máquina o fuera de los procedimientos de ensayo de la homologación de tipo UE;
- 64) «unidad electrónica de control»: un dispositivo electrónico del motor que forma parte del sistema de control de emisiones y que utiliza datos de los sensores del motor para controlar los parámetros de este;
- 65) «recirculación de los gases de escape» o «EGR» (por sus siglas en inglés de *exhaust gas recirculation*): dispositivo técnico que forma parte del sistema de control de emisiones y que las reduce conduciendo de nuevo hacia el motor los gases de escape procedentes de la cámara o cámaras de combustión para que se mezclen con el aire de admisión antes de la combustión o durante esta, con excepción del uso de la distribución para aumentar los restos de gases de escape que permanecen en la cámara o cámaras de combustión y se mezclan con el aire de admisión antes de la combustión o durante esta;
- 66) «sistema de postratamiento de las emisiones de escape»: un catalizador, un filtro de partículas, un sistema de reducción de NO_x, una combinación de sistema de reducción de NO_x y filtro de partículas, o cualquier otro dispositivo de reducción de las emisiones, con excepción del sistema de recirculación de gases de escape y los turbocompresores, que forma parte del sistema de control de emisiones pero que está instalado después del colector de escape del motor;
- 67) «manipulación»: la desactivación, el ajuste o la modificación del sistema de control de emisiones del motor, lo que incluye cualquier *software* u otros elementos de control lógico de dicho sistema, que tenga el efecto, intencionado o no, de empeorar el rendimiento en materia de emisiones del motor;
- 68) «ciclo de ensayo»: una secuencia de puntos de ensayo, cada uno de ellos con un régimen y un par determinados, que debe seguir durante el ensayo el motor en estado continuo o de transición;
- 69) «ciclo de ensayo en estado continuo»: un ciclo de ensayo en el cual el régimen y el par del motor se mantienen en un conjunto finito de valores nominalmente constantes. Los ensayos en estado continuo se efectúan en modo discreto o con aumentos;
- 70) «ciclo de ensayo transitorio»: un ciclo de ensayo con una secuencia de valores de régimen y de par normalizados que varían segundo a segundo en el tiempo;
- 71) «cárter»: los espacios cerrados existentes dentro o fuera del motor y unidos al colector del lubricante por conductos internos o externos por los que se da salida a los gases y vapores;

- 72) «regeneración»: un suceso durante el cual los niveles de emisiones cambian mientras se restaura por diseño el rendimiento del postratamiento de las emisiones de escape; se clasifica como regeneración continua o regeneración infrecuente (periódica);
- 73) «período de durabilidad de las emisiones» (o «EDP», por sus siglas en inglés de *emission durability period*): el número de horas o, cuando sea aplicable, la distancia, utilizados para determinar los factores de deterioro;
- 74) «factores de deterioro»: el conjunto de factores que indican la relación entre las emisiones al principio y al final del período de durabilidad de las emisiones;
- 75) «ensayo virtual»: las simulaciones por ordenador, incluidos los cálculos, realizados para demostrar el grado de rendimiento de un motor como ayuda a la toma de decisiones sin necesidad de utilizar un motor físico.

Artículo 4

Categorías de motores

1. A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las siguientes categorías de motores, divididas en las subcategorías que figuran en el anexo I:

1) «categoría NRE»:

- a) motores para máquinas móviles no de carretera destinados y adecuados para moverse o para ser movidos, por carretera o de otro modo, no excluidos en virtud del artículo 2, apartado 2, y no incluidos en ninguna otra de las categorías de los puntos 2 a 10 del presente apartado;
- b) motores con una potencia de referencia inferior a 560 kW utilizados en lugar de motores de la fase V de las categorías IWP, IWA, RLL o RLR;

2) «categoría NRG»: motores con una potencia de referencia igual o superior a 560 kW destinados exclusivamente al uso en grupos electrógenos; los motores para grupos electrógenos distintos de los que tengan dichas características se incluyen en las categorías NRE o NRS, en función de sus características;

3) «categoría NRSh»: motores portátiles de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 19 kW y destinados exclusivamente al uso en máquinas portátiles;

4) «categoría NRS»: motores de encendido por chispa con una potencia de referencia inferior a 56 kW y no incluidos en la categoría NRSh;

5) «categoría IWP»:

- a) motores con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW destinados exclusivamente al uso en embarcaciones de navegación interior, para su propulsión directa o indirecta, o destinados a esta de manera directa o indirecta;
- b) motores utilizados en lugar de los motores de la categoría IWA siempre que cumplan el artículo 24, apartado 8;

6) «categoría IWA»: motores auxiliares con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW destinados exclusivamente al uso en embarcaciones de navegación interior;

7) «categoría RLL»: motores destinados exclusivamente al uso en locomotoras para su propulsión o destinados a esta;

8) «categoría RLR»:

- a) motores destinados al uso en automotores para su propulsión o destinados a esta;
- b) motores utilizados en lugar de motores de fase V de categoría RLL;

9) «categoría SMB»: motores de encendido por chispa destinados exclusivamente al uso en motos de nieve; los motores para motos de nieve distintos de los motores de encendido por chispa se incluyen en la categoría NRE;

10) «categoría ATS»: motores de encendido por chispa destinados exclusivamente al uso en vehículos todo terreno y de asientos yuxtapuestos; los motores para vehículos todo terreno y de asientos yuxtapuestos distintos de los motores de encendido por chispa se incluyen en la categoría NRE.

2. Un motor de régimen variable de una categoría determinada puede utilizarse en lugar de un motor de régimen constante de la misma categoría.

Los motores de régimen variable de la categoría IWP utilizados para un funcionamiento a régimen constante cumplirán además los requisitos del artículo 24, apartado 7 o apartado 8, según corresponda.

3. Los motores para vehículos ferroviarios auxiliares y los motores auxiliares para automotores y locomotoras se incluyen en las categorías NRE o NRS, en función de sus características.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 5

Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros establecerán o designarán a las autoridades de homologación y a las autoridades de vigilancia del mercado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el establecimiento y nombramiento de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado a que se refiere el apartado 1, incluido su nombre, sus direcciones postal y electrónica, así como sus ámbitos de responsabilidad. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los detalles de las autoridades de homologación.

3. Los Estados miembros solo permitirán la introducción en el mercado de:

- a) motores, con independencia de que ya estén instalados en máquinas móviles no de carretera, cubiertos por una homologación de tipo UE válida concedida con arreglo al presente Reglamento, y
- b) máquinas móviles no de carretera en las que estén instalados motores contemplados en la letra a).

4. Los Estados miembros no prohibirán, restringirán o impedirán la introducción en el mercado de:

- a) motores por motivos relacionados con aspectos de su construcción y funcionamiento cubiertos por el presente Reglamento cuando dichos motores cumplan los requisitos de este;
- b) máquinas móviles no de carretera por motivos relacionados con aspectos de las emisiones de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores instalados en dichas máquinas, cuando los motores entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y cumplan los requisitos de este.

5. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo actividades de vigilancia del mercado y control de los motores en el mercado de conformidad con el capítulo III del Reglamento (CE) n.º 765/2008.

Artículo 6

Obligaciones de las autoridades de homologación

1. Las autoridades de homologación garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación de tipo UE cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Las autoridades de homologación concederán la homologación de tipo UE solo a los tipos o familias de motores que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

3. Las autoridades de homologación difundirán, a través del IMI, un registro de todos los tipos y familias de motores para los que se hayan concedido, prorrogado o retirado las homologaciones de tipo UE, o respecto de los cuales la solicitud de homologación de tipo UE se haya denegado.

Dicho registro contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

- a) el nombre y la dirección del fabricante y el nombre de la empresa, si es diferente;
- b) la marca o marcas, según corresponda, pertenecientes al fabricante;
- c) la designación de los tipos de motores cubiertos por la homologación de tipo UE del tipo de motor o, en su caso, por la homologación de tipo UE de la familia de motores;
- d) la categoría de motor;
- e) el número de la homologación de tipo UE incluido el número de toda ampliación;
- f) la fecha de concesión, ampliación, denegación o retirada de la homologación de tipo UE, y
- g) el contenido de las secciones «Información general sobre el motor» y «Resultado final de las emisiones» del informe de ensayo contemplado en el artículo 24, apartado 12.

Artículo 7

Obligaciones de las autoridades de vigilancia del mercado

1. Las autoridades responsables de la vigilancia del mercado llevarán a cabo inspecciones documentales y, cuando sea apropiado, inspecciones físicas y de laboratorio de los motores, a una escala adecuada y basándose en un porcentaje adecuado de muestras. Para ello tendrán en cuenta los principios establecidos de evaluación de riesgos, las posibles reclamaciones y otra información pertinente.
2. Las autoridades responsables de la vigilancia del mercado podrán exigir a los agentes económicos que faciliten la documentación e información que se considere necesaria para ejercer sus funciones.

Artículo 8

Obligaciones generales de los fabricantes

1. Los fabricantes se asegurarán de que los motores que comercialicen se hayan fabricado y estén homologados de conformidad con el presente Reglamento.
2. Cuando los fabricantes modifiquen un motor sujeto a la homologación de tipo UE de tal modo que posteriormente se considere que pertenece a una categoría o subcategoría diferente, serán responsables de garantizar que el motor cumpla los requisitos aplicables a dicha categoría o subcategoría.

Cuando una persona jurídica modifique un motor de tal modo que deje de cumplir los límites de emisión aplicables al mismo de acuerdo con su categoría o subcategoría, la persona será considerada responsable de garantizar que se cumplan dichos límites de emisión.

3. Los fabricantes serán responsables ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo UE y de garantizar la conformidad de la fabricación, con independencia de que hayan intervenido directamente o no en todas las etapas de construcción del motor.
4. Los fabricantes se asegurarán de que existan procedimientos para que la fabricación en serie se ajuste al tipo aprobado y para que la vigilancia de las emisiones de los motores en servicio se realice de conformidad con el artículo 19.

De conformidad con el capítulo VI, se tendrán en cuenta los cambios en el diseño o en las características de un tipo de motor y los cambios de los requisitos con arreglo a los cuales se ha declarado que un tipo de motor es conforme.

5. Además del marcado reglamentario al que se refiere el artículo 32, los fabricantes indicarán en los motores que hayan fabricado y que introduzcan en el mercado o, cuando no sea posible, en un documento que acompañe al motor, su nombre, su nombre comercial registrado o marca registrada y su dirección de contacto en la Unión.

6. Previa solicitud motivada, los fabricantes proporcionarán al OEM un duplicado del marcado reglamentario contemplado en el artículo 15, apartado 4.
7. Mientras sean responsables de un motor, los fabricantes se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo y en el capítulo III.
8. Durante un período de diez años después de la introducción en el mercado de un motor, los fabricantes conservarán a disposición de las autoridades de homologación el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos tal como se contempla en el artículo 23, apartado 1, y, en su caso, una copia de la declaración de conformidad mencionada en el artículo 31.
9. Los fabricantes proporcionarán a la autoridad nacional, previa solicitud motivada y por medio de la autoridad de homologación, una copia del certificado de homologación de tipo UE de un motor. Dicha copia deberá estar en un idioma fácilmente comprensible para la autoridad nacional solicitante.
10. A los efectos de la homologación de tipo UE de motores, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión para que les represente en sus relaciones con la autoridad de homologación.
11. A los efectos de vigilancia del mercado, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión, que podrá ser el representante contemplado en el apartado 10.

Artículo 9

Obligaciones de los fabricantes en relación con motores no conformes

1. Los fabricantes que consideren o que tengan motivos para creer que uno de sus motores introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento, llevarán a cabo inmediatamente una investigación sobre la naturaleza de la supuesta no conformidad y la medida en que probablemente se produzca.

Basándose en el resultado de la investigación, los fabricantes adoptarán medidas correctoras para cerciorarse de que sus motores en fabricación sean conformes con el tipo de motor o la familia de motor homologados en tiempo oportuno.

El fabricante informará inmediatamente a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE de la investigación y proporcionará datos, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, un fabricante no estará obligado a adoptar medidas correctoras en relación con un motor que no sea conforme con el presente Reglamento como consecuencia de modificaciones efectuadas después de que el motor haya sido introducido en el mercado y que no hayan sido autorizadas por el fabricante.

Artículo 10

Obligaciones de los representantes de los fabricantes para la vigilancia del mercado

Como mínimo, los representantes de los fabricantes para la vigilancia del mercado efectuarán las siguientes tareas, que estarán especificadas en el mandato por escrito recibido del fabricante:

- a) asegurarse de que el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos tal como se contempla en el artículo 23, apartado 1, y, en su caso, una copia de la declaración de conformidad mencionada en el artículo 31 puedan ponerse a disposición de las autoridades de homologación durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un motor;
- b) proporcionar a la autoridad de homologación, previa solicitud motivada, toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de la fabricación de un motor;
- c) cooperar con las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado, a petición de estas, respecto de cualquier acción adoptada en virtud del mandato.

*Artículo 11***Obligaciones generales de los importadores**

1. Los importadores solo introducirán en el mercado motores que cumplan los requisitos y hayan recibido la homologación de tipo UE.
2. Antes de introducir en el mercado un motor con homologación de tipo UE, los importadores se asegurarán de que:
 - a) el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos, tal como se contempla el artículo 23, apartado 1, está a disposición;
 - b) el motor lleva la marca reglamentaria prevista en el artículo 32;
 - c) el motor cumple con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 5.
3. Durante un período de diez años a partir de la introducción del motor en el mercado, los importadores, cuando sea aplicable, conservarán a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado una copia de la declaración de conformidad contemplada en el artículo 31 y garantizarán que el certificado de homologación de tipo UE junto con sus anexos tal como se contempla en el artículo 23, apartado 1, puedan ponerse a disposición de dichas autoridades previa petición.
4. Los importadores indicarán en el motor o, cuando ello no sea posible, en un documento que acompañe al motor, su nombre, su nombre comercial registrado o marca registrada y su dirección de contacto.
5. Los importadores se asegurarán de que el motor vaya acompañado de la información y las instrucciones previstas en el artículo 43.
6. Mientras sean responsables de un motor, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo o en el capítulo III.
7. Previa solicitud motivada, los importadores proporcionarán a la autoridad nacional solicitante toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de un motor. Dicha información y documentación deberán estar en un idioma fácilmente comprensible para la autoridad solicitante.

*Artículo 12***Obligaciones de los importadores en relación con los motores no conformes**

1. Los importadores que consideren o que tengan motivos para creer que un motor no es conforme con el presente Reglamento y, en particular, que no se ajusta a su homologación de tipo UE, no introducirán el motor en el mercado hasta que sea conforme.

Los importadores informarán de ello, sin dilación indebida, al fabricante, a las autoridades de vigilancia del mercado y a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE.

2. Los importadores que consideren o que tengan motivos para creer que un motor que hayan introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento, llevarán a cabo inmediatamente una investigación sobre la naturaleza de la supuesta no conformidad y la medida en que probablemente se haya producido.

Basándose en el resultado de la investigación, los importadores adoptarán medidas correctoras e informarán de ello al fabricante para asegurar que los motores en fabricación sean puestos en conformidad con el tipo de motor o la familia de motor homologados en un tiempo prudencial.

*Artículo 13***Obligaciones generales de los distribuidores**

1. Al comercializar un motor, los distribuidores actuarán con la debida cautela respecto a los requisitos del presente Reglamento.

2. Antes de comercializar un motor, los distribuidores comprobarán que:
 - a) el fabricante ha cumplido con el artículo 8, apartado 5;
 - b) en su caso, el importador ha cumplido con el artículo 11, apartados 2 y 4;
 - c) el motor lleva el marcado reglamentario previsto en el artículo 32;
 - d) la información y las instrucciones previstas en el artículo 43 están disponibles en un idioma fácilmente comprensible para el OEM.
3. Mientras sean responsables de un motor, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo o en el capítulo III.
4. Previa solicitud motivada, los distribuidores se asegurarán de que el fabricante proporciona a la autoridad nacional solicitante la documentación especificada en el artículo 8, apartado 8, o de que el importador proporciona a la autoridad nacional solicitante la documentación especificada en el artículo 11, apartado 3.

Artículo 14

Obligaciones de los distribuidores en relación con los motores no conformes

1. Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un motor no es conforme con el presente Reglamento, no podrá comercializarlo hasta que el motor haya sido puesto en conformidad.
2. Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un motor que ha comercializado no es conforme con el presente Reglamento, informará de ello al fabricante o al representante del fabricante con objeto de asegurarse de que se adoptan las medidas correctoras necesarias para que los motores en fabricación sean conformes con el tipo de motor o la familia de motores homologados, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9 o el artículo 12.

Artículo 15

Obligaciones de los OEM en relación con la instalación de los motores

1. Los OEM instalarán motores con homologación de tipo UE en máquinas móviles no de carretera de conformidad con las instrucciones proporcionadas por el fabricante con arreglo a lo dispuesto en el artículo 43, apartado 2, y de una manera que no afecte negativamente al rendimiento del motor con respecto a sus emisiones de gases y partículas contaminantes.
2. En caso de que un OEM no siga las instrucciones previstas en el apartado 1 del presente artículo o modifique un motor durante su instalación en una máquina móvil no de carretera de manera que afecte negativamente al rendimiento del motor con respecto a sus emisiones de gases y partículas contaminantes, dicho OEM será considerado fabricante a los efectos del presente Reglamento y, en particular, estará sujeto a las obligaciones establecidas en los artículos 8 y 9.
3. Los OEM solo instalarán los motores con homologación de tipo UE en máquinas móviles no de carretera de conformidad con los tipos de uso exclusivo mencionados en el artículo 4.
4. En caso de que el marcado reglamentario del motor previsto en el artículo 32 no sea visible sin retirar algunas de las partes, el OEM fijará de manera visible en la máquina móvil no de carretera un duplicado del marcado tal como se contempla en dicho artículo y en el acto de ejecución pertinente, proporcionado por el fabricante.
5. Cuando la máquina móvil no de carretera que tenga instalado un motor de transición se introduzca en el mercado de conformidad con el artículo 58, apartado 5, los OEM incluirán la fecha de fabricación de la máquina móvil no de carretera como parte del marcado de la máquina.
6. En caso de que un fabricante entregue a un OEM un motor separado de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape con arreglo al artículo 34, apartado 3, el OEM proporcionará al fabricante, en su caso, la información relativa al montaje del motor y de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape.

*Artículo 16***Aplicación de las obligaciones del fabricante a importadores y distribuidores**

Un importador o distribuidor será considerado fabricante a los efectos del presente Reglamento y, en particular, estará sujeto a las obligaciones establecidas en los artículos 8 y 9 cuando comercialice un motor con su nombre o marca o modifique dicho motor de modo que pueda afectar al cumplimiento de los requisitos que sean de aplicación.

*Artículo 17***Obligación de notificación para los agentes económicos y los OEM**

Los agentes económicos y los OEM notificarán, previa solicitud, ante las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado y durante un período de cinco años a partir de la fecha de introducción en el mercado lo siguiente:

- a) todo agente económico que les haya suministrado un motor;
- b) todo agente económico o, cuando se pueda identificar, todo OEM al que hayan suministrado un motor.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUSTANTIVOS*Artículo 18***Requisitos en materia de emisiones de escape para la homologación de tipo UE**

1. Los fabricantes se asegurarán de que los tipos y familias de motores se diseñan, construyen y montan en cumplimiento de los requisitos establecidos en el capítulo II y en el presente capítulo.
2. A partir de las fechas de introducción en el mercado de los motores indicadas en el anexo III, los tipos y familias de motores no excederán de los valores límite de emisiones de escape descritos como de fase V establecidos en el anexo II.

Si, de acuerdo con los parámetros que definen la familia del motor establecidos en el acto de ejecución pertinente, una familia de motores cubre más de un intervalo de potencias, el motor de referencia (a los efectos de la homologación de tipo UE) y todos los tipos de motor de la misma familia (a los efectos de la conformidad de la fabricación) deberán, en relación con los intervalos de potencia aplicables:

- a) cumplir los valores límite de emisiones más estrictos;
 - b) ser probados con los ciclos de ensayo que correspondan a los valores límite de emisiones más estrictos;
 - c) someterse a las fechas de aplicación más tempranas para la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado indicadas en el anexo III.
3. Las emisiones de escape de los tipos y familias de motores se medirán con arreglo a los ciclos de ensayo establecidos en el artículo 24 y de conformidad con el artículo 25.

4. Los tipos y familias de motores se diseñarán y se ajustarán a las estrategias de control de las emisiones de manera que se impida la manipulación en la medida de lo posible. Queda prohibido el uso de estrategias de desactivación.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los pormenores correspondientes a los parámetros utilizados para la definición de los tipos y familias de motores, con inclusión de sus modos de funcionamiento, y los pormenores técnicos para impedir la manipulación a que se refiere el apartado 4 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

*Artículo 19***Vigilancia de las emisiones de los motores en servicio**

1. Las emisiones de gases contaminantes de motores que pertenezcan a tipos o familias de motores de emisiones de fase V homologados en virtud del presente Reglamento, serán vigiladas ensayando los motores en servicio instalados en máquinas móviles no de carretera en el curso de su ciclo operativo de servicio normal. Tales ensayos se harán, bajo la responsabilidad del fabricante y en cumplimiento de los requisitos de la autoridad de homologación, en motores correctamente mantenidos, cumpliendo las disposiciones sobre selección de motores, procedimientos de ensayo y notificación de resultados para las diferentes categorías de motores.

La Comisión llevará a cabo programas piloto con vistas al desarrollo de procedimientos de ensayo apropiados para las categorías y subcategorías de motores para las que no se disponga de tales procedimientos de ensayo.

La Comisión llevará a cabo programas de vigilancia para cada categoría de motores para determinar en qué medida las emisiones medidas a partir del ciclo de ensayo corresponden a las emisiones medidas en funcionamiento real. Dichos programas y sus resultados serán objeto de una presentación anual a los Estados miembros y, posteriormente, de una comunicación al público.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 a efectos de completar el presente Reglamento con disposiciones detalladas respecto a la selección de motores, los procedimientos de ensayo y la comunicación de resultados mencionados en el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE*Artículo 20***Solicitud de homologación de tipo UE**

1. Los fabricantes presentarán una solicitud distinta de homologación de tipo UE para cada tipo o familia de motores ante la autoridad de homologación de un Estado miembro y cada solicitud irá acompañada del expediente del fabricante mencionado en el artículo 21. Se presentará una única solicitud para cada tipo de motor o, en su caso, cada familia de motores, y se presentará a una única autoridad de homologación.

2. Los fabricantes pondrán a disposición del servicio técnico responsable los ensayos de homologación de tipo UE un motor conforme con las características del tipo de motor o, en el caso de la familia de motores, con las del motor de referencia descritas en el expediente del fabricante mencionado en el artículo 21.

3. En el caso de una solicitud de homologación de tipo UE de una familia de motores, si la autoridad de homologación determina que, en relación con el motor de referencia seleccionado mencionado en el apartado 2 del presente artículo, la solicitud presentada no representa plenamente a la familia de motores descrita en el expediente del fabricante previsto en el artículo 21, los fabricantes presentarán una alternativa y, si fuera necesario, un motor de referencia adicional que la autoridad de homologación considere representativo de la familia de motores.

4. En el plazo de un mes a partir del inicio de la fabricación del tipo de motor homologado o la familia de motores homologada, los fabricantes presentarán el plan inicial para la vigilancia de los motores en servicio ante la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE de dicho tipo de motor o, en su caso, de una familia de motores.

*Artículo 21***Expediente del fabricante**

1. El solicitante deberá presentar a la autoridad de homologación un expediente del fabricante que contenga los siguientes elementos:

- a) una ficha de características que incluya una lista de los combustibles de referencia y, cuando así lo solicite el fabricante, de cualesquiera otros combustibles especificados, mezclas de combustibles o emulsiones de combustibles a que se refiere el artículo 25, apartado 2, y descritos de conformidad con el acto delegado previsto en el artículo 25, apartado 4 (en lo sucesivo, «ficha de características»);

- b) todos los datos, planos, fotografías y demás información relevante relativa al tipo de motor o, en su caso, al motor de referencia;
 - c) cualquier otra información requerida por la autoridad de homologación en el contexto del procedimiento de solicitud de la homologación de tipo UE.
2. El expediente del fabricante podrá transmitirse en papel o en un formato electrónico que acepten el servicio técnico y la autoridad de homologación.
3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan modelos para la ficha de características y el expediente del fabricante. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO V

DESARROLLO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 22

Disposiciones generales

1. La autoridad de homologación que recibe la solicitud concederá la homologación de tipo UE a todos los tipos o familias de motores que cumplan todas las condiciones siguientes:
- a) los datos del expediente del fabricante;
 - b) los requisitos del presente Reglamento, y en particular la conformidad con las disposiciones de fabricación mencionadas en el artículo 26.
2. Cuando un motor cumpla los requisitos establecidos en el presente Reglamento, las autoridades de homologación no impondrán ningún otro requisito para la homologación de tipo UE en materia de emisiones de escape de las máquinas móviles no de carretera en las que se haya instalado un motor de ese tipo.
3. Con posterioridad a las fechas relativas a la homologación de tipo UE de motores indicadas en el anexo III para cada subcategoría de motores, las autoridades de homologación no concederán la homologación de tipo UE a un tipo o una familia de motores que no cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento.
4. Los certificados de homologación de tipo UE se numerarán de conformidad con un sistema armonizado que ha de establecer la Comisión.
5. A través del IMI, la autoridad de homologación:
- a) pondrá a disposición de las autoridades de homologación de los demás Estados miembros una lista de las homologaciones de tipo UE que haya concedido o, en su caso, que haya prorrogado, en el plazo de un mes a partir de la expedición del correspondiente certificado de homologación de tipo UE;
 - b) pondrá sin dilación a disposición de las autoridades de homologación de los demás Estados miembros una lista de las homologaciones de tipo UE que haya denegado conceder o haya retirado, junto con los motivos de tal decisión;
 - c) en el plazo de un mes a partir de la recepción de una solicitud de la autoridad de homologación de otro Estado miembro, enviará a esa autoridad de homologación una copia del certificado de homologación de tipo UE del tipo o familia de motores, si lo hubiere, acompañado del expediente de homologación previsto en el apartado 6 de cada tipo o familia de motores que haya homologado, denegado o para el que haya retirado la homologación de tipo UE.
6. La autoridad de homologación establecerá un expediente de homologación, que estará compuesto por el expediente del fabricante, acompañado del informe de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la autoridad de homologación hayan añadido al expediente de homologación durante el ejercicio de sus funciones (en lo sucesivo, «expediente de homologación»).

El contenido del expediente de homologación incluirá un índice, convenientemente numerado o marcado de otra manera para una fácil identificación de todas las páginas y del formato de cada documento, con objeto de indicar las sucesivas etapas del proceso de homologación de tipo UE, en especial las fechas de las revisiones y actualizaciones.

La autoridad de homologación velará por que la información incluida en el expediente de homologación esté disponible durante un período mínimo de veinticinco años a partir de que finalice la validez de la homologación de tipo UE correspondiente.

7. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se establezca:

- a) el método para establecer el sistema de numeración armonizado mencionado en el apartado 4;
- b) los modelos y la estructura de los datos para el intercambio de datos previsto en el apartado 5.

Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 23

Disposiciones específicas relativas al certificado de homologación de tipo UE

1. El certificado de homologación de tipo UE contendrá los siguientes anexos:

- a) el expediente de homologación;
- b) en su caso, el nombre y muestras de firma de la persona o personas autorizadas a firmar las declaraciones de conformidad mencionadas en el artículo 31 y una indicación del cargo que ostentan en la empresa.

2. La Comisión creará un modelo para el certificado de homologación de tipo UE.

3. Con respecto a cada tipo o familia de motores que haya sido homologada, la autoridad de homologación deberá:

- a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE y adjuntar el informe de ensayo;
- b) elaborar el índice del expediente de homologación;
- c) expedir sin dilación al solicitante el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.

4. Cuando una homologación de tipo UE, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35, haya estado sujeta a restricciones respecto a su validez o cuando el tipo de motor o familia de motores haya sido eximido de determinados requisitos del presente Reglamento, el certificado de homologación de tipo UE especificará dichas restricciones o exenciones.

