

Journal officiel de l'Union européenne

L 252



Édition
de langue française

Législation

59^e année

16 septembre 2016

Sommaire

I Actes législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) 2016/1627 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif à un programme pluriannuel de rétablissement des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée et abrogeant le règlement (CE) n° 302/2009 du Conseil** 1
- ★ **Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE⁽¹⁾** 53

DIRECTIVES

- ★ **Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE** 118

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2016/1627 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 septembre 2016

relatif à un programme pluriannuel de rétablissement des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée et abrogeant le règlement (CE) n° 302/2009 du Conseil

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 43, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objectif de la politique commune de la pêche, tel qu'il est établi dans le règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾, est de faire en sorte que les ressources aquatiques vivantes soient exploitées de manière durable sur les plans économique, environnemental et social.
- (2) L'Union est partie à la convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique ⁽⁴⁾ (ci-après dénommée «convention»).
- (3) Lors de sa 15^{er} réunion extraordinaire, tenue en 2006, la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (CICTA), instituée par la convention, a adopté la recommandation 06-05 visant à l'établissement d'un programme pluriannuel de rétablissement pour le thon rouge de l'Atlantique Est et de la Méditerranée prenant fin en 2022 (ci-après dénommé «programme de rétablissement»). Cette recommandation est entrée en vigueur le 13 juin 2007.
- (4) Le programme de rétablissement tient compte des spécificités des différents types d'engins et de techniques de pêche. Lors de sa mise en œuvre, l'Union et les États membres devraient s'efforcer de promouvoir les activités de pêche côtière et l'utilisation d'engins et de techniques de pêche qui soient sélectifs et aient des incidences réduites sur l'environnement, y compris les engins et techniques utilisés dans la pêche traditionnelle et artisanale, afin de contribuer à garantir un niveau de vie équitable pour les économies locales.

⁽¹⁾ JO C 383 du 17.11.2015, p. 100.

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 23 juin 2016 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 18 juillet 2016.

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil (JO L 354 du 28.12.2013, p. 22).

⁽⁴⁾ Convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique (JO L 162 du 18.6.1986, p. 34).

- (5) La recommandation 06-05 de la CICTA a été mise en œuvre dans le droit de l'Union par le règlement (CE) n° 1559/2007 du Conseil ⁽¹⁾.
- (6) Lors de sa 16^è réunion extraordinaire, tenue en 2008, la CICTA a adopté la recommandation 08-05 modifiant la recommandation 06-05. Pour rétablir les stocks de thon rouge, la recommandation 08-05 a prévu une réduction progressive du niveau du total admissible des captures de 2007 à 2011, des limitations de la pêche dans certaines zones et au cours de certaines périodes, une nouvelle taille minimale pour le thon rouge, des mesures concernant la pêche sportive et la pêche récréative, ainsi que des mesures relatives à la capacité de pêche et d'élevage, et a renforcé le schéma d'inspection internationale conjointe adopté par la CICTA.
- (7) La recommandation 08-05 de la CICTA a été mise en œuvre dans le droit de l'Union par le règlement (CE) n° 302/2009 du Conseil ⁽²⁾.
- (8) Lors de sa 17^è réunion extraordinaire, tenue en 2010, la CICTA a adopté la recommandation 10-04 modifiant la recommandation 08-05. Afin de reconstituer le stock de thon rouge, la recommandation 10-04 a établi une réduction supplémentaire du total admissible des captures et de la capacité de pêche, et a renforcé les mesures de contrôle, notamment en ce qui concerne les opérations de transfert et de mise en cage. Elle a également prévu que le comité permanent pour la recherche et les statistiques de la CICTA (SCRS) formule en 2012 des avis supplémentaires sur l'identification des zones de frai et sur la création de sanctuaires.
- (9) Afin de mettre en œuvre les mesures internationales de conservation énoncées dans la recommandation 10-04 dans le droit de l'Union, le règlement (CE) n° 302/2009 a été modifié par le règlement (UE) n° 500/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (10) Lors de sa 18^è réunion extraordinaire, tenue en 2012, la CICTA a adopté la recommandation 12-03 modifiant la recommandation 10-04. Afin de renforcer l'efficacité du programme de rétablissement, la recommandation 12-03 a prévu des mesures techniques en ce qui concerne les opérations de transfert et de mise en cage du thon rouge vivant, de nouvelles exigences en matière de déclaration des captures, la mise en œuvre du programme régional d'observateurs de la CICTA et des modifications des campagnes de pêche. De plus, elle a renforcé le rôle du SCRS en ce qui concerne l'évaluation des stocks de thon rouge.
- (11) Lors de sa 23^è réunion ordinaire, tenue en 2013, la CICTA a adopté la recommandation 13-07 modifiant la recommandation 12-03 par l'introduction de changements mineurs applicables aux saisons de pêche qui n'ont pas d'incidence sur la flotte de l'Union. En outre, la recommandation 13-08 complétant le programme de rétablissement a été adoptée. La recommandation 13-08 établit une procédure commune relative à l'utilisation de systèmes de caméras stéréoscopiques afin d'estimer les quantités de thon rouge lors de la mise en cage et introduit une certaine souplesse dans la fixation de la date de début de la saison de pêche des canneurs et des ligneurs à lignes de traîne dans l'Atlantique Est.
- (12) Afin de mettre en œuvre les mesures essentielles, telles que celles relatives aux saisons de pêche, des recommandations 12-03 et 13-08 dans le droit de l'Union, le règlement (CE) n° 302/2009 a été modifié une nouvelle fois, par le règlement (UE) n° 544/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾.
- (13) Lors de sa 19^è réunion extraordinaire, tenue en 2014, la CICTA a adopté la recommandation 14-04 modifiant la recommandation 13-07 et abrogeant la recommandation 13-08. Outre la rationalisation de certaines des dispositions de contrôle existantes, les modalités d'utilisation de la caméra stéréoscopique au moment de la mise en cage ont été précisées et des mesures spécifiques concernant les opérations de remise à l'eau ainsi que le traitement des poissons morts ont été introduites dans le programme de rétablissement.
- (14) La recommandation 14-04 est contraignante pour l'Union.
- (15) Il convient que toutes les modifications du programme de rétablissement adoptées par la CICTA en 2012, 2013 et 2014 qui n'ont pas encore été mises en œuvre le soient dans le droit de l'Union. Comme cette mise en œuvre concerne le programme de rétablissement dont les objectifs et les mesures ont été définis par la CICTA, le présent règlement ne couvre pas l'ensemble du contenu des plans pluriannuels tel qu'il est énoncé dans les articles 9 et 10 du règlement (UE) n° 1380/2013.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1559/2007 du Conseil du 17 décembre 2007 établissant un plan pluriannuel de reconstitution des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée et modifiant le règlement (CE) n° 520/2007 (JO L 340 du 22.12.2007, p. 8).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 302/2009 du Conseil du 6 avril 2009 relatif à un plan pluriannuel de reconstitution des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée, modifiant le règlement (CE) n° 43/2009 et abrogeant le règlement (CE) n° 1559/2007 (JO L 96 du 15.4.2009, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 500/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 modifiant le règlement (CE) n° 302/2009 relatif à un plan pluriannuel de reconstitution des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée (JO L 157 du 16.6.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 544/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 modifiant le règlement (CE) n° 302/2009 relatif à un plan pluriannuel de reconstitution des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée (JO L 163 du 29.5.2014, p. 7).

- (16) Le règlement (UE) n° 1380/2013 définit la notion de taille minimale de référence de conservation. Dans un souci de cohérence, il conviendrait que la notion de taille minimale définie par la CICTA soit transposée dans le droit de l'Union en tant que taille minimale de référence de conservation. En conséquence, toute référence à la taille minimale du thon rouge dans le règlement délégué (UE) 2015/98 de la Commission ⁽¹⁾ devrait s'entendre comme une référence à la taille minimale de référence de conservation dans le présent règlement.
- (17) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des dispositions du présent règlement concernant les opérations de transfert, les opérations de mise en cage ainsi que l'enregistrement et la notification des activités des madragues et des navires, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.
- (18) Certaines dispositions du règlement (CE) n° 302/2009 sont devenues obsolètes, en particulier parce qu'elles sont désormais couvertes par d'autres actes de l'Union. Il convient que d'autres dispositions soient mises à jour à la lumière des modifications de la législation, en particulier celles résultant de l'adoption du règlement (UE) n° 1380/2013.
- (19) En particulier, le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil ⁽³⁾ institue un régime de contrôle, d'inspection et d'exécution de l'Union doté d'une approche globale et intégrée de façon à garantir le respect de toutes les règles de la politique commune de la pêche et le règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 de la Commission ⁽⁴⁾ définit les modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009. Le règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil ⁽⁵⁾ établit un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Ces actes couvrent certains aspects régis par le règlement (CE) n° 302/2009, et notamment son article 33 sur les mesures d'exécution et l'annexe VIII sur les transmissions du système de surveillance des navires par satellite (VMS). Il n'est donc pas nécessaire d'intégrer ces dispositions dans le présent règlement.
- (20) Conformément au règlement d'exécution (UE) n° 404/2011, les facteurs de conversion adoptés par le SCRS s'appliquent au calcul de l'équivalent poids vif du thon rouge transformé, y compris aux fins du présent règlement.
- (21) En outre, conformément à l'article 95 du règlement (CE) n° 1224/2009, la décision d'exécution 2014/156/UE de la Commission ⁽⁶⁾ a été adoptée. Cette décision d'exécution établit notamment les critères de référence cibles et les objectifs pour le contrôle de la pêche du thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée.
- (22) La recommandation 06-07 de la CICTA a établi un programme d'échantillonnage visant à estimer le nombre par taille dans le contexte des activités d'élevage du thon rouge. Cette disposition a été mise en œuvre par l'article 10 du règlement (CE) n° 302/2009. Il n'est pas nécessaire que le présent règlement prévoie spécifiquement le programme d'échantillonnage, étant donné que les besoins de ce programme d'échantillonnage sont désormais pleinement couverts par les programmes mis en place par le point 83 de la recommandation 14-04, qui doit être mis en œuvre par le présent règlement.
- (23) Pour des raisons de clarté, de simplification et de sécurité juridique, il convient donc que le règlement (CE) n° 302/2009 soit abrogé.

⁽¹⁾ Règlement délégué (UE) 2015/98 de la Commission du 18 novembre 2014 relatif à la mise en œuvre des obligations internationales de l'Union, telles que visées à l'article 15, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil, conformément à la Convention internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique et à la Convention sur la future coopération multilatérale dans les pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest (JO L 16 du 23.1.2015, p. 23).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 847/96, (CE) n° 2371/2002, (CE) n° 811/2004, (CE) n° 768/2005, (CE) n° 2115/2005, (CE) n° 2166/2005, (CE) n° 388/2006, (CE) n° 509/2007, (CE) n° 676/2007, (CE) n° 1098/2007, (CE) n° 1300/2008, (CE) n° 1342/2008 et abrogeant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1627/94 et (CE) n° 1966/2006 (JO L 343 du 22.12.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 de la Commission du 8 avril 2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche (JO L 112 du 30.4.2011, p. 1).

⁽⁵⁾ Règlement (CE) n° 1005/2008 du Conseil du 29 septembre 2008 établissant un système communautaire destiné à prévenir, à décourager et à éradiquer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, modifiant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1936/2001 et (CE) n° 601/2004 et abrogeant les règlements (CE) n° 1093/94 et (CE) n° 1447/1999 (JO L 286 du 29.10.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Décision d'exécution 2014/156/UE de la Commission du 19 mars 2014 établissant un programme spécifique de contrôle et d'inspection applicable aux pêcheries exploitant les stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée, d'espadon dans la Méditerranée et aux pêcheries exploitant les stocks de sardine et d'anchois dans l'Adriatique Nord (JO L 85 du 21.3.2014, p. 15).

- (24) Afin que l'Union respecte les obligations internationales qui lui incombent au titre de la convention, le règlement délégué (UE) 2015/98 prévoit des dérogations à l'obligation de débarquement pour le thon rouge établie à l'article 15 du règlement (UE) n° 1380/2013. Le règlement délégué (UE) 2015/98 met en œuvre certaines dispositions de la recommandation 13-07 de la CICTA qui établissent une obligation de rejet et de remise à l'eau pour les navires et les madragues qui capturent du thon rouge dans l'Atlantique Est et dans la Méditerranée dans certains cas. Il n'est donc pas nécessaire que le présent règlement couvre ces obligations de rejets et de remises à l'eau et, par conséquent, il s'applique sans préjudice des dispositions correspondantes du règlement délégué (UE) 2015/98,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement établit les règles générales d'application par l'Union du programme de rétablissement défini à l'article 3, point 1).
2. Le présent règlement s'applique au thon rouge (*Thunnus thynnus*) dans l'Atlantique Est et la Méditerranée.

Article 2

Objectif

L'objectif du présent règlement, conformément au programme de rétablissement défini à l'article 3, point 1), est d'obtenir une biomasse de thon rouge correspondant au rendement maximal durable d'ici à 2022, avec une probabilité d'au moins 60 % d'atteindre cet objectif.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «programme de rétablissement»: le programme pluriannuel de rétablissement des stocks de thon rouge, dont l'application a débuté en 2007 et doit se poursuivre jusqu'en 2022, et qui a été recommandé par la CICTA;
- 2) «navire de pêche»: tout navire motorisé utilisé ou devant être utilisé aux fins d'une exploitation commerciale des ressources de thon rouge, y compris les navires de capture, les navires de transformation, les navires de support, les remorqueurs, les navires prenant part à des transbordements, les navires de transport équipés pour le transport de produits de thonidés et les navires auxiliaires, à l'exception des navires porte-conteneurs;
- 3) «navire de capture»: un navire utilisé aux fins de la capture commerciale des ressources de thon rouge;
- 4) «navire de transformation»: un navire à bord duquel les produits des pêcheries font l'objet d'une ou de plusieurs des opérations suivantes, avant leur emballage: mise en filets ou découpage, congélation et/ou transformation;
- 5) «navire auxiliaire»: tout navire utilisé pour transporter du thon rouge mort (non transformé) d'une cage de transport/d'élevage, d'un filet de senne ou d'une madrague jusqu'à un port désigné et/ou un navire de transformation;
- 6) «remorqueur»: tout navire utilisé pour remorquer les cages;
- 7) «navire de support»: tout autre navire de pêche visé au point 2);
- 8) «pêchant activement»: pour tout navire de capture et toute madrague, le fait de cibler le thon rouge durant une saison de pêche donnée;

- 9) «opération de pêche conjointe»: toute opération réalisée entre deux senneurs ou plus lors de laquelle la prise d'un senneur est attribuée à un ou à plusieurs autres senneurs conformément à une clé d'allocation;
- 10) «opérations de transfert»:
 - i) tout transfert de thons rouges vivants du filet du navire de capture jusqu'à la cage de transport;
 - ii) tout transfert de thons rouges vivants de la cage de transport jusqu'à une autre cage de transport;
 - iii) tout transfert de la cage contenant du thon rouge d'un navire remorqueur jusqu'à un autre navire remorqueur;
 - iv) tout transfert de thons rouges vivants d'une ferme à une autre;
 - v) tout transfert de thons rouges vivants de la madrague jusqu'à la cage de transport;
- 11) «transfert de contrôle»: tout transfert supplémentaire mis en œuvre à la demande des opérateurs de la pêche/de l'élevage ou des autorités de contrôle aux fins de vérification du nombre de poissons étant transférés;
- 12) «madrague»: un engin fixe ancré au fond comportant généralement un filet de guidage qui conduit les thons rouges dans un enclos ou une série d'enclos où ils sont maintenus jusqu'à leur mise à mort;
- 13) «mise en cage»: le transfert de thons rouges vivants de la cage de transport ou de la madrague jusqu'aux cages d'élevage;
- 14) «élevage»: la mise en cage des thons rouges dans des fermes et leur alimentation ultérieure dans le but de les engraisser et d'accroître leur biomasse totale;
- 15) «ferme»: une installation utilisée pour l'élevage des thons rouges capturés par des madragues et/ou des senneurs;
- 16) «mise à mort»: l'exécution des thons rouges dans les fermes ou les madragues;
- 17) «transbordement»: le déchargement de l'ensemble ou d'une partie des poissons se trouvant à bord d'un navire de pêche sur un autre navire de pêche. Les opérations de transfert de thons rouges morts du filet d'un senneur ou d'un remorqueur à un navire auxiliaire ne sont pas considérées comme des opérations de transbordement;
- 18) «pêcherie sportive»: une pêcherie non commerciale dont les membres adhèrent à une organisation sportive nationale ou sont détenteurs d'une licence sportive nationale;
- 19) «pêcherie récréative»: une pêcherie non commerciale dont les membres n'adhèrent pas à une organisation sportive nationale et ne sont pas détenteurs d'une licence sportive nationale;
- 20) «caméra stéréoscopique»: une caméra équipée de deux ou plusieurs objectifs, dotés chacun d'un capteur d'image, permettant de prendre des images tridimensionnelles;
- 21) «caméra de contrôle»: une caméra stéréoscopique et/ou une caméra vidéo conventionnelle aux fins des contrôles prévus par le présent règlement;
- 22) «BCD» ou «BCD électronique»: un document de capture de thon rouge pour le thon rouge. S'il y a lieu, la référence au BCD est remplacée par eBCD;
- 23) «État membre responsable» ou «État membre dont relève»: l'État membre du pavillon ou l'État membre sous la juridiction duquel se trouve la madrague ou la ferme ou, si la ferme ou la madrague est située en haute mer, l'État membre dans lequel l'opérateur de la madrague ou de la ferme est établi;
- 24) «tâche II»: la tâche II telle que définie par la CICTA dans le *Manuel d'opérations pour les statistiques et l'échantillonnage des thonidés et espèces voisines dans l'océan Atlantique* (troisième édition, CICTA, 1990);
- 25) «PCC»: les parties contractantes à la convention et les parties, entités ou entités de pêche non contractantes coopérantes;
- 26) «zone de la convention»: la zone géographique couverte par les mesures de la CICTA figurant à l'article 1^{er} de la convention.

*Article 4***Longueur de navires**

Toutes les longueurs de navires visées dans le présent règlement s'entendent comme la longueur hors tout.

CHAPITRE II

MESURES DE GESTION*Article 5***Conditions liées aux mesures de gestion**

1. Chaque État membre prend les mesures nécessaires afin de s'assurer que l'effort de pêche de ses navires de capture et de ses madragues soit proportionnel aux possibilités de pêche de thon rouge disponibles pour cet État membre dans l'Atlantique Est et la Méditerranée.
2. Le report de tout quota inutilisé est interdit.
3. L'affrètement de navires de pêche de l'Union pour la pêche du thon rouge dans l'Atlantique Est et dans la Méditerranée est interdit.

*Article 6***Soumission des plans annuels de pêche, des plans annuels de gestion de la capacité de pêche et des plans annuels de gestion de l'élevage**

1. Au plus tard le 31 janvier de chaque année, chaque État membre disposant d'un quota pour le thon rouge transmet à la Commission:
 - a) un plan annuel de pêche pour les navires de capture et madragues pêchant le thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée;
 - b) un plan annuel de gestion de la capacité de pêche garantissant que sa capacité de pêche est proportionnelle à son quota alloué.
2. La Commission compile les plans visés au paragraphe 1 et les intègre dans le plan de pêche et de gestion de la capacité de l'Union. La Commission transmet ce plan au secrétariat de la CICTA au plus tard le 15 février de chaque année pour examen et approbation par la CICTA.
3. Au plus tard le 15 avril de chaque année, chaque État membre qui souhaite modifier le plan de la CICTA en vigueur concernant la capacité d'élevage transmet un plan annuel de gestion de l'élevage à la Commission, qui le transmet au secrétariat de la CICTA.

*Article 7***Plans annuels de pêche**

1. Le plan annuel de pêche soumis par chaque État membre disposant d'un quota pour le thon rouge identifie les quotas alloués à chaque groupe d'engins visé aux articles 11 et 12, y compris des précisions sur:
 - a) pour les navires de capture de plus de 24 mètres inscrits sur la liste des navires visée à l'article 20, paragraphe 1, point a), les quotas individuels qui leur ont été alloués et les mesures mises en place pour garantir le respect des quotas individuels et des autorisations de prises accessoires;
 - b) pour les navires de capture de moins de 24 mètres et pour les madragues, au minimum les quotas alloués aux organisations de producteurs ou aux groupes de navires qui pêchent au moyen d'un type d'engin similaire.

2. Par dérogation au paragraphe 1, point a), les quotas individuels alloués à chaque navire de capture de plus de 24 mètres peuvent être soumis au plus tard 30 jours avant le début de la saison de pêche de chacun de ces navires.
3. Toute modification ultérieure apportée au plan annuel de pêche ou aux quotas individuels alloués aux navires de capture de plus de 24 mètres et inscrits sur la liste visée à l'article 20, paragraphe 1, point a), est transmise par l'État membre concerné à la Commission au moins trois jours avant l'exercice de l'activité correspondant à cette modification. La Commission transmet cette modification au secrétariat de la CICTA au moins 48 heures avant l'exercice de l'activité correspondant à cette modification.

Article 8

Allocation des possibilités de pêche

Conformément à l'article 17 du règlement (UE) n° 1380/2013, lors de l'attribution des possibilités de pêche dont ils disposent, les États membres utilisent des critères transparents et objectifs, y compris les critères à caractère environnemental, social et économique, et s'efforcent également de répartir équitablement les quotas nationaux entre les différents segments de flotte en tenant compte de la pêche traditionnelle et artisanale, et de proposer des incitations destinées aux navires de pêche de l'Union qui déploient des engins sélectifs ou qui utilisent des techniques de pêche ayant des incidences réduites sur l'environnement.

Article 9

Plans de gestion de la capacité de pêche

1. Le plan annuel de gestion de la capacité de pêche soumis par chaque État membre disposant d'un quota pour le thon rouge est conforme aux conditions énoncées dans le présent article.
2. Le nombre maximal de madragues enregistrées dans un État membre et de navires de pêche battant pavillon d'un État membre qui peuvent pêcher, conserver à bord, transborder, transporter ou débarquer du thon rouge est déterminé conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 16 du règlement (UE) n° 1380/2013.
3. Le nombre maximal, et le tonnage brut correspondant, de navires de pêche battant pavillon d'un État membre pratiquant la pêche du thon rouge est limité au nombre de navires de pêche battant pavillon dudit État membre qui ont pêché, conservé à bord, transbordé, transporté ou débarqué du thon rouge du 1^{er} janvier 2007 au 1^{er} juillet 2008, et au tonnage brut correspondant à ce nombre de navires. Cette limite est établie par type d'engin pour les navires de capture.
4. Pour les navires autorisés à pêcher le thon rouge au titre de la dérogation visée à l'article 14, paragraphe 2, des conditions supplémentaires sont énoncées à l'annexe I pour la détermination du nombre maximal de navires de pêche.
5. Le nombre maximal de madragues exploitées par un État membre pratiquant la pêche du thon rouge est limité au nombre de madragues autorisées par ledit État membre le 1^{er} juillet 2008 au plus tard.
6. Par dérogation aux paragraphes 3 et 5 du présent article, pour les années 2016 et 2017, lorsqu'un État membre peut démontrer que sa capacité de pêche pourrait ne pas permettre l'utilisation de la totalité de son quota, il peut décider d'inclure un plus grand nombre de navires et de madragues dans ses plans annuels de pêche visés à l'article 7.
7. Pour les années 2016 et 2017, chaque État membre limite le nombre de ses senneurs au nombre de senneurs autorisés en 2013 ou 2014. Cette disposition ne s'applique pas aux senneurs opérant au titre de la dérogation prévue à l'article 14, paragraphe 2, point b).
8. Lors de l'établissement de ses plans de gestion de la capacité de pêche, le calcul de la capacité de pêche de chaque État membre est fondé sur les meilleurs taux de capture par navire et par engin estimés par le SCRS dans son rapport de 2009 et approuvés par la CICTA lors de la réunion intersession de 2010 du comité d'application de la CICTA ⁽¹⁾. Après toute révision de ces taux de capture par le SCRS, les États membres appliquent toujours les taux de capture les plus récents approuvés par la CICTA.