5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo para el certificado de homologación de tipo UE a que hace referencia el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 24

Ensayos requeridos para la homologación de tipo UE

1. El cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento deberá probarse mediante los ensayos adecuados llevados a cabo por los servicios técnicos designados a tal efecto. Los procedimientos de medición y ensayo y el equipo y las herramientas prescritos para llevar a cabo tales ensayos serán los dispuestos en el artículo 25.

2. El fabricante pondrá a disposición de la autoridad de homologación todos los motores que sean precisos en virtud de los actos delegados pertinentes para llevar a cabo los ensayos requeridos.

3. Los ensayos requeridos se llevarán a cabo con motores que sean representativos del tipo de motor o, en su caso, del motor de referencia de la familia de motores que haya de homologarse.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, el fabricante podrá, de acuerdo con la autoridad de homologación, seleccionar un motor que, aunque no sea representativo del tipo de motor o, en su caso, del motor de referencia de la familia de motores que haya de homologarse, combine algunas de las características más desfavorables con relación al nivel de rendimiento exigido. Podrán utilizarse métodos ensayo virtual para facilitar la toma de decisiones durante el proceso de selección.

4. A los efectos de realización de los ensayos de la homologación de tipo UE, los ciclos de ensayo aplicables se recogen en el anexo IV. Los ciclos de ensayo aplicables a cada tipo de motor incluido en la homologación de tipo UE se indicarán en la ficha de características.
5. Un motor representativo del tipo de motor o, en su caso, del motor de referencia de la familia de motores, o un motor seleccionado de conformidad con el apartado 3, párrafo segundo, se ensayará en un dinamómetro utilizando el ciclo de ensayo en estado continuo no de carretera que sea de aplicación, recogido en los cuadros IV-1 a IV-10 del anexo IV. El fabricante podrá elegir llevar a cabo ese ensayo en el modo discreto o en el modo con aumentos. Salvo en los casos previstos en los apartados 7 y 8, no es necesario que un motor de régimen variable de una categoría determinada utilizado en funcionamiento a régimen constante de la misma categoría se ensaye siguiendo el correspondiente ciclo de ensayo en estado continuo a régimen constante.
6. En el caso de un motor a régimen constante con un regulador que pueda ajustarse a un régimen alternativo, deberán cumplirse los requisitos del apartado 5 a todos los regímenes constantes aplicables, y la ficha de características indicará los regímenes aplicables a cada tipo de motor.
7. En el caso de un motor de la categoría IWP destinado al uso en funcionamiento a régimen variable y a régimen constante, deberán cumplirse por separado los requisitos del apartado 5 para cada ciclo de ensayo en estado continuo aplicable, y la ficha de características de la homologación de tipo UE indicará cada uno de los ciclos de estado continuo respecto de los que se han cumplido dichos requisitos.
8. En el caso de un motor de la categoría IWP destinado a ser usado en lugar de un motor de la categoría IWA conforme al artículo 4, apartado 2, deberán cumplirse por separado los requisitos del apartado 5 del presente artículo para cada ciclo de ensayo de estado continuo aplicable recogido en los cuadros IV-5 y IV-6 del anexo IV, y la ficha de características indicará cada uno de los ciclos de estado continuo respecto de los que se han cumplido dichos requisitos.
9. Salvo en el caso de los motores con homologación de tipo con arreglo al artículo 34, apartados 5 y 6, los motores de régimen variable de la categoría NRE con una potencia neta superior o igual a 19 kW pero no superior a 560 kW, además de cumplir los requisitos del apartado 5 del presente artículo, deberán pasar un ensayo en un dinamómetro que utilice el ciclo de ensayo transitorio recogido en el cuadro IV-11 del anexo IV.
10. Los motores de las subcategorías NRS-v-2b y NRS-v-3 con un régimen máximo inferior o igual a 3 400 rpm deberán, además de cumplir los requisitos del apartado 5, ensayarse en un dinamómetro con el ciclo de ensayo transitorio recogido en el cuadro IV-12 del anexo IV.
11. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan las especificaciones técnicas detalladas y las características de los ciclos de ensayo en estado continuo y transitorio mencionados en el presente artículo, con inclusión del método correspondiente para determinar los parámetros de carga y velocidad del motor. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.
12. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el formato único del informe de ensayo exigido para la homologación de tipo UE. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 25

Realización de mediciones y ensayos para la homologación de tipo UE

1. Los resultados definitivos de los ensayos de emisiones de escape de los motores sujetos al presente Reglamento se calcularán aplicando a los resultados de los ensayos del laboratorio todos los elementos siguientes:
 - a) las emisiones de gases del cárter, cuando así lo exija el apartado 3 y si no estuvieran ya incluidas en la medición del laboratorio;
 - b) todo factor de ajuste necesario, cuando así lo exija el apartado 3 y si el motor incluye un sistema de postratamiento de las emisiones de escape de regeneración;
 - c) para todos los motores, los factores de deterioro correspondientes a los períodos de durabilidad de las emisiones especificados en el anexo V.

2. El ensayo de un tipo o familia de motores para determinar si cumple los límites de emisiones establecidos en el presente Reglamento se efectuará utilizando los combustibles o combinaciones de combustible de referencia siguientes, según sea el caso:

- a) diésel;
- b) gasolina;
- c) mezcla de gasolina y aceite para motores de dos tiempos de encendido por chispa;
- d) gas natural/biometano;
- e) gas licuado del petróleo (GLP);
- f) etanol.

El tipo o la familia de motores deberán respetar, además, los valores límite de emisiones establecidos en el presente Reglamento para cualesquiera otros combustibles, mezclas de combustibles o emulsiones de combustibles específicos incluidos por el fabricante en una solicitud de homologación de tipo UE y descrito en el expediente del fabricante.

3. Para la realización de mediciones y ensayos, se cumplirán los requisitos técnicos correspondientes a:

- a) aparatos y procedimientos para la realización de los ensayos;
- b) aparatos y procedimientos de medición y muestreo de emisiones;
- c) métodos de evaluación de datos y cálculos;
- d) método de determinación de los factores de deterioro;
- e) para los motores de las categorías NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB y ATS que cumplan los límites de emisiones de fase V establecidos en el anexo II:
 - i) métodos de cálculo de las emisiones de gases del cárter,
 - ii) métodos de determinación y cálculo de la regeneración continua o infrecuente de los sistemas de postratamiento de escape;
- f) para los motores con control electrónico de las categorías NRE, NRG, IWP, IWA, RLL y RLR que cumplan los límites de emisiones de fase V establecidos en el anexo II y que utilicen el control electrónico para determinar la cantidad y el momento de inyección del combustible o para activar, desactivar o modular el sistema de control de emisiones utilizado para reducir los NO_x:
 - i) estrategias de control de emisiones, con inclusión de la documentación exigida para demostrar dichas estrategias,
 - ii) medidas de control de NO_x, con inclusión del método para demostrar dichas medidas de control,
 - iii) área asociada con el ciclo de ensayo en estado continuo no de carretera pertinente, dentro de la cual se controla la cuantía en la que se permite que tales emisiones superen los límites de emisiones establecidos en el anexo II,
 - iv) la selección por el servicio técnico de más puntos de medida dentro del área de control durante el ensayo de emisiones.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de:

- a) la metodología de la adaptación de los resultados del ensayo del laboratorio de emisiones para incluir los factores de deterioro mencionados en el apartado 1, letra c);
- b) las características técnicas de los combustibles de referencia previstos en el apartado 2 y, en su caso, los requisitos para la descripción de cualesquiera otros combustibles, mezclas de combustibles o emulsiones de combustibles específicos descritos en el expediente del fabricante;
- c) los requisitos técnicos detallados y las características para la realización de las mediciones y los ensayos mencionados en el apartado 3;

- d) el método de medición de PN, teniendo en cuenta las especificaciones de la serie 06 del Reglamento n.º 49 de la CEPE;
- e) los requisitos técnicos detallados para el ensayo de motores de combustible dual o motores de un solo combustible alimentados por combustibles gaseosos mencionados en el anexo II.

Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 26

Disposiciones relativas a la conformidad de la fabricación

1. Una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con dicha homologación de tipo UE para verificar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que se han adoptado las disposiciones adecuadas para garantizar que los motores en fabricación serán conformes con el tipo homologado en relación con los requisitos del presente Reglamento.
2. Una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con dicha homologación de tipo UE para verificar que las declaraciones de conformidad emitidas por el fabricante cumplen el artículo 31.
3. Una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias en relación con dicha homologación de tipo UE para verificar, si es preciso en colaboración con la autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que las disposiciones mencionadas en el apartado 1 del presente artículo siguen siendo adecuadas, de modo que los motores en fabricación seguirán siendo conformes con el tipo homologado y que las declaraciones de conformidad, en su caso, seguirán cumpliendo el artículo 31.
4. Para verificar la conformidad de un motor con el tipo homologado, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE puede efectuar cualesquiera comprobaciones o ensayos exigidos para la homologación de tipo UE con muestras obtenidas en las instalaciones del fabricante, incluidas las instalaciones de fabricación.
5. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE compruebe que las disposiciones contempladas en el apartado 1 no se están aplicando, se apartan significativamente de las disposiciones acordadas a que se refiere el apartado 1, han dejado de aplicarse o ya no se consideran adecuadas aunque la fabricación continúe, dicha autoridad de homologación o bien adoptará las medidas necesarias para garantizar que el procedimiento para la conformidad de la fabricación se sigue correctamente o bien retirará la homologación de tipo UE.
6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan las medidas detalladas que las autoridades de homologación deban adoptar y los procedimientos que estas deban seguir para garantizar que los motores en fabricación sean conformes con el tipo homologado. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

CAPÍTULO VI

MODIFICACIONES Y VALIDEZ DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 27

Disposiciones generales

1. El fabricante deberá informar sin dilación a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE sobre cualquier cambio en los datos registrados en el expediente de homologación.

En caso producirse tal cambio, dicha autoridad de homologación decidirá cuál de los procedimientos establecidos en el artículo 28 debe seguirse.

Cuando sea necesario, la autoridad de homologación podrá decidir, previa consulta al fabricante, que procede conceder una nueva homologación de tipo UE.

2. La solicitud de modificación de una homologación de tipo UE solo podrá presentarse a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE original.
3. Cuando la autoridad de homologación considere que, para llevar a cabo una modificación, se precisa repetir las inspecciones o los ensayos, lo comunicará al fabricante.

Los procedimientos establecidos en el artículo 28 se aplicarán únicamente si, en función de esas inspecciones o ensayos, la autoridad de homologación llega a la conclusión de que siguen cumpliéndose los requisitos para la homologación de tipo UE.

Artículo 28

Revisiones y ampliaciones de homologaciones de tipo UE

1. Cuando se produzcan cambios en los datos registrados en el expediente de homologación, sin que sea necesario repetir inspecciones o ensayos, esa modificación se denominará «revisión».

En caso de producirse tal revisión, la autoridad de homologación deberá revisar, sin dilación injustificada, las páginas correspondientes del expediente de homologación, según se precise, señalando claramente en cada página revisada qué tipo de modificación se ha producido y en qué fecha se produjo la revisión, incluyendo el índice revisado en el expediente de homologación. Se considerará cumplido el requisito del presente apartado mediante una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, que lleve adjunta una descripción detallada de las modificaciones.

2. Una modificación tal como se contempla en el apartado 1 se calificará de «ampliación» cuando haya habido cambios en los datos registrados en el expediente de homologación y se produzca alguna de las situaciones siguientes:
 - a) deban realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos;
 - b) haya cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;
 - c) un nuevo requisito establecido en el presente Reglamento o en un acto delegado o de ejecución adoptado en virtud del presente Reglamento pase a ser aplicable al tipo o a la familia de motor homologado.

En caso de una ampliación, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE actualizado e identificado por un número de ampliación, que se irá incrementando con el número de ampliaciones sucesivas que se hayan concedido previamente. En el certificado de homologación de tipo UE se indicará claramente el motivo y la fecha de la ampliación.

3. Siempre que páginas del expediente de homologación hayan sido modificadas o se haya establecido una versión consolidada y actualizada, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación de tipo UE, de forma que conste la fecha de la ampliación o revisión más reciente o la fecha de la consolidación más reciente de la versión actualizada.
4. No se exigirá ninguna modificación de la homologación de tipo UE de un tipo o una familia de motores cuando un nuevo requisito mencionado en el apartado 2, letra c), sea, desde el punto de vista técnico, irrelevante para el tipo o la familia de motores en cuanto a su comportamiento de emisiones.

Artículo 29

Expedición y notificación de modificaciones

1. En caso de una revisión de una homologación de tipo UE, la autoridad de homologación expedirá al solicitante, sin dilación injustificada, los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada, según corresponda, incluido el índice revisado del expediente de homologación contemplado en el artículo 28, apartado 1, párrafo segundo.
2. En caso de una ampliación de una homologación de tipo UE, la autoridad de homologación expedirá al solicitante, sin dilación injustificada, el certificado de homologación de tipo UE actualizado contemplado en el artículo 28, apartado 2, párrafo segundo, incluidos sus anexos y el índice del expediente de homologación.

3. La autoridad de homologación notificará, a través del IMI, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros toda modificación realizada a homologaciones de tipo UE, de conformidad con el artículo 22, apartado 5.

Artículo 30

Validez de la homologación de tipo UE

1. Las homologaciones de tipo UE se expedirán con duración ilimitada.
2. Una homologación de tipo UE de un motor perderá su validez en cualquiera de los casos siguientes:
 - a) cuando nuevos requisitos aplicables al tipo de motor homologado o, en su caso, a la familia de motores, pasen a ser obligatorios para su introducción en el mercado y no sea posible ampliar o revisar la homologación de tipo UE en consecuencia;
 - b) cuando la fabricación del tipo o la familia de motores homologados se haya retirado de forma definitiva y voluntaria;
 - c) cuando la validez de la homologación de tipo UE expire como consecuencia de una restricción de conformidad con el artículo 35, apartado 3;
 - d) cuando la homologación de tipo UE se haya retirado de conformidad con el artículo 26, apartado 5, el artículo 39, apartado 1, o el artículo 40, apartado 3.
3. Cuando las condiciones para la validez de una homologación de tipo UE dejen de cumplirse con respecto a un solo tipo de motor de una familia de motores, la homologación de tipo UE de la familia de motores afectada dejará de ser válida solo en la medida en que afecte a ese tipo concreto de motor.
4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo concreto o, en su caso, de una familia concreta de motores, el fabricante lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la correspondiente homologación de tipo UE.

En el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del tipo o familia de motores lo comunicará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, en aquellos casos en que una homologación de tipo UE de un tipo o, en su caso, de una familia de motores vaya a dejar de ser válida, el fabricante se lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la correspondiente homologación de tipo UE.

En tales casos, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE comunicará sin dilación toda la información pertinente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

En dicha comunicación se especificará, en particular, la fecha de fabricación y el número de identificación del último motor fabricado.

6. La notificación de los requisitos mencionados en los apartados 4 y 5 se considerará satisfecha una vez que la correspondiente información se haya subido al IMI.

CAPÍTULO VII

DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD Y MARCADO

Artículo 31

Declaración de conformidad

1. El fabricante, en su calidad de titular de una homologación de tipo UE para un tipo o una familia de motores, emitirá una declaración de conformidad (en lo sucesivo, «declaración de conformidad») que ha de acompañar a los motores que introduzca en el mercado al amparo de:
 - a) una exención contemplada en el artículo 34, apartados 2, 4, 5, 6, 7 u 8, en el artículo 35, apartado 4, o bien
 - b) una disposición transitoria contemplada en el artículo 58, apartados 9, 10 u 11.

La declaración de conformidad especificará las características y restricciones especiales que deben aplicarse al motor, se entregará sin cargo alguno junto con el motor y acompañará, en su caso, a la máquina móvil no de carretera en la que se instale el motor. Su entrega no dependerá de una solicitud expresa ni de la presentación de información adicional al fabricante. La declaración de conformidad también podrá entregarse en forma de fichero electrónico seguro.

Durante un período de diez años tras la fecha de fabricación del motor, el fabricante expedirá a todo usuario final que lo solicite un duplicado de la declaración de conformidad, previo pago de un importe que no sobrepase el coste de la expedición de dicho duplicado. La mención «duplicado» aparecerá de manera visible en todo duplicado de la declaración de conformidad.

2. La declaración de conformidad se redactará como mínimo en una de las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión.

Todo Estado miembro podrá solicitar al fabricante que la declaración de conformidad se traduzca a sus propias lenguas oficiales.

3. Las personas autorizadas para firmar declaraciones de conformidad pertenecerán a la organización del fabricante y estarán debidamente autorizadas por la dirección de dicha organización para asumir plenamente la responsabilidad jurídica del fabricante con respecto al diseño y la fabricación de un motor o la conformidad de la fabricación del motor.

4. La declaración de conformidad estará cumplimentada en su totalidad y no contendrá restricciones relativas al uso del motor distintas de las recogidas en el presente Reglamento.

5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo de declaración de conformidad, incluidas las características dirigidas a prevenir la falsificación y que permitan la verificación del fichero electrónico seguro. A tal fin, los actos de ejecución estipularán los dispositivos de seguridad utilizados para proteger la declaración de conformidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 32

Marcado reglamentario de los motores

1. El fabricante fijará un marcado en cada motor producido en conformidad con el tipo homologado (en lo sucesivo, «marcado reglamentario»).

2. En relación con los siguientes motores, el marcado reglamentario incluirá información suplementaria que indique que el motor está sujeto a la exención o disposición transitoria pertinente:

- a) los motores destinados a la exportación a terceros países de conformidad con el artículo 34, apartado 1, que hayan sido fabricados en la Unión, o bien fuera de la Unión, e instalados posteriormente en máquinas móviles no de carretera en la Unión;
- b) los motores introducidos en el mercado de conformidad con el artículo 34, apartados 2, 5, 6 u 8;
- c) los motores introducidos temporalmente en el mercado de conformidad con el artículo 34, apartado 4;
- d) los motores de transición introducidos en el mercado de conformidad con el artículo 58, apartado 5;
- e) los motores de sustitución introducidos en el mercado de conformidad con el artículo 34, apartado 7, y el artículo 58, apartados 10 u 11.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo para el marcado reglamentario, incluida la información esencial obligatoria requerida cuando el motor sale de la línea de fabricación, la información esencial obligatoria requerida antes de que el motor sea introducido en el mercado y, en su caso, la información adicional contemplada en el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

*Artículo 33***Marcado temporal de los motores**

1. El fabricante fijará una marca temporal en cada motor fabricado de conformidad con el tipo homologado y que se introduzca en el mercado al amparo del artículo 34, apartado 3.
2. Un motor que no esté todavía en conformidad con el tipo homologado y que vaya a entregarse al fabricante de dicho motor, deberá ir provisto únicamente de un marcado temporal.
3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el modelo de marcado temporal mencionado en los apartados 1 y 2 del presente artículo, incluida la información esencial obligatoria que deba figurar en él. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO VIII

EXENCIONES

*Artículo 34***Exenciones generales**

1. A excepción del artículo 32, apartado 2, letra a), los motores que se exporten a terceros países no estarán sujetos al presente Reglamento.
2. A excepción del artículo 32, apartado 2, letra b), los motores que utilicen las fuerzas armadas no estarán sujetos al presente Reglamento.

A los efectos del presente apartado, los servicios de bomberos, de protección civil, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia no se considerarán parte de las fuerzas armadas.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32, y con el consentimiento del OEM, un fabricante podrá entregar a dicho OEM un motor separado de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape.
4. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, a efectos de ensayos, los Estados miembros autorizarán la introducción temporal en el mercado de motores sin homologación de tipo UE de conformidad con el presente Reglamento.
5. No obstante lo dispuesto en el artículo 18, apartado 2, y en el artículo 22, apartado 3, los Estados miembros concederán la homologación de tipo UE y autorizarán la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límite de emisiones de gases y partículas contaminantes para motores con fines especiales que figuran en el anexo VI, a condición de que los motores vayan a ser instalados en máquinas móviles no de carretera que deban utilizarse en atmósferas potencialmente explosivas, según se definen en el artículo 2, punto 5, de la Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
6. No obstante lo dispuesto en el artículo 18, apartado 2, y en el artículo 22, apartado 3, los Estados miembros podrán conceder, previa solicitud, la homologación de tipo UE y autorizar la introducción en el mercado de los motores que cumplan los valores límite de emisiones de gases y partículas contaminantes para motores con fines especiales que figuran en el anexo VI, a condición de que los motores vayan a ser instalados en máquinas móviles no de carretera que se utilicen exclusivamente para el lanzamiento y la recuperación de botes salvavidas operados por un servicio nacional de salvamento.
7. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 18, apartado 2, para los motores correspondientes a las categorías RLL o RLR introducidos en el mercado de la Unión a más tardar el 31 de diciembre de 2011, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores de sustitución si la autoridad de homologación, tras un examen, reconoce y concluye que la instalación de un motor que cumple los límites de emisiones aplicables fijados en los cuadros II-7 y II-8 del anexo II entrañará dificultades técnicas importantes. En este caso, el motor de sustitución deberá cumplir los límites de emisiones que debería haber cumplido para su introducción en el mercado de la Unión el 31 de diciembre de 2011, u otros límites de emisiones más estrictos.

⁽¹⁾ Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas (DO L 96 de 29.3.2014, p. 309).

En el caso de los motores pertenecientes a las categorías RLL y RLR introducidos en el mercado de la Unión con posterioridad al 31 de diciembre de 2011, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores de sustitución que cumplan los límites de emisiones que debía cumplir el motor que se va a sustituir cuando se introdujo inicialmente en el mercado de la Unión.

8. En el caso de los motores de las categorías RLL o RLR, los Estados miembros podrán autorizar la introducción en el mercado de motores que cumplan los límites de emisiones más recientes que se definen en la legislación pertinente aplicable a 5 de octubre de 2016, a condición de que:

- a) dichos motores formen parte de un proyecto que, el 6 de octubre de 2016, se encuentre en una fase avanzada de desarrollo, tal como se define en la Directiva 2008/57/CE, y
- b) el uso de motores que cumplan los límites de emisiones aplicables que figuran en los cuadros II-7 o II-8 del anexo II dé lugar a costes desproporcionados.

A más tardar el 17 de septiembre de 2017, cada Estado miembro comunicará a la Comisión la lista de dichos proyectos.

9. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 a efectos de completar el presente Reglamento con las especificaciones técnicas detalladas y las condiciones para:

- a) que un fabricante entregue a un OEM un motor separado de su sistema de postratamiento de las emisiones de escape, como se menciona en el apartado 3;
- b) la introducción temporal en el mercado, a efectos de ensayos, de motores sin homologación de tipo UE de conformidad con el presente Reglamento, como se menciona en el apartado 4;
- c) conceder la homologación de tipo UE y autorizar la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límite de emisiones de gases y partículas contaminantes para motores con fines especiales que figuran en el anexo VI, como se menciona en los apartados 5 y 6.

Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 35

Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

1. El fabricante podrá solicitar la homologación de tipo UE para un tipo o una familia de motores que incorpore nuevas tecnologías o nuevos conceptos y que, como resultado de dichas nuevas tecnologías o nuevos conceptos, sea incompatible con uno o más requisitos del presente Reglamento.

2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE mencionada en el apartado 1 cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) que en la solicitud se declaren los motivos por los cuales las nuevas tecnologías o los nuevos conceptos hacen que el tipo o la familia de motores sean incompatibles con uno o más requisitos del presente Reglamento;
- b) que en la solicitud se describan las implicaciones para el medio ambiente de las nuevas tecnologías o de los nuevos conceptos y las medidas tomadas a fin de garantizar un nivel de protección del medio ambiente que sea al menos equivalente al proporcionado por los requisitos del presente Reglamento para los que se solicita la exención;
- c) que se presenten descripciones y resultados de los ensayos que demuestren el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).

3. La concesión de la homologación de tipo UE a que hace referencia el apartado 1 estará sujeta a la autorización de la Comisión.

Cuando proceda, la autorización de la Comisión especificará si está supeditada a algún tipo de restricción.

La autorización se concederá mediante un acto de ejecución.

4. En espera de la decisión de autorización de la Comisión de conformidad con el apartado 3, la autoridad de homologación podrá conceder una homologación de tipo UE provisional que tendrá validez:

- a) únicamente en el territorio de dicho Estado miembro;
- b) solo en relación con un tipo de motores o una familia de motores objeto de la exención que desea obtenerse, y
- c) durante un período mínimo de 36 meses.

Cuando se conceda una homologación de tipo UE provisional, la autoridad de homologación informará de ello sin dilación a la Comisión y a los demás Estados miembros, mediante un expediente que contenga la información mencionada en el apartado 2.

El carácter provisional y la validez territorial limitada de dicha homologación de tipo UE provisional deberán constar en el encabezamiento del certificado de homologación de tipo UE y de la correspondiente declaración de conformidad.

5. Cuando las autoridades de homologación decidan si aceptan en su territorio la homologación de tipo UE provisional mencionada en el apartado 4 informarán por escrito a la autoridad de homologación correspondiente y a la Comisión.

6. Cuando la Comisión decida no conceder la autorización a que hace referencia el apartado 3, la autoridad de homologación comunicará inmediatamente al titular de la homologación de tipo UE provisional mencionada en el apartado 4 que la homologación de tipo UE provisional será revocada seis meses después de la fecha de la denegación de la Comisión.

Sin perjuicio de la decisión de la Comisión de no conceder la autorización a que hace referencia el apartado 3, los motores fabricados en conformidad con la homologación de tipo UE provisional antes de que esta deje de ser válida pueden introducirse en el mercado en cualquier Estado miembro cuyas autoridades hayan aceptado la homologación de tipo UE provisional.

7. Los requisitos mencionados en el apartado 4, párrafo segundo, y en el apartado 5 se considerarán cumplidos una vez que la correspondiente información se haya subido al IML.

8. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan la autorización mencionada en el apartado 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 56, apartado 2.

9. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan los modelos armonizados del certificado de homologación de tipo UE y de la declaración de conformidad mencionados en el apartado 4 del presente artículo, incluida la información esencial obligatoria. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 36

Adaptación subsiguiente de actos delegados y de actos de ejecución

1. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35, tomará inmediatamente las medidas necesarias para adaptar al desarrollo tecnológico los actos delegados o los actos de ejecución de que se trate.

En los casos en que la exención concedida en virtud del artículo 35 esté relacionada con un aspecto regulado por un reglamento de la CEPE, la Comisión propondrá una modificación de dicho reglamento de conformidad con el procedimiento aplicable con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

2. Tan pronto como se hayan modificado los actos delegados o los actos de ejecución a que hace referencia el apartado 1, la Comisión levantará toda restricción impuesta por la decisión que autoriza la exención.

Cuando no se hayan tomado las medidas necesarias para adaptar los actos delegados o los actos de ejecución, a petición del Estado miembro que concedió la homologación de tipo UE provisional, la Comisión podrá autorizar a dicho Estado miembro a prorrogarla mediante una decisión en forma de acto de ejecución adoptado con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO IX

INFORMES DE FABRICACIÓN Y VERIFICACIÓN

*Artículo 37***Obligaciones de los fabricantes relativas a los informes de fabricación**

1. El fabricante remitirá a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE una lista que contenga el número de motores de cada tipo y subcategoría de motor fabricado según lo dispuesto en el presente Reglamento y en conformidad con la homologación de tipo UE desde que se hizo la presentación del último informe de fabricación o desde el momento en que fueran aplicables por primera vez los requisitos del presente Reglamento.