⁽¹⁾ Rapport de la réunion intersession du comité d'application (Madrid, Espagne, du 24 au 26 février 2010), point 5 et appendice 3 de l'annexe 4.2.

*Article 10***Plans de gestion de l'élevage**

1. Le plan annuel de gestion de l'élevage soumis par chaque État membre est conforme aux conditions énoncées dans le présent article.
2. La capacité maximale d'élevage et d'engraissement du thon rouge pour chaque État membre et le volume d'entrées maximal en thons rouges capturés en liberté que chaque État membre peut allouer sont déterminés conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 16 du règlement (UE) n° 1380/2013.
3. La capacité maximale d'élevage et d'engraissement du thon rouge d'un État membre est limitée à la capacité d'élevage et d'engraissement du thon rouge des fermes dudit État membre qui étaient inscrites dans le registre des établissements d'engraissement de la CICTA ou qui étaient agréées et déclarées à la CICTA à la date du 1^{er} juillet 2008.
4. Les entrées maximales en thons rouges capturés en liberté des fermes d'un État membre ne dépassent pas les quantités d'entrées enregistrées auprès de la CICTA par les fermes dudit État membre durant les années 2005, 2006, 2007 ou 2008.
5. Dans le cadre des quantités maximales d'entrées de thons rouges capturés en liberté visées au paragraphe 4, chaque État membre alloue à ses fermes des quantités annuelles maximales d'entrées.

CHAPITRE III

MESURES TECHNIQUES

SECTION 1

Saisons de pêche*Article 11***Palangriers, senneurs, chalutiers pélagiques, madragues et pêche sportive et pêche récréative**

1. La pêche du thon rouge par les grands palangriers pélagiques de capture de plus de 24 mètres est autorisée dans l'Atlantique Est et la Méditerranée entre le 1^{er} janvier et le 31 mai, à l'exception de la zone délimitée à l'ouest de 10° O et au nord de 42° N, ainsi que dans la zone économique exclusive de la Norvège, où cette pêche est autorisée du 1^{er} août au 31 janvier.
2. La pêche du thon rouge à la senne est autorisée dans l'Atlantique Est et la Méditerranée entre le 26 mai et le 24 juin, à l'exception de la zone économique exclusive de la Norvège, où cette pêche est autorisée du 25 juin au 31 octobre.
3. La pêche du thon rouge par des chalutiers pélagiques est autorisée dans l'Atlantique Est entre le 16 juin et le 14 octobre.
4. La pêche sportive et récréative du thon rouge est autorisée dans l'Atlantique Est et la Méditerranée entre le 16 juin et le 14 octobre.
5. La pêche du thon rouge au moyen d'engins autres que ceux visés aux paragraphes 1 à 4 du présent article et à l'article 12, y compris les madragues, est autorisée tout au long de l'année conformément aux mesures de conservation et de gestion de la CICTA.

*Article 12***Canneurs et ligneurs à lignes de traîne**

1. La pêche du thon rouge par des canneurs et des ligneurs à lignes de traîne est autorisée dans l'Atlantique Est et la Méditerranée entre le 1^{er} juillet et le 31 octobre.

2. À condition que la protection des zones de frai ne soit pas compromise et que la durée totale de la saison de pêche pour ces pêcheries n'excède pas quatre mois, chaque État membre peut décider d'une autre date de début pour les canneurs et les ligneurs à lignes de traîne battant son pavillon et opérant dans l'Atlantique Est.
3. Chaque État membre précise, dans son plan annuel de pêche visé à l'article 7, si les dates de début de ces activités de pêche ont été modifiées et indique les coordonnées des zones concernées.

SECTION 2

Taille minimale de référence de conservation, prises accidentelles, prises accessoires

Article 13

Obligation de débarquement

Les dispositions de la présente section sont sans préjudice de l'article 15 du règlement (UE) n° 1380/2013, y compris toute dérogation applicable à cet article.

Article 14

Taille minimale de référence de conservation

1. La taille minimale de référence de conservation pour le thon rouge capturé dans l'Atlantique Est et la Méditerranée est de 30 kilogrammes ou 115 centimètres de longueur à la fourche.
2. Par dérogation au paragraphe 1, la taille minimale de référence de conservation de 8 kilogrammes ou 75 centimètres de longueur à la fourche pour le thon rouge s'applique aux pêcheries suivantes:
 - a) le thon rouge capturé dans l'Atlantique Est par des canneurs et des ligneurs à lignes de traîne;
 - b) le thon rouge capturé dans la mer Adriatique à des fins d'élevage;
 - c) le thon rouge capturé dans la mer Méditerranée par des canneurs, des palangriers et des ligneurs à lignes à main dans le cadre de la pêche artisanale côtière de poisson frais.
3. Les conditions spécifiques applicables à la dérogation visée au paragraphe 2 sont énoncées à l'annexe I.
4. Les États membres concernés délivrent des autorisations spécifiques aux navires pêchant en vertu de la dérogation visée au paragraphe 2 du présent article. Les navires concernés sont répertoriés dans la liste des navires de capture visée à l'article 20, paragraphe 1, point a). À cette fin, les dispositions établies aux articles 20 et 21 s'appliquent.

Article 15

Prises accidentelles

1. Sans préjudice de l'article 14, paragraphe 1, des prises accidentelles de 5 % maximum de thons rouges pesant entre 8 et 30 kilogrammes ou ayant une longueur à la fourche comprise entre 75 et 115 centimètres sont autorisées pour tous les navires de capture et madragues pêchant activement le thon rouge.
2. Le pourcentage de 5 % visé au paragraphe 1 est calculé sur le total des prises de thon rouge en nombre de poissons détenus à bord du navire ou dans la madrague à tout moment après chaque opération de pêche.
3. Les prises accidentelles sont déduites du quota de l'État membre dont relève le navire de capture ou la madrague.

4. Les prises accidentelles de thon rouge sont soumises aux articles 25, 30, 31 et 32.

Article 16

Prises accessoires

1. Chaque État membre prévoit des prises accessoires de thon rouge dans le cadre de son quota et en informe la Commission lors de la transmission de son plan de pêche. Cette mesure garantit que tous les poissons morts sont déduits du quota.
2. Les navires de pêche de l'Union ne pêchant pas activement le thon rouge évitent que les prises accessoires de thon rouge dépassent, à tout moment après une opération de pêche, 5 % du total des prises détenues à bord exprimé en poids ou en nombre de poissons. Le calcul de ce pourcentage par nombre de poissons ne s'applique que pour les thonidés et les espèces apparentées gérées par la CICTA. Chaque État membre déduit de son quota tous les poissons morts des prises accessoires.
3. Pour les États membres n'ayant pas de quota de thon rouge, les prises accessoires concernées sont déduites du quota spécifique de prises accessoires de thon rouge de l'Union établi conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 16 du règlement (UE) n° 1380/2013.
4. Si le quota alloué à l'État membre du navire de pêche ou de la madrague concerné a déjà été épuisé, la capture du thon rouge est évitée. Les thons rouges morts sont débarqués entiers et non transformés et font l'objet d'une confiscation et des actions de suivi appropriées. Conformément à l'article 29, chaque État membre communique les informations relatives à ces quantités de thons rouges morts tous les ans à la Commission, laquelle les transmet au secrétariat de la CICTA.
5. Les procédures visées aux articles 27, 30, 31, 32 et 56 s'appliquent aux prises accessoires.

SECTION 3

Utilisation de moyens aériens

Article 17

Utilisation de moyens aériens

L'utilisation de moyens aériens, y compris les avions, hélicoptères ou tout type de véhicules aériens sans pilote, aux fins de la recherche de thons rouges est interdite.

CHAPITRE IV

PÊCHERIES SPORTIVES ET RÉCRÉATIVES

Article 18

Quota spécifique pour les pêcheries sportives et récréatives

Chaque État membre disposant d'un quota pour le thon rouge réglemente les pêcheries sportives et récréatives en allouant un quota spécifique pour ces pêcheries et en informe la Commission lors de la transmission de son plan de pêche.

Article 19

Pêcheries sportives et récréatives

1. Chaque État membre disposant d'un quota pour le thon rouge réglemente les pêcheries sportives et récréatives en délivrant des autorisations de pêche à des navires aux fins de la pêche sportive et récréative.

2. Pour les pêcheries sportives et récréatives, il n'est pas permis de capturer plus d'un thon rouge par navire et par jour.
3. Tout thon rouge débarqué est entier, sans branchies et/ou éviscéré. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour garantir, dans la plus grande mesure possible, la remise à l'eau des thons rouges, notamment les juvéniles, capturés vivants dans le cadre de la pêche sportive et récréative.
4. La commercialisation du thon rouge capturé dans le cadre de la pêche sportive et récréative est interdite.
5. Chaque État membre enregistre les données de capture, y compris le poids et la taille de chaque thon rouge capturé pendant la pêche sportive et récréative, et communique les données de l'année précédente à la Commission au plus tard le 30 juin de chaque année. La Commission transmet ces informations au SCRS.
6. Chaque État membre impute les prises mortes des pêcheries sportives et récréatives sur le quota qu'il a alloué conformément à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 18.

CHAPITRE V

MESURES DE CONTRÔLE

SECTION 1

Registres des navires et des madragues

Article 20

Registres des navires

1. Chaque État membre transmet chaque année par voie électronique à la Commission, selon les cas un mois avant le début des saisons de pêche visées aux articles 11 et 12 ou un mois avant le début de la période d'autorisation:
 - a) une liste de tous les navires de capture battant son pavillon autorisés à pêcher activement le thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée par une autorisation de pêche;
 - b) une liste de tous les navires de pêche, autres que les navires de capture, battant son pavillon autorisés à se livrer à des opérations relatives au thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée.
2. Les deux listes sont dressées conformément au format établi dans les directives pour la transmission des données et des informations requises par la CICTA.
3. Au cours d'une année civile, un navire de pêche peut figurer sur les deux listes visées au paragraphe 1 à condition qu'il ne soit pas inscrit sur les deux listes simultanément.
4. Les listes visées au paragraphe 1 du présent article contiennent le nom du navire et son numéro d'inscription au fichier de la flotte de pêche de l'Union (CFR) tel que défini à l'annexe I du règlement (CE) n° 26/2004 de la Commission ⁽¹⁾.
5. Aucune soumission rétroactive n'est acceptée. Aucune modification ultérieure apportée aux listes visées au paragraphe 1 au cours d'une année civile n'est acceptée à moins qu'un navire de pêche notifié se trouve dans l'impossibilité de participer à la pêche en raison de motifs opérationnels légitimes ou en cas de force majeure. Dans ces conditions, l'État membre concerné en informe immédiatement la Commission, en fournissant:
 - a) des détails exhaustifs sur le ou les navires de pêche destinés à remplacer un navire figurant sur les listes visées au paragraphe 1; et
 - b) un rapport exhaustif sur les raisons justifiant le remplacement ainsi que toutes les informations ou références probantes utiles.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 26/2004 de la Commission du 30 décembre 2003 relatif au fichier de la flotte de pêche communautaire (JO L 5 du 9.1.2004, p. 25).

6. La Commission envoie les informations visées aux paragraphes 1 et 2 au secrétariat de la CICTA afin que les navires soient inscrits dans le registre de la CICTA des navires de capture autorisés à pêcher activement le thon rouge ou dans le registre de la CICTA de tous les autres navires de pêche (à l'exception des navires de capture) autorisés à se livrer à des opérations relatives au thon rouge.

7. L'article 8 bis, paragraphes 2, 6, 7 et 8, du règlement (CE) n° 1936/2001 du Conseil ⁽¹⁾ s'applique avec les modifications nécessaires.

Article 21

Lien avec le règlement (CE) n° 1224/2009

Les mesures de contrôle prévues au présent chapitre s'appliquent en plus de celles qui sont prévues dans le règlement (CE) n° 1224/2009, sauf disposition contraire du présent chapitre.

Article 22

Autorisations de pêche pour les navires

1. Sans préjudice de l'article 16, les navires de pêche de l'Union ne figurant pas dans les registres de la CICTA visés à l'article 20, paragraphe 1, ne sont pas autorisés à pêcher, à détenir à bord, à transborder, à transporter, à transférer, à transformer ou à débarquer du thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée.

2. L'État membre du pavillon retire son autorisation de pêche pour le thon rouge et peut ordonner au navire de faire route immédiatement vers un port qu'il a désigné lorsqu'il est estimé que son quota individuel est épuisé.

Article 23

Registres des madragues autorisées pour la pêche du thon rouge

1. Le 15 février de chaque année au plus tard, chaque État membre transmet à la Commission par voie électronique une liste de ses madragues autorisées, par une autorisation de pêche, à pêcher le thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée. La liste comprend le nom des madragues et le numéro de registre et est dressée conformément au format établi dans les directives pour la transmission des données et des informations requises par la CICTA.

2. La Commission transmet la liste au secrétariat de la CICTA afin que ces madragues puissent être inscrites dans le registre de la CICTA des madragues autorisées à pêcher le thon rouge.

3. Les madragues de l'Union ne figurant pas dans le registre de la CICTA ne sont pas autorisées à pêcher, détenir, transférer, mettre en cage ou débarquer du thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée.

4. L'article 8 bis, paragraphes 2, 4, 6, 7 et 8, du règlement (CE) n° 1936/2001 s'applique avec les modifications nécessaires.

Article 24

Opération de pêche conjointe

1. Toute opération de pêche conjointe (OPC) du thon rouge n'est autorisée qu'avec le consentement du ou des États membres du pavillon concernés. À cette fin, chaque senneur est équipé pour la pêche du thon rouge et dispose d'un quota individuel. Les OPC avec d'autres PCC ne sont pas autorisées.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1936/2001 du Conseil du 27 septembre 2001 établissant certaines mesures de contrôle applicables aux activités de pêche de certains stocks de poissons grands migrateurs (JO L 263 du 3.10.2001, p. 1).

2. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour obtenir auprès de ses navires de pêche qui sollicitent une autorisation pour participer à l'OPC les informations suivantes:

- a) la durée;
- b) l'identité des opérateurs y participant;
- c) les quotas individuels des navires;
- d) la clé d'allocation entre les navires de pêche pour les prises concernées; et
- e) les informations sur les fermes de destination.

3. Au moins 15 jours avant le début de l'opération, chaque État membre transmet les informations visées au paragraphe 2 à la Commission selon le format figurant à l'annexe VI. La Commission communique ces informations au secrétariat de la CICTA et à l'État membre du pavillon des autres navires de pêche qui participent à l'OPC, au moins 10 jours avant le début de l'opération.

4. En cas de force majeure, le délai visé au paragraphe 3 ne s'applique pas en ce qui concerne les informations requises au paragraphe 2, point e). Dans ce cas, les États membres peuvent soumettre à la Commission une mise à jour de ces informations dès que possible, ainsi qu'une description des circonstances constituant le cas de force majeure. La Commission transmet ces informations au secrétariat de la CICTA.

SECTION 2

Prises

Article 25

Exigences en matière d'enregistrement

1. En plus de se conformer aux articles 14, 15, 23 et 24 du règlement (CE) n° 1224/2009, le capitaine d'un navire de capture de l'Union consigne, le cas échéant, les informations énumérées à l'annexe II, partie A, du présent règlement dans le carnet de pêche.

2. Les capitaines des remorqueurs, des navires auxiliaires et des navires de transformation de l'Union enregistrent leurs activités conformément aux exigences énoncées à l'annexe II, parties B, C et D.

Article 26

Rapports de captures transmis par les capitaines et les opérateurs de madragues

1. Les capitaines des navires de capture pêchant activement le thon rouge transmettent aux autorités de l'État membre du pavillon des informations journalières des carnets de pêche, y compris le numéro de registre CICTA, le nom du navire, le début et la fin de la période d'autorisation, la date, l'heure, le lieu (latitude et longitude) et le poids et le nombre de thons rouges capturés dans la zone de la convention. Ils transmettent ces informations par voie électronique dans le format établi à l'annexe V au cours de l'ensemble de la période pendant laquelle le navire est autorisé à pêcher le thon rouge.

2. Les capitaines des senneurs établissent les rapports quotidiens visés au paragraphe 1, opération de pêche par opération de pêche, y compris les opérations qui se sont soldées par des prises nulles.

3. Les rapports visés aux paragraphes 1 et 2 sont transmis chaque jour par l'opérateur aux autorités de son État membre du pavillon au plus tard à 9 h 00 (temps universel) pour le jour précédent pour les senneurs et les navires de plus de 24 mètres, et au plus tard le lundi à minuit pour la semaine précédente prenant fin le dimanche à minuit (temps universel) pour les autres navires de capture.

4. Les opérateurs de madragues pêchant activement le thon rouge transmettent un rapport de captures quotidien incluant le numéro de registre CICTA, la date, l'heure, les prises (poids et nombre de poissons), y compris les prises nulles. Ils transmettent ces informations dans les 48 heures, par voie électronique et dans le format établi à l'annexe V, aux autorités de leur État membre pendant toute la période au cours de laquelle ils sont autorisés à pêcher le thon rouge.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives à l'enregistrement et à la déclaration des activités des navires et des madragues visés aux paragraphes 1 à 4 du présent article et à l'annexe V. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 2.

Article 27

Rapports de captures hebdomadaires et mensuels transmis par les États membres

1. Dès réception des rapports de captures visés à l'article 26, chaque État membre transmet ces rapports dans les plus brefs délais à la Commission par voie électronique et fournit dans les plus brefs délais à la Commission les rapports de captures hebdomadaires pour tous les navires de capture et madragues selon le format établi à l'annexe V. La Commission transmet chaque semaine ces informations au secrétariat de la CICTA conformément au format établi dans les directives pour la transmission des données et des informations requises par la CICTA.

2. Chaque État membre communique à la Commission, avant le 15 de chaque mois, les quantités de thon rouge capturées dans l'Atlantique Est et la Méditerranée qui ont été débarquées, transbordées, prises dans des madragues ou mises en cage au cours du mois précédent par les navires de pêche ou les madragues battant son pavillon ou enregistrés dans cet État membre. Les informations fournies sont structurées par type d'engin et concernent également les prises accessoires, les prises des pêcheries sportives et récréatives ainsi que les prises nulles. La Commission transmet ces informations sans délai au secrétariat de la CICTA.

Article 28

Informations sur l'épuisement des quotas

1. Outre les dispositions de l'article 34 du règlement (CE) n° 1224/2009, chaque État membre informe la Commission lorsque le quota alloué à un groupe d'engins visé à l'article 11 ou à l'article 12 du présent règlement est réputé avoir été atteint à 80 %.

2. Outre les dispositions de l'article 35 du règlement (CE) n° 1224/2009, chaque État membre informe la Commission lorsque le quota alloué à un groupe d'engins visé à l'article 11 ou à l'article 12 du présent règlement, à une OPC ou à un sennneur est réputé épuisé.

3. L'information visée au paragraphe 2 est accompagnée de documents officiels prouvant l'arrêt de la pêche ou le rappel au port émis par l'État membre pour la flotte, le groupe d'engins, l'OPC ou les navires disposant d'un quota individuel, et incluant une indication claire de la date et de l'heure de la fermeture.

Article 29

Rapports de captures annuels transmis par les États membres

1. Au plus tard le 15 mars de chaque année, chaque État membre soumet à la Commission des informations détaillées concernant toute prise de thon rouge réalisée dans l'Atlantique Est et la Méditerranée au cours de l'année de pêche précédente. Ces informations incluent:

- a) le nom et le numéro CICTA de chaque navire de capture;
- b) les périodes d'autorisation pour chaque navire de capture;
- c) les prises totales de chaque navire de capture, y compris lorsque les prises ont été nulles pendant les périodes d'autorisation;

- d) le nombre total de jours pendant lesquels chaque navire de capture a pêché dans l'Atlantique Est et la Méditerranée pendant les périodes d'autorisation; et
 - e) les prises totales de chaque navire de capture en dehors de la période d'autorisation (prises accessoires), y compris lorsque les prises ont été nulles.
2. Pour les navires non autorisés à pêcher activement le thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée, mais qui ont capturé du thon rouge comme prise accessoire, les informations à soumettre à la Commission à la même date que celle visée au paragraphe 1 comprennent:
- a) le nom et le numéro CICTA du navire, ou le numéro du registre national du navire s'il n'est pas enregistré auprès de la CICTA; et
 - b) les prises totales de thon rouge.
3. Chaque État membre communique à la Commission toute information relative aux navires qui ne sont pas soumis aux paragraphes 1 et 2, mais qui sont réputés ou présumés avoir pêché le thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée.
4. La Commission transmet au secrétariat de la CICTA les informations reçues au titre des paragraphes 1, 2 et 3.

SECTION 3

Débarquements et transbordements

Article 30

Ports désignés

1. Chaque État membre désigne des ports ou des lieux à proximité du littoral (ports désignés) où les opérations de débarquement ou de transbordement de thon rouge sont autorisées.
2. Pour qu'un port puisse être désigné comme un port désigné, l'État membre du port indique les heures et les lieux de débarquement et de transbordement permis.
3. Au plus tard le 15 février de chaque année, chaque État membre communique une liste des ports désignés à la Commission, qui transmet ces informations au secrétariat de la CICTA.
4. Il est interdit de débarquer ou de transborder à partir de navires de pêche toute quantité de thon rouge pêchée dans l'Atlantique Est et la Méditerranée à un endroit autre que les ports ou les lieux à proximité du littoral désignés par les PCC et les États membres conformément aux paragraphes 1 et 2.

Article 31

Débarquements

1. L'article 17 du règlement (CE) n° 1224/2009 s'applique aux capitaines des navires de pêche de l'Union d'une longueur hors tout de 12 mètres au moins figurant sur la liste de navires visée à l'article 20 du présent règlement. La notification préalable à l'arrivée prévue à l'article 17 du règlement (CE) n° 1224/2009 est transmise à l'autorité compétente de l'État membre (y compris l'État membre du pavillon) ou de la PCC dont ils souhaitent utiliser les ports ou les installations de débarquement.
2. En outre, les capitaines des navires de pêche de l'Union d'une longueur hors tout inférieure à 12 mètres figurant sur la liste des navires visée à l'article 20 communiquent, au moins quatre heures avant l'heure d'arrivée estimée au port, à l'autorité compétente de l'État membre (y compris l'État membre du pavillon) ou de la PCC dont ils souhaitent utiliser les ports ou les installations de débarquement, les données suivantes, au minimum:
 - a) l'heure d'arrivée estimée;
 - b) l'estimation de la quantité de thon rouge retenue à bord; et
 - c) des informations sur la zone géographique où les prises ont été réalisées.