Dicha lista se remitirá:

- a) en el plazo de los primeros 45 días posteriores al final de cada año civil;
 - b) inmediatamente después de cada una de las fechas de introducción de los motores en el mercado indicadas en el anexo III, y
 - c) para cualquier otra fecha que estipule la autoridad de homologación.
2. La lista mencionada en el apartado 1 especificará las correlaciones entre los números de identificación y los correspondientes tipos de motores y, en su caso, familias de motores, y los números de homologación de tipo UE cuando esas correlaciones no se identifiquen mediante el sistema de codificación del motor.
3. La lista mencionada en el apartado 1 indicará claramente cualquier caso en el que el fabricante haya dejado de producir un tipo o familia de motores homologados.
4. El fabricante conservará una copia de la lista a que hace referencia el apartado 1 durante al menos veinte años después de que finalice la validez de la homologación de tipo UE de que se trate.
5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el formato de la lista mencionada en el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

*Artículo 38***Medidas de verificación**

1. La autoridad de homologación de un Estado miembro que haya concedido una homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias para garantizar, si es preciso en colaboración con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, que los números de identificación de los motores relativos a la homologación de tipo UE están correctamente asignados y son utilizados adecuadamente por los fabricantes de motores antes de que el motor cuyo tipo se ha homologado se introduzca en el mercado o se comercialice.
2. Podrá efectuarse una verificación adicional de los números de identificación junto con las medidas de control de conformidad de la fabricación a que hace referencia el artículo 26.
3. En lo que se refiere a la verificación de los números de identificación, el fabricante o su representante facilitará, previa petición y sin dilación, a la autoridad de homologación responsable la información requerida relativa a sus compradores directos, así como los números de identificación de los motores que se hayan notificado como fabricados de conformidad con el artículo 37. Cuando los motores se vendan a un OEM, no se requerirá del fabricante ninguna información adicional.
4. Si, previa solicitud de la autoridad de homologación, el fabricante no puede demostrar el cumplimiento de los requisitos de marcado reglamentario, la autoridad de homologación podrá retirar la homologación de tipo UE concedida al tipo o familia de motores. Las autoridades de homologación se informarán mutuamente en el plazo de un mes de todas las retiradas de homologaciones de tipo UE y de las razones de dichas retiradas, de conformidad con el artículo 22, apartado 5.

CAPÍTULO X

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 39

Motores no conformes con el tipo homologado

1. Cuando motores que lleven un marcado reglamentario, en su caso acompañado de una declaración de conformidad, no sean conformes con el tipo o la familia homologados, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE adoptará las medidas necesarias para garantizar que los motores en fabricación vuelvan a ser conformes con el tipo o la familia homologados. Dichas medidas podrán incluir la retirada de la homologación de tipo UE si la acción correctora adoptada por el fabricante es insuficiente.

La autoridad de homologación correspondiente informará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de las medidas adoptadas.

2. A los efectos del apartado 1, las desviaciones respecto de los datos indicados en el certificado de homologación de tipo UE o en el expediente de homologación que no estén autorizadas de conformidad con el capítulo VI, se considerarán un caso de no conformidad con el tipo o la familia de motores homologados.

3. Cuando una autoridad de homologación descubra que los motores, acompañados en su caso por una declaración de conformidad, o provistos de un marcado de homologación de tipo de otro Estado miembro, no sean conformes con el tipo o la familia de motores homologados, podrá pedir a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE que verifique si los motores en fabricación siguen siendo conformes con el tipo o la familia de motores homologados. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE reciba una solicitud de ese tipo, tomará la acción a que se refiere el apartado 1 lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses a partir de la fecha de la solicitud.

4. Las autoridades de homologación se informarán mutuamente en el plazo de un mes de todas las retiradas de homologaciones de tipo UE y de las razones de dichas retiradas, de conformidad con el artículo 22, apartado 5.

5. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE discuta la falta de conformidad que le haya sido notificada, los Estados miembros afectados procurarán solucionar el conflicto.

La autoridad de homologación mantendrá informada a la Comisión y, si fuera necesario, la Comisión llevará a cabo las consultas apropiadas para llegar a un acuerdo.

Artículo 40

Recuperación de motores

1. Cuando un fabricante al que se ha concedido una homologación de tipo UE esté obligado, en virtud del artículo 20, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 765/2008, a recuperar motores introducidos en el mercado, estén o no instalados en máquinas móviles no de carretera, por haberse determinado que tales motores representan un riesgo grave en lo que se refiere a la protección del medio ambiente o la salud pública, dicho fabricante:

- a) informará inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE, y
- b) propondrá a dicha autoridad de homologación un conjunto de soluciones adecuadas para eliminar el riesgo grave.

2. La autoridad de homologación comunicará sin dilación las soluciones propuestas a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

Las autoridades de homologación garantizarán que las soluciones se apliquen efectivamente en sus respectivos Estados miembros.

3. Cuando una autoridad de homologación considere que las soluciones son insuficientes o que no se han aplicado con la suficiente rapidez, informará de ello sin dilación a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

Cuando el fabricante no proponga ni aplique posteriormente medidas correctoras efectivas, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE tomará todas las medidas protectoras necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo UE.

En caso de retirada de la homologación de tipo UE y en un plazo de un mes a partir de esta, la autoridad de homologación lo notificará por correo certificado o por medios electrónicos equivalentes al fabricante, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

Artículo 41

Notificación de decisiones y vías de recurso

1. Las decisiones del tipo siguiente o destinadas a los fines siguientes deberán estar motivadas:
 - a) las adoptadas en virtud del presente Reglamento;
 - b) las de denegación o retirada de una homologación de tipo UE;
 - c) las que exijan la recuperación de un motor del mercado;
 - d) las de prohibición, restricción u obstaculización de la introducción en el mercado de un motor, o
 - e) las de prohibición, restricción u obstaculización de la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera en las que esté instalado un motor que entre en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
2. Las autoridades de homologación notificarán a la parte afectada de:
 - a) toda decisión contemplada en el apartado 1;
 - b) los recursos que puede interponer con arreglo al Derecho vigente en el Estado miembro de que se trate, así como de los plazos aplicables a dichos recursos.

CAPÍTULO XI

REGLAMENTACIONES INTERNACIONALES Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN TÉCNICA

Artículo 42

Aceptación de homologaciones de tipo de motores equivalentes

1. La Unión, en el marco de acuerdos multilaterales o bilaterales entre la Unión y terceros países, podrá reconocer la equivalencia entre las condiciones y las disposiciones para la homologación de tipo UE de motores establecidas por el presente Reglamento y los procedimientos establecidos por reglamentaciones internacionales o de terceros países.
2. Las homologaciones de tipo concedidas y el marcado reglamentario conformes con los reglamentos de la CEPE y sus modificaciones que cuenten con el voto favorable de la Unión o a los que la Unión se haya adherido según lo dispuesto en el acto delegado mencionado en el apartado 4, letra a), se reconocerán como equivalentes a las homologaciones de tipo UE y al marcado reglamentario requeridos conforme al presente Reglamento.
3. Las homologaciones de tipo UE concedidas sobre la base de actos de la Unión enumerados en el acto delegado mencionado en el apartado 4, letra b), se reconocerán como equivalentes a las homologaciones de tipo UE concedidas de conformidad con el presente Reglamento.
4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan:
 - a) la lista de reglamentos de la CEPE y sus modificaciones, en particular todos los requisitos establecidos referentes a su aplicación, que han contado con el voto favorable de la Unión o a los que la Unión se ha adherido que sean aplicables a la homologación de tipo UE de los tipos y familias de motores destinados a su instalación en máquinas móviles no de carretera;
 - b) la lista de actos de la Unión en virtud de los cuales se conceden las homologaciones de tipo UE, en particular todos los requisitos establecidos referentes a su aplicación.

Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 43

Información e instrucciones destinadas a los OEM y a los usuarios finales

1. Un fabricante no puede proporcionar a los OEM ni a los usuarios finales ninguna información técnica relacionada con los datos establecidos en el presente Reglamento que se desvíe de los datos homologados por la autoridad de homologación.
2. El fabricante proporcionará a los OEM toda la información pertinente y las instrucciones necesarias para la correcta instalación de un motor en una máquina móvil no de carretera, incluida una descripción de las posibles condiciones especiales o restricciones asociadas a la instalación o al uso del motor.
3. Los fabricantes pondrán a disposición de los OEM toda la información pertinente y las instrucciones necesarias destinadas al usuario final, incluida una descripción de las condiciones especiales o las restricciones asociadas al uso del motor.
4. Los fabricantes pondrán a disposición de los OEM el valor de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) determinado durante el proceso de homologación de tipo UE de un motor e indicarán a los OEM que comuniquen dicha información, junto con información explicativa sobre las condiciones de ensayo, a los usuarios finales de las máquinas móviles no de carretera en las que vaya a instalarse el motor.
5. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan los detalles de la información y las instrucciones mencionadas en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo. Dichos actos delegados se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 44

Intercambio de datos e información a través del IMI

1. El intercambio de datos e información relativo a las homologaciones de tipo UE entre las autoridades nacionales o entre las autoridades nacionales y la Comisión en el marco del presente Reglamento se realizará en formato electrónico a través del IMI.
2. Toda la información pertinente sobre las homologaciones de tipo UE concedidas de conformidad con el presente Reglamento se reunirá de forma centralizada y estará accesible para las autoridades nacionales de homologación y la Comisión a través del IMI.
3. La Comisión velará por que el IMI también:
 - a) permita el intercambio de datos e información entre los fabricantes o servicios técnicos, por una parte, y las autoridades nacionales o la Comisión, por otra;
 - b) garantice el acceso público a determinados datos e información relacionados con los resultados de la homologación de tipo y la vigilancia de los resultados de motores en servicio;
 - c) cuando sea apropiado y sea viable técnica y económicamente, y de acuerdo con los Estados miembros de que se trate, prevea mecanismos para la transferencia automática de datos entre las bases de datos nacionales existentes y el IMI.
4. Los usos del IMI contemplados en el apartado 3 serán facultativos.
5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan los requisitos técnicos detallados y los procedimientos necesarios para interconectar el IMI con las bases de datos nacionales existentes a que se refiere el apartado 3, letra c), del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 56, apartado 2.

CAPÍTULO XII

DESIGNACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

Artículo 45

Requisitos relativos a los servicios técnicos

1. Un servicio técnico será designado por una autoridad de homologación con arreglo al artículo 47 y cumplirá los requisitos establecidos en los apartados 2 a 9 del presente artículo.
2. El servicio técnico se constituirá con arreglo a la legislación nacional de cada Estado miembro y tendrá personalidad jurídica.
3. El servicio técnico será un organismo tercero independiente del proceso de diseño, fabricación, suministro o mantenimiento de los motores que evalúa.

Se podrá considerar que cumple los requisitos del párrafo primero el organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, la instalación, el uso o el mantenimiento de los motores que evalúa, somete a ensayo o inspecciona, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflictos de interés.

4. Ni el servicio técnico, ni su dirección superior ni el personal responsable de llevar a cabo las categorías de actividades para las cuales está designado el servicio técnico de conformidad con el artículo 47, apartado 1, actuarán como diseñadores, fabricantes, proveedores, instaladores o responsables del mantenimiento de los motores que evalúan, ni representarán a las partes que intervienen en tales actividades. Esta restricción no impedirá el uso de los motores evaluados mencionados en el apartado 3 del presente artículo que sean necesarios para el funcionamiento del servicio técnico, ni el uso de tales motores con fines personales.

El servicio técnico se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de las categorías de actividades para las que ha sido designado.

5. El servicio técnico llevará a cabo las categorías de actividades para las que ha sido designado, con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico, y su personal estará libre de cualquier presión e incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación, en particular la presión o incentivo que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

6. El servicio técnico deberá poder demostrar a la autoridad de homologación encargada de su designación que es capaz de llevar a cabo todas las categorías de actividades para las que pretende ser designado con arreglo al artículo 47, apartado 1, garantizando que dispone de:

- a) personal con competencias adecuadas, conocimientos técnicos específicos y formación profesional, así como con experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas;
- b) descripciones de los procedimientos pertinentes para las categorías de actividades para las que pretende ser designado que garanticen la transparencia y la reproducibilidad de dichos procedimientos;
- c) procedimientos para la realización de las categorías de actividades para las que pretende ser designado que tengan debidamente en cuenta el grado de complejidad de la tecnología del motor de que se trate y de si el motor se fabrica conforme a un proceso de fabricación en masa o en serie, y
- d) los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas relacionadas con las categorías de actividades para las que pretende ser designado y del acceso a todo el equipo o las instalaciones que se requieran.

7. El servicio técnico, incluidos sus máximos directivos y el personal encargado de las evaluaciones, será imparcial y no realizará actividad alguna que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que el servicio técnico ha sido designado.

8. El servicio técnico suscribirá un seguro de responsabilidad que dé cobertura a sus actividades, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación.

9. El personal del servicio técnico estará vinculado por el secreto profesional acerca de toda información obtenida al realizar sus tareas en el marco del presente Reglamento o cualquier disposición de Derecho nacional por el que se le dé cumplimiento.

El personal de un servicio técnico no estará vinculado por la obligación contemplada en el párrafo primero con respecto al intercambio de información con la autoridad de homologación encargada de la designación, o cuando el Derecho nacional o de la Unión exija ese intercambio.

Se protegerán los derechos de los que se tenga la titularidad.

Artículo 46

Filiales y subcontratación de servicios técnicos

1. El servicio técnico podrá subcontratar tareas específicas relacionadas con las categorías de actividades para las que ha sido designado con arreglo al artículo 47, apartado 1, o delegarlas en una filial únicamente con el acuerdo de la autoridad de homologación encargada de su designación.

En tales casos, el servicio técnico se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplan los requisitos establecidos en el artículo 45 e informará a la autoridad de homologación encargada de la designación en consecuencia.

2. El servicio técnico asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por sus subcontratistas o filiales, con independencia de dónde estén establecidos.

3. El servicio técnico mantendrá a disposición de la autoridad de homologación encargada de la designación los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como las tareas que estos realicen.

Artículo 47

Designación de los servicios técnicos

1. Las autoridades de homologación designarán los servicios técnicos para una o varias de las categorías de actividades siguientes, en función de sus áreas de competencia:

a) categoría A: los que efectúen en sus propias instalaciones los ensayos mencionados en el presente Reglamento;

b) categoría B: los que supervisen los ensayos previstos en el presente Reglamento cuando tales ensayos se realicen en las instalaciones de un fabricante o de un tercero;

c) categoría C: los que evalúen y supervisen periódicamente los procedimientos del fabricante para garantizar la conformidad de la fabricación;

d) categoría D: los que supervisen o realicen los ensayos o las inspecciones para controlar la conformidad de la fabricación.

2. Una autoridad de homologación podrá actuar como servicio técnico para una o varias de las categorías de actividades contempladas en el apartado 1.

3. Los servicios técnicos de un país tercero, distintos de los designados de conformidad con el presente artículo, podrán ser objeto de notificación a los efectos del artículo 50 cuando tal reconocimiento de los servicios técnicos esté contemplado en un acuerdo bilateral celebrado entre la Unión y el país tercero de que se trate.

No obstante, un servicio técnico establecido con arreglo al artículo 45, apartado 2, podrá establecer filiales en terceros países, siempre y cuando estas filiales sean directamente gestionadas y controladas por dicho servicio técnico.

Artículo 48

Procedimientos para las prestaciones y la evaluación de los servicios técnicos

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 55 que completen el presente Reglamento por los que se establezcan:

- a) las normas que deben cumplir los servicios técnicos, y
- b) el procedimiento para la evaluación de los servicios técnicos, incluido el informe correspondiente, con arreglo al artículo 49.

Artículo 49

Evaluación de las competencias de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación encargada de la designación elaborará un informe de evaluación en el que se demuestre que se ha evaluado al servicio técnico candidato en lo relativo al cumplimiento del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este. Dicho informe de evaluación podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación en el que se certifique que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento.

La evaluación en la que se base el informe de evaluación se realizará de conformidad con las disposiciones establecidas en un acto delegado mencionado en el artículo 48.

2. La autoridad de homologación encargada de la designación revisará el informe de evaluación como mínimo una vez cada tres años.
3. La autoridad de homologación encargada de la designación notificará el informe de evaluación a la Comisión si esta lo solicita. En tales casos, cuando la evaluación no se base en un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación, la autoridad de homologación encargada de la designación remitirá a la Comisión documentos probatorios que certifiquen los elementos siguientes:
 - a) la competencia del servicio técnico;
 - b) las disposiciones tomadas para garantizar que el servicio técnico es supervisado periódicamente por la autoridad de homologación encargada de la designación, y
 - c) que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este.
4. La autoridad de homologación que pretenda actuar como servicio técnico de conformidad con el artículo 47, apartado 2, certificará el cumplimiento mediante una evaluación realizada por inspectores independientes de la actividad que se esté evaluando. Esos inspectores podrán proceder de la misma organización siempre que sean objeto de una gestión separada de la del personal dedicado a la actividad evaluada.

Artículo 50

Procedimientos de notificación

1. Para cada servicio técnico que hayan designado, los Estados miembros notificarán a la Comisión la información siguiente:
 - a) el nombre del servicio técnico;

- b) la dirección, incluida la dirección electrónica;
 - c) las personas responsables;
 - d) la categoría de actividades, y
 - e) cualquier modificación relativa a una designación contemplada en el artículo 47.
2. Un servicio técnico podrá realizar las actividades descritas en el artículo 47, apartado 1, en nombre de la autoridad de homologación encargada de su designación únicamente si ha sido notificado previamente a la Comisión con arreglo al apartado 1 del presente artículo.
3. El mismo servicio técnico podrá ser designado por varias autoridades de homologación encargadas de su designación y notificado por los Estados miembros de dichas autoridades de homologación encargadas de su designación, independientemente de la categoría o categorías de actividades que vaya a realizar de conformidad con el artículo 47, apartado 1.
4. Cuando sea necesario designar en aplicación de un acto delegado una organización específica o un organismo competente que ejerza una actividad no incluida en el artículo 47, apartado 1, los Estados miembros de que se trate lo notificarán a la Comisión de conformidad con el presente artículo.
5. La Comisión publicará, en su sitio web, la lista y los datos de los servicios técnicos notificados con arreglo al presente artículo.

Artículo 51

Cambios en las designaciones

1. Si una autoridad de homologación encargada de la designación comprueba que, o ha sido informada de que, un servicio técnico por ella designado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento o no está cumpliendo sus obligaciones, la autoridad de homologación encargada de la designación restringirá, suspenderá o revocará la designación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones.

El Estado miembro que haya notificado dicho servicio técnico a la Comisión de conformidad con el artículo 50, apartado 1, informará inmediatamente a la Comisión de tal restricción, suspensión o revocación.

La Comisión modificará en consecuencia la información publicada a que se refiere el artículo 50, apartado 5.

2. En caso de restricción, suspensión o revocación de la designación a que hace referencia el apartado 1, o si el servicio técnico cesa su actividad, la autoridad de homologación encargada de su designación adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho servicio técnico sean tratados por otro servicio técnico o se pongan a disposición de la autoridad de homologación encargada de su designación o de las autoridades de vigilancia del mercado de referencia cuando estas lo soliciten.

Artículo 52

Cuestionamiento de la competencia de servicios técnicos

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o en los que se le planteen dudas de que un servicio técnico sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades a los que está sujeto.
2. El Estado miembro de la autoridad de homologación encargada de la designación facilitará a la Comisión, previa petición, toda la información en que se fundamenta la designación o el mantenimiento de la designación del servicio técnico en cuestión.
3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.

4. Cuando la Comisión compruebe que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos de su designación, informará de ello al Estado miembro de la autoridad de homologación encargada de su designación con el fin de establecer, en cooperación con ese Estado miembro, las medidas correctoras necesarias, y pedirá a dicho Estado miembro que adopte esas medidas correctoras, que en caso de ser necesario pueden incluir la revocación de la designación.

Artículo 53

Obligaciones operativas de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos realizarán las categorías de actividades para las que han sido designados en nombre de la autoridad de homologación encargada de su designación y con arreglo a los procedimientos de evaluación y ensayo contemplados en el presente Reglamento y en sus actos delegados y de ejecución.

Los servicios técnicos supervisarán o realizarán ellos mismos los ensayos necesarios para la homologación de tipo UE o las inspecciones con arreglo a lo especificado en el presente Reglamento o en uno de sus actos delegados o de ejecución, excepto cuando se permitan procedimientos alternativos.

Los servicios técnicos no realizarán ensayos, evaluaciones o inspecciones para los que no hayan sido debidamente designados.

2. En todo momento, los servicios técnicos:

- a) permitirán a la autoridad de homologación encargada de su designación que les observe durante la evaluación que efectúen, si esa autoridad lo estima apropiado, y
- b) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 45, apartado 9, y en el artículo 54, facilitarán a la autoridad de homologación encargada de su designación aquella información que pueda solicitarse respecto de las categorías de actividades que realicen incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. Cuando un servicio técnico concluya que un fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación encargada de su designación, que exigirá, a su vez, al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes.

La autoridad de homologación encargada de su designación no expedirá certificados de homologación de tipo UE hasta que el fabricante no haya tomado las medidas correctoras adecuadas a satisfacción de dicha autoridad de homologación.

4. En el marco del control de la conformidad de la fabricación a raíz de la expedición de un certificado de homologación de tipo UE, cuando un servicio técnico que actúe en nombre de la autoridad de homologación encargada de su designación concluya que un motor ha dejado de cumplir el presente Reglamento, informará de ello a dicha autoridad de homologación.

La autoridad de homologación adoptará las medidas adecuadas como se prevé en el artículo 26.

Artículo 54

Obligaciones de los servicios técnicos en materia de información

1. Los servicios técnicos informarán a la autoridad de homologación encargada de su designación de cualquier:

- a) falta de conformidad que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de una homologación de tipo UE;
- b) circunstancia que afecte al alcance y a las condiciones de su designación;
- c) solicitud de información de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades.

2. Previa solicitud de la autoridad de homologación encargada de su designación, los servicios técnicos facilitarán información sobre las actividades incluidas en el ámbito de su designación y sobre cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades de carácter transfronterizo y la subcontratación.

CAPÍTULO XIII

ACTOS DELEGADOS Y ACTOS DE EJECUCIÓN

Artículo 55

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 19, apartado 2, el artículo 24, apartado 11, el artículo 25, apartado 4, el artículo 26, apartado 6, el artículo 34, apartado 9, el artículo 42, apartado 4, el artículo 43, apartado 5, y el artículo 48 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 6 de octubre de 2016.
3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 19, apartado 2, el artículo 24, apartado 11, el artículo 25, apartado 4, el artículo 26, apartado 6, el artículo 34, apartado 9, el artículo 42, apartado 4, el artículo 43, apartado 5, y el artículo 48 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 19, apartado 2, el artículo 24, apartado 11, el artículo 25, apartado 4, el artículo 26, apartado 6, el artículo 34, apartado 9, el artículo 42, apartado 4, el artículo 43, apartado 5, y el artículo 48 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 56

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el «Comité técnico — Vehículos de motor» (CTVM) constituido en virtud del artículo 40, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO XIV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 57

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento por parte de los agentes económicos o los OEM. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Los Estados miembros comunicarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 7 de octubre de 2018, y le notificarán sin demora toda modificación posterior de las mismas.

Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de las sanciones.

2. Los tipos de incumplimiento sometidos a sanción incluirán, entre otros:
- a) la formulación de declaraciones falsas, en particular, durante los procedimientos de homologación de tipo UE, los procedimientos dirigidos a una recuperación o los procedimientos relacionados con exenciones;
 - b) la falsificación de los resultados de los ensayos en relación con una homologación de tipo UE o la vigilancia de los motores en servicio;
 - c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar la recuperación de motores, o la denegación o la retirada de la homologación de tipo UE;
 - d) el uso de estrategias de desactivación;
 - e) la denegación de acceso a la información;
 - f) la introducción en el mercado de motores sujetos a homologación de tipo UE que no dispongan de tal homologación de tipo UE o la falsificación de documentos o de marcados reglamentarios con tal intención;
 - g) la introducción en el mercado de motores de transición y máquinas móviles no de carretera de modo que dichos motores se instalen en contra de las disposiciones de exención;
 - h) el incumplimiento de las restricciones establecidas en el artículo 35, apartados 3 y 4;
 - i) la introducción en el mercado de un motor modificado de tal forma que deje de estar en conformidad con las especificaciones de su homologación de tipo UE;
 - j) la instalación de un motor en una máquina móvil no de carretera para un uso distinto del uso exclusivo mencionado en el artículo 4;
 - k) la introducción en el mercado de un motor con un fin especial con arreglo al artículo 34, apartados 5 o 6, para su uso en máquinas móviles no de carretera distintas de las contempladas en dichos apartados;
 - l) la introducción en el mercado de un motor con arreglo al artículo 34, apartados 7 u 8, y al artículo 58, apartados 9, 10 u 11, para su uso en máquinas móviles no de carretera distintas de las contempladas en dichos apartados;
 - m) la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera en las que estén instalados motores sujetos a la homologación de tipo UE en virtud del presente Reglamento y no cuenten con dicha homologación;
 - n) la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera que incumplan las restricciones relativas a las máquinas móviles no de carretera mencionadas en el artículo 34, apartado 8.

Artículo 58

Disposiciones transitorias

1. Sin perjuicio de las disposiciones de los capítulos II y III, el presente Reglamento no invalidará, antes de las fechas de introducción en el mercado de los motores indicadas en el anexo III, ninguna homologación de tipo UE o exención.
2. Las autoridades de homologación, de conformidad con la legislación vigente aplicable a 5 de octubre de 2016 podrán seguir concediendo homologaciones de tipo UE hasta las fechas obligatorias para la homologación de tipo UE de motores indicadas en el anexo III y seguir concediendo exenciones de conformidad con dicha legislación hasta las fechas obligatorias para la introducción en el mercado de motores indicadas en el anexo III.

Los Estados miembros, de conformidad con la legislación vigente aplicable a 5 de octubre de 2016 podrán seguir permitiendo la introducción en el mercado de motores hasta las fechas obligatorias para la introducción en el mercado de motores indicadas en el anexo III.

3. No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, los motores que ya hayan recibido una homologación de tipo UE con arreglo a la legislación vigente aplicable a 5 de octubre de 2016, o que cumplan los requisitos establecidos por la Comisión Central de Navegación por el Rin (CCNR) y adoptados como CCNR fase II en el marco del Convenio revisado para la navegación por el Rin, pueden seguir introduciéndose en el mercado hasta las fechas de introducción en el mercado indicadas en el anexo III.

En tales casos, las autoridades nacionales no prohibirán, restringirán ni impedirán la introducción en el mercado de motores que se ajusten al tipo homologado.

4. Los motores que a 5 de octubre de 2016, no entren en el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE pueden seguir introduciéndose en el mercado con arreglo a la legislación nacional vigente, si la hay, hasta las fechas para la introducción en el mercado de motores indicadas en el anexo III.

5. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, el artículo 18, apartado 2, y, en su caso, en la Directiva 2008/57/CE y en el Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión ⁽¹⁾, los motores de transición y, en su caso, las máquinas móviles no de carretera en las que estos motores estén instalados podrán seguir introduciéndose en el mercado durante el período de transición siempre que la fecha de fabricación de la máquina en la que esté instalado el motor de transición no sea posterior a los 18 meses siguientes al inicio del período de transición.

En el caso de los motores de la categoría NRE, los Estados miembros autorizarán una prórroga del período de transición y del período de 18 meses mencionado en el párrafo primero en 12 meses más para los OEM con una producción anual total inferior a 100 unidades de máquinas móviles no de carretera equipadas con motores de combustión interna. A los efectos del cálculo de esa producción anual total, todos los OEM que estén bajo el control de una misma persona física o jurídica se considerarán un único OEM.

En el caso de los motores de la categoría NRE utilizados en grúas móviles, el período de transición y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 12 meses.

En el caso de los motores de la categoría NRS cuya potencia sea inferior a 19 kW utilizados en quitanieves, el período de transición y el período de 18 meses a que hace referencia el párrafo primero se ampliará en 24 meses.

6. A reserva del apartado 5 del presente artículo, los motores de transición cumplirán al menos uno de los siguientes requisitos:

- a) estar en conformidad con tipos o familias de motores cuya homologación de tipo UE ya no sea válida con arreglo al artículo 30, apartado 2, letra a), y, en las fechas de fabricación de los motores, estar cubiertos por una homologación de tipo UE válida que cumpla con los últimos límites de emisiones aplicables que se definen en la legislación pertinente en vigor a 5 de octubre de 2016;
- b) pertenecer a una gama de potencia que no estuviera sujeta a homologación de tipo en materia de emisión de contaminantes a escala de la Unión a 5 de octubre de 2016, o
- c) utilizarse o estar destinados a ser utilizados en una aplicación que no estuviera sujeta a homologación de tipo en materia de emisión de contaminantes a escala de la Unión a 5 de octubre de 2016.