3. Lorsque les États membres sont autorisés, en vertu de la législation applicable de l'Union, à appliquer un délai de notification plus court que celui visé aux paragraphes 1 et 2, les quantités estimées de thon rouge retenues à bord peuvent être notifiées à la date de notification préalable à l'arrivée qui est ainsi applicable. Si les zones de pêche se trouvent à moins de quatre heures du port, les quantités estimées de thon rouge retenues à bord peuvent être modifiées à tout moment avant l'arrivée.
4. Les autorités de l'État membre du port tiennent un registre de toutes les notifications préalables pour l'année en cours.
5. Tous les débarquements sont contrôlés, conformément à l'article 55, paragraphe 2, par les autorités de contrôle compétentes de l'État membre du port et un pourcentage fait l'objet d'une inspection sur la base d'un système d'évaluation des risques, tenant compte du quota, de la taille de la flottille et de l'effort de pêche. Chaque État membre décrit en détail le système de contrôle qu'il a adopté dans le plan d'inspection annuel visé à l'article 53. Ce système de contrôle s'applique également aux opérations de mise à mort.
6. En complément à l'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1224/2009, après chaque sortie, le capitaine d'un navire de capture de l'Union remet, indépendamment de la longueur du navire, une déclaration de débarquement aux autorités compétentes de l'État membre du pavillon et, lorsque le débarquement a eu lieu dans un port d'un autre État membre ou d'une autre PCC, aux autorités compétentes de l'État membre du port ou de la PCC du port concerné.
7. Toutes les prises débarquées font l'objet d'une pesée.

Article 32

Transbordement

1. Le transbordement en mer de thon rouge dans la zone de la convention est interdit en toute circonstance.
2. Les navires de pêche transbordent les prises de thon rouge uniquement dans les ports désignés dans les conditions énoncées à l'article 30.
3. L'État membre du port garantit une couverture intégrale d'inspections pendant toutes les heures et sur tous les lieux de transbordement.
4. Avant l'entrée au port, les capitaines des navires de pêche récepteurs, ou leurs représentants, fournissent, au moins 48 heures avant l'heure d'arrivée estimée, les données suivantes aux autorités compétentes de l'État membre ou de la PCC dont ils veulent utiliser le port:
 - a) la date et l'heure d'arrivée estimées et le port d'arrivée;
 - b) la quantité estimée de thon rouge retenue à bord et des informations sur la zone géographique où la capture a été réalisée;
 - c) le nom du navire de pêche réalisant le transbordement et son numéro d'inscription au registre de la CICTA des navires de capture autorisés à pêcher activement le thon rouge ou au registre de la CICTA des autres navires de pêche autorisés à se livrer à des opérations relatives au thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée;
 - d) le nom du navire de pêche récepteur et son numéro au registre de la CICTA des navires de capture autorisés à pêcher activement le thon rouge ou au registre de la CICTA des autres navires de pêche autorisés à se livrer à des opérations relatives au thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée; et
 - e) le tonnage et la zone géographique de la capture de thon rouge devant être transbordée.
5. Les navires de pêche ne sont pas autorisés à effectuer des opérations de transbordement, sauf s'ils en ont obtenu l'autorisation préalable de leur État du pavillon.
6. Avant le début du transbordement, les capitaines des navires de pêche réalisant le transbordement communiquent à leur État du pavillon les données suivantes:
 - a) les quantités de thon rouge à transborder;
 - b) la date et le port du transbordement;

- c) le nom, le numéro d'immatriculation et le pavillon du navire de pêche récepteur, ainsi que son numéro au registre de la CICTA des navires de capture autorisés à pêcher activement le thon rouge ou au registre de la CICTA des autres navires de pêche autorisés à se livrer à des opérations relatives au thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée; et
- d) la zone géographique où la capture de thon rouge a été réalisée.
7. Tous les transbordements sont inspectés par les autorités compétentes de l'État membre au port désigné. Ces autorités:
- a) procèdent à une inspection du navire de pêche récepteur à son arrivée et vérifient la cargaison et les documents relatifs à l'opération de transbordement;
- b) envoient une déclaration de transbordement à l'autorité de l'État du pavillon du navire de pêche réalisant le transbordement, dans un délai de cinq jours après la fin du transbordement.
8. Par dérogation aux articles 21 et 22 du règlement (CE) n° 1224/2009, le capitaine d'un navire de pêche de l'Union, indépendamment de la longueur du navire, remplit et envoie la déclaration de transbordement CICTA aux autorités compétentes de l'État membre dont le navire de pêche bat le pavillon. La déclaration est transmise au plus tard 48 heures après la date du transbordement dans le port selon le modèle établi à l'annexe III du présent règlement.

SECTION 4

Opérations de transfert

Article 33

Autorisation de transfert

1. Avant toute opération de transfert, le capitaine d'un navire de capture ou d'un remorqueur ou l'opérateur de la ferme ou de la madrague d'où provient le transfert en question envoie aux autorités compétentes de l'État membre concerné une notification préalable de transfert indiquant:
- a) le nom du navire de capture, du remorqueur, de la ferme ou de la madrague et le numéro de registre CICTA;
- b) l'heure estimée du transfert;
- c) l'estimation de la quantité de thon rouge devant être transférée;
- d) les informations sur la position (latitude/longitude) où le transfert aura lieu ainsi que les numéros de cage identifiables;
- e) le nom du remorqueur recevant le transfert, le nombre de cages remorquées et, le cas échéant, le numéro de registre CICTA;
- f) le port, la ferme ou la cage de destination des thons rouges.
2. Aux fins visées au paragraphe 1, un numéro unique est attribué à chaque cage. Les numéros sont donnés en suivant un système unique de numérotation comprenant au moins le code alpha-3 correspondant au pavillon du remorqueur suivi de trois chiffres.
3. Les navires de capture, les remorqueurs, les fermes ou les madragues ne sont pas autorisés à effectuer des opérations de transfert, sauf s'ils en ont obtenu l'autorisation préalable de l'État membre concerné. Les autorités dudit État membre décident, pour chaque opération de transfert, d'accorder ou non une autorisation. À cet effet, un numéro d'identification unique est attribué et communiqué, pour chaque opération de transfert, au capitaine du navire de pêche ou à l'opérateur de la madrague ou de la ferme, selon le cas. Lorsque l'autorisation est accordée, ce numéro comprend les trois lettres du code de l'État membre, les quatre chiffres correspondant à l'année et les trois lettres «AUT» indiquant l'autorisation suivies de numéros consécutifs. Lorsque l'autorisation est refusée, le numéro comprend les trois lettres du code de l'État membre, les quatre chiffres correspondant à l'année et les trois lettres «NEG» indiquant le refus d'autorisation suivies de numéros consécutifs.

4. Si des poissons meurent pendant l'opération de transfert, les États membres concernés et les opérateurs participant au transfert procèdent conformément à l'annexe XII.
5. L'autorisation de transfert est accordée ou refusée par l'État membre dont relève le navire de capture, le remorqueur, la ferme ou la madrague, selon le cas, dans un délai de 48 heures suivant la transmission de la notification préalable de transfert.
6. L'autorisation du transfert par l'État membre concerné ne préjuge pas de l'autorisation de l'opération de mise en cage.

Article 34

Refus d'autorisation de transfert

1. L'État membre dont relève le navire, la madrague ou la ferme n'autorise pas le transfert s'il estime, à la réception de la notification préalable de transfert, que:
 - a) le navire de capture ou la madrague ayant déclaré avoir capturé le poisson ne dispose pas d'un quota suffisant;
 - b) la quantité de poisson n'a pas été dûment déclarée par le navire de capture ou l'opérateur de la madrague ou n'a pas fait l'objet d'une autorisation de mise en cage, ou n'a pas été prise en considération pour la consommation du quota qui peut être applicable;
 - c) le navire de capture ou la madrague ayant déclaré avoir capturé le poisson n'est pas autorisé à pêcher le thon rouge; ou
 - d) le remorqueur déclaré comme destinataire du transfert de poisson n'est pas inscrit dans le registre de la CICTA de tous les autres navires de pêche (à l'exception des navires de capture) autorisés à se livrer à des opérations relatives au thon rouge, visé à l'article 20, paragraphe 1, point b), ou n'est pas équipé d'un VMS.
2. Si le transfert n'est pas autorisé:
 - a) l'État membre dont relève le navire de capture ou la madrague émet un ordre de remise à l'eau au capitaine du navire de capture ou à l'opérateur de la madrague ou de la ferme, selon le cas, et l'informe que le transfert n'est pas autorisé et que les poissons doivent être remis à l'eau;
 - b) le capitaine du navire de capture, l'opérateur de la ferme ou celui de la madrague, selon le cas, remet les poissons à l'eau;
 - c) la remise à l'eau des thons rouges est effectuée conformément aux procédures prévues à l'annexe XI.

Article 35

Surveillance par caméra vidéo

1. En ce qui concerne les opérations de transfert, le capitaine du navire de capture ou du remorqueur, l'opérateur de la ferme ou celui de la madrague qui transfère le thon rouge veille à ce que les opérations de transfert soient contrôlées par caméra vidéo sous-marine en vue de vérifier le nombre de poissons étant transférés. Les normes et procédures minimales concernant l'enregistrement vidéo sont conformes à l'annexe IX.
2. Chaque État membre dont relève le navire, la madrague ou la ferme veille à ce que les enregistrements vidéo visés au paragraphe 1 soient mis à la disposition des inspecteurs et des observateurs régionaux de la CICTA.
3. Chaque État membre dont relève le navire, la madrague ou la ferme veille à ce que les enregistrements vidéo visés au paragraphe 1 soient mis à la disposition des inspecteurs de l'Union et des observateurs nationaux.
4. Chaque État membre dont relève le navire, la madrague ou la ferme prend les mesures nécessaires afin d'éviter tout remplacement, édition ou manipulation de l'enregistrement vidéo original.

*Article 36***Vérification par les observateurs régionaux de la CICTA et ouverture et conduite d'une enquête**

1. Les observateurs régionaux de la CICTA embarqués à bord du navire de capture ou affectés à une madrague, comme énoncé à l'article 51 et à l'annexe VII, consignent et font rapport sur les opérations de transfert réalisées, observent et estiment les captures transférées et vérifient les données saisies dans l'autorisation de transfert préalable visée à l'article 33 et dans la déclaration de transfert de la CICTA visée à l'article 38.
2. S'il existe une différence de plus de 10 % en nombre entre les estimations faites soit par l'observateur régional de la CICTA, soit par les autorités de contrôle pertinentes et/ou celles du capitaine du navire de capture ou du représentant de la madrague, ou bien si l'enregistrement vidéo n'est pas d'une qualité suffisante ou n'est pas assez clair pour permettre de faire ces estimations, l'État membre responsable du navire de capture, de la ferme ou de la madrague ouvre une enquête, qui est conclue avant la mise en cage dans la ferme ou, dans tous les cas, dans les 96 heures suivant son ouverture. Dans l'attente des résultats de cette enquête, la mise en cage n'est pas autorisée et la section «prise» du document relatif aux captures de thon rouge (BCD) n'est pas validée.
3. Toutefois, si l'enregistrement vidéo est d'une qualité insuffisante ou manque de clarté pour estimer le nombre de poissons, l'opérateur peut demander l'autorisation aux autorités de l'État du pavillon du navire, de la madrague ou de la ferme de procéder à une nouvelle opération de transfert et de fournir l'enregistrement vidéo correspondant à l'observateur régional de la CICTA.
4. Sans préjudice des vérifications réalisées par un inspecteur, les observateurs régionaux de la CICTA signent la déclaration de transfert de la CICTA uniquement si leurs observations sont conformes aux mesures de conservation et de gestion de la CICTA et si les informations contenues dans la déclaration de transfert coïncident avec leurs observations, ce qui comprend un enregistrement vidéo conforme aux exigences établies à l'article 35, paragraphe 1. Ils signent cette déclaration en indiquant clairement leurs nom et numéro CICTA.
5. Les observateurs régionaux de la CICTA vérifient également que la déclaration de transfert de la CICTA est transmise au capitaine du remorqueur ou au représentant de la ferme ou de la madrague.

*Article 37***Mesures visant à estimer le nombre et le poids des thons rouges à mettre en cage**

Les États membres prennent les mesures et les actions nécessaires pour continuer à étudier des méthodes permettant d'améliorer l'estimation tant en nombre qu'en poids des thons rouges au point de capture et de mise en cage. Chaque État membre communique les mesures prises au plus tard le 22 août de chaque année à la Commission, qui transmet ces rapports au SCRS.

*Article 38***Déclaration de transfert**

1. Les capitaines des navires de capture ou des remorqueurs ou les opérateurs des madragues ou des fermes complètent et transmettent aux autorités compétentes de leur État membre la déclaration de transfert de la CICTA dès la fin de l'opération de transfert, conformément au format établi à l'annexe IV.
2. Les formulaires de déclaration de transfert sont numérotés par les autorités compétentes de l'État membre dont relèvent les navires, fermes ou madragues à l'origine des transferts. Le système de numérotation comprend les trois lettres du code de l'État membre, suivies des quatre chiffres indiquant l'année et de trois numéros consécutifs suivis des trois lettres «ITD» (EM-20**/xxx/ITD).
3. La déclaration de transfert originale accompagne le transfert du poisson. Une copie de la déclaration est conservée par le capitaine du navire de capture, l'opérateur de la madrague, le capitaine du remorqueur ou l'opérateur de la ferme.
4. Les capitaines des navires réalisant les opérations de transfert (y compris les remorqueurs) consignent leurs activités conformément aux exigences établies à l'annexe II.

*Article 39***Actes d'exécution**

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives aux opérations de transfert visées aux articles 33 à 38 et aux annexes visées auxdits articles. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 2.

SECTION 5

Opérations de mise en cage*Article 40***Autorisation de mise en cage**

1. Avant le début de chaque opération de mise en cage, l'ancrage des cages de transport dans un rayon de 0,5 mille nautique des établissements d'élevage est interdit.
2. Avant toute opération de mise en cage, l'autorité compétente de l'État membre dont relève la ferme informe l'État membre ou la PCC dont relève le navire de capture ou la madrague des quantités capturées par ce navire ou cette madrague et demande une autorisation de mise en cage.
3. L'opération de mise en cage ne peut débuter qu'après autorisation préalable accordée par:
 - a) l'État membre ou la PCC dont relève le navire de capture ou la madrague; ou
 - b) l'État membre ou la PCC dont relève la ferme, si cela a été convenu entre les États membres concernés ou avec la PCC du pavillon en question.
4. L'autorisation de mise en cage est accordée ou refusée par l'État membre ou la PCC dont relève le navire de capture, la madrague ou, le cas échéant, la ferme, dans un délai d'un jour ouvrable après la demande et la transmission des informations visées au paragraphe 2. Si aucune réponse n'est reçue dans un délai d'un jour ouvrable de la part de l'État membre ou de la PCC dont relève le navire de capture ou la madrague, l'État membre ou la PCC dont relève la ferme peut autoriser la mise en cage.
5. Le thon rouge est mis en cage avant le 15 août, à moins que l'État membre ou la PCC dont relève la ferme destinataire des poissons n'avance des raisons dûment justifiées. Ces raisons sont jointes au rapport de mise en cage.

*Article 41***Refus d'autorisation de mise en cage**

1. L'État membre dont relève le navire de capture, la madrague ou, le cas échéant, la ferme, refuse l'autorisation de mise en cage s'il estime, à la réception des informations visées à l'article 40, paragraphe 2, que:
 - a) le navire de capture ou la madrague ayant déclaré avoir capturé les poissons ne disposait pas d'un quota suffisant pour les thons rouges mis en cage;
 - b) la quantité de poisson n'a pas été dûment déclarée par le navire de capture ou la madrague ou n'a pas été prise en compte pour le calcul du quota applicable; ou
 - c) le navire de capture ou la madrague ayant déclaré avoir capturé le poisson n'est pas autorisé(e) à pêcher le thon rouge.

2. Si la mise en cage n'est pas autorisée, l'État membre ou la PCC dont relève le navire de capture demande à l'État membre ou à la PCC dont relève la ferme de saisir les prises et de remettre les poissons à l'eau en délivrant un ordre de remise à l'eau.
3. Dès réception de l'ordre de remise à l'eau, l'opérateur de la ferme procède à la remise à l'eau conformément à l'annexe XI.

Article 42

Documentation des captures de thon rouge

Les États membres dont relèvent les fermes interdisent toute mise en cage de thons rouges à des fins d'élevage qui n'est pas accompagnée des documents requis par la CICTA et conformément au règlement (UE) n° 640/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Ces documents sont exacts, complets et validés par les autorités de l'État membre ou de la PCC dont relèvent les navires de capture ou les madragues.

Article 43

Inspections

Les États membres dont relèvent les fermes prennent les mesures nécessaires pour inspecter chaque opération de mise en cage dans les fermes.

Article 44

Surveillance par caméra vidéo

1. Chaque État membre dont relève la ferme veille à ce que les opérations de mise en cage soient contrôlées par caméra vidéo sous-marine. Un enregistrement vidéo est réalisé pour chaque opération de mise en cage conformément à l'annexe IX.
2. Chaque État membre dont relève la ferme veille à ce que les enregistrements vidéo visés au paragraphe 1 soient mis à la disposition des inspecteurs et des observateurs régionaux de la CICTA.
3. Chaque État membre dont relève la ferme veille à ce que les enregistrements vidéo visés au paragraphe 1 soient mis à la disposition des inspecteurs de l'Union et des observateurs nationaux.
4. Chaque État membre dont relève la ferme prend les mesures nécessaires afin d'éviter tout remplacement, édition ou manipulation de l'enregistrement vidéo original.

Article 45

Ouverture et conduite des enquêtes

1. S'il existe plus de 10 % de différence en nombre de thons rouges entre les estimations réalisées par l'observateur régional de la CICTA, les autorités de contrôle de l'État membre concerné ou l'opérateur de la ferme, l'État membre dont relève la ferme ouvre une enquête en coopération avec l'État membre ou la PCC dont relève le navire de capture ou la madrague.
2. Dans l'attente des résultats de cette enquête, la mise à mort ne peut avoir lieu et la section «élevage» du BCD n'est pas validée.
3. Les États membres dont relèvent la ferme et le navire de capture ou la madrague qui mènent l'enquête peuvent utiliser d'autres informations à leur disposition, notamment les résultats des programmes visés à l'article 46, afin de conclure l'enquête.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 640/2010 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 établissant un programme de documentation des captures de thon rouge (*Thunnus thynnus*) et modifiant le règlement (CE) n° 1984/2003 du Conseil (JO L 194 du 24.7.2010, p. 1).

Article 46

Mesures et programmes visant à estimer le nombre et le poids des thons rouges à mettre en cage

1. Les États membres prennent les mesures et les actions nécessaires visées à l'article 37.
2. Un programme utilisant des systèmes de caméras stéréoscopiques ou d'autres techniques qui fournissent une précision équivalente couvre 100 % des opérations de mise en cage afin d'affiner l'estimation du nombre et du poids des poissons lors de chaque opération de mise en cage.
3. Ce programme est mis en œuvre conformément aux procédures prévues à l'annexe X, section B.
4. Les résultats de ce programme sont communiqués par l'État membre dont relève la ferme à l'État membre ou à la PCC dont relève le navire de capture ou la madrague et à la Commission conformément à l'annexe X, section B. La Commission communique ces résultats au secrétariat de la CICTA pour qu'ils soient transmis à l'observateur régional de la CICTA.
5. Lorsque les résultats du programme indiquent que les quantités de thon rouge mis en cage diffèrent des quantités capturées et transférées ayant été déclarées, l'État membre dont relève la ferme ouvre une enquête en coopération avec l'État membre ou la PCC dont relève le navire de capture ou la madrague. Si l'enquête n'est pas conclue dans les dix jours ouvrables à compter de la communication des résultats visés au paragraphe 4 du présent article ou si les résultats de l'enquête indiquent que le nombre ou le poids moyen des thons rouges dépasse celui des thons rouges capturés et transférés ayant été déclarés, les autorités de l'État membre ou de la PCC du pavillon dont relève le navire de capture ou la madrague délivrent un ordre de remise à l'eau pour l'excédent qui doit être relâché conformément aux procédures prévues à l'annexe XI.
6. Conformément aux procédures définies à l'annexe X, section B, point 3, et après la remise à l'eau, s'il y a lieu, les quantités établies grâce au programme sont utilisées pour:
 - a) déterminer les chiffres définitifs des prises à imputer sur le quota national;
 - b) indiquer ces chiffres dans les déclarations de mise en cage et les sections pertinentes du BCD.
7. Chaque État membre dont relève la ferme communique les résultats de ces programmes au plus tard le 30 août de chaque année à la Commission, qui transmet ces rapports au SCRS.
8. Le transfert de thons rouges vivants d'une cage d'élevage à une autre cage d'élevage n'a pas lieu sans l'autorisation et la présence des autorités de contrôle de l'État de la ferme.
9. Une différence supérieure ou égale à 10 % entre les quantités de capture de thon rouge déclarées par le navire ou la madrague et les quantités établies par les caméras de contrôle visées au paragraphe 5 du présent article et à l'article 45 constitue une non-application potentielle par le navire ou la madrague concerné(e) et les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer un suivi approprié.

Article 47

Rapport de mise en cage

1. Dans la semaine suivant la fin de l'opération de mise en cage, l'État membre dont relève la ferme présente un rapport de mise en cage contenant les éléments énoncés à l'annexe X, section B, à l'État membre ou à la PCC dont les navires ou les madragues ont capturé le thon rouge, ainsi qu'à la Commission. Le rapport contient également les informations consignées dans la déclaration de mise en cage conformément à l'article 4 *ter* et à l'annexe I *bis* du règlement (CE) n° 1936/2001. La Commission transmet le rapport au secrétariat de la CICTA.
2. Aux fins du paragraphe 1, une opération de mise en cage n'est considérée comme achevée que lorsque l'enquête qui a été éventuellement ouverte et, le cas échéant, l'opération de remise à l'eau qui a été ordonnée, sont achevées.

*Article 48***Actes d'exécution**

La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives aux opérations de mise en cage visées aux articles 40 à 47 et aux annexes visées auxdits articles. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 2.