7. El plazo para introducir en el mercado motores de transición se limitará a:

- a) 24 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafo primero;
- b) 36 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafos segundo y tercero;
- c) 48 meses a partir de la fecha aplicable de introducción en el mercado de los motores indicada en el anexo III, en el caso mencionado en el apartado 5, párrafo cuarto.

8. Los fabricantes se asegurarán de que los motores de transición introducidos en el mercado durante el período de transición cumplan con el marcado a que se refiere el artículo 32, apartado 2, letra d).

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

9. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, en el artículo 18, apartado 2, y en el artículo 22, los Estados miembros podrán, durante un período que finalice a más tardar el 17 de septiembre de 2026, autorizar la introducción en el mercado de motores de la categoría RLL con una potencia neta máxima superior a 2 000 kW que no cumplan con los límites de emisiones indicados en el anexo II, y que vayan a ser instalados en locomotoras que solo circulen por una red ferroviaria técnicamente aislada de 1 520 mm. Durante dicho período, los motores introducidos en el mercado cumplirán al menos con los límites de emisiones que tenían que cumplir para su introducción en el mercado el 31 de diciembre de 2011. Las autoridades de homologación de los Estados miembros concederán una homologación de tipo UE y autorizarán la introducción en el mercado de dichos motores.

10. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 18, apartado 2, los Estados miembros autorizarán la introducción en el mercado de motores de sustitución, por un período no superior a 15 años que comenzará a partir de las fechas aplicables para la introducción en el mercado de motores de fase V previstos en el anexo III, siempre que los motores pertenezcan a una categoría equivalente a NRS cuya potencia de referencia no sea inferior a 19 kW, o a una categoría equivalente a NRG, donde el motor de sustitución y el motor original pertenezcan a una categoría de motores o a un intervalo de potencias que no hayan sido objeto de una homologación de tipo a escala de la Unión a 31 de diciembre de 2016..

11. No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 18, apartado 2, los Estados miembros permitirán la introducción en el mercado de motores de sustitución, por un período no superior a 20 años a partir de las fechas aplicables para la introducción en el mercado de los motores de fase V indicadas en el anexo III, siempre que estos cumplan los siguientes requisitos:

- a) pertenencia a una categoría NRE, cuya potencia de referencia no sea inferior a 19 kW y no supere los 560 kW, y se ajuste a una fase de emisiones que no hubiera expirado más de 20 años antes de la introducción en el mercado de esos motores y que prevea, como mínimo, unos límites de emisiones tan estrictos como los que debían cumplir los motores que se sustituyen en el momento de su introducción inicial en el mercado;
- b) pertenencia a una categoría equivalente a NRE cuya potencia de referencia no supere los 560 kW, donde el motor de sustitución y el motor original pertenezcan a una categoría de motores y a un intervalo de potencias que no hayan sido objeto de una homologación de tipo a escala de la Unión a 31 de diciembre de 2016.

12. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento durante un período que finalice a más tardar el 17 de septiembre de 2026 a los motores instalados en máquinas para la recolección del algodón.

13. Los fabricantes se asegurarán de que los motores de sustitución cumplan con el marcado a que se refiere el artículo 32, apartado 2, letra e).

Artículo 59

Informe

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2021, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo UE establecidos en el presente Reglamento.
2. A más tardar el 31 de diciembre de 2022, basándose en la información facilitada en virtud del apartado 1, la Comisión remitirá un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento.

Artículo 60

Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2018, la Comisión remitirá un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en que se valore la posibilidad de establecer medidas armonizadas para la instalación de dispositivos de control de emisiones de readaptación en motores de máquinas móviles no de carretera que ya se hayan introducido en el mercado de la Unión. Dicho informe también incluirá medidas técnicas y sistemas de incentivos financieros, para así contribuir a que los Estados miembros cumplan con la legislación de la Unión sobre la calidad del aire a través del examen de posibles medidas contra la contaminación atmosférica en zonas de alta densidad de población, a la vez que se respetan debidamente las normas de la Unión en materia de ayudas de estado.
2. A más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo a:
 - a) la evaluación del potencial de una mayor reducción de las emisiones de contaminantes basada en las tecnologías disponibles y en un análisis de la relación coste/beneficio.

En particular, para los motores de las categorías IWP e IWA, la evaluación de la viabilidad tecnológica y económica de:

- i) una mayor reducción del valor límite de emisiones con respecto al PN y a las emisiones de NO_x,
 - ii) una mayor reducción del factor A para los motores alimentados total o parcialmente con combustibles gaseosos en el marco de un funcionamiento neutro desde el punto de vista climático en comparación con los motores alimentados con diésel, y
 - iii) la inclusión de valores límite de PN en las categorías de motores para las que no se han fijado valores en el anexo II del presente Reglamento;
- b) la identificación de tipos de contaminantes potencialmente importantes que no entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
3. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo relativo al uso de las cláusulas de exención contenidas en el artículo 34, apartados 4 y 5, y a la vigilancia de los resultados de los ensayos de emisiones mencionados en el artículo 19 y en sus conclusiones.

Además, el informe evaluará los ensayos que se exigen para la homologación de tipo UE como se dispone en los artículos 24 y 25, prestando especial atención a la medida en que dichos ensayos se corresponden con las condiciones reales de funcionamiento de los motores, y también valorará la viabilidad de introducir ensayos de emisiones de partículas contaminantes como parte de los ensayos en servicio establecidos en el artículo 19.

4. Los informes mencionados en los apartados 2 y 3:
- a) se basarán en una consulta de todas las partes interesadas pertinentes;
 - b) tendrán en cuenta las normas de la Unión e internacionales ya existentes al respecto, e
 - c) irán acompañados, en su caso, de propuestas legislativas.

Artículo 61

Modificación de la Directiva 97/68/CE

La Directiva 97/68/CE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 9, apartado 4 bis, se añaden los párrafos siguientes:

«No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros podrán autorizar, a petición de un OEM, la introducción en el mercado de motores que cumplan los valores límite de emisiones de la fase III A, a condición de que dichos motores estén destinados a ser instalados en máquinas móviles no de carretera que se vayan a utilizar en atmósferas potencialmente explosivas, definidas en el artículo 2, punto 5, de la Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

Los fabricantes proporcionarán a la autoridad de homologación la prueba de que los motores están instalados exclusivamente en máquinas móviles no de carretera respecto de las que se haya certificado que cumplen dichos requisitos. En todos esos motores se colocará una etiqueta con el texto «Engine for restricted use in machinery manufactured by», seguido del nombre del OEM y de la referencia única de la excepción asociada, al lado del marcado reglamentario del motor que figura en la sección 3 del anexo I.

No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros podrán conceder la homologación de tipo UE y autorizar la introducción en el mercado de motores de la categoría RLL con una potencia neta máxima superior a 2 000 kW que no cumplan con los límites de emisiones indicados en el anexo II, y que vayan a ser instalados en locomotoras que solo circulen por una red ferroviaria técnicamente aislada de 1 520 mm. Dichos motores cumplirán al menos con los límites de emisiones que tenían que cumplir para su introducción en el mercado el 31 de diciembre de 2011.

(*) Directiva 2014/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de aparatos y sistemas de protección para uso en atmósferas potencialmente explosivas (DO L 96 de 29.3.2014, p. 309).».

2) En el artículo 10, se añade el apartado siguiente:

«8. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar la presente Directiva a los motores instalados en máquinas para la recolección del algodón.».

Artículo 62

Modificación del Reglamento (UE) n.º 1024/2012

En el anexo del Reglamento (UE) n.º 1024/2012, se añade el punto siguiente:

«9. Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (*): artículo 44.

(*) DO L 252 de 16.9.2016, p. 53».

Artículo 63

Modificación del Reglamento (UE) n.º 167/2013

El artículo 19 del Reglamento (UE) n.º 167/2013 se modifica como sigue:

1) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Serán de aplicación las disposiciones relativas a categorías de motores, valores límite de emisiones, ciclos de ensayo, períodos de durabilidad de las emisiones, requisitos en materia de emisiones de escape, vigilancia de las emisiones de los motores en servicio y realización de mediciones y ensayos, así como las disposiciones transitorias y las disposiciones que contemplan la homologación temprana de tipo UE y la introducción en el mercado de motores de fase V para máquinas móviles no de carretera que establece el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud de este.

A efectos de la introducción en el mercado, el registro o la puesta en servicio de tractores de las categorías T2, T4.1 y C2, los motores que se encuentren en el intervalo de potencia de 56 kW a 130 kW y cumplan los requisitos de la fase III B se considerarán motores de transición con arreglo al artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2016/1628.

(*) Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53).».

2) En el apartado 6, se añade el párrafo siguiente:

«No obstante el principio recogido en el párrafo segundo, la Comisión estará facultada para modificar, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, el Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión (*), de forma que:

- a) a efectos de la homologación de tipo UE para los tractores de las categorías T2, T4.1 y C2, el período de aplazamiento establecido en el artículo 11, apartado 4, del Reglamento Delegado (UE) 2015/96 sea de cuatro años, y
- b) con arreglo al sistema flexible contemplado en el artículo 14 del Reglamento Delegado (UE) 2015/96, la flexibilidad permitida en virtud del punto 1.1.1 del anexo V de dicho Reglamento Delegado se incremente hasta el 150 % en el caso de los tractores de las categorías T2, T4.1 y C2.

(*) Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión, de 1 de octubre de 2014, que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales (DO L 16 de 23.1.2015, p. 1).».

*Artículo 64***Derogación**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 58, apartados 1 a 4, del presente Reglamento, la Directiva 97/68/CE queda derogada a partir del 1 de enero de 2017.
2. Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas al presente Reglamento.

*Artículo 65***Entrada en vigor y aplicación**

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. El presente Reglamento se aplicará a partir del 1 de enero de 2017, con excepción del artículo 61, que se aplicará a partir del 6 de octubre de 2016.

A partir del 6 de octubre de 2016, las autoridades de homologación no denegarán la concesión de homologaciones de tipo UE para un tipo o una familia de motores nuevos ni prohibirán su introducción en el mercado cuando el tipo o la familia de motores mencionados cumplan con los capítulos II, III, IV y VIII y con los actos delegados y de ejecución adoptados de conformidad con el presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 14 de septiembre de 2016.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

I. KORČOK

ANEXO I

Definición de las subcategorías de motores mencionadas en el artículo 4

Cuadro I-1: Subcategorías de la categoría de motores NRE definida en el artículo 4, apartado 1, punto 1

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
NRE	CI	variable	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Potencia neta máxima
	CI		$8 < P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	constante	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Potencia neta nominal
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Cuadro I-2: Subcategorías de la categoría de motores NRG definida en el artículo 4, apartado 1, punto 2

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
NRG	todos	variable	$P > 560$	NRG-v-1	Potencia neta máxima
		constante	$P > 560$	NRG-c-1	Potencia neta nominal

Cuadro I-3: Subcategorías de la categoría de motores NRSh definida en el artículo 4, apartado 1, punto 3

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm ³)	Subcategoría	Potencia de referencia
NRSh	SI	variable o constante	$0 < P < 19$	cil < 50	NRSh-v-1a	Potencia neta máxima
				cil \geq 50	NRSh-v-1b	

Cuadro I-4: Subcategorías de la categoría de motores NRS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 4

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm ³)	Subcategoría	Potencia de referencia	
NRS	SI	variable ≥ 3 600 rpm; o constante	0 < P < 19	80 ≤ cil < 225	NRS-Vr-1a	Potencia neta máxima	
				cil ≥ 225	NRS-vr-1b		
				80 ≤ cil < 225	NRS-vi-1a		
				cil ≥ 225	NRS-vi-1b		
		Variable < 3 600 rpm	19 < P < 30	cil ≤ 1 000	NRS-v-2a	Potencia neta máxima	
				cil > 1 000	NRS-v-2b		
			30 ≤ P < 56	cualquiera		NRS-v-3	Potencia neta máxima

Para motores de < 19 kW y cilindrada (cil) de < 80 cm³ en máquinas no portátiles, deben utilizarse motores de la categoría NRSh.

Cuadro I-5: Subcategorías de la categoría de motores IWP definida en el artículo 4, apartado 1, punto 5

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWP	todos	variable	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Potencia neta máxima
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constante	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Potencia neta nominal
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Cuadro I-6: Subcategorías de la categoría de motores IWA definida en el artículo 4, apartado 1, punto 6

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
IWA	todos	variable	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	Potencia neta máxima
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
		constante	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Potencia neta nominal
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Cuadro I-7: Subcategorías de la categoría de motores RLL definida en el artículo 4, apartado 1, punto 7

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
RLL	todos	variable	$P > 0$	RLL-v-1	Potencia neta máxima
		constante	$P > 0$	RLL-c-1	Potencia neta nominal

Cuadro I-8: Subcategorías de la categoría de motores RLR definida en el artículo 4, apartado 1, punto 8

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
RLR	todos	variable	$P > 0$	RLR-v-1	Potencia neta máxima
		constante	$P > 0$	RLR-c-1	Potencia neta nominal

Cuadro I-9: Subcategorías de la categoría de motores SMB definida en el artículo 4, apartado 1, punto 9

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
SMB	SI	variable o constante	$P > 0$	SMB-v-1	Potencia neta máxima

Cuadro I-10: Subcategorías de la categoría de motores ATS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 10

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Potencia de referencia
ATS	SI	variable o constante	$P > 0$	ATS-v-1	Potencia neta máxima

ANEXO II

Valores límite de emisiones mencionados en el artículo 18, apartado 2

Cuadro II-1: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRE definida en el artículo 4, apartado 1, punto 1

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	CI	8,00	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40 ⁽¹⁾	—	1,10
Fase V	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	CI	6,60	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40	—	1,10
Fase 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
Fase 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
Fase V	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	todos	5,00	0,19	0,40	0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Fase V	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	todos	3,50	0,19	0,40	0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Fase V	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	todos	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

⁽¹⁾ 0,60 para motores de inyección directa refrigerados por aire con arranque manual.

Cuadro II-2: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRG definida en el artículo 4, apartado 1, punto 2

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	todos	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Cuadro II-3: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRSh definida en el artículo 4, apartado 1, punto 3

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	SI	805	50
Fase V	NRSh-v-1b			603	72

Cuadro II-4: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores NRS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 4

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	SI	610	10
Fase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Fase V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Fase V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) Como opción alternativa, cualquier combinación de valores que cumpla la ecuación $(HC + NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$ y las condiciones siguientes: $CO \leq 20,6$ g/kWh y $(HC + NO_x) \leq 2,7$ g/kWh.

Cuadro II-5: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores IWP definida en el artículo 4, apartado 1, punto 5

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	todos	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Fase V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	todos	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Fase V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	todos	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	todos	3,50	0,19	1,80	0,015	1 × 10 ¹²	6,00

Cuadro II-6: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores IWA definida en el artículo 4, apartado 1, punto 6

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	todos	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Fase V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	todos	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	todos	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Fase V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	todos	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Cuadro II-7: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores RLL definida en el artículo 4, apartado 1, punto 7

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLL-c-1 RLL-v-1	$P > 0$	todos	3,50	(HC + NO _x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Cuadro II-8: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores RLR definida en el artículo 4, apartado 1, punto 8

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Fase V	RLR-c-1 RLR-v-1	$P > 0$	todos	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Cuadro II-9: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores SMB definida en el artículo 4, apartado 1, punto 9

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	NO _x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Fase V	SMB-v-1	$P > 0$	SI	275	—	75

Cuadro II-10: Límites de emisiones de fase V para la categoría de motores ATS definida en el artículo 4, apartado 1, punto 10

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Fase V	ATS-v-1	$P > 0$	SI	400	8

Disposiciones específicas en materia de límites de hidrocarburos (HC) totales para motores alimentados total o parcialmente con combustibles gaseosos

1. En el caso de las subcategorías en las que se define un factor A, el límite de HC para motores alimentados con combustibles total o parcialmente gaseosos indicado en los cuadros II-1 a II-10 se sustituye por un límite calculado mediante la siguiente fórmula:

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

siendo GER el coeficiente energético medio del gas en el ciclo de ensayo apropiado. Cuando se utilizan ciclos de ensayo de estado continuo y transitorio, el GER se determinará a partir del ciclo de ensayo transitorio con arranque en caliente. Cuando se utilizan varios ciclos de ensayo en estado continuo, el GER se determinará individualmente para cada uno de los ciclos.

Si el límite de HC calculado alcanza un valor superior a $0,19 + A$, el límite de HC se fijará en $0,19 + A$.

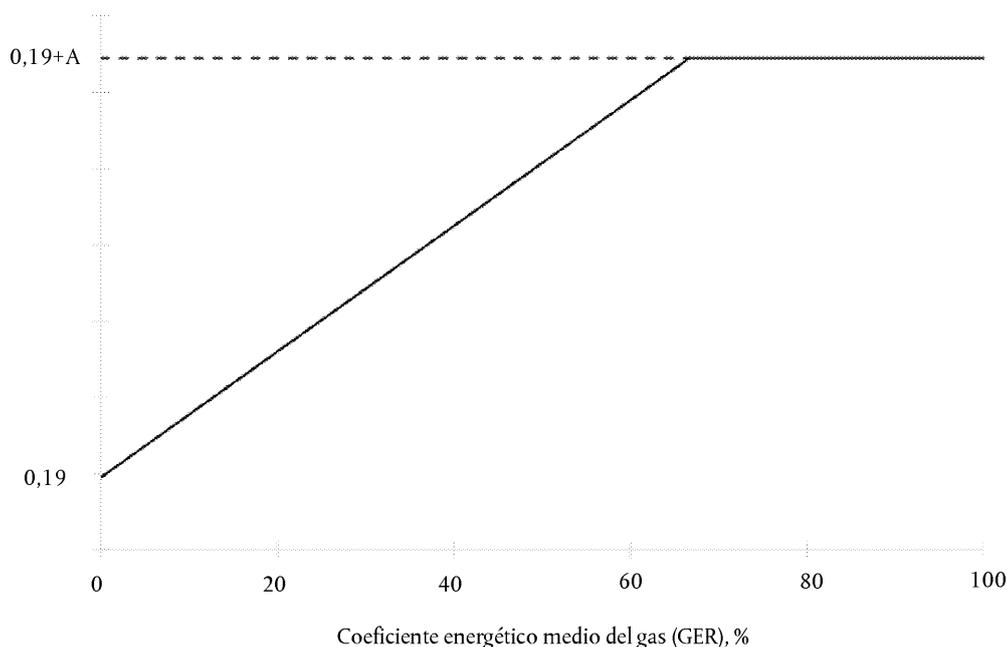


Figura 1. Diagrama del límite de emisiones de HC en función del coeficiente energético medio del gas (GER)

2. Para las subcategorías con un límite de HC y NO_x combinado, el valor límite combinado para HC y NO_x se reducirá en $0,19 \text{ g/kWh}$ y se aplicará solo a NO_x .
3. Esta fórmula no se aplica a los motores alimentados con combustible no gaseoso.

ANEXO III

Calendario para la aplicación del presente Reglamento respecto a la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado

Cuadro III-1: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRE

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
NRE	CI	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
	CI	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	todos	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1 de enero de 2019	1 de enero de 2020
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-2: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRG

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
NRG	todos	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-3: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRSh

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
NRSh	SI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-4: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores NRS

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
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	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-5: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores IWP

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
IWP	todos	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1 de enero de 2019	1 de enero de 2020

Cuadro III-6: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores IWA

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
IWA	todos	$19 < P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019
		$P \geq 300$	IWA-v-4 IWA-c-4	1 de enero de 2019	1 de enero de 2020

Cuadro III-7: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores RLL

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
RLL	todos	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1 de enero de 2020	1 de enero de 2021

Cuadro III-8: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores RLR

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
RLR	todos	$P > 0$	RLR-v-1 RLR-c-1	1 de enero de 2020	1 de enero de 2021

Cuadro III-9: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores SMB

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
SMB	SI	$P > 0$	SMB-v-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

Cuadro III-10: Fechas de aplicación del presente Reglamento a la categoría de motores ATS

Categoría	Tipo de encendido	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	Fecha de aplicación obligatoria del presente Reglamento	
				Homologación de tipo UE de los motores	Introducción en el mercado de los motores
ATS	SI	$P > 0$	ATS-v-1	1 de enero de 2018	1 de enero de 2019

ANEXO IV

Ciclos de ensayo en estado continuo no de carretera (NRSC)

Cuadro IV-1: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRE

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRE	variable	Motor de régimen variable con una potencia de referencia inferior a 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 o C1
		Motor de régimen variable con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW pero no superior a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor de régimen variable con una potencia de referencia superior a 560 kW	NRE-v-7	C1
	constante	Motor de régimen constante	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Cuadro IV-2: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRG

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRG	variable	Motor de régimen variable para grupo generador	NRG-v-1	C1
	constante	Motor de régimen constante para grupo generador	NRG-c-1	D2

Cuadro IV-3: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRSh

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRSh	variable o constante	Motor con una potencia de referencia no superior a 19 kW para uso en máquinas portátiles	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Cuadro IV-4: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría NRS

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
NRS	variable < 3 600 rpm	Motor de régimen variable con una potencia de referencia no superior a 19 kW destinado a funciones a un régimen < 3 600 rpm	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
	variable ≥3 600 rpm; o constante	Motor de régimen variable con una potencia de referencia no superior a 19 kW destinado a funciones a un régimen ≥3 600 rpm; motor de régimen constante con una potencia de referencia no superior a 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variable o constante	Motor con una potencia de referencia comprendida entre 19 kW y 30 kW y una cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2a	G2
		Motor con una potencia de referencia superior a 19 kW distinto de un motor con una potencia de referencia comprendida entre 19 kW y 30 kW y una cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Cuadro IV-5: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría IWP

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
IWP	variable	Motor de régimen variable destinado a la propulsión que trabaja con una curva de hélice de paso fijo	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	constante	Motor de régimen constante destinado a la propulsión que trabaja con una hélice de paso regulable o conectada por medios eléctricos	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Cuadro IV-6: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría IWA

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
IWA	variable	Motor de régimen variable destinado al uso como motor auxiliar en embarcaciones para navegación interior	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	constante	Motor de régimen constante destinado al uso como motor auxiliar en embarcaciones para navegación interior	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Cuadro IV-7: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría RLL

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
RLL	variable	Motor de régimen variable para la propulsión de locomotoras	RLL-v-1	F
	constante	Motor de régimen constante para la propulsión de locomotoras	RLL-c-1	D2

Cuadro IV-8: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría RLR

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
RLR	variable	Motor de régimen variable para la propulsión de coches ferroviarios	RLR-v-1	C1
	constante	Motor de régimen constante para la propulsión de locomotoras	RLR-c-1	D2

Cuadro IV-9: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría SMB

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
SMB	variable o constante	Motores para la propulsión de motos de nieve	SMB-v-1	H

Cuadro IV-10: Ciclos de ensayo NRSC para motores de la categoría ATS

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	NRSC
ATS	variable o constante	Motores para la propulsión de ATV o SbS	ATS-v-1	G1

Ciclos de ensayo transitorios no de carretera (NRTC)

Cuadro IV-11: Ciclo de ensayo transitorio no de carretera para motores de la categoría NRE

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	
NRE	variable	Motor de régimen variable con una potencia de referencia superior o igual a 19 kW pero no superior a 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Cuadro IV-12: Ciclo de ensayo transitorio no de carretera para motores de la categoría NRS ⁽¹⁾

Categoría	Régimen de funcionamiento	Objeto	Subcategoría	
NRS	variable o constante	Motor con una potencia de referencia superior a 19 kW distinto de un motor con una potencia de referencia comprendida entre 19 kW y 30 kW y una cilindrada total inferior a 1 litro	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

⁽¹⁾ Aplicable únicamente a motores con un régimen de ensayo máximo $\leq 3\,400$ rpm.

ANEXO V

Período de durabilidad de las emisiones (EDP) mencionado en el artículo 25, apartado 1

Cuadro V-1: EDP para motores de la categoría NRE

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
NRE	CI	variable	$0 < P < 8$	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
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	constante	$0 < P < 8$	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
	todos		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Cuadro V-2: EDP para motores de la categoría NRG

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
NRG	todos	constante	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		variable		NRG-c-1	

Cuadro V-3: EDP para motores de la categoría NRSh

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm ³)	Subcategoría	EDP (horas)
NRSh	SI	variable o constante	$0 < P < 19$	cil < 50	NRSh-v-1a	50/125/300 ⁽¹⁾
				cil ≥ 50	NRSh-v-1b	

⁽¹⁾ Las horas del EDP corresponden a las categorías de EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas en los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

Cuadro V-4: EDP para motores de la categoría NRS

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Cilindrada (cil) (cm ³)	Subcategoría	EDP (horas)
NRS	SI	variable $\geq 3\ 600$ rpm; o constante	$0 < P < 19$	$80 \leq \text{cil} < 225$	NRS-Vr-1a	125/250/500 ⁽¹⁾
		variable $< 3\ 600$ rpm			NRS-vi-1a	
		variable $\geq 3\ 600$ rpm; o constante		$\text{cil} \geq 225$	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ⁽¹⁾
		variable $< 3\ 600$ rpm			NRS-vi-1b	
		variable o constante	$19 \leq P < 30$	$\text{cil} \leq 1\ 000$	NRS-v-2a	1 000
				$\text{cil} > 1\ 000$	NRS-v-2b	5 000
			$30 \leq P < 56$	cualquiera	NRS-v-3	5 000

⁽¹⁾ Las horas del EDP corresponden a las categorías de EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 definidas en los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

Cuadro V-5: EDP para motores de la categoría IWP

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
IWP	todos	variable	$19 \leq P < 75$	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	
		constante	$19 \leq P < 75$	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	

Cuadro V-6: EDP para motores de la categoría IWA

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
IWA	todos	variable	$19 \leq P < 75$	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	

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
		constante	$19 \leq P < 75$	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	

Cuadro V-7: EDP para motores de la categoría RLL

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
RLL	todos	variable	$P > 0$	RLL-v-1	10 000
		constante	$P > 0$	RLL-c-1	

Cuadro V-8: EDP para motores de la categoría RLR

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
RLR	todos	variable	$P > 0$	RLR-v-1	10 000
		constante	$P > 0$	RLR-c-1	

Cuadro V-9: EDP motores de la categoría SMB

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
SMB	SI	variable o constante	$P > 0$	SMB-v-1	400 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Como alternativa, se permite un período de durabilidad de las emisiones de 8 000 km.

Cuadro V-10: EDP para motores de la categoría ATS

Categoría	Tipo de encendido	Régimen de funcionamiento	Intervalo de potencias (kW)	Subcategoría	EDP (horas)
ATS	SI	variable o constante	$P > 0$	ATS-v-1	500/1 000 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Las horas de EDP corresponden a las siguientes cilindradas totales del motor: $< 100 \text{ cm}^3 / \geq 100 \text{ cm}^3$.

ANEXO VI

Valores límite de emisiones destinados a los motores con fines especiales (SPE) mencionados en el artículo 34, apartado 5

Cuadro VI-1: Valores límite de emisiones para SPE de la categoría NRE

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de 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	todos	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	todos	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	todos	3,5	6,4		0,2	6,0

Cuadro VI-2: Valores límite de emisiones para SPE de la categoría NRG

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1 NRG-v-1	P > 560	todos	3,5	6,4		0,2	6,0

Cuadro VI-3: Valores límite de emisiones para SPE de la categoría RLL

Fase de emisiones	Subcategoría de motor	Intervalo de potencia	Tipo de encendido del motor	CO	HC	NO _x	Masa de PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	todos	3,5	(HC + NO _x ≤ 4,0)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	todos	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW y cilC ⁽¹⁾ > 5 litros	todos	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

⁽¹⁾ Cilindrada por cilindro.