*SECTION 6***Suivi et surveillance***Article 49***Systèmes de surveillance des navires**

1. Par dérogation à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1224/2009, l'obligation d'être équipé d'un VMS s'applique à tous les remorqueurs inscrits au registre de la CICTA des navires visé à l'article 20, paragraphe 6, du présent règlement, indépendamment de leur longueur.
2. Les navires de pêche de plus de 15 mètres inscrits sur la liste des navires visée à l'article 20, paragraphe 1, point a), ou sur la liste des navires visée à l'article 20, paragraphe 1, point b), commencent à transmettre les données VMS à la CICTA au moins 15 jours avant l'ouverture de la saison de pêche et continuent à transmettre ces données au moins pendant les 15 jours qui suivent la fermeture de la saison de pêche, à moins qu'une demande de radiation du navire du registre de la CICTA des navires ne soit adressée au préalable à la Commission.
3. À des fins de contrôle, la transmission des données VMS provenant des navires de capture qui sont autorisés à pêcher activement le thon rouge n'est pas interrompue lorsque les navires restent au port.
4. Les États membres veillent à ce que leur centre de surveillance des pêches communique à la Commission et à un organe désigné par celle-ci, en temps réel et en utilisant le protocole https, les messages VMS reçus des navires de pêche battant leur pavillon. La Commission transmet ces messages par voie électronique au secrétariat de la CICTA.
5. Les États membres veillent à ce que:
 - a) les messages VMS émanant des navires de pêche battant leur pavillon soient transmis à la Commission au moins toutes les deux heures;
 - b) en cas de défaillance technique du VMS, les autres messages émanant des navires de pêche battant leur pavillon reçus au titre de l'article 25, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 soient transmis à la Commission dans les 24 heures qui suivent leur réception par leur centre de surveillance des pêches;
 - c) les messages transmis à la Commission soient numérotés de manière consécutive (au moyen d'un identificateur unique) pour éviter tout doublon;
 - d) les messages transmis à la Commission soient conformes à l'article 24, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) n° 404/2011.
6. Chaque État membre prend les mesures nécessaires pour que tous les messages mis à la disposition de ses navires d'inspection soient traités de manière confidentielle et que leur utilisation soit limitée aux opérations d'inspection en mer.

*Article 50***Programme national d'observateurs**

1. Pour ce qui est des navires qui participent activement à la pêche du thon rouge, les États membres assurent la présence d'observateurs nationaux en respectant les pourcentages minimaux suivants:
 - a) 20 % de leurs chalutiers pélagiques (de plus de 15 mètres de long);

- b) 20 % de leurs palangriers (de plus de 15 mètres de long);
 - c) 20 % de leurs canneurs (de plus de 15 mètres de long);
 - d) 100 % de leurs remorqueurs;
 - e) 100 % des opérations de mise à mort des thons rouges pêchés par les madragues.
2. Les États membres délivrent aux observateurs nationaux un document d'identification officiel.
3. Les tâches qui incombent aux observateurs nationaux sont principalement les suivantes:
- a) contrôler le respect du présent règlement par les navires de pêche et les madragues;
 - b) enregistrer les activités de pêche et établir un rapport les concernant qui comprenne les informations suivantes:
 - i) la quantité de prises (y compris les prises accessoires), ainsi que la répartition par espèces, comme celles retenues à bord ou celles rejetées mortes ou vivantes en mer;
 - ii) la zone de la capture par latitude et longitude;
 - iii) la mesure de l'effort (par exemple le nombre d'opérations de pêche, le nombre d'hameçons, etc.), telle que définie dans le manuel d'opérations de la CICTA pour différents engins;
 - iv) la date des prises;
 - c) observer et estimer les captures et vérifier les données saisies dans le carnet de pêche;
 - d) repérer et enregistrer les navires qui pourraient pratiquer une pêche incompatible avec les mesures de conservation et de gestion de la CICTA.
4. Les observateurs nationaux réalisent également des tâches scientifiques, telles que la collecte des données de la tâche II définies par la CICTA, à la demande de cette dernière, sur la base des instructions du SCRS.
5. Aux fins des paragraphes 1 à 4, chaque État membre:
- a) assure une présence spatiale et temporelle des observateurs nationaux sur ses navires et madragues qui soit suffisamment représentative pour que la Commission reçoive des données et informations adéquates et pertinentes sur les prises, sur l'effort ainsi que sur d'autres éléments scientifiques ou liés à la gestion, en tenant compte des caractéristiques des flottilles et des pêcheries;
 - b) veille à la mise en place de protocoles fiables pour la collecte de données;
 - c) veille à ce que les observateurs nationaux, avant leur déploiement sur le terrain, soient adéquatement formés et habilités;
 - d) veille à perturber le moins possible les opérations des navires de pêche et des madragues pêchant dans la zone de la convention.
6. Les données et informations collectées dans le cadre de chaque programme d'observateurs de l'État membre sont présentées à la Commission au plus tard le 15 juillet de chaque année. La Commission transmet ces données et informations au SCRS et au secrétariat de la CICTA, selon le cas.

Article 51

Programme régional d'observateurs de la CICTA

1. Le programme régional d'observateurs de la CICTA énoncé aux paragraphes 2 à 6 et détaillé à l'annexe VII s'applique dans l'Union.

2. Les États membres assurent la présence d'observateurs régionaux de la CICTA:
 - a) à bord de tous les senneurs autorisés à pêcher le thon rouge;
 - b) pendant tous les transferts de thons rouges en provenance des senneurs;
 - c) pendant tous les transferts de thons rouges des madragues aux cages de transport;
 - d) pendant tous les transferts d'une ferme à une autre;
 - e) pendant toutes les opérations de mise en cage de thons rouges dans les fermes;
 - f) pendant toutes les opérations de mise à mort de thons rouges dans les fermes.
3. Les senneurs sans observateur régional de la CICTA à bord ne sont autorisés ni à pêcher du thon rouge ni à se livrer à des opérations relatives à cette pêcherie.
4. Les États membres dont relèvent les fermes assurent la présence d'un observateur régional de la CICTA pendant toutes les opérations de mise en cage et pendant toute la durée de la mise à mort des poissons de ces fermes.
5. Les tâches des observateurs régionaux de la CICTA sont, en particulier:
 - a) d'observer et de contrôler que les activités de pêche et d'élevage respectent les mesures de conservation et de gestion pertinentes de la CICTA;
 - b) de signer les déclarations de transfert de la CICTA visées à l'article 38, les rapports de mise en cage visés à l'article 47 et les BCD lorsqu'ils estiment que les informations contenues dans ces documents sont conformes à leurs observations;
 - c) de réaliser des travaux scientifiques, tels que le prélèvement d'échantillons, à la demande de la CICTA, sur la base des instructions du SCRS.
6. L'État membre du pavillon veille à ce que les capitaines, les membres d'équipage et les propriétaires des fermes, madragues et navires ne gênent, n'intimident, ne bloquent, n'influencent, ne soudoient ni ne cherchent à soudoyer les observateurs régionaux de la CICTA dans l'exercice de leurs fonctions.

SECTION 7

Inspections et contrôles par recoupements

Article 52

Schéma d'inspection internationale conjointe de la CICTA

1. Le schéma d'inspection internationale conjointe de la CICTA (ci-après dénommé «schéma de la CICTA») décrit à l'annexe VIII s'applique dans l'Union.
2. Les États membres dont les navires de pêche sont autorisés à pêcher le thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée désignent des inspecteurs et effectuent des inspections en mer dans le cadre du schéma de la CICTA.
3. Lorsque, à un moment donné, plus de quinze navires de pêche battant pavillon d'un État membre prennent part à des activités de pêche du thon rouge dans la zone de la convention, cet État membre déploie un navire d'inspection aux fins de l'inspection et du contrôle en mer dans la zone de la convention tout au long de la période où ces navires s'y trouvent. Cette obligation est réputée avoir été remplie dès lors que les États membres coopèrent pour déployer un navire d'inspection ou qu'un navire d'inspection de l'Union est déployé dans la zone de la convention.
4. La Commission ou un organisme désigné par elle peut affecter des inspecteurs de l'Union au schéma de la CICTA.
5. La Commission ou un organisme désigné par elle coordonne les activités de surveillance et d'inspection pour l'Union. La Commission peut, en coopération avec les États membres concernés, élaborer des programmes d'inspection conjointe afin de permettre à l'Union de remplir les obligations qui lui incombent au titre du schéma de la CICTA. Les États membres dont les navires de pêche exercent des activités de pêche du thon rouge adoptent les mesures nécessaires en vue de faciliter la mise en œuvre de ces programmes, en particulier pour ce qui est des ressources humaines et matérielles requises et des périodes et étendues géographiques où ces ressources seront déployées.

6. Les États membres communiquent à la Commission, au plus tard le 1^{er} avril de chaque année, le nom des inspecteurs et des navires d'inspection qu'ils entendent affecter au schéma de la CICTA au cours de l'année. Sur la base de ces informations, la Commission établit, en coopération avec les États membres, un plan de participation de l'Union au schéma de la CICTA pour chaque année, qu'elle communique au secrétariat de la CICTA et aux États membres.

Article 53

Transmission des plans d'inspection

1. Au plus tard le 31 janvier de chaque année, les États membres transmettent leurs plans d'inspection à la Commission. Les plans d'inspection sont établis conformément:
 - a) aux objectifs, aux priorités et aux procédures, ainsi qu'aux critères de référence à utiliser lors des activités d'inspection, qui sont précisés dans le programme spécifique d'inspection et de contrôle pour le thon rouge de l'Atlantique Est et de la Méditerranée établi en vertu de l'article 95 du règlement (CE) n° 1224/2009;
 - b) au programme de contrôle national pour le thon rouge de l'Atlantique Est et de la Méditerranée établi en vertu de l'article 46 du règlement (CE) n° 1224/2009.
2. La Commission compile les plans d'inspection nationaux et les intègre dans le plan d'inspection de l'Union. Ce plan est transmis par la Commission au secrétariat de la CICTA, pour approbation par la CICTA, avec les plans visés à l'article 6, paragraphe 1.

Article 54

Inspections en cas d'infraction

1. L'État membre du pavillon prend les dispositions visées au paragraphe 2 du présent article lorsqu'un navire battant son pavillon:
 - a) a manqué à son obligation en matière de rapports visée aux articles 25 et 26; ou
 - b) a commis une infraction aux dispositions du présent règlement, aux articles 89 à 93 du règlement (CE) n° 1224/2009 ou au chapitre IX du règlement (CE) n° 1005/2008.
2. L'État membre du pavillon veille à ce qu'une inspection physique soit effectuée sous son autorité dans ses ports ou par une autre personne qu'il a lui-même désignée lorsque le navire ne se trouve pas dans un de ses ports.

Article 55

Contrôles par recoupements

1. Chaque État membre vérifie, y compris en utilisant les rapports d'inspection, les rapports des observateurs et les données VMS, la présentation des carnets de pêche et des informations pertinentes consignées dans les carnets de pêche de ses navires de pêche, les documents de transfert ou de transbordement et les BCD, conformément à l'article 109 du règlement (CE) n° 1224/2009.
2. Chaque État membre effectue des contrôles par recoupements concernant tous les débarquements, transbordements ou mises en cage entre les quantités par espèces qui sont enregistrées dans le carnet de pêche des navires de pêche ou les quantités par espèces enregistrées dans la déclaration de transfert ou de transbordement, d'une part, et les quantités enregistrées dans la déclaration de débarquement ou de mise en cage et tout autre document approprié, tel que la facture et/ou les notes de ventes, d'autre part, conformément à l'article 109 du règlement (CE) n° 1224/2009.