DIRECTIVAS

DIRECTIVA (UE) 2016/1629 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 14 de septiembre de 2016

por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior, por la que se modifica la Directiva 2009/100/CE y se deroga la Directiva 2006/87/CE

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ establece condiciones armonizadas para expedir certificados técnicos para los barcos de navegación interior en todas las vías navegables interiores de la Unión.
- (2) Las prescripciones técnicas para las embarcaciones que navegan en el Rin son establecidas por la Comisión central para la navegación del Rin (CCNR).
- (3) Las prescripciones técnicas que figuran en los anexos de la Directiva 2006/87/CE incorporan la mayoría de las disposiciones establecidas en el Reglamento de inspección de navíos en el Rin, en la versión aprobada por la CCNR en 2004. Las condiciones y las prescripciones técnicas aplicables a la expedición de certificados para embarcaciones de la navegación interior en virtud del artículo 22 del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin se actualizan periódicamente y son reconocidas por reflejar el estado actual de la técnica.
- (4) Habida cuenta de los distintos marcos jurídicos y calendarios en los procedimientos decisorios, resulta difícil mantener la equivalencia entre los certificados de navegación interior de la Unión expedidos de conformidad con la Directiva 2006/87/CE y los certificados expedidos con arreglo al artículo 22 del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin. Esto da lugar a una falta de seguridad jurídica que puede tener repercusiones negativas sobre la seguridad de la navegación.
- (5) A fin de llevar a cabo una armonización a escala de la Unión y evitar distorsiones de la competencia y distintos niveles de seguridad, deben aplicarse las mismas prescripciones técnicas a todas las vías navegables interiores de la Unión y actualizarse periódicamente.

⁽¹⁾ DO C 177 de 11.6.2014, p. 58.

⁽²⁾ DO C 126 de 26.4.2014, p. 48.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 15 de abril de 2014 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de 16 de junio de 2016 (pendiente de publicación en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de 14 de septiembre de 2016.

⁽⁴⁾ Directiva 2006/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, por la que se establecen las prescripciones técnicas de las embarcaciones de la navegación interior y se deroga la Directiva 82/714/CEE del Consejo (DO L 389 de 30.12.2006, p. 1).

- (6) Puesto que la CCNR ha acumulado una importante cantidad de conocimientos técnicos para elaborar y actualizar prescripciones técnicas para embarcaciones de navegación interior, dichos conocimientos deben aprovecharse plenamente para las vías navegables interiores de la Unión. Un Comité europeo para la elaboración de normas de navegación interior (CESNI), bajo los auspicios de la CCNR y abierto a expertos de todos los Estados miembros, es responsable de redactar las normas técnicas en el ámbito de la navegación interior a las que la Unión debe hacer referencia.
- (7) Los certificados de navegación interior de la Unión que atestiguan que las embarcaciones son plenamente conformes con las prescripciones técnicas deben ser válidos para todas las vías navegables interiores de la Unión.
- (8) Deben ser objeto de una mayor armonización las condiciones en las que los Estados miembros pueden expedir certificados de navegación interior de la Unión complementarios para vías navegables de las Zonas 1 y 2 (estuarios) y para operaciones en las vías navegables de la Zona 4.
- (9) Por razones de seguridad, deben armonizarse en mayor grado las normas de tal forma que no se reduzca el nivel de seguridad en las vías navegables interiores de la Unión. No obstante, los Estados miembros deben poder, previa consulta a la Comisión, establecer disposiciones concretas en relación con prescripciones técnicas adicionales o reducidas para determinadas zonas, siempre que dichas medidas se limiten a los temas contemplados en los anexos III y IV.
- (10) Al tiempo que mantienen un nivel de seguridad adecuado, los Estados miembros deben tener la posibilidad de establecer excepciones a la presente Directiva en determinados casos relacionados con las vías navegables no conectadas con las vías navegables interiores de otro Estado miembro, o con determinadas embarcaciones que operan exclusivamente en vías navegables nacionales. Cuando dichas excepciones se refieran a las embarcaciones que naveguen en un Estado miembro, sería una obligación desproporcionada e innecesaria que dicho Estado miembro deba transponer todas las obligaciones establecidas en la presente Directiva. Los Estados miembros no pueden expedir certificados de navegación interior de la Unión a menos que hayan transpuesto las correspondientes obligaciones en virtud de la presente Directiva.
- (11) Deben ser posibles las excepciones a la presente Directiva y el reconocimiento de equivalencias para embarcaciones específicas, con el fin de dar cabida a planteamientos alternativos y promover la innovación o para prevenir costes no razonables, siempre que se garantice una seguridad equivalente o adecuada. Para garantizar condiciones uniformes en la aplicación de la presente Directiva, conviene atribuir a la Comisión competencias de ejecución en relación con dichas excepciones y reconocimientos de equivalencias. La Comisión debe tener la posibilidad de hacer referencia a las recomendaciones del CESNI en relación con dichas excepciones y reconocimientos de equivalencias. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (¹).
- (12) Por motivos de eficiencia administrativa, técnica y económica, los Estados miembros deben tener la posibilidad de designar a las autoridades competentes responsables de garantizar la conformidad con la presente Directiva y su correcta aplicación de acuerdo con sus prácticas nacionales.
- (13) Debe expedirse un certificado de navegación interior de la Unión a las embarcaciones que pasen una inspección técnica realizada antes de su puesta en servicio. Esta inspección técnica debe utilizarse para comprobar si la embarcación cumple las prescripciones técnicas contempladas en la presente Directiva. Las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener derecho en todo momento a controlar dicho cumplimiento, así como la disponibilidad a bordo de un certificado de navegación interior válido.
- (14) Es adecuado, dentro de ciertos plazos y en función de la categoría de la embarcación, determinar el período de validez de los certificados de la Unión de navegación interior caso por caso.
- (15) A fin de mantener un alto grado de seguridad en la navegación interior, deben establecerse disposiciones detalladas en relación con la sustitución, renovación, ampliación de la validez y expedición de nuevos certificados de navegación interior de la Unión.
- (16) A fin de garantizar la aplicación eficiente de la presente Directiva, se debe introducir en la base de datos europea sobre cascos la información relativa a las embarcaciones de navegación interior para que la utilicen las autoridades competentes. La base de datos europea sobre cascos debe dar, en particular, la posibilidad de verificar el historial de cualquier solicitud de certificado pendiente y la información sobre todo certificado válido ya expedido a favor de la embarcación de que se trate. La Comisión debe mantener y adaptar la base de datos europea sobre cascos europea para que sirva plenamente a la aplicación de la presente Directiva.

(¹) Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (17) Las medidas establecidas en la Directiva 2009/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ deben seguir vigentes para los buques no contemplados en la presente Directiva.
- (18) Para que gane en claridad la legislación de la Unión, debe adaptarse el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/100/CE para tener en cuenta el ámbito de aplicación complementario de la presente Directiva y la evolución en materia de acuerdos internacionales. Por ello, debe modificarse la Directiva 2009/100/CE.
- (19) Habría que aplicar un régimen transitorio a las embarcaciones en servicio que aún no cuentan con un certificado de navegación interior de la Unión que se sometan a una primera inspección técnica con arreglo a las prescripciones técnicas revisadas que establece la presente Directiva.
- (20) En aras de una simplificación y de una mejor reglamentación, debe ser posible que la presente Directiva haga referencia a las normas internacionales sin duplicarlas en el marco jurídico de la Unión.
- (21) Se crea el CESNI para facilitar la armonización de las normas técnicas aplicadas en el sector de la navegación interior en toda Europa. A fin de velar por un elevado nivel de seguridad y eficiencia en la navegación interior, mantener la equivalencia de los certificados de navegación interior y tomar en consideración los avances científicos y técnicos y otros hechos ocurridos en el sector, deben mantenerse actualizadas las referencias a las Normas Europeas que establecen las Prescripciones Técnicas de las Embarcaciones de Navegación Interior (normas ES-TRIN) aplicables. Por lo tanto, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) en lo que respecta a la actualización de las referencias a la versión más reciente de las normas ES-TRIN y el establecimiento de su fecha de aplicación.
- (22) Cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado y a falta de unas normas internacionales pertinentes y actualizadas para garantizar la seguridad de la navegación, o cuando los cambios en el proceso de toma de decisiones del CESNI puedan comprometer los intereses de la Unión, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE en lo que respecta a la modificación, con el fin de salvaguardar los intereses de la Unión, del anexo II de la presente Directiva disponiendo las prescripciones técnicas adecuadas.
- (23) A fin de modificar o completar determinados elementos no esenciales de la presente Directiva, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE en lo que respecta a la modificación de la clasificación de una vía navegable; la especificación detallada de los datos a introducir en la base de datos europea sobre cascos y los tipos de acceso a la misma, así como las instrucciones relativas al uso y al manejo de esa base de datos; la actualización de las prescripciones técnicas mínimas de las embarcaciones de vías navegables interiores y la modificación de los anexos III y IV para tomar en consideración los avances científicos y técnicos, del anexo V para actualizar y racionalizar sus disposiciones procedimentales y del anexo VI para modificar los criterios para el reconocimiento de las sociedades de clasificación a fin de garantizar la seguridad de la navegación, así como la modificación de cualquier referencia contenida en la presente Directiva a los anexos II y V en los casos que sea necesario mediante la adopción de actos delegados.
- (24) Al adoptar actos delegados, reviste una importancia particular que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que estas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016 ⁽²⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de los actos delegados.
- (25) A fin de adaptarse a otros planteamientos, promover la innovación, evitar costes desmesurados, establecer un proceso eficiente para la expedición de los certificados o tener en cuenta circunstancias regionales, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para la autorización de algunas excepciones a las prescripciones técnicas para determinadas embarcaciones, el reconocimiento de las sociedades de clasificación y la aprobación de prescripciones técnicas adicionales o reducidas para embarcaciones que operan en determinadas zonas no conectadas con las vías navegables interiores de otro Estado miembro. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011.

⁽¹⁾ Directiva 2009/100/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de septiembre de 2009, relativa al reconocimiento recíproco de los certificados de navegación expedidos para los barcos de la navegación interior (DO L 259 de 2.10.2009, p. 8).

⁽²⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (26) A fin de garantizar un marco adecuado de coordinación y cooperación con las organizaciones internacionales competentes en el ámbito de la navegación interior, en particular la CCNR, y el desarrollo de unas normas técnicas uniformes para la navegación interior a las que puedan hacer referencia la UE y las organizaciones internacionales, la presente Directiva debe someterse a revisión, en particular en lo que respecta a la eficacia de las medidas que introduce, así como los mecanismos de cooperación con organizaciones internacionales competentes en el ámbito de la navegación interior, a fin de lograr un conjunto único y uniforme de normas técnicas.
- (27) En Dinamarca, Estonia, Irlanda, Grecia, España, Chipre, Letonia, Malta, Portugal, Eslovenia y Finlandia, no hay vías navegables interiores o no se practica la navegación interior en un grado significativo. Por consiguiente, sería innecesario y desproporcionado obligar a dichos Estados miembros a transponer y aplicar la presente Directiva.
- (28) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, establecer las prescripciones técnicas necesarias para asegurar la seguridad de las embarcaciones que navegan por las vías navegables interiores de la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (29) Por consiguiente, debe derogarse la Directiva 2006/87/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO 1

ÁMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES Y ZONAS DE VÍAS NAVEGABLES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece:

- a) las prescripciones técnicas necesarias para asegurar la seguridad de las embarcaciones que navegan por las vías navegables interiores a que se refiere el artículo 4, y
- b) la clasificación de dichas vías navegables interiores.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a las embarcaciones siguientes:
 - a) los buques de eslora (L) igual o superior a 20 metros;
 - b) los buques cuyo producto de eslora (L) × manga (B) × calado (T) sea igual o superior a 100 metros cúbicos;
 - c) los remolcadores y empujadores, destinados a remolcar o empujar las embarcaciones mencionadas en las letras a) y b) o los artefactos flotantes, o destinados a abarloar dichas embarcaciones o artefactos flotantes;
 - d) los buques de pasaje;
 - e) los artefactos flotantes.

2. La presente Directiva no se aplicará a:

- a) los transbordadores;
- b) los buques militares;
- c) a los buques marítimos, incluidos los remolcadores y empujadores que:
 - i) naveguen y atraquen en aguas marítimo-fluviales, o
 - ii) se encuentren navegando temporalmente en aguas interiores,

siempre que estén provistos, como mínimo, de:

- un certificado que demuestre la conformidad con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974, o certificado equivalente; un certificado que demuestre la conformidad con el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, o equivalente, y un certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (IOPP) que demuestre la conformidad con el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de 1973/78,
- en el caso de los buques marítimos no cubiertos por el Convenio SOLAS, el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, o el Convenio MARPOL, los correspondientes certificados y las marcas de francobordo requeridas por las legislaciones de sus Estados de pabellón,
- en el caso de las embarcaciones de pasaje no incluidas en cualquiera de los convenios a que se refiere el primer guion, un certificado de normas y reglas de seguridad para los buques de pasaje, expedido de conformidad con la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, o
- en el caso de las embarcaciones de recreo no incluidas en cualquiera de los convenios a que se refiere el primer guion, un certificado del país con cuya bandera naveguen que demuestre un nivel de seguridad adecuado.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «embarcación»: un buque o artefacto flotante;
- b) «buque»: un buque de navegación interior o buque marítimo;
- c) «buque de navegación interior»: un buque destinado única o principalmente a la navegación en vías navegables interiores;
- d) «remolcador»: un buque construido especialmente para operaciones de remolque;
- e) «remolcador-empujador»: un buque construido especialmente para propulsar un convoy empujado;
- f) «buque de pasaje»: un buque para viajes de un día o buque de pasaje, construido y equipado para el transporte de más de doce pasajeros;
- g) «artefacto flotante»: una instalación flotante provista de aparatos destinados al trabajo, por ejemplo, grúas, material de dragado, martinets o elevadores;
- h) «construcción flotante»: instalación flotante que normalmente no se desplaza, por ejemplo, piscinas flotantes, muelles, embarcaderos, tinglados para buques;
- i) «objeto flotante»: balsa o construcción, estructura u objeto aptos para la navegación, distintos de los buques, artefactos flotantes y construcciones flotantes;

⁽¹⁾ Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

- j) «embarcación de recreo»: un buque destinado al deporte o al recreo, distinto de los buques de pasaje;
- k) «buque de gran velocidad»: una embarcación motorizada capaz de alcanzar velocidades superiores a los 40 km/h en relación con el agua;
- l) «desplazamiento de agua»: el volumen sumergido del buque en metros cúbicos;
- m) «eslora (L)»: la longitud máxima del casco expresada en metros, sin incluir el timón ni el bauprés;
- n) «manga (B)»: la anchura máxima del casco expresada en metros, medida en el exterior de las planchas del costado, sin incluir ruedas de paletas, defensas y similares;
- o) «calado (T)»: la distancia vertical en metros entre el punto más bajo del casco, sin tener en cuenta la quilla u otros dispositivos fijos de fijación, y el plano de calado máximo del buque;
- p) «vías navegables interiores conectadas»: las vías navegables de un Estado miembro conectadas, mediante vías navegables interiores por las que pueden navegar conforme a la legislación nacional o internacional embarcaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, a las vías navegables interiores de otro Estado miembro.

Artículo 4

Clasificación de las vías navegables interiores

1. A los fines de la presente Directiva, las vías navegables interiores de la Unión se clasificarán como sigue:
 - a) Zonas 1, 2, 3 y 4:
 - i) Zonas 1 y 2: las vías navegables incluidas en la lista del capítulo 1 del anexo I,
 - ii) Zona 3: las vías navegables incluidas en la lista del capítulo 2 del anexo I,
 - iii) Zona 4: todas las demás vías navegables interiores por las que puedan navegar de conformidad con las legislaciones nacionales las embarcaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva;
 - b) «Zona R»: de entre las vías navegables a que se refiere la letra a), aquellas para las que deban expedirse certificados con arreglo al artículo 22 del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin, tal y como se halle redactado ese artículo el 6 de octubre de 2016.
2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 32, relativos a las adaptaciones del anexo I para modificar la clasificación de una vía navegable, incluida la adición y supresión de vías navegables. Dichas adaptaciones del anexo I podrán realizarse únicamente a petición del Estado miembro afectado, para vías navegables en su territorio.

CAPÍTULO 2

CERTIFICADOS DE NAVEGACIÓN

Artículo 5

Cumplimiento de las prescripciones técnicas y de seguridad

1. Los Estados miembros velarán por que las embarcaciones a que se refiere el artículo 2, apartado 1, que operen en las vías navegables interiores de la Unión mencionadas en el artículo 4 se construyan y se mantengan de conformidad con las prescripciones establecidas en la presente Directiva.
2. La conformidad de una embarcación con lo dispuesto en el apartado 1 se acreditará mediante un certificado expedido conforme a la presente Directiva.

*Artículo 6***Certificados de navegación interior de la Unión**

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros expedirán los certificados de navegación interior de la Unión de conformidad con la presente Directiva. Los Estados miembros, cuando se vaya a expedir un certificado de navegación interior, verificarán que no se haya expedido ya a favor de la embarcación de que se trate un certificado válido contemplado en el artículo 7.
2. El certificado de navegación interior de la Unión se redactará de conformidad con el modelo que figura en el anexo II.
3. Cada Estado miembro elaborará una lista en la que indicará las autoridades competentes para expedir los certificados de navegación interior de la Unión y comunicará a la Comisión dicha lista, incluida cualquier modificación de la misma. La Comisión mantendrá en un sitio web apropiado una lista actualizada de las autoridades competentes.
4. El certificado de navegación interior de la Unión se expedirá a las embarcaciones tras una inspección técnica realizada antes de la puesta en servicio de la embarcación con objeto de comprobar si esta cumple las prescripciones técnicas que establecen los anexos II y V.
5. El cumplimiento por las embarcaciones de las prescripciones adicionales que cita el artículo 23, apartados 1 y 2, se comprobará en su caso, durante las inspecciones técnicas que establecen el apartado 4 del presente artículo y el artículo 29, o durante una inspección técnica realizada a petición del propietario de la embarcación o de su representante.
6. Tanto el procedimiento de presentación de una solicitud de inspección como la fijación del momento y lugar de la misma serán competencia de las autoridades competentes que expidan el certificado de navegación interior de la Unión. La autoridad competente determinará los documentos que le deban ser presentados. El procedimiento se efectuará de modo que la inspección pueda llevarse a cabo en un plazo prudencial tras la presentación de la solicitud.
7. Las autoridades competentes de los Estados miembros, a petición del propietario de la embarcación o de su representante, expedirán un certificado de navegación interior de la Unión a favor de una embarcación no sujeta a la presente Directiva, si dicha embarcación cumple las prescripciones establecidas en la presente Directiva.

*Artículo 7***Obligación de llevar certificado**

Las embarcaciones que naveguen por las vías navegables interiores de la Unión citadas en el artículo 4 deberán llevar a bordo los originales de los siguientes documentos:

a) cuando naveguen por una vía navegable de la Zona R:

- un certificado expedido de conformidad con el artículo 22 del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin, o
- un certificado de navegación interior de la Unión que acredite la plena conformidad de la embarcación, cuando proceda de conformidad con las disposiciones transitorias del anexo II de la presente Directiva, para las embarcaciones que navegan en el Rin (Zona R), con las prescripciones técnicas contempladas en los anexos II y V de la presente Directiva, cuya equivalencia con las prescripciones técnicas establecidas en aplicación del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin se haya comprobado de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables;

b) cuando naveguen en otras vías navegables, un certificado de navegación interior de la Unión o un certificado expedido de conformidad con el artículo 22 del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin, incluido, cuando proceda, cualquier certificado suplementario de navegación interior de la Unión de conformidad con el artículo 8 de la presente Directiva.

*Artículo 8***Certificados suplementarios de navegación interior de la Unión**

1. Las embarcaciones que lleven un certificado de navegación interior de la Unión válido o un certificado expedido de conformidad con el artículo 22 del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin recibirán un certificado suplementario de navegación interior de la Unión de conformidad con el artículo 23 de la presente Directiva.
2. El certificado suplementario de navegación interior de la Unión se redactará de conformidad con el modelo que figura en el anexo II y será expedido por las autoridades competentes con arreglo a las condiciones establecidas para las vías navegables de que se trate.

*Artículo 9***Certificados provisionales de navegación interior de la Unión**

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros podrán expedir un certificado provisional de navegación interior de la Unión a:
 - a) las embarcaciones que pretendan viajar a un lugar determinado con la autorización de la autoridad competente a fin de obtener un certificado de navegación interior de la Unión;
 - b) las embarcaciones cuyo certificado de navegación interior de la Unión se haya perdido, dañado o retirado temporalmente tal como se contempla en los artículos 13 y 15 o en los anexos II y V;
 - c) las embarcaciones cuyo certificado de navegación interior de la Unión se esté tramitando, tras haber superado la oportuna inspección;
 - d) las embarcaciones que no hayan cumplido todas las condiciones requeridas para obtener un certificado de navegación interior de la Unión conforme con los anexos II y V;
 - e) las embarcaciones tan deterioradas que ya no cumplan con el certificado de navegación interior de la Unión;
 - f) las construcciones flotantes o los objetos flotantes en los casos en que las autoridades responsables de las operaciones de transporte especiales hayan hecho depender la autorización para efectuar una operación de transporte especial a la obtención de un certificado provisional de navegación interior de la Unión, conforme a lo dispuesto por las reglamentaciones aplicables de las autoridades de navegación de los Estados miembros;
 - g) las embarcaciones que disfruten de una exención de lo dispuesto en los anexos II y V, conforme a lo previsto en los artículos 25 y 26 de la presente Directiva, mientras se adoptan los actos de ejecución pertinentes.
2. El certificado provisional de navegación interior de la Unión solo se expedirá cuando parezca adecuadamente garantizada la navegabilidad de la embarcación, construcción flotante u objeto flotante. Se redactará utilizando el modelo previsto en el anexo II.
3. El certificado provisional de navegación interior de la Unión incluirá las condiciones consideradas necesarias por la autoridad competente y será válido:
 - a) en los casos previstos en el apartado 1, letras a), d), e) y f), con validez para un solo viaje determinado, que habrá de realizarse en un plazo apropiado sin exceder nunca de un mes;
 - b) en los casos previstos en el apartado 1, letras b) y c), se establecerá un período de validez adecuado;
 - c) en los casos previstos en el apartado 1, letra g), durante seis meses. El período de validez del certificado provisional de navegación interior de la Unión podrá prorrogarse por seis meses hasta que se adopte el acto de ejecución correspondiente.

*Artículo 10***Validez de los certificados de navegación interior de la Unión**

1. El período de validez de los certificados de navegación interior de la Unión expedidos para embarcaciones de nueva construcción lo establecerá la autoridad competente y será de un máximo de:

- a) en el caso de buques de pasaje y de gran velocidad, cinco años;
- b) en el caso de todas las demás embarcaciones, diez años.

El período de validez se consignará en el certificado de navegación interior de la Unión.

2. Para las embarcaciones que ya estuvieran operando antes de tener lugar la inspección técnica, la autoridad competente fijará el período de validez del certificado de navegación interior de la Unión caso por caso, en función del resultado de la inspección. No obstante, el período de validez no superará los plazos estipulados en el apartado 1.

*Artículo 11***Prórroga excepcional de la validez de los certificados de navegación interior de la Unión**

Con carácter excepcional, la autoridad competente que haya expedido o renovado el certificado de navegación interior de la Unión podrá prorrogar la validez de este por seis meses como máximo sin realizar inspección técnica alguna con arreglo a los anexos II y V. La prórroga constará en dicho certificado.

*Artículo 12***Renovación de los certificados de navegación interior de la Unión**

1. El certificado de navegación interior de la Unión se renovará cuando expire su período de validez, con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 6, previa inspección técnica encaminada a comprobar que la embarcación cumple con las prescripciones técnicas establecidas en los anexos II y V. Los certificados de navegación interior de la Unión podrán ser renovados por cualquiera de las autoridades competentes que se hayan notificado a la Comisión en virtud del artículo 6, apartado 3.

2. Para la renovación de los certificados de navegación interior de la Unión, las disposiciones transitorias contempladas en el anexo II se aplicarán a las embarcaciones en las condiciones especificadas en dicho anexo.

*Artículo 13***Sustitución de los certificados de navegación interior de la Unión**

Cada Estado miembro establecerá las condiciones en que pueda sustituirse un certificado de navegación interior de la Unión válido que se haya extraviado o dañado. La sustitución de los certificados requerirá, en caso de pérdida, la declaración de pérdida del certificado o, en caso de daño, la devolución del certificado dañado. En el certificado de sustitución se hará constar que se trata de un duplicado.

*Artículo 14***Modificaciones o reparaciones importantes de la embarcación**

Cuando se realicen importantes alteraciones o reparaciones que afecten al cumplimiento por parte de la embarcación de las prescripciones técnicas establecidas en los anexos II y V relativas a la solidez, navegabilidad, capacidad de maniobra o características especiales, antes de realizar cualquier viaje dicha embarcación deberá pasar la inspección técnica que contempla el artículo 6.

Transcurrida dicha inspección, se modificará el certificado de navegación interior de la Unión existente con el fin de reflejar las características técnicas de la embarcación modificadas o se retirará el antiguo certificado y se expedirá uno nuevo. Si el nuevo certificado lo expide un Estado miembro distinto del Estado que haya expedido o renovado el certificado inicial, la autoridad competente que expidió o renovó el certificado deberá ser informada en el plazo de treinta días a partir de la fecha de expedición del nuevo certificado.

*Artículo 15***Denegación de expedición o renovación, y retirada de certificados de navegación interior de la Unión**

1. En toda decisión por la que se deniegue una expedición o renovación del certificado de navegación interior de la Unión deberán constar los motivos en que se basa. La decisión deberá comunicarse al propietario de la embarcación o a su representante, al que deberá informarse igualmente sobre el procedimiento de recurso y los plazos aplicables en el Estado miembro de que se trate.
2. Cualquier certificado de navegación interior de la Unión válido podrá ser retirado por la autoridad competente que lo haya extendido o renovado cuando la embarcación deje de reunir las prescripciones técnicas establecidas en el certificado.

*Artículo 16***Reconocimiento de los certificados de navegación de las embarcaciones de terceros países**

A la espera de que entren en vigor acuerdos sobre el reconocimiento mutuo de los certificados de navegación entre la Unión y terceros países, las autoridades competentes de cada Estado miembro podrán reconocer los certificados de navegación de las embarcaciones de terceros países a efectos de la navegación en el territorio de ese Estado miembro.

*Artículo 17***Registros de certificados**

Los Estados miembros velarán por que sus autoridades competentes mantengan un registro de todos los certificados que hayan expedido o renovado de conformidad con los artículos 6, 8, 9 y 12. Dicho registro incluirá la información contenida en el modelo previsto en el anexo II,

CAPÍTULO 3

IDENTIFICACIÓN DE LOS BUQUES, INSPECCIONES Y MODIFICACIÓN DE LAS PRESCRIPCIONES TÉCNICAS

Artículo 18

Número europeo único de identificación del buque

1. Los Estados miembros garantizarán que a cada embarcación se asigne un número europeo único de identificación del buque (ENI), de conformidad con los anexos II y V.
2. Cada embarcación tendrá un solo ENI que no cambiará a lo largo de toda su vida.
3. La autoridad competente que expida un certificado de navegación interior de la Unión hará constar el ENI en el mismo.
4. Cada Estado miembro elaborará una lista en la que indicará las autoridades competentes responsables para asignar los ENI y comunicará a la Comisión dicha lista, así como cualquier modificación de la misma. La Comisión mantendrá en un sitio web apropiado una lista actualizada de las autoridades competentes.

Artículo 19

Base de datos europea sobre cascos

1. La Comisión será responsable de mantener la base de datos europea sobre cascos, a fin de apoyar las medidas administrativas para el mantenimiento de la seguridad y la facilitación de la navegación y garantizar la aplicación de la presente Directiva.

Todo tratamiento de datos personales por parte de los Estados miembros deberá llevarse a cabo de conformidad con la legislación de la Unión sobre protección de datos personales, en particular el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

Todo tratamiento de datos personales por parte de la Comisión deberá llevarse a cabo de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes introduzcan sin demora, en la base de datos europea sobre cascos, para cada embarcación:
 - a) los datos de identificación y descripción de la embarcación de conformidad con la presente Directiva;
 - b) los datos relativos a los certificados expedidos, renovados, sustituidos y retirados, así como la autoridad competente que expide el certificado, de conformidad con la presente Directiva;
 - c) una copia digital de todos los certificados expedidos por las autoridades competentes de conformidad con la presente Directiva;
 - d) los datos relativos a cualesquiera solicitudes de certificados rechazadas o pendientes de conformidad con la presente Directiva, y
 - e) cualquier modificación de los datos contemplados en las letras a) a d).

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

3. Los datos a que se refiere el apartado 2 podrán ser procesados por las autoridades competentes de los Estados miembros, las partes contratantes del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin y países terceros a los que se hayan encomendado tareas relacionadas con la aplicación de la presente Directiva y de la Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, a los efectos siguientes:

- a) aplicar la presente Directiva y la Directiva 2005/44/CE;
- b) garantizar la gestión del tráfico y de las infraestructuras en las vías navegables;
- c) mantener o hacer cumplir la seguridad de la navegación;
- d) recoger datos estadísticos.

4. La autoridad competente de un Estado miembro podrá transferir datos personales a un país tercero o a una organización internacional siempre y cuando lo lleve a cabo caso por caso y cumpliendo las prescripciones estipuladas en el Reglamento (UE) 2016/679, en particular los que establece su capítulo V. Los Estados miembros se asegurarán de que la transferencia sea necesaria para los fines mencionados en el apartado 3 del presente artículo. Los Estados miembros velarán por que el país tercero o la organización internacional no transfieran los datos a otro país tercero o a otra organización internacional si no es con el consentimiento expreso por escrito para hacerlo y cumpliendo las condiciones especificadas por la autoridad competente del Estado miembro.

5. La Comisión podrá transferir datos personales o proporcionar acceso a la base de datos europea sobre cascos a una autoridad de un país tercero o a una organización internacional en la medida en que la transferencia o el acceso sean necesarios a los efectos a que hace referencia el apartado 3 del presente artículo, siempre y cuando se cumplan las prescripciones estipuladas en el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 45/2001, y solo caso por caso. La Comisión se asegurará de que la transferencia sea necesaria para los fines mencionados en el apartado 3 del presente artículo. La Comisión velará por que el tercer país o la organización internacional no transfiera los datos a otro país tercero o a otra organización internacional si no es con el consentimiento expreso por escrito y cumpliendo las condiciones especificadas por la Comisión.

6. La autoridad competente velará por que los datos relativos a una embarcación se eliminen de la base de datos a que hace referencia el apartado 1 cuando la embarcación sea desguazada.

7. La Comisión tendrá la facultad de adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 32 para especificar con más detalle:

- a) los datos a introducir en la base de datos por los Estados miembros;
- b) los tipos de acceso permitidos, tomando en consideración las categorías de destinatarios de los datos y los fines del tratamiento de los datos a que se refiere el apartado 3 del presente artículo;
- c) las instrucciones relativas al uso y el manejo de la base de datos, en particular en relación con las medidas de seguridad de los datos, la codificación y el tratamiento de los datos y la interconexión de la base de datos con los registros a que se refiere el artículo 17.

Artículo 20

Realización de inspecciones técnicas

1. Los Estados miembros velarán por que las autoridades competentes a que se refiere el apartado 3 efectúen las inspecciones iniciales, periódicas, especiales y voluntarias contempladas en la presente Directiva.

2. Dichas autoridades competentes podrán abstenerse de someter a la embarcación a una parte o la totalidad de la inspección técnica cuando una atestación válida, expedida por una sociedad de clasificación reconocida de conformidad con el artículo 21, certifique de forma evidente que la embarcación cumple total o parcialmente las prescripciones técnicas establecidas en los anexos II y V.

⁽¹⁾ Directiva 2005/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, relativa a los servicios de información fluvial (SIF) armonizados en las vías navegables interiores de la Comunidad (DO L 255 de 30.9.2005, p. 152).

3. Cada Estado miembro elaborará una lista en la que indicará sus autoridades competentes para efectuar las inspecciones técnicas y la comunicará a la Comisión y a los demás Estados miembros, incluida cualquier modificación de la misma. La Comisión mantendrá en un sitio web apropiado una lista actualizada de las autoridades competentes y de las comisiones inspectoras.
4. Todos los Estados miembros cumplirán las prescripciones específicas relativas a las comisiones inspectoras y la solicitud de inspección establecidas en los anexos II y V.

Artículo 21

Reconocimiento de las sociedades de clasificación

1. La Comisión adoptará actos de ejecución para reconocer una sociedad de clasificación que cumpla los criterios enumerados en el anexo VI o para retirar dicho reconocimiento, con arreglo al procedimiento establecido en los apartados 2 y 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 33, apartado 2.
2. El Estado miembro en que la sociedad tenga su sede o una filial autorizada a expedir certificados de que una embarcación cumple las prescripciones establecidas en los anexos II y V de conformidad con la presente Directiva presentará una solicitud de reconocimiento a la Comisión. Esta solicitud irá acompañada de toda la información y documentación necesarias para verificar el cumplimiento de los criterios de reconocimiento.
3. Cualquier Estado miembro podrá presentar a la Comisión una solicitud para que se retire el reconocimiento, si considera que una sociedad de clasificación ha dejado de cumplir los criterios establecidos en el anexo VI. La solicitud de retirada de la aprobación deberá ir acompañada de pruebas documentales.
4. Las sociedades de clasificación que, a más tardar el 6 de octubre de 2016, hayan sido reconocidas de conformidad con la Directiva 2006/87/CE conservarán su reconocimiento.
5. La Comisión publicará por primera vez a más tardar el 7 de octubre de 2017 y mantendrá actualizada en un sitio web apropiado una lista de las sociedades de clasificación reconocidas de conformidad con el presente artículo. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión cualquier modificación relativa a los nombres o direcciones de las sociedades de clasificación para las que hayan solicitado el reconocimiento.

Artículo 22

Control del cumplimiento

1. Los Estados miembros garantizarán que sus autoridades competentes puedan controlar en cualquier momento si una embarcación lleva un certificado válido de conformidad con el artículo 7 y si cumple las prescripciones en las que se basa la expedición de dicho certificado.

En caso de que no se cumplan las prescripciones, las autoridades competentes adoptarán las medidas apropiadas de conformidad con los apartados 2 a 5 del presente artículo. Asimismo requerirán que el propietario de la embarcación o su representante tomen todas las medidas necesarias para corregir la situación dentro de un plazo fijado por las autoridades competentes.

En un plazo de siete días a partir del control se informará del citado incumplimiento a la autoridad competente que haya expedido el certificado que va con la embarcación.

2. Si la embarcación no lleva un certificado válido se podrá impedir que continúe su viaje.

3. Si durante el control las autoridades competentes observan que la embarcación constituye un peligro manifiesto para las personas a bordo, el medio ambiente o la seguridad de la navegación, podrán impedir que la embarcación continúe su viaje hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias para corregir la situación.

Las autoridades competentes también podrán adoptar medidas proporcionadas que permitan a la embarcación, en su caso después de haber realizado el transporte, trasladarse sin peligro hasta un lugar donde pueda ser inspeccionada o reparada.

4. Cuando un Estado miembro haya suspendido el viaje de una embarcación o haya comunicado al propietario de la embarcación o a su representante su intención de hacerlo si no se han subsanado los defectos constatados, el Estado miembro comunicará en el plazo de siete días a la autoridad competente del Estado miembro que haya expedido el certificado de la embarcación o lo haya renovado en la última ocasión la medida que ha adoptado o que tiene intención de adoptar.

5. Cualquier decisión de interrupción de la navegación de una embarcación, tomada en aplicación de la presente Directiva, deberá motivarse detalladamente. Esta decisión se notificará sin dilación a los afectados, indicando los recursos legales existentes de acuerdo con la legislación vigente en el Estado miembro interesado, así como los correspondientes plazos.

Artículo 23

Modificación de las prescripciones técnicas para determinadas zonas

1. Los Estados miembros podrán, respetando, según corresponda, las prescripciones del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin, adoptar prescripciones técnicas complementarias a las establecidas en los anexos II y V para las embarcaciones que operen en las vías navegables de las Zonas 1 y 2 situadas en su territorio. Dichas prescripciones adicionales solo se referirán a los elementos que se enumeran en el anexo III.

2. Con respecto a los buques de pasaje que operen en vías navegables interiores no conectadas de la Zona 3, cada Estado miembro podrá mantener prescripciones técnicas adicionales respecto de las que figuran en los anexos II y V. Dichas prescripciones adicionales solo se referirán a los elementos que se enumeran en el anexo III.

3. Cuando la aplicación de las disposiciones transitorias que disponen los anexos II y V tenga como resultado la reducción de las normas nacionales de seguridad existentes, un Estado miembro podrá dejar de aplicar esas disposiciones transitorias a los buques de pasaje que naveguen en sus vías navegables interiores no conectadas. En estas circunstancias, el Estado miembro afectado podrá exigir que, a partir del 30 de diciembre de 2008, tales buques de pasaje que naveguen por sus vías navegables interiores no conectadas a otras cumplan plenamente las prescripciones técnicas que disponen los anexos II y V.

4. Los Estados miembros podrán permitir una aplicación parcial de las prescripciones técnicas o conjunto de estas que sea menos estricta que la contemplada en los anexos II y V a las embarcaciones que operen exclusivamente en las vías navegables de las Zonas 3 y 4 de su territorio. Las prescripciones técnicas menos estrictas o la aplicación parcial de las prescripciones técnicas solo podrán referirse a los elementos que se enumeran en el anexo IV.

5. Cuando un Estado miembro aplique los apartados 1, 2, 3 o 4, lo comunicará a la Comisión al menos seis meses antes de la fecha de aplicación prevista. La Comisión informará a su vez a los demás Estados miembros.

En los casos contemplados en los apartados 1 y 2 del presente artículo, la Comisión adoptará actos de ejecución para aprobar las prescripciones técnicas adicionales. Dichos actos de ejecución serán adoptados con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 33, apartado 2.

6. El cumplimiento de las prescripciones técnicas modificadas con arreglo a los apartados 1, 2, 3 y 4 se especificará en el certificado de navegación interior de la Unión o en el certificado suplementario de navegación interior de la Unión.

*Artículo 24***Excepciones para determinadas categorías de embarcaciones**

1. Al tiempo que mantienen un nivel seguridad adecuado, los Estados miembros podrán conceder excepciones de partes de la presente Directiva o de toda ella a:
 - a) las embarcaciones que operen en vías navegables interiores no conectadas;
 - b) las embarcaciones cuyo peso muerto no sea superior a 350 toneladas o a las embarcaciones, que no estén destinadas al transporte de mercancías, cuyo desplazamiento sea inferior a 100 metros cúbicos, construidas antes del 1 de enero de 1950 y que naveguen exclusivamente dentro de su territorio.
2. Sin perjuicio del Convenio revisado relativo a la navegación del Rin, en relación con la navegación dentro de su territorio, los Estados miembros podrán conceder excepciones a la presente Directiva para las embarcaciones que naveguen en un número limitado de viajes de interés local o en zonas portuarias. Las excepciones y los viajes o zonas para los que sean válidas se especificarán en el certificado de la embarcación.
3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros las excepciones adoptadas en virtud de los apartados 1 y 2. La Comisión informará a su vez a los demás Estados miembros.

*Artículo 25***Uso de nuevas tecnologías y excepciones para embarcaciones específicas**

1. A fin de fomentar la innovación y el uso de nuevas tecnologías en la navegación interior, la Comisión está facultada para adoptar actos de ejecución que permitan excepciones o reconozcan la equivalencia de especificaciones técnicas para determinadas embarcaciones en relación con:
 - a) la expedición de un certificado de navegación interior de la Unión que reconozca el uso o presencia a bordo de una embarcación de otros materiales, instalaciones o equipos, o la adopción de disposiciones o aspectos de diseño distintos a los incluidos en los anexos II y V, a condición de que se garantice un nivel de seguridad equivalente;
 - b) la expedición por un período limitado de un certificado de navegación interior de la Unión con fines de ensayo que incorpore nuevas especificaciones técnicas distintas de las prescripciones de los anexos II y V, a condición de que se garantice un nivel de seguridad equivalente.Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 33, apartado 2.
2. Las autoridades competentes de los Estados miembros inscribirán las excepciones y reconocimientos de equivalencias mencionadas en el apartado 1 en el certificado de navegación interior de la Unión.

*Artículo 26***Dificultades especialmente gravosas**

1. Una vez hayan expirado disposiciones transitorias relativas a prescripciones técnicas establecidas en el anexo II, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución que permitan excepciones a las prescripciones técnicas establecidas en dicho anexo que estuvieron sujetas a disposiciones transitorias, en caso de que la aplicación de dichas prescripciones resulte técnicamente difícil o pudiera suponer costes desproporcionados.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 33, apartado 2.

2. Las autoridades competentes de los Estados miembros especificarán las excepciones mencionadas en el apartado 1 en el certificado de navegación interior de la Unión.

Artículo 27

Registro de equipos homologados

La Comisión publicará en un sitio web apropiado un registro de los equipos que hayan pasado una homologación de tipo con arreglo a los anexos II y V.

CAPÍTULO 4

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 28

Disposiciones transitorias relativas al uso de documentos

Los documentos incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva y expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros en virtud de la Directiva 2006/87/CE antes del 6 de octubre de 2016 seguirán siendo válidos hasta su expiración.

Artículo 29

Embarcaciones excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 82/714/CEE

1. El certificado de navegación interior de la Unión se expedirá a las embarcaciones excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva 82/714/CEE del Consejo ⁽¹⁾, pero que estén incluidas en la presente Directiva de acuerdo con el artículo 2, apartado 1, de la presente Directiva, tras una inspección técnica efectuada con objeto de verificar la conformidad de la embarcación con las prescripciones técnicas establecidas en los anexos II y V de la presente Directiva. Dicha inspección técnica se efectuará a la expiración del certificado en vigor de la embarcación, pero nunca después del 30 de diciembre de 2018.

2. Todo incumplimiento de las prescripciones técnicas establecidas en los anexos II y V se especificará en el certificado de navegación interior de la Unión. Siempre que las autoridades competentes consideren que estas infracciones no constituyen un peligro manifiesto, las embarcaciones a que se refiere el apartado 1 del presente artículo podrán permanecer en servicio hasta que se proceda al recambio o la modificación de aquellos componentes o partes de las embarcaciones declarados no conformes a dichas prescripciones, tras lo cual dichos componentes o partes deberán ajustarse a las prescripciones técnicas establecidas en los anexos II y V.

3. La sustitución de piezas existentes por piezas idénticas o piezas de diseño y tecnología equivalentes durante reparaciones y revisiones rutinarias no se considerará un recambio o una modificación con arreglo al apartado 2.

4. Un peligro manifiesto en el sentido del apartado 2 del presente artículo se supondrá que existe en particular cuando se vean afectadas las prescripciones relativas a la solidez de la estructura de la embarcación, la navegación o la maniobrabilidad, así como determinadas características especiales de la embarcación de conformidad con las prescripciones técnicas contempladas en los anexos II y V. Las excepciones previstas en las prescripciones técnicas establecidas en los anexos II y V no se considerarán insuficiencias que constituyen un peligro manifiesto.

⁽¹⁾ Directiva 82/714/CEE del Consejo, de 4 de octubre de 1982, por la que se establecen las prescripciones técnicas de los barcos de la navegación interior (DO L 301 de 28.10.1982, p. 1).

*Artículo 30***Disposiciones transitorias relativas a las prescripciones temporales conforme a la Directiva 2006/87/CE**

Las prescripciones temporales adoptadas con arreglo al artículo 1.06 del anexo II de la Directiva 2006/87/CE seguirán siendo válidas hasta su expiración.

*Artículo 31***Adaptación de los anexos**

1. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 32 para adaptar el anexo II y actualizar la referencia, sin demoras indebidas, a la versión más reciente de la norma ES-TRIN, y establecer la fecha de su aplicación.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado y a falta de unas normas internacionales pertinentes y actualizadas para garantizar la navegación, o cuando los cambios en el proceso de toma de decisiones del CESNI puedan comprometer los intereses de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 32, que modifiquen el anexo II para disponer las prescripciones técnicas adecuadas.
3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 32, sobre las adaptaciones de los anexos III y IV al progreso técnico y a los progresos técnicos y científicos.
4. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 32, sobre las adaptaciones del anexo V para actualizar y optimizar las disposiciones administrativas.
5. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados, de acuerdo con el artículo 32, sobre las adaptaciones del anexo VI para modificar los criterios para el reconocimiento de las sociedades de clasificación para garantizar la seguridad de la navegación.
6. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 32 para actualizar las referencias de esta Directiva a determinadas disposiciones de los anexos II y V a fin de tener en cuenta las enmiendas introducidas en dichos anexos.

*Artículo 32***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en los artículos 4, 19 y 31 se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir del 6 de octubre de 2016. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 4, 19 y 31 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión deberá consultar a los expertos designados por cada Estado miembro, de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados con arreglo a los artículos 4, 19 y 31 entrarán en vigor únicamente si el Parlamento Europeo y el Consejo no formulan objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación del acto en cuestión al Parlamento Europeo y al Consejo, o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo comunican a la Comisión que no tienen intención de oponerse al mismo. Dicho período se ampliará en dos meses por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 33

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 7 de la Directiva 91/672/CEE del Consejo ⁽¹⁾ (en lo sucesivo, «el Comité»). El Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide.

Artículo 34

Revisión

Antes del 7 de octubre de 2021, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se revisará la eficacia de las medidas introducidas con la presente Directiva, en particular en lo que respecta a la armonización de las prescripciones técnicas y el desarrollo de normas técnicas para la navegación interior. En el informe se revisarán también los mecanismos de cooperación con las organizaciones internacionales competentes en el ámbito de la navegación interior. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa encaminada a seguir racionalizando la cooperación y coordinación con miras a elaborar normas a las que quepa hacer referencia en los actos jurídicos de la Unión. La Comisión presentará un informe similar a raíz de cada evolución importante que se produzca en el transporte por vías navegables interiores.

Artículo 35

Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones correspondientes a la infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán las medidas necesarias para asegurarse de su ejecución. Las sanciones previstas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.

⁽¹⁾ Directiva 91/672/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, sobre el reconocimiento recíproco de los títulos nacionales de patrón de embarcaciones de transporte de mercancías y pasajeros en navegación interior (DO L 373 de 31.12.1991, p. 29).

*Artículo 36***Modificación de la Directiva 2009/100/CE**

La Directiva 2009/100/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

La presente Directiva se aplicará a las embarcaciones destinadas al transporte de mercancías de una carga máxima de veinte toneladas o más por las vías navegables interiores:

- a) de una eslora de menos de 20 metros, y
- b) cuyo producto de eslora (L) × manga (B) × calado (T) sea menos de 100 metros cúbicos.

La presente Directiva se entenderá sin perjuicio del Reglamento de Inspección de Navíos en el Rin y el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por vías de navegación interior (ADN).».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Cuando los barcos transporten mercancías peligrosas tal como se definen en el ADN, los Estados miembros podrán exigir que se cumplan las condiciones establecidas en dicho Acuerdo. Podrán exigir con carácter de prueba el certificado de autorización previsto en dicho Acuerdo.»;

b) el apartado 5, párrafo segundo, se sustituye por el texto siguiente:

«Se considerará que se cumplen las condiciones particulares del transporte de mercancías peligrosas en todas las vías navegables de la Comunidad cuando los barcos cumplan las condiciones del ADN. El certificado de autorización a que se refiere el apartado 4 proporcionará la prueba del cumplimiento de dichas condiciones.».

*Artículo 37***Transposición**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 40, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva, a más tardar el 7 de octubre de 2018 y que se aplicarán a partir de esa fecha. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales medidas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. Los Estados miembros que, a resultas de las excepciones concedidas con arreglo al artículo 24, apartados 1 y 2, no tengan embarcaciones sujetas a la presente Directiva que naveguen por sus vías navegables, no estarán obligados a transponer el capítulo 2, el artículo 18, apartado 3, y los artículos 20 y 21.

*Artículo 38***Derogación**

Queda derogada la Directiva 2006/87/CE, con efecto desde el 7 de octubre de 2018.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VII.

*Artículo 39***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 40***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros excepto Dinamarca, Estonia, Irlanda, Grecia, España, Chipre, Letonia, Malta, Portugal, Eslovenia y Finlandia.

Hecho en Estrasburgo, el 14 de septiembre de 2016.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
M. SCHULZ

Por el Consejo
El Presidente
I. KORČOK

LISTA DE ANEXOS

- Anexo I: Lista de las vías navegables interiores de la Unión, divididas geográficamente en las Zonas 1, 2 y 3
- Anexo II: Prescripciones técnicas mínimas aplicables a las embarcaciones que naveguen por las vías navegables interiores de las Zonas 1, 2, 3 y 4
- Anexo III: Ámbitos que pueden dar lugar a prescripciones técnicas adicionales aplicables a las embarcaciones que naveguen por las vías navegables interiores de las Zonas 1, 2 y no conectadas de la Zona 3
- Anexo IV: Ámbitos que pueden dar lugar a reducciones de las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones que naveguen por las vías navegables interiores de las Zonas 3 y 4
- Anexo V: Disposiciones de procedimiento pormenorizadas
- Anexo VI: Sociedades de clasificación
- Anexo VII: Tabla de correspondencias
-

ANEXO I

LISTA DE LAS VÍAS NAVEGABLES INTERIORES DE LA UNIÓN, DIVIDIDAS GEOGRÁFICAMENTE EN LAS ZONAS 1, 2 Y 3

CAPÍTULO 1

Zona 1*Alemania*

Ems	Desde la línea que une el antiguo faro de Greetsiel y el rompeolas occidental de la entrada del puerto de Eemshaven mar adentro hasta la latitud 53° 30' N y la longitud 6° 45' E, es decir, ligeramente mar adentro del área de gabarras para los barcos de carga seca en el antiguo Ems (Alte Ems) ⁽¹⁾
-----	---

⁽¹⁾ En el caso de buques de otro puerto de amarre, deberá tenerse en cuenta el artículo 32 del Tratado Ems Dollart de 8 de abril de 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

Polonia

La parte de la Bahía de Pomerania al sur de la línea que une Nord Perd, en la isla de Rügen, y el faro de Niechorze

La parte del Golfo de Gdańska al sur de la línea que une el faro de Hel y la boya de entrada al puerto de Paldiski

Suecia

Lago de Vänern, limitado al sur por el paralelo de la latitud de la baliza de Bastugrunds

Göta älv y Rivöfjorden, limitados al este por el puente de Älvsborg, al oeste por el meridiano de la longitud del faro de Gäveskär y al sur por el paralelo de la latitud del faro de Smörbådan

Reino Unido

ESCOCIA	
Blue Mull Sound	Entre Gutcher y Belmont
Yell Sound	Entre Tofts Voe y Ulsta
Sullom Voe	Dentro de una línea desde el extremo nororiental de Gluss Island al extremo norte de Calback Ness
Dales Voe	En invierno: Dentro de una línea desde el extremo norte de Kebister Ness a la costa de Breiwick en la longitud 1° 10,8' W
Dales Voe	En verano: Del mismo modo que para Lerwick
Lerwick	En invierno: Dentro del área limitada al norte por una línea que va de Scottle Holm a Scarfi Taing on Bressay y al sur por una línea que va del faro de Twageos Point a Whalpa Taing on Bressay
Lerwick	En verano: Dentro del área limitada al norte por una línea que va de Brim Ness al extremo nororiental de Inner Score y al sur por una línea que va del sur de Ness of Sound a Kirkabisterness

Kirkwall	Entre Kirkwall y Rousay no al este de una línea entre Point of Graand (Egilsay) y Galt Ness (Shapinsay) o entre Head of Work (Mainland) a través del faro de Helliard Holm a la costa de Shapinsay; no al noroeste del extremo sudoriental de Eynhallow Island, no mar adentro y una línea entre la costa de Rousay a 59° 10,5' N 2° 57,1' W y la costa de Egilsay a 59° 10' N 2° 56,4' W
Stromness	Hacia Scapa pero no fuera de Scapa Flow
Scapa Flow	Dentro de una área limitada por las líneas trazadas desde Point of Cletts en la isla de Hoy al punto de triangulación de Thomson's Hill en la isla de Fara y de ahí al rompeolas de Gibraltar en la isla de Flotta; desde el rompeolas de St Vincent en la isla de Flotta al extremo occidental de Calf of Flotta; desde el extremo occidental de Calf of Flotta a Needle Point en la isla de South Ronaldsay y desde Ness on Mainland al faro de Point of Oxan en la isla de Graemsay y de allí a Bu Point en la isla de Hoy; y mar adentro en la Zona 2
Balnakiel Bay	Entre Eilean Dubh y A'Chleit
Cromarty Firth	Dentro de una línea que va de North Sutor al rompeolas de Nairn y mar adentro en la Zona 2
Inverness	Dentro de una línea que va de North Sutor al rompeolas de Nairn y mar adentro en la Zona 2
Río Tay — Dundee	Dentro de una línea que va de Broughty Castle a Tayport y mar adentro en la Zona 2
Firth of Forth y Río Forth	Dentro de una línea que va de Kirkcaldy a River Portobello y mar adentro en la Zona 2
Solway Firth	Dentro de una línea que va de Southernness Point a Sillota
Loch Ryan	Dentro de una línea que va de Finnart's Point a Milleur Point y mar adentro en la Zona 2
The Clyde	<p>Límite exterior: Una línea que va de Skipness a una posición una milla al sur de Garroch Head y de ahí a Farland Head</p> <p>Límite interior en invierno: Una línea que va del faro de Cloch al rompeolas de Dunoon</p> <p>Límite interior en verano: Una línea que va de Bogany Point en la isla de Bute al castillo de Skelmorlie y una línea que va de Ardlamont Point al extremo sur de la bahía de Ettrick dentro de Kyles of Bute</p> <p><i>Nota:</i> El anterior límite interior en verano se amplía del 5 de junio al 5 de septiembre (ambas fechas inclusive) por una línea que va de un punto a dos millas de la costa de Ayrshire en el castillo de Skelmorlie a Tomont End en Cumbræ y una línea que va de Portachur Point en Cumbræ a Inner Brigurd Point Ayrshire</p>

Oban	Dentro de un área limitada al norte por una línea que va del faro de Dunollie Point a Ard na Chruidh y al sur por una línea que va de Rudha Seanach a Ard na Cuile
Kyle of Lochalsh	A través de Loch Alsh al morro de Loch Duich
Loch Gairloch	En invierno: nada En verano: Al sur de una línea que va del este de Rubha na Moine a Eilan Horrisdale y de ahí a Rubha nan Eanntag
IRLANDA DEL NORTE	
Belfast Lough	En invierno: nada En verano: Dentro de una línea que va de Carrickfergus a Bangor y mar adentro en la Zona 2
Loch Neagh	A más de 2 millas de la costa
COSTA ESTE DE INGLATERRA	
Río Humber	En invierno: Dentro de una línea que va de New Holland a Paull En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Cleethorpes a Patrington Church y mar adentro en la Zona 2
GALES Y COSTA OESTE DE INGLATERRA	
Río Severn	En invierno: Dentro de una línea que va de Blacknore Point a Caldicot Pill, en Portskewett En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Barry Dock a Steepholm y de ahí a Breaan Down y mar adentro en la Zona 2
Río Wye	En invierno: Dentro de una línea que va de Blacknore Point a Caldicot Pill, en Portskewett En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Barry Dock a Steepholm y de ahí a Breaan Down y mar adentro en la Zona 2
Newport	En invierno: nada En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Barry Dock a Steepholm y de ahí a Breaan Down y mar adentro en la Zona 2

Cardiff	<p>En invierno: nada</p> <p>En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Barry Dock a Steepholm y de ahí a Brean Down y mar adentro en la Zona 2</p>
Barry	<p>En invierno: nada</p> <p>En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Barry Dock a Steepholm y de ahí a Brean Down y mar adentro en la Zona 2</p>
Swansea	Dentro de una línea que une las puntas de los rompeolas
Menai Straits	Dentro de los estrechos de Menai desde una línea que une el faro de Llanddwyn Island a Dinas Dinlleu y unas líneas que unen el extremo sur de Puffin Island a Trwyn DuPoint y la estación de ferrocarril de Llanfairfechan, y mar adentro en la Zona 2
Río Dee	<p>En invierno: Dentro de una línea que va de Hilbre Point a Point of Air</p> <p>En verano: Dentro de una línea que va de Formby Point a Point of Air y mar adentro en la Zona 2</p>
Río Mersey	<p>En invierno: nada</p> <p>En verano: Dentro de una línea que va de Formby Point a Point of Air y mar adentro en la Zona 2</p>
Preston y Southport	Dentro de una línea que va de Southport a Blackpool dentro de los bancos y mar adentro en la Zona 2
Fleetwood	<p>En invierno: nada</p> <p>En verano: Dentro de una línea que va de Rossal Point a Humphrey Head y mar adentro en la Zona 2</p>
Río Lune	<p>En invierno: nada</p> <p>En verano: Dentro de una línea que va de Rossal Point a Humphrey Head y mar adentro en la Zona 2</p>