SECTION 8

Commercialisation

Article 56

Mesures de commercialisation

1. Sans préjudice des règlements (CE) n° 1224/2009 et (CE) n° 1005/2008 et du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, sont interdits dans l'Union les échanges, le débarquement, les importations, les exportations, la mise en cage aux fins de l'engraissement ou de l'élevage, les réexportations et le transbordement de thons rouges qui ne sont pas accompagnés des documents exacts, complets et validés établis par le présent règlement, le règlement (UE) n° 640/2010 et l'article 4 *ter* du règlement (CE) n° 1936/2001.
2. Sont interdits dans l'Union les échanges, les importations, le débarquement, la mise en cage aux fins de l'engraissement ou de l'élevage, la transformation, les exportations, les réexportations et le transbordement de thons rouges:
 - a) lorsque le thon rouge a été capturé par des navires de pêche ou des madragues relevant d'un État du pavillon qui ne dispose pas d'un quota, d'une limite de capture ou d'une part de l'effort de pêche pour le thon rouge de l'Atlantique Est et de la Méditerranée dans le cadre des mesures de conservation et de gestion de la CICTA; ou
 - b) lorsque le thon rouge a été capturé par un navire de pêche ou une madrague dont le quota individuel est épuisé au moment de la capture ou relevant d'un État dont les possibilités de pêche sont épuisées au moment de la capture.
3. Sans préjudice des règlements (CE) n° 1224/2009, (CE) n° 1005/2008 et (UE) n° 1379/2013, sont interdits dans l'Union les échanges, les importations, le débarquement, la transformation et les exportations de thons rouges provenant de fermes d'engraissement ou d'élevage qui ne sont pas conformes aux règlements visés au paragraphe 1.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 57

Évaluation

Les États membres remettent à la Commission, au plus tard le 15 septembre de chaque année, un rapport détaillé sur la mise en œuvre du présent règlement. Sur la base des informations reçues de la part des États membres, la Commission remet au secrétariat de la CICTA, au plus tard le 15 octobre de chaque année, un rapport détaillé sur la mise en œuvre de la recommandation 14-04 de la CICTA.

Article 58

Financement

Aux fins du règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, le programme pluriannuel de rétablissement des stocks de thon rouge dans l'Atlantique Est et la Méditerranée est considéré comme un plan pluriannuel au sens de l'article 9 du règlement (UE) n° 1380/2013.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil (JO L 354 du 28.12.2013, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et abrogeant les règlements du Conseil (CE) n° 2328/2003, (CE) n° 861/2006, (CE) n° 1198/2006 et (CE) n° 791/2007 et le règlement (UE) n° 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 149 du 20.5.2014, p. 1).

*Article 59***Mise en œuvre**

1. La Commission est assistée par le comité de la pêche et de l'aquaculture institué par l'article 47 du règlement (UE) n° 1380/2013. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

*Article 60***Abrogation**

1. Le règlement (CE) n° 302/2009 est abrogé.
2. Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XIII.

*Article 61***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 14 septembre 2016.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

I. KORČOK

ANNEXE I

Conditions spécifiques applicables aux pêcheries visées à l'article 14, paragraphe 2

1. Outre les dispositions prévues à l'article 9, paragraphe 3, le nombre maximal de canneurs et de ligneurs à lignes de traîne autorisés à pêcher le thon rouge dans l'Atlantique Est au titre des conditions spécifiques applicables à la dérogation visée à l'article 14, paragraphe 2, point a), est fixé au nombre de navires de capture de l'Union qui ont participé à la pêche ciblée du thon rouge en 2006.
 2. Outre les dispositions prévues à l'article 9, paragraphe 3, le nombre maximal de navires de capture autorisés à pêcher le thon rouge dans la mer Adriatique à des fins d'élevage au titre des conditions spécifiques applicables à la dérogation visée à l'article 14, paragraphe 2, point b), est fixé au nombre de navires de capture de l'Union qui ont participé à la pêche ciblée du thon rouge en 2008. À cette fin, le nombre de navires de capture de la Croatie qui ont participé à la pêche ciblée de thon rouge en 2008 est pris en compte.
 3. Outre les dispositions prévues à l'article 9, paragraphe 3, le nombre maximal de canneurs, de palangriers et de ligneurs à lignes à main autorisés à pêcher le thon rouge en Méditerranée au titre des conditions spécifiques applicables à la dérogation visée à l'article 14, paragraphe 2, point c), est fixé au nombre de navires de capture de l'Union qui ont participé à la pêche ciblée du thon rouge en 2008.
 4. Le nombre maximal de navires de capture déterminé conformément aux points 1, 2 et 3 de la présente annexe est réparti entre les États membres conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 16 du règlement (UE) n° 1380/2013.
 5. Un maximum de 7 % du quota de l'Union pour le thon rouge pesant entre 8 et 30 kilogrammes ou mesurant entre 75 et 115 centimètres est réparti entre les navires de capture autorisés visés à l'article 14, paragraphe 2, point a), et au point 1 de la présente annexe. Ce quota est réparti entre les États membres conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 16 du règlement (UE) n° 1380/2013.
 6. Par dérogation à l'article 14, paragraphe 2, point a), dans les limites du quota de 7 % visé au point 5 de la présente annexe, jusqu'à 100 tonnes peuvent être attribuées à la capture de thons rouges d'un poids non inférieur à 6,4 kilogrammes ou ne mesurant pas moins de 70 centimètres par les canneurs de moins de 17 mètres.
 7. La part maximale du quota de l'Union attribuée à chaque État membre pour la pêche au titre des conditions spécifiques applicables à la dérogation visée à l'article 14, paragraphe 2, point b), et au point 2 de la présente annexe est déterminée conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 16 du règlement (UE) n° 1380/2013.
 8. Un maximum de 2 % du quota de l'Union pour le thon rouge pesant entre 8 et 30 kilogrammes ou mesurant entre 75 et 115 centimètres est réparti entre les navires de capture autorisés visés à l'article 14, paragraphe 2, point c), et au point 3 de la présente annexe. Ce quota est réparti entre les États membres conformément au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à l'article 16 du règlement (UE) n° 1380/2013.
 9. Chaque État membre dont les canneurs, les palangriers, les ligneurs à lignes à main et les ligneurs à lignes de traîne sont autorisés à pêcher le thon rouge conformément à l'article 14, paragraphe 2, et à la présente annexe établit les exigences en matière de marques de suivi apposées sur la queue comme suit:
 - a) les marques de suivi apposées sur la queue sont appliquées sur chaque thon rouge immédiatement après le déchargement;
 - b) chaque marque de suivi apposée sur la queue comporte un numéro d'identification unique qui est inclus sur les documents statistiques relatifs au thon rouge et est consigné à l'extérieur de tout paquet contenant le thonidé.
-

ANNEXE II

Exigences en matière de carnets de pêche

A. NAVIRES DE CAPTURE

Spécifications minimales pour les carnets de pêche:

1. Les feuillets du carnet de pêche sont numérotés.
2. Le carnet de pêche est complété chaque jour (minuit) ou avant l'arrivée au port.
3. Le carnet de pêche est complété en cas d'inspections en mer.
4. Une copie des feuillets reste attachée au carnet de pêche.
5. Les carnets de pêche sont conservés à bord pour couvrir une période d'opérations d'un an.

Informations types minimales pour les carnets de pêche:

1. Nom et adresse du capitaine.
2. Dates et ports de départ, dates et ports d'arrivée.
3. Nom du navire, numéro d'immatriculation, numéro CICTA, indicatif international d'appel radio et numéro OMI (si disponible).
4. Engin de pêche:
 - a) type selon le code FAO;
 - b) dimension (par exemple longueur, maillage, nombre d'hameçons).
5. Opérations en mer avec une ligne (au minimum) par jour de sortie, avec indication de:
 - a) l'activité (par exemple pêche, navigation);
 - b) la position: positions quotidiennes exactes (en degrés et minutes), enregistrées pour chaque opération de pêche ou à midi lorsqu'aucune pêche n'a été effectuée au cours de cette journée;
 - c) le registre des captures, comprenant:
 - 1) le code FAO;
 - 2) le poids vif (RWT) en kilogrammes par jour;
 - 3) le nombre de poissons par jour.

Pour les senneurs, ces informations devraient être enregistrées pour chaque opération de pêche, y compris dans le cas de prises nulles.

6. Signature du capitaine.
7. Moyens de mesure du poids: estimation, pesée à bord.
8. Le carnet de pêche est tenu en poids vif équivalent des poissons et indique les coefficients de conversion utilisés dans l'évaluation.

Informations minimales pour les carnets de pêche en cas de débarquement ou de transbordement:

1. Dates et port de débarquement/transbordement.
2. Produits:
 - a) espèces et présentation selon le code FAO;
 - b) nombre de poissons ou de boîtes et quantité en kilogrammes.

3. Signature du capitaine ou de l'agent du navire.
4. En cas de transbordement: nom, pavillon et numéro CICTA du navire récepteur.

Informations minimales pour les carnets de pêche en cas de transfert dans des cages:

1. Date, heure et position (latitude/longitude) du transfert.
2. Produits:
 - a) identification des espèces selon le code FAO;
 - b) nombre de poissons et quantité en kilogrammes transférés dans les cages.
3. Nom, pavillon et numéro CICTA du remorqueur.
4. Nom et numéro CICTA de la ferme de destination.
5. En cas d'OPC, outre les informations visées aux points 1 à 4, les capitaines enregistrent dans leurs carnets de pêche:
 - a) en ce qui concerne le navire de capture qui transfère les poissons dans des cages:
 - le volume des prises hissées à bord,
 - le volume des prises décomptées de son quota individuel,
 - le nom des autres navires participant à l'OPC;
 - b) en ce qui concerne les autres navires de capture de la même OPC ne participant pas au transfert de poissons:
 - les nom, indicatif international d'appel radio et numéro CICTA de ces navires,
 - l'indication qu'aucune prise n'a été hissée à bord, ni transférée dans des cages,
 - le volume des prises décomptées de leur quota individuel,
 - le nom et le numéro CICTA du navire de capture visé au point a).

B REMORQUEURS

1. Le capitaine d'un remorqueur consigne dans le carnet de pêche quotidien la date, l'heure et la position du transfert, les quantités transférées (nombre de poissons et quantité en kilogrammes), le numéro de la cage, ainsi que le nom, le pavillon et le numéro CICTA du navire de capture, le nom et le numéro CICTA des autres navires impliqués, la ferme de destination et son numéro CICTA, ainsi que le numéro de la déclaration de transfert de la CICTA.
2. Les transferts ultérieurs sur des navires auxiliaires ou sur d'autres remorqueurs font l'objet d'une déclaration, indiquant les mêmes informations qu'au point 1, ainsi que le nom, le pavillon et le numéro CICTA du navire auxiliaire ou du remorqueur et le numéro de la déclaration de transfert de la CICTA.
3. Le carnet de pêche quotidien contient les informations détaillées de tous les transferts effectués pendant la saison de pêche. Il est conservé à bord et accessible à tout moment à des fins de contrôle.

C NAVIRES AUXILIAIRES

1. Le capitaine d'un navire auxiliaire consigne quotidiennement les activités dans le carnet de pêche, y compris la date, l'heure et les positions, les quantités de thon rouge à bord et le nom du navire de pêche, de la ferme ou de la madrague avec lequel ou laquelle il opère.
2. Le carnet de pêche quotidien contient les informations détaillées de toutes les activités effectuées pendant la saison de pêche. Il est conservé à bord et accessible à tout moment à des fins de contrôle.

D NAVIRES DE TRANSFORMATION

1. Le capitaine d'un navire de transformation consigne dans le carnet de pêche quotidien la date, l'heure et la position des activités, les quantités transbordées et le nombre et le poids des thons rouges provenant, selon le cas, de fermes, de madragues ou de navires de capture. Le capitaine indique également les nom et numéro CICTA de ces fermes, madragues ou navires de capture.

2. Le capitaine d'un navire de transformation tient un carnet de transformation quotidien dans lequel il indique le poids vif et le nombre de poissons transférés ou transbordés, le coefficient de conversion utilisé, ainsi que les poids et les quantités par type de produit.
 3. Le capitaine d'un navire de