Heysham	En invierno: nada En verano: Dentro de una línea que va de Rossal Point a Humphrey Head
Morecambe	En invierno: nada En verano: Desde dentro de una línea que va de Rossal Point a Humphrey Head
Workington	Dentro de una línea que va de Southernness Point a Sillota y mar adentro en la Zona 2
SUR DE INGLATERRA	
Río Colne — Colchester	En invierno: Dentro de una línea que va de Colne Point a Whitstable En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Clacton a Reculvers
Río Blackwater	En invierno: Dentro de una línea que va de Colne Point a Whitstable En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Clacton a Reculvers y mar adentro en la Zona 2
Río Crouch y río Roach	En invierno: Dentro de una línea que va de Colne Point a Whitstable En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Clacton a Reculvers y mar adentro en la Zona 2
Río Támesis y sus afluentes	En invierno: Dentro de una línea que va de Colne Point a Whitstable En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Clacton a Reculvers y mar adentro en la Zona 2
Río Medway y el Swale	En invierno: Dentro de una línea que va de Colne Point a Whitstable En verano: Dentro de una línea que va del rompeolas de Clacton a Reculvers y mar adentro en la Zona 2
Chichester	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2

Langstone Harbour	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2
Portsmouth	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2
Bembridge, isla de Wight	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2
Cowes, isla de Wight	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2
Southampton	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2
Río Beaulieu	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2
Lago Keyhaven	Dentro de la isla de Wight dentro de un área limitada por las líneas que unen la torre de la iglesia de West Wittering a la iglesia de Trinity en Bembridge, al este, y los Needles y Hursh Point al oeste y mar adentro en la Zona 2
Weymouth	Dentro del puerto de Portland y entre el río Wey y el puerto de Portland
Plymouth	Dentro de una línea que va de Cawsand a Breakwater y a Staddon y mar adentro en la Zona 2
Falmouth	En invierno: Dentro de una línea que va de St. Anthony Head a Rosemullion En verano: Dentro de una línea que va de St. Anthony Head a Nare Point y mar adentro en la Zona 2
Río Camel	Dentro de una línea que va de Stepper Point a Trebetherick Point y mar adentro en la Zona 2
Bridgewater	Dentro de la barra y mar adentro en la Zona 2

Río Avon (Avon)	<p>En invierno: Dentro de una línea que va de Blacknore Point a Caldicot Pill, en Portskewett</p> <p>En verano: Dentro de una línea que va de Barry Pier a Steepholm y de ahí a Brean Down y mar adentro en la Zona 2</p>
Zona 2	
<i>República Checa</i>	
Embalse de Lipno	
<i>Alemania</i>	
Ems	Desde una línea a través del Ems cerca de la entrada al puerto de Papenburg entre la planta de bombeo de Diemen y la apertura del dique en Halte hasta la línea que une el antiguo faro de Greetsiel y el rompeolas occidental de la entrada del puerto en Eemshaven
Jade	En el interior de la línea que une el faro de cruce de Schillig y el campanario de Langwarden
Weser	Del extremo noroccidental del puente del ferrocarril en Bremen hasta una línea que une los campanarios de Langwarden y Cappel, incluyendo las ramas laterales de Westergate, Rekumer Loch, Rechter Nebenarm y Schweiburg
Elbe con Bützflether Süderelbe (del km 0,69 hasta la desembocadura en el Elba) Ruthenstrom (del km 3,75 hasta la desembocadura en el Elba) Wischhafener Süderelbe (del km 8,03 hasta la desembocadura en el Elba)	Del límite inferior del puerto de Hamburgo hasta la línea que une la baliza de Döse y el extremo occidental del dique de Friedrichskoog (Dieksand) incluidos el Nebenelbe y los afluentes Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau y Stör (siempre desde el dique de contención a la desembocadura)
Bahía de Meldorfer	En el interior de la línea que une el extremo occidental del dique de Friedrichskoog (Dieksand) y el morro del rompeolas de Büsum
Eider	Desde la desembocadura del canal de Gieselau (km 22,64) a la línea entre el centro de la fortaleza (Tränke) y la torre de la Iglesia de Vollerwiek
Canal de Gieselau	Desde la desembocadura en el Eider hasta la desembocadura del canal Nord-Ostsee
Flensburger Förde	Dentro de una línea que une el faro de Kegnäs con Birknack y el Norte de la frontera entre Alemania y Dinamarca en el Flensburger Förde
Schlei	En el interior de la línea que une los morros del rompeolas de Schleimünde
Bahía de Eckernförder	En el interior de la línea que une Bocknis-Eck a la punta noroeste del continente cerca de Dänisch Nienhof
Kieler Förde	En el interior de la línea que une el faro de Bülk y el monumento a los caídos de la marina de Laboe

Canal Nord-Ostsee incluidos Audorfer See y Schirnauer See	Desde la línea que une los morros de los rompeolas de Brunsbüttel hasta la línea que une las luces de entrada de Kiel-Holtenau, incluidos los lagos Obereidersee y su estrecho, Audorfer See, Borgstedter See y su estrecho, Schirnauer See, Flemhuder See y el canal de Achterwehrer
Trave	Del extremo noroccidental del puente levadizo de ferrocarril de Lübeck con el Pötenitzer Wiek, y el lago Dassower See, hasta la línea que une los morros de los rompeolas meridional interior y septentrional exterior de Travemünde
Leda	Desde la entrada del antepuerto de la esclusa marítima de Leer hasta la desembocadura
Hunte	Desde el puerto de Oldenburg y de 140 metros río abajo de Amalienbrücke, en Oldenburg hasta la desembocadura
Lesum	Desde la confluencia del Hamme y el Wümme (km 0,00) hasta la desembocadura en el Weser
Este	Desde el agua situada detrás de la esclusa de Buxtehude (km 0,25) a la desembocadura en el Elba
Lühe	Desde el agua situada detrás de la esclusa de Buxtehude (km 0,00) a la desembocadura en el Elba
Schwinge	Desde el agua situada detrás de la esclusa de Buxtehude (km 0,25) a la desembocadura en el Elba
Oste	Desde 210 m por encima de la línea media del puente de tráfico sobre el dique de contención de Oste (km 69,360) hasta la desembocadura en el Elba
Pinnau	Desde el extremo sudoccidental del puente de ferrocarril en Pinneberg hasta la desembocadura en el Elba
Krückau	Desde el extremo sudoccidental del puente que va/viene de Wedenkamp en Elmshorn hasta el dique de Krückau
Stör	Desde el mareógrafo de Rensing hasta la desembocadura en el Elba
Freiburger Hafenspriel	Desde el extremo oriental del canal en Freiburg an der Elbe hasta la desembocadura
Wismarbucht, Kirchsee, Brei- tling, Salzhaff y zona portuaria de Wismar	Mar adentro hasta la línea que une Hohen Wieschendorf Huk y el faro de Timmendorf y el faro de Gollwitz, en la isla de Poel, y el extremo meridional de la península de Wustrow
Warnow, incluidos Breitling y ramas laterales	Río abajo del Mühlendamm desde el extremo norte del Geinitzbrücke en Rostock hacia el mar hasta una línea que une las puntas norte de los rompeolas occidental y oriental en Warnemünde
Aguas, rodeadas por el continente, las penínsulas de Darß y Zingst y las islas de Hiddensee y Rügen (incluida la zona portuaria de Stralsund)	Mar adentro entre la península de Zingst y la isla de Bock: hasta la latitud 54° 26' 42" N hasta la línea que une el extremo septentrional de la isla de Bock con el extremo meridional de la isla de Hiddensee la isla de Hiddensee y la isla de Rügen (Bug): hasta una línea que une el extremo sudoriental de Neubessin y Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	Mar adentro hasta una línea que va del extremo oriental de Thiessower Haken (Südperd) al extremo oriental de la isla de Ruden y que sigue hasta el extremo septentrional de la isla de Usedom (54° 10' 37" N, 13° 47' 51" E)
Ryck	Al este del puente de Steinbecker en Greifswald hasta la línea que une los extremos de los embarcaderos
Aguas rodeadas por el continente y la isla de Usedom (río Peene, incluidos la zona portuaria de Wolgast, Achterwasser y el golfo del Oder)	Hacia el este hasta la frontera con la República de Polonia en el golfo de Stettin
Uecker	Desde el extremo sudoeste del puente en Uekermünde hasta la línea que une los extremos de los embarcaderos

Nota: En el caso de buques de otro puerto de amarre, deberá tenerse en cuenta el artículo 32 del Tratado Ems-Dollart de 8 de abril de 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

Francia

El Gironda desde el punto kilométrico (KP 48,50) a la parte río abajo del punto de la Ile de Patiras, hasta el límite transversal del mar definido por la línea que une Pointe de Grave y Pointe de Suzac

El Loira desde Cordemais (KP 25) al límite transversal del mar definido por la línea que une Pointe de Mindin con Pointe de Penhoët

El Sena desde el inicio del canal de Tancarville Canal hasta el límite transversal del mar definido por la línea que va de Cape Hode, en la orilla derecha, hasta el punto en que el dique previsto se une a la costa debajo de Berville, en la orilla izquierda

El Vilaine desde el embalse de Arzal hasta el límite transversal del mar definido por la línea que une Pointe du Scal con Pointe du Moustoir

Lago Lemán

Hungría

Lago Balaton

Países Bajos

Dollard

Eems

Waddenzee, incluyendo los enlaces con el Mar del Norte

Ijsselmeer, incluyendo el Markermeer y el IJmeer, pero con excepción del Gouwzee

Nieuwe Waterweg y el Scheur

Canal de Caland al oeste del puerto del Benelux

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal y sus puertos conectados

Haringvliet y Vuile Gat: incluidas las vías navegables situadas entre Goeree-Overflakkee, por una parte, y Voorne-Putten y Hoekse Waard, por otra

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer y Brouwershavensche Gat: incluidas todas las vías navegables situadas entre Schouwen-Duiveland y Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Escalda oriental y Roompot: incluidas las vías navegables situadas entre Walcheren, Noord-Beveland y Zuid-Beveland, por una parte, y Schouwen-Duiveland y Tholen, por otra, con excepción del canal Escalda-Rin

Escalda y Escalda occidental y su desembocadura: incluidas las vías navegables situadas entre Zeeuwsch-Vlaanderen, por una parte, y Walcheren y Zuid-Beveland, por otra, con excepción del canal Escalda-Rin

Polonia

Laguna de Szczecin

Laguna de Kamień

Laguna del Wisła

Bahía de Puck

Włocławski Reservoir

Lago Śniardwy

Lago Niegocin

Lago Mamry

Suecia

Göta älv, limitado al este por el puente de Göta älv bridge y al oeste por el puente de Älvsborg

Reino Unido

ESCOCIA

Scapa Flow

Dentro de una área limitada por las líneas trazadas desde Wharthe en la isla de Flotta hasta la Torre Martello en South Walls, y desde Point Cletts en la isla de Hoy al punto de triangulación de Thomson en la isla de Fara y de ahí al rompeolas de Gibraltar en la isla de Flotta

Kyle of Durness

Sur de Eilean Dubh

Cromarty Firth	Dentro de una línea entre North Sutor y South Sutor
Inverness	Dentro de una línea que va de Fort George a Chanonry Point
Findhorn Bay	En el médano
Aberdeen	Dentro de una línea que va de South Jetty a Abercromby Jetty
Montrose Basin	Al oeste de una línea que va del norte al sur a través de la entrada del puerto en el faro de Scurdie Ness
Río Tay — Dundee	Dentro de una línea que va de la cuenca marítimo-fluvial (muelle de pesca) de Dundee a Craig Head, en East Newport
Firth of Forth y río Forth	Dentro de Firth of Forth pero no al este del puente de ferrocarril de Forth
Dumfries	Dentro de una línea que va de Airds Point a Scar Point
Loch Ryan	Dentro de una línea que va de Cairn Point a Kircolm Point
Ayr Harbour	Dentro de la barra
The Clyde	Sobre las aguas de la Zona 1
Kyles of Bute	Entre Colintrave y Rhubodach
Campbeltown Harbour	Dentro de una línea que va de Macringan's Point a Ottercharach Point
Loch Etive	Dentro de Loch Etive sobre las cataratas de Lora
Loch Leven	Sobre el puente de Ballachulish
Loch Linnhe	Al norte del faro de Corran Point
Loch Eil	Todo el loch
Canal Caledonian	Lochs Lochy, Oich y Ness
Kyle of Lochalsh	Dentro de Kyle Akin no al oeste de Eilean Ban Light o al este de Eileanan Dubha
Loch Carron	Entre Stromemore y Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Dentro de una línea que va de Ullapool Point Light a Aultnaharrie
Kylesku	A través Loch Cairnbawn en el área entre el extremo más oriental de Garbh Eilean y el extremo más occidental de Eilean na Rainich
Stornoway Harbour	Dentro de una línea que va de Arnish Point al faro de Sandwick Bay, al lado noroeste

The Sound of Scalpay	Ni al este de Berry Cove (Scalpay) ni al oeste de Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay y Tarbert Harbour	Dentro del espacio de una milla de distancia de la costa de la isla de Harris
Loch Awe	Todo el loch
Loch Katrine	Todo el loch
Loch Lomond	Todo el loch
Loch Tay	Todo el loch
Loch Loyal	Todo el loch
Loch Hope	Todo el loch
Loch Shin	Todo el loch
Loch Assynt	Todo el loch
Loch Glascarnoch	Todo el loch
Loch Fannich	Todo el loch
Loch Maree	Todo el loch
Loch Gairloch	Todo el loch
Loch Monar	Todo el loch
Loch Mullardach	Todo el loch
Loch Cluanie	Todo el loch
Loch Loyne	Todo el loch
Loch Garry	Todo el loch
Loch Quoich	Todo el loch
Loch Arkaig	Todo el loch
Loch Morar	Todo el loch
Loch Shiel	Todo el loch
Loch Earn	Todo el loch
Loch Rannoch	Todo el loch

Loch Tummel	Todo el loch
Loch Ericht	Todo el loch
Loch Fionn	Todo el loch
Loch Glass	Todo el loch
Loch Rimsdale/nan Clar	Todo el loch
IRLANDA DEL NORTE	
Strangford Lough	Dentro de una línea que va de Cloghy Point a Dogtail Point
Belfast Lough	Dentro de una línea que va de Holywood a Macedon Point
Larne	Dentro de una línea que va del muelle de Larne al muelle del transbordador en la isla Magee
Río Bann	Del extremo del rompeolas frente al mar al puente de Toome
Lough Erne	Lough Erne superior e inferior
Lough Neagh	Dentro de un área de 2 millas de la costa
COSTA ESTE DE INGLATERRA	
Berwick	Dentro de los rompeolas
Warkworth	Dentro de los rompeolas
Blyth	Dentro de las puntas del rompeolas
Río Tyne	De Dunston Staithes a Tyne Pier Heads
Río Wear	De Fatfield a las puntas del rompeolas de Sunderland
Seaham	Dentro de los rompeolas
Hartlepool	Dentro de una línea que va de Middleton Jetty a la punta del antiguo rompeolas Dentro de una línea que une la punta del rompeolas septentrional a la punta del rompeolas meridional
Río Tees	Dentro de una línea que se extiende hacia el oeste de Government Jetty al dique de Tees
Whitby	Dentro de las puntas del rompeolas de Whitby
Río Humber	Dentro de una línea que va de North Ferriby a South Ferriby
Grimsby Dock	Dentro de una línea que va del rompeolas oeste de la cuenca marítimo-fluvial al rompeolas este de los muelles de pesca, en North Quay

Boston	Dentro de New Cut
Río Dutch	Todo el canal
Río Hull	De Beverley Beck al río Humber
Kielder Water	Todo el lago
Río Ouse	Abajo de la esclusa de Naburn
Río Trent	Abajo de la esclusa de Cromwell
Río Wharfe	De la unión con el río Ouse al puente de Tadcaster
Scarborough	Dentro de las puntas del rompeolas de Scarborough
GALES Y COSTA OESTE DE INGLATERRA	
Río Severn	Al norte de una línea que va hacia el oeste de Sharpness Point (51° 43,4' N) a Llanthony y Maisemore Weirs y mar adentro de la Zona 3
Río Wye	En Chepstow, al norte de la latitud (51° 38,0' N) a Monmouth
Newport	Al norte de los cables eléctricos aéreos que cruzan Fifoots Points
Cardiff	Dentro de una línea que va de South Jetty a Penarth Head y las aguas embalsadas al oeste del dique de la bahía de Cardiff
Barry	Dentro de una línea que une las puntas de los rompeolas
Port Talbot	Dentro de una línea que une las puntas de los rompeolas en el río Afran fuera de la dársena
Neath	Dentro de una línea que va hacia el norte del extremo mar adentro del muelle de petroleros de Baglan Bay (51° 37,2' N, 3° 50,5' W)
Llanelli y Burry Port	Dentro de un área limitada por una línea que va del rompeolas occidental de Burry Port a Whiteford Point
Milford Haven	Dentro de una línea que va de Hook Point to Thorn Point
Fishguard	Dentro de una línea que une las puntas de los rompeolas septentrional y oriental
Cardigan	Dentro de los estrechos de Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	Dentro de las puntas de los rompeolas

Aberdyfi	Dentro de una línea que va de la estación de ferrocarril de Aberdyfi a Twyni Bach Beacon
Barmouth	Dentro de una línea que va de la estación de Barmouth a Penrhyn Point
Portmadoc	Dentro de una línea que va de Harlech Point a Graig Ddu
Holyhead	Dentro de un área limitada por el rompeolas principal y una línea que va del morro del rompeolas a Brynglas Point, en la bahía de Towyn
Menai Straits	Dentro de los Menai Straits entre una línea que une Aber Menai Point a Belan Point y una línea que une el rompeolas de Beaumaris a Pen-y-Coed Point
Conway	Dentro de una línea que va de Mussel Hill a Tremlyd Point
Llandudno	Dentro del rompeolas
Rhyl	Dentro del rompeolas
Río Dee	Sobre Connah's Quay al punto de extracción de agua de Barrelwell Hill
Río Mersey	Dentro de una línea entre el faro Rock y el muelle noroccidental de Seaforth pero excluidos los demás muelles
Preston y Southport	Dentro de una línea de Lytham a Southport y dentro de los muelles de Preston
Fleetwood	Dentro de una línea que va de Low Light a Knott
Río Lune	Dentro de una línea que va de Sunderland Point a Chapel Hill hasta el muelle de Glasson inclusive
Barrow	Dentro de una línea que une Haws Point, en la isla de Walney, al varadero de la isla de Roa
Whitehaven	Dentro del rompeolas
Workington	Dentro del rompeolas
Maryport	Dentro del rompeolas
Carlisle	Dentro de una línea que une Point Carlisle a Torduff
Coniston Water	Todo el lago
Derwentwater	Todo el lago
Ullswater	Todo el lago
Windermere	Todo el lago

SUR DE INGLATERRA	
Blakeney y Morston Harbour y alrededores	Al este de una línea que va hacia el sur de Blakeney Point a la entrada del río Stiffkey
Río Orwell y río Stour	Río Orwell dentro de una línea que va del rompeolas de Blackmanshead a Landguard Point y mar adentro en la Zona 3
Río Blackwater	Todas las vías dentro de una línea que va del extremo sudoccidental de la isla de Mersea a Sales Point
Río Crouch y río Roach	Río Crouch dentro de una línea que va de Holliwel Point a Foulness Point, incluido el río Roach
Río Támesis y sus afluentes	Río Támesis sobre una línea norte/sur a través del extremo oriental del rompeolas de Denton Wharf, en Gravesend, a la esclusa de Teddington
Río Medway y el Swale	Río Medway a partir de una línea que va de Garrison Point a Grain Tower, hasta la esclusa de Allington; y el Swale de Whitstable al Medway
Río Stour (Kent)	Río Stour, antes de la desembocadura, hasta el desembarcadero de Flagstaff Reach
Puerto de Dover	Dentro de las líneas que cruzan las entradas oriental y occidental del puerto
Río Rother	Río Rother sobre la estación de señalización marítimo-fluvial en Camber a la compuerta de Scots Float y hasta la esclusa de entrada en el río Brede
Río Adur y canal de Southwick	Dentro de una línea que va a través de la entrada del puerto de Shoreham a la esclusa del canal de Southwick y al extremo occidental de Tarmac Wharf
Río Arun	Río Arun sobre el rompeolas de Littlehampton al puerto deportivo de Littlehampton
Río Ouse (Sussex) Newhaven	Río Ouse de una línea a través de los rompeolas de la entrada del puerto de Newhaven al extremo septentrional del atracadero norte
Brighton	Puerto deportivo exterior de Brighton dentro de una línea del extremo meridional del atracadero oeste al extremo septentrional del atracadero sur
Chichester	Dentro de una línea que va de Eastoke Point a la torre de la iglesia, en West Wittering y mar adentro de la Zona 3
Langstone Harbour	Dentro de una línea que va de Eastney Point a Gunner Point
Portsmouth	Dentro de una línea que va a través de la entrada de Port Blockhouse a la Round Tower
Bembridge, isla de Wight	Dentro del puerto de Brading
Cowes, isla de Wight	El río Medina dentro de una línea del faro de Breakwater en el banco oriental al faro House en el banco occidental

Southampton	Dentro de una línea que va de Calshot Castle a la baliza de Hook
Río Beaulieu	Dentro del río Beaulieu no al este de una línea norte/sur a través de Inchmery House
Lago Keyhaven	Dentro de una línea hacia el norte del faro de Hurst Point Low a Keyhaven Marshes
Christchurch	El Run
Poole	Dentro de la línea del Chain Ferry entre Sandbanks y South Haven Point
Exeter	Dentro de una línea este-oeste de Warren Point a la estación de botes salvavidas de la orilla enfrente de Checkstone Ledge
Teignmouth	En el puerto
Río Dart	Dentro de una línea que va de Kettle Point a Battery Point
Río Salcombe	Dentro de una línea que va de Splat Point a Limebury Point
Plymouth	Dentro de una línea del rompeolas de Mount Batten a Raveness Point a través de las islas de Drake. El río Yealm dentro de una línea de Warren Point a Misery Point
Fowey	En el puerto
Falmouth	Dentro de una línea que va de St. Anthony Head a Pendennis Point
Río Camel	Dentro de una línea que va de Gun Point a Brea Hill
Ríos Taw y Torridge	Dentro de una línea demorando a 200° del faro de Crow Point a la costa de Skern Point
Bridgewater	Al sur de una línea que va en dirección este desde Stert Point (51° 13,0' N)
Río Avon (Avon)	Dentro de una línea que va del rompeolas de Avonmouth a Wharf Point, y de ahí a Net-ham Dam

CAPÍTULO 2

Zona 3*Bélgica*

Escalda marítimo (río abajo del fondeadero abierto de Amberes)

Bulgaria

Danubio: del kilómetro fluvial 845,650 al 374,100

República Checa

Embalses: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechranice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice y Nové Mlýny III

Lagos de las minas de grava arenosa: Ostrožná Nová Ves y Tovačov

Alemania

Danubio	De Kelheim (km 2 414,72) hasta la frontera germano-austríaca
Rin con Lampertheimer Altrhein (desde el km 4,75 al Rin) Altrhein Stockstadt-Erfelden (desde el km 9,80 hasta el Rin)	Desde la frontera germano-suiza hasta la frontera germano-neerlandesa
Elba (Norderelbe) incluyendo Süderelbe en Köhlbrand	De la desembocadura del canal Elba-Seiten hasta el límite inferior del puerto de Hamburgo
Müritz	

Francia

El Adour desde Bec du Gave al mar

El Aulne desde la esclusa de Châteaulin al límite transversal del mar definido por Passage de Rosnoën

El Blavet desde Pontivy a Pont du Bonhomme

El canal de Calais

El Charente del puente de Tonny-Charente al límite transversal del mar definido por la línea que pasa por el centro del faro río abajo en la orilla izquierda y por el centro de Fort de la Pointe

El Dordoña desde la confluencia con el Lidoire hasta Bec d'Ambès

El Garona desde el puente de Castet en Dorthé hasta Bec d'Ambès

El Gironda desde Bec d'Ambès hasta la línea transversal en el PK 48,50, pasando por el punto río abajo de Ile de Patiras

El Hérault desde el puerto de Bessan hasta el mar, hasta el límite de la playa mareal

El Isle desde la confluencia con el Dronne hasta la confluencia con el Dordoña

El Loira desde la confluencia con el Maine hasta Cordemais (PK 25)

El Marne desde el puente de Bonneuil (PK 169bis900) y la esclusa de St. Maur hasta la confluencia con el Sena

El Rin

El Nive desde el embalse de Häitze en Ustaritz hasta la confluencia con el Adour

El Oise desde la esclusa de Janville hasta la confluencia con el Sena

El Hérault desde el puerto de Bessan hasta el mar, hasta el límite de la playa mareal

El Ródano desde la frontera con Suiza hasta el mar, excepto el Petit Rhône

El Saona desde el puente de Pont de Bourgogne en Chalon-sur-Saône hasta la confluencia con el Ródano

El Sena desde la esclusa de Nogent-sur-Seine hasta el inicio del canal de Tancarville

El Sèvre Niortaise desde la esclusa de Marans hasta el límite transversal del mar frente al cuartel de la desembocadura

El Somme desde el lado río abajo del puente de Pont de la Portelette en Abbeville hasta el viaducto ferroviario de Noyelles a Saint-Valéry-sur-Somme

El Vilaine desde Redon (PK 89,345) hasta el embalse de Arzal

El lago Amance

El lago Annecy

El lago Biscarosse

El lago Bourget

El lago Carcans

El lago Cazaux

El lago Der-Chantecoq

El lago Guerlédan

El lago Hourtin

El lago Lacanau

El lago Orient

El lago Pareloup

El lago Parentis

El lago Sanguinet

El lago Serre-Ponçon

El lago Temple

Croacia

Danubio: desde el kilómetro fluvial 1 295 + 500 al kilómetro fluvial 1 433 + 100

Río Drava: del kilómetro fluvial 0 al 198 + 600

Río Sava: del kilómetro fluvial 210 + 800 al 594 + 000

Río Kupa: del kilómetro fluvial 0 al 5 + 900

Río Una: del kilómetro fluvial 0 al 15

Hungría

Danubio: del kilómetro fluvial 1 812 al 1 433

Danube Moson del kilómetro fluvial 14 al 0

Danube Szentendre: del kilómetro fluvial 32 al 0

Danube Ráckeve: del kilómetro fluvial 58 al 0

Río Tisza: del kilómetro fluvial 685 al 160

Río Dráva: del kilómetro fluvial 198 al 70

Río Bodrog: del kilómetro fluvial 51 al 0

Río Kettős-Körös: del kilómetro fluvial 23 al 0

Río Hármas-Körös: del kilómetro fluvial 91 al 0

Canal Sió: del kilómetro fluvial 23 al 0

Lago Velence

Lago Fertő

Países Bajos

Rin

Sneekermeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwilde, Belterwilde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsloten IJ, Noordzeekanaal, puerto de IJmuiden, zona portuaria de Rotterdam, 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, canal Amsterdam-Rin, Veerse Meer, canal Escalda-Rin desde la frontera nacional hasta la desembocadura en el Volkerak, Amer, Bergsche Maas, el Mosa río abajo de Venlo, Gooimeer, Europuerto, Calandkanaal (al este del puerto del Benelux), Hartelkanaal

Austria

Danubio: de la frontera con Alemania a la frontera con Eslovaquia

Inn: desde la desembocadura a la central eléctrica de Passau-Ingling

Traun: de la desembocadura al km 1,80

Enns: de la desembocadura al km 2,70

March: al km 6,0

Polonia

— El río Biebrza desde el estuario del canal Augustowski hasta el estuario del río Narwia

— El río Brda desde la confluencia con el canal Bydgoski en Bydgoszcz hasta el estuario del río Wisła

- El río Bug desde el estuario del río Muchawiec hasta el estuario del río Narwia
- El lago Dąbie hasta el límite con las aguas marítimas interiores
- El canal Augustowski desde la confluencia con el río Biebrza hasta la frontera estatal, junto con los lagos situados a lo largo del recorrido de este canal
- El canal Bartnicki desde el lago Ruda Woda hasta el lago Bartężek, junto con este último
- El canal Bydgoski
- El canal Elbląski desde el lago Druzno hasta el lago Jeziorak y el lago Szelaż Wielki, junto con estos lagos y los lagos situados a lo largo del recorrido del canal, y un ramal en la dirección de Zalewo desde el lago Jeziorak hasta el lago Ewingi, inclusive
- El canal Gliwicki junto con el canal Kędzierzyński
- El canal Jagielloński desde la confluencia con el río Elbląg hasta el río Nogat
- El canal Łaczański
- El canal Ślesiński con los lagos situados a lo largo del recorrido de este canal y el lago Gopło
- El canal Żerański
- El río Martwa Wisła desde el río Wisła en Przegalina hasta el límite con las aguas marítimas interiores
- El río Narew desde el estuario del río Biebrza hasta el estuario del río Wisła, junto con el lago Zegrzyński
- El río Nogat desde el río Wisła hasta el estuario de la laguna del Wisła
- El río Noteć (parte alta) desde el lago Gopło hasta la confluencia con el canal Górnonotecki y el canal Górnonotecki y el río Noteć (parte baja) desde la confluencia del canal Bydgoski hasta el estuario del río Warta
- El río Nysa Łużycka desde Gubin hasta el estuario del río Odra
- El río Odra desde la ciudad de Racibórz hasta la confluencia con el brazo oriental del Odra, que pasa a denominarse río Regalica desde el cauce Klucz-Ustowo, junto con dicho río y sus afluentes hasta el lago Dąbie, así como un ramal del río Odra desde la esclusa de Opatowice hasta la esclusa de la ciudad de Wrocław
- El brazo occidental del Odra desde la presa de Widuchowa (704,1 km del río Odra) hasta el límite con las aguas marítimas interiores, junto con sus afluentes, así como el cauce Klucz-Ustowo que une los brazos oriental y occidental del Odra
- El río Parnica y el cauce Parnicki desde el brazo occidental del Odra hasta el límite con las aguas marítimas interiores
- El río Pisa desde el lago Roś hasta el estuario del río Narew
- El río Szkarpa desde el río Wisła hasta el estuario de la laguna del Wisła
- El río Warta desde el lago de Ślesiński hasta el estuario del río Odra
- El sistema de Wielkie Jeziora Mazurskie que engloba los lagos unidos por los ríos y canales que conforman el recorrido principal desde el lago Roś (inclusive) en Pisz hasta el canal Węgorzewski (inclusive) en Węgorzewo, junto con los lagos Seksty, Mikołajskie, Tały, Tałowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty y Święcajt, junto con los canales Giżycki, Niegociński y Piękna Góra, y un ramal del lago Ryńskie (inclusive) en Ryn hasta el lago Nidzkie (de más de 3 km y que es limítrofe con el embalse del lago Nidzkie), junto con los lagos Beldany, Guzianka Mała and Guzianka Wielka
- El río Wisła desde el estuario del río Przemsza hasta la confluencia con el canal Łaczański y desde el estuario de dicho canal en Skawina hasta el estuario del río Wisła hasta la bahía de Gdańsk, excluido el embalse de Włocławski

Rumanía

Desde la frontera entre Serbia y Rumanía (km 1 075) hasta el Mar Negro por el brazo del Sulina

Canal Danubio — Mar Negro (64,410 km de longitud): desde la confluencia con el Danubio, en el km 299,300 del Danubio en Cernavodă (km 64,410 del canal), hasta el puerto de Constanta Sur — Agigea (km «0» del canal)

Canal de Poarta Albă — Midia Năvodari (34,600 km de longitud): desde la confluencia con el canal Danubio — Mar Negro en el km 29,410 de este canal en Poarta Albă (km 27,500 del canal Poarta Alba) hasta el Puerto de Midia (km «0» de este último canal)

Eslovaquia

Danubio: del kilómetro fluvial 1 880,26 al 1 708,20

Canal del Danubio: del kilómetro fluvial 1 851,75 al 1 811,00

Rio Váh: del kilómetro fluvial 0,00 al 70,00

Rio Morava: del kilómetro fluvial 0,00 al 6,00

Río Bodrog: del kilómetro fluvial 49,68 al 64,85

Embalses: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Suecia

Canal de Trollhätte canal y Göta älv, desde el paralelo de la latitud de la baliza de Bastugrunds al puente de Göta älv

Lago Mälaren

El puerto de Estocolmo, limitado al noroeste por el puente de Lidingö, al nordeste por la línea que pasa por el faro de Elfvikgrund entre las demoras 135 a 315 grados y al sur por el puente de Skuru

El canal de Södertälje y el puerto de Södertälje, limitado al norte por la esclusa de Södertälje y al sur por el paralelo de latitud 59° 09' 00" N

Reino Unido

ESCOCIA	
Leith (Edimburgo)	Dentro de los rompeolas
Glasgow	Strathclyde Loch
Canal Crinan	De Crinan a Ardrishaig
Canal Caledonian	Las secciones del canal
IRLANDA DEL NORTE	
Río Lagan	De Lagan Weir a Stranmillis
ESTE DE INGLATERRA	
Río Wear (no marítimo-fluvial)	De Old Railway Bridge, en Durham, a Prebends Bridge, Durham
Río Tees	Río arriba desde el dique de Tees

Grimsby Dock	Dentro de las esclusas
Immingham Dock	Dentro de las esclusas
Hull Docks	Dentro de las esclusas
Boston Dock	Dentro de las puertas de la esclusa
Aire y Calder Navigation	De Goole Docks a Leeds; unión con el canal de Leeds y Liverpool; de la unión de Bank Dole a Selby (esclusa del río Ouse); de la unión de Castleford a Wakefield (esclusa de Falling)
Río Ancholme	Compuerta de Ferriby a Brigg
Canal de Calder y Hebble	De Wakefield (esclusa de Falling) a la esclusa de Broadcut Top
Río Foss	De la unión (Blue Bridge) con el río Ouse al puente de Monk
Canal Fosdyke	Unión con el río Trent a Brayford Pool
Goole Dock	Dentro de las puertas de la esclusa
Hornsea Mere	Todo el canal
Río Hull	De la esclusa de Struncheon Hill a Beverley Beck
Canal de Market Weighton	Esclusa del río Humber a la esclusa de Sod Houses
Canal New Junction	Todo el canal
Río Ouse	De la esclusa de Naburn a Nun Monkton
Canal Sheffield y South Yorkshire	Esclusa de Keadby a la esclusa de Tinsley
Río Trent	De la esclusa de Cromwell a Shardlow
Río Witham	De la compuerta de Boston a Brayford Poole (Lincoln)
GALES Y COSTA OESTE DE INGLATERRA	
Río Severn	Sobre Llanthony y Maisemore Weirs
Río Wye	Sobre Monmouth
Cardiff	Lago de Roath Park
Port Talbot	Dentro de la dársena

Swansea	Dentro de la dársena
Río Dee	Sobre el punto de extracción de agua de Barrelwell Hill
Río Mersey	Los muelles (excluido el muelle de Seaforth)
Río Lune	Sobre el muelle de Glasson
Río Avon (Midland)	De la esclusa de Tewkesbury a Evesham
Gloucester	Dársenas de la ciudad de Gloucester Canal Gloucester/Sharpness
Lago Hollingworth	Todo el lago
Canal marítimo de Manchester	Todo el canal y los muelles de Salford incluido el río Irwell
Lago Pickmere	Todo el lago
Río Tawe	Entre el dique del mar/puerto deportivo y el estadio Morfa Athletics
Lago Rudyard	Todo el lago
Río Weaver	Abajo de Northwich
SUR DE INGLATERRA	
Río Nene	Wisbech Cut y río Nene a la esclusa de Dog-in a-Doublet
Río Gran Ouse	Kings Lynn Cut y río Great Ouse abajo del puente de West Lynn Road
Yarmouth	Estuario del río Yare de una línea a través de las puntas de los rompeolas septentrional y meridional de la entrada, incluido Breydon Water
Lowestoft	Puerto de Lowestoft abajo de la esclusa de Mutford a una línea que cruza los rompeolas externos de la entrada del puerto
Ríos Alde y Ore	Sobre la entrada al río Ore a Westrow Point
Río Deben	Sobre la entrada al río Deben a Felixstowe Ferry
Río Orwell y río Stour	De una línea de Fagbury Point a Shotley Point en el río Orwell a Ipswich Dock; y de una línea norte/sur a través de Erwarton Ness en el río Stour a Manningtree
Canal Chelmer & Blackwater	Al este de la esclusa de Beeleigh
Río Támesis y sus afluentes	Río Támesis sobre la esclusa de Teddington a Oxford

Río Adur y canal de Southwick	Río Adur sobre el extremo occidental de Tarmac Wharf, y dentro del canal de Southwick
Río Arun	Río Arun sobre el puerto deportivo de Littlehampton
Río Ouse (Sussex) Newhaven	Río Ouse sobre el extremo septentrional de North Quay
Bewl Water	Todo el lago
Grafham Water	Todo el lago
Rutland Water	Todo el lago
Lago de Thorpe Park	Todo el lago
Chichester	Al este de una línea que une Cobnor Point y Chalkdock Point
Christchurch	Dentro del puerto de Christchurch excluido el Run
Canal de Exeter	Todo el canal
Río Avon (Avon)	Muelles de Bristol City Netham Dam a Pulteney Weir

ANEXO II

PRESCRIPCIONES TÉCNICAS MÍNIMAS APLICABLES A LAS EMBARCACIONES QUE NAVEGUEN POR LAS VÍAS
NAVEGABLES INTERIORES DE LAS ZONAS 1, 2, 3 y 4

Las prescripciones técnicas aplicables a las embarcaciones son las que figuran en la norma ES-TRIN 2015/1.

ANEXO III

ÁMBITOS QUE PUEDEN DAR LUGAR A PRESCRIPCIONES TÉCNICAS ADICIONALES APLICABLES A LAS EMBARCACIONES QUE NAVEGUEN POR LAS VÍAS NAVEGABLES INTERIORES DE LAS ZONAS 1, 2 Y NO CONECTADAS DE LA ZONA 3

Cualquier prescripción técnica adicional que adopte un Estado miembro conforme al artículo 23, apartados 1 y 2, de la presente Directiva acerca de embarcaciones que naveguen en el territorio de dicho Estado miembro quedan limitadas a los siguientes ámbitos:

1. Definiciones

- Las necesarias para la comprensión de las prescripciones adicionales

2. Estabilidad

- Refuerzo de la estructura
- Certificado de una sociedad de clasificación reconocida

3. Distancia de seguridad y francobordo

- Francobordo
- Distancia de seguridad

4. Estanqueidad de las aberturas del casco y de las superestructuras

- Superestructuras
- Puertas
- Ventanas y lumbreras
- Escotillas de las bodegas
- Otras aberturas (tubos de ventilación, tubos de escape, etc.)

5. Equipos

- Anclas y cadenas de anclas
- Luces de navegación
- Dispositivos de señalización acústica
- Aguja
- Radares
- Instalaciones de «transmisión y recepción»
- Equipo de salvamento
- Disponibilidad de cartas náuticas

6. Prescripciones específicas aplicables a buques de pasaje

- Estabilidad (resistencia al viento, criterios)
- Equipo de salvamento
- Francobordo
- Distancia de seguridad
- Visibilidad del puente de gobierno

7. Convoyes y transporte de contenedores

- Conexión entre embarcación empujadora y gabarra
 - Estabilidad de las embarcaciones o gabarras que llevan contenedores
-

ANEXO IV

ÁMBITOS QUE PUEDEN DAR LUGAR A REDUCCIONES DE LAS PRESCRIPCIONES TÉCNICAS APLICABLES A LAS EMBARCACIONES QUE NAVEGUEN POR LAS VÍAS NAVEGABLES INTERIORES DE LAS ZONAS 3 Y 4

Las prescripciones técnicas restringidas que adopte un Estado miembro conforme al artículo 23, apartado 4, de la presente Directiva acerca de buques que naveguen exclusivamente por vías navegables de la zona 3 o de la zona 4 en el territorio de dicho Estado miembro, quedan limitadas a los ámbitos indicados a continuación:

Zona 3

- Anclas, cadenas y cables de anclas, incluida la longitud de las cadenas de las anclas
- Velocidad (en marcha avante)
- Medios colectivos de salvamento
- Condiciones de compartimentos 2
- Visibilidad del puente de gobierno

Zona 4

- Anclas, cadenas y cables de anclas, incluida la longitud de las cadenas de las anclas
 - Velocidad (en marcha avante)
 - Medios de salvamento
 - Condiciones de compartimentos 2
 - Visibilidad del puente de gobierno
 - Segundo servomotor del sistema de propulsión
-

ANEXO V

DISPOSICIONES DE PROCEDIMIENTO PORMENORIZADAS

*Artículo 2.01***Comisiones inspectoras**

1. Los Estados miembros establecerán comisiones inspectoras.
2. Las comisiones inspectoras estarán integradas por un presidente y varios expertos.
Formarán parte como mínimo de toda comisión, a título de expertos:
 - a) un funcionario de la administración competente en materia de navegación interior;
 - b) un experto en construcción de buques de navegación interior y las máquinas que los propulsan;
 - c) un experto náutico en posesión de una licencia de patrón para navegación interior, que autorice al titular el manejo de la embarcación que va a ser inspeccionada.
3. El presidente y los expertos de la comisión inspectora serán designados por las autoridades competentes del Estado miembro en que se constituyó esta última. En el momento de asumir el cargo, el presidente y los expertos declararán por escrito que lo desempeñarán con total independencia. Esta declaración no será obligatoria para los funcionarios.
4. Las comisiones inspectoras podrán servirse de peritos especializados con arreglo a las disposiciones nacionales aplicables.

*Artículo 2.02**(Sin contenido)**Artículo 2.03***Presentación de la embarcación a la inspección**

1. El propietario, o su representante, presentarán la embarcación en rosca, limpia y aparejada; asimismo prestarán la asistencia necesaria para la inspección, por ejemplo, facilitando un bote apropiado y el personal necesario, y descubrirán las partes del casco o las instalaciones que no sean directamente visibles o a las que no haya acceso directo.
2. Al efectuarse la primera inspección la comisión inspectora deberá exigir que se realice un reconocimiento en seco. No obstante, este último no será obligatorio si se exhibe un certificado de clasificación u otro documento expedido por una sociedad de clasificación reconocida que acredite que la construcción se ajusta a sus prescripciones, o bien si se exhibe un certificado que acredite que una autoridad competente ya ha realizado un reconocimiento en seco con otros fines. En el caso de inspecciones periódicas o de inspecciones conforme al artículo 14 de la presente Directiva, la comisión inspectora podrá exigir la realización de un reconocimiento en seco.

La comisión inspectora realizará corridas de prueba en el primer reconocimiento de buques de motor o convoyes, o cuando se hayan modificado significativamente los sistemas de propulsión o de gobierno.

3. La comisión inspectora podrá exigir corridas de prueba suplementarias, así como otros documentos justificativos. Esta disposición es aplicable también durante la construcción de la embarcación.

*Artículo 2.04**(Sin contenido)**Artículo 2.05**(Sin contenido)**Artículo 2.06**(Sin contenido)**Artículo 2.07***Menciones y modificaciones del certificado de navegación interior de la Unión**

1. El propietario de una embarcación, o su representante, deberán comunicar a la autoridad competente todo cambio de nombre o propiedad y modificación del arqueo de la embarcación, así como todo cambio de matrícula o puerto de atraque, y enviar a dicha autoridad el certificado de navegación interior de la Unión para que esta proceda a su oportuna rectificación.
2. Cualquier autoridad competente podrá añadir información o cambiar el certificado de navegación interior de la Unión.
3. Cuando una autoridad competente altere o añada información a un certificado de navegación interior de la Unión, informará de ello a la autoridad competente que expidió el certificado de navegación interior de la Unión.

*Artículo 2.08**(Sin contenido)**Artículo 2.09***Inspecciones periódicas**

1. Las embarcaciones estarán sujetas a inspecciones periódicas antes del vencimiento de sus certificados de navegación interior de la Unión.
2. La autoridad competente fijará el nuevo período de validez del certificado en función de los resultados de dicha inspección.
3. El período de validez se hará constar en el certificado de navegación interior de la Unión y se notificará a la autoridad que hubiera expedido dicho certificado de navegación interior de la Unión.
4. Si, en lugar de prorrogar su período de validez, un certificado de navegación interior de la Unión es sustituido por una nueva versión, el anterior certificado de navegación interior de la Unión deberá ser devuelto a la autoridad competente que lo expidió.

*Artículo 2.10***Inspección voluntaria**

El propietario de una embarcación, o su representante, podrán solicitar una inspección voluntaria en cualquier momento.

Estas solicitudes de inspección se atenderán debidamente.

Artículo 2.11

(Sin contenido)

Artículo 2.12

(Sin contenido)

Artículo 2.13

(Sin contenido)

Artículo 2.14

(Sin contenido)

*Artículo 2.15***Gastos**

El propietario de la embarcación, o su representante, sufragarán todos los gastos derivados de la inspección de la embarcación y de la expedición del certificado de navegación interior de la Unión, según una tarifa especial que fijará cada Estado miembro.

*Artículo 2.16***Información**

La autoridad competente podrá autorizar la consulta de un certificado de navegación interior de la Unión a personas que acrediten un interés justificado, y podrá expedir a dichas personas extractos o copias de los certificados de navegación interior de la Unión compulsados y designados como tales extractos o copias.

*Artículo 2.17***Registro de los certificados de navegación interior de la Unión**

1. Las autoridades competentes conservarán el original o una copia de todos los certificados de navegación interior de la Unión que hayan expedido, donde harán constar toda mención y modificación, así como toda anulación y sustitución de certificados de navegación interior de la Unión. Actualizarán el registro mencionado en el artículo 17 de la presente Directiva en consecuencia.

2. Con el fin de ejecutar medidas administrativas para mantener la seguridad y el buen orden de la navegación y de aplicar los artículos 2.02 a 2.15 del presente anexo, así como los artículos 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 y 22 de la presente Directiva, se autorizará la consulta del registro, de conformidad con el modelo que figura en el anexo II, a las autoridades competentes de otros Estados miembros, a los Estados signatarios del Convenio de Mannheim y, en la medida en que se garantice un nivel equivalente de protección de la intimidad, a los terceros países, sobre la base de acuerdos administrativos.

Artículo 2.18

Número europeo único de identificación del buque

1. El número europeo único de identificación del buque (ENI) consta de ocho cifras arábigas, de conformidad con el anexo II de la presente Directiva.
2. Si en el momento de la expedición del certificado de navegación interior de la Unión la embarcación no posee un ENI, este le será asignado por la autoridad competente del Estado miembro en el que se haya matriculado la embarcación o tenga su puerto principal.

En lo que respecta a las embarcaciones de países en los que no es posible la asignación de un ENI, el ENI que deberá consignarse en el certificado de navegación interior de la Unión será asignado por la autoridad competente que expida dicho certificado.

3. El propietario de la embarcación, o su representante, deberá solicitar a la autoridad competente la atribución del ENI. Asimismo, el propietario, o su representante, será responsable de colocar en la embarcación el ENI inscrito en el certificado de navegación interior de la Unión.

Artículo 2.19

(Sin contenido)

Artículo 2.20

Notificaciones

Los Estados miembros o sus respectivas autoridades competentes deberán notificar a la Comisión y a los demás Estados miembros o a las demás autoridades competentes:

- a) los nombres y las direcciones de los servicios técnicos que, junto con su autoridad nacional competente, sean responsables de la aplicación del anexo II;
- b) la ficha de datos que aparece en el anexo II relativa a los tipos de depuradora de aguas residuales de a bordo para la que se ha expedido una homologación desde la última notificación;
- c) las homologaciones reconocidas para los sistemas de depuración de aguas residuales de a bordo basados en normas distintas a las indicadas en el anexo II, para la utilización en las vías navegables nacionales de los Estados miembros;
- d) en el plazo de un mes, la retirada de una homologación y las razones de dicha retirada en lo que respecta a sistemas de depuración de aguas residuales de a bordo;
- e) todas las anclas especiales autorizadas a raíz de una solicitud de reducción de la masa del ancla, proporcionando su designación de tipo y la reducción autorizada de la masa del ancla. Las autoridades competentes concederán autorización al solicitante en un plazo no inferior a tres meses tras la notificación a la Comisión, siempre que esta no formule objeciones;

- f) el equipo de radar de navegación y los indicadores de la velocidad angular de evolución para los que han expedido una homologación. La notificación correspondiente incluirá el número de homologación asignado, así como la designación de tipo, el nombre del fabricante, el nombre del titular de la homologación y la fecha de homologación;
 - g) las autoridades competentes responsables de la autorización de las empresas especializadas que pueden hacerse cargo de la instalación, la sustitución, la reparación o el mantenimiento del equipo de radar de navegación y de los indicadores de la velocidad angular de evolución.
-

ANEXO VI

SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

Criterios para el reconocimiento de las sociedades de clasificación

Las sociedades de clasificación que deseen ser reconocidas de conformidad con el artículo 21 de la presente Directiva deberán cumplir todas las prescripciones que se especifican a continuación:

- 1) la sociedad de clasificación acreditará que posee una amplia experiencia en el examen de diseños y construcciones de buques de navegación interior. La sociedad de clasificación dispondrá de un extenso compendio de normas sobre diseño, construcción e inspección periódica de buques de navegación interior, en particular para el cálculo de la estabilidad de conformidad con la parte 9 del reglamento anexo al ADN mencionado en el anexo II. Dichas normas y reglamentos serán publicados como mínimo en lengua alemana, inglesa, francesa o neerlandesa, y mejorados y puestos al día continuamente con ayuda de programas de investigación y desarrollo. Estas normas y reglamentos no deberán entrar en contradicción con las disposiciones del Derecho de la Unión y con los acuerdos internacionales vigentes;
- 2) la sociedad de clasificación publicará anualmente sus registros de buques;
- 3) la sociedad de clasificación no dependerá de propietarios de buques o de empresas u otras entidades que se dediquen comercialmente a diseñar, construir, armar, mantener, explotar o asegurar buques. La sociedad de clasificación no percibirá sus ingresos de una única entidad mercantil;
- 4) la sede o una sucursal de la sociedad de clasificación con capacidad de decisión y actuación en todos los ámbitos de competencia que le incumben en el marco de la normativa sobre transporte de navegación interior, estarán situadas en un Estado miembro;
- 5) la sociedad de clasificación y sus expertos deberán gozar de una buena reputación en transporte por vías navegables interiores; los expertos estarán en disposición de demostrar sus competencias profesionales. Actuarán bajo la responsabilidad de la sociedad de clasificación;
- 6) la sociedad de clasificación dispondrá del personal suficiente en cuestiones técnicas, de gestión, ensayo, inspección e investigación, y proporcional para las tareas y los buques clasificados, y que además se ocupen de seguir desarrollando las capacidades y la actualización de normas. La sociedad contará con inspectores en al menos un Estado miembro;
- 7) la sociedad de clasificación actuará de acuerdo con un código de deontología;
- 8) la sociedad de clasificación se gestionará y administrará de tal forma que se garantice la confidencialidad de la información requerida por un Estado miembro;
- 9) la sociedad de clasificación estará preparada para facilitar información pertinente a un Estado miembro;
- 10) los responsables de la gestión de la sociedad de clasificación habrán de definir y documentar su política y objetivos, así como su compromiso de calidad y garantizar la comprensión, aplicación y mantenimiento de esta política en todos los niveles de la sociedad de clasificación;
- 11) la sociedad de clasificación deberá haber desarrollado y aplicar un eficaz sistema interno de calidad y lo mantendrá actualizado; este sistema se basará en las secciones pertinentes de los estándares de calidad reconocidos internacionalmente y se ajustará a las normas EN ISO/IEC 17020:2004 en la interpretación que hace de las mismas sobre la normativa de certificación de sistemas de aseguramiento de la calidad de la IACS. El sistema de calidad deberá estar certificado por una entidad de inspección independiente, reconocida por la administración del Estado en el cual la sociedad de clasificación tiene su sede o una sucursal, de acuerdo con el punto 4, que, entre otras cosas, garantice que:
 - a) las reglas y normas de la sociedad de clasificación se elaboran y mantienen de forma sistemática;
 - b) se respetan las reglas y normas de la sociedad de clasificación;
 - c) se cumplen las prescripciones de la función oficial para la que está autorizada la sociedad de clasificación;
 - d) se definen y documentan las responsabilidades, poderes e interrelaciones del personal cuyo trabajo afecta a la calidad de los servicios de la sociedad de clasificación;

- e) todo el trabajo se realiza en condiciones controladas;
 - f) existe un sistema de supervisión que vigila las actuaciones y las labores efectuadas por los inspectores y por el personal técnico y administrativo directamente empleado por la sociedad de clasificación;
 - g) las prescripciones de los trabajos oficiales más importantes para los que esté autorizada la sociedad de clasificación solo serán ejecutados o supervisados directamente por sus propios inspectores en dedicación exclusiva o por los inspectores en dedicación exclusiva de otras sociedades de clasificación reconocidas;
 - h) se aplica un sistema de cualificación de los inspectores y una actualización permanente de sus conocimientos;
 - i) se llevan registros que prueben el cumplimiento de los estándares exigidos en los diferentes ámbitos o servicios realizados, así como el funcionamiento eficaz del sistema de calidad, y
 - j) se mantenga en todos los lugares de trabajo un sistema general de auditorías internas, planificadas y documentadas, de las actividades relacionadas con la calidad;
- 12) el sistema de calidad deberá estar certificado por una entidad de inspección independiente, reconocida por la administración del Estado miembro en el cual la sociedad de clasificación tiene su sede o una sucursal, de acuerdo con el punto 4;
- 13) la sociedad de clasificación se comprometerá a adaptar sus prescripciones teniendo en cuenta las directivas correspondientes de la Unión, y a proporcionar toda la información pertinente a la Comisión en los plazos adecuados;
- 14) la sociedad de clasificación consultará periódicamente a otras sociedades de clasificación reconocidas con el fin de garantizar la equivalencia de sus estándares técnicos y la aplicación de dichos estándares y permitirá la participación de representantes de un Estado miembro u otras partes interesadas en el establecimiento de sus normas o reglamentos.
-

ANEXO VII

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 2006/87/CE	Presente Directiva
—	Artículo 1
Artículo 2	Artículo 2
—	Artículo 3
Artículo 1	Artículo 4
—	Artículo 5
Artículo 9	Artículo 6, apartados 1 y 3
Artículo 8, apartado 1	Artículo 6, apartados 2 y 4
Artículo 8, apartado 4	Artículo 6, apartado 5
Artículo 3	Artículo 7
Artículo 4	Artículo 8
Artículo 11, apartado 2	Artículo 9
Artículo 11, apartado 1	Artículo 10
Artículo 14	Artículo 11
Artículo 13	Artículo 12
Artículo 12	Artículo 13
Artículo 15	Artículo 14
Artículo 16	Artículo 15
Artículo 18	Artículo 16
—	Artículo 17
—	Artículo 18
—	Artículo 19
Artículo 10	Artículo 20
—	Artículo 21
Artículo 17	Artículo 22
Artículo 5	Artículo 23
El artículo 6 fue derogado por la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾	—
Artículo 7, apartados 1 a 3	Artículo 24
—	Artículo 25
—	Artículo 26
—	Artículo 27
—	Artículo 28

Directiva 2006/87/CE	Presente Directiva
Artículo 8, apartados 2 y 3	Artículo 29
—	Artículo 30
Artículo 20, apartado 1	Artículo 31
Artículo 20, apartado 2	—
Artículo 22	—
—	Artículo 32
Artículo 19	Artículo 33
—	Artículo 34
Artículo 24	Artículo 35
Artículo 21	Artículo 36
Artículo 23	Artículo 37, apartados 1 y 2
Artículo 7, apartado 4	Artículo 37, apartado 3
—	Artículo 38
—	Artículo 39
Artículo 25	—
Artículo 26	—
Artículo 27	Artículo 40

(¹) Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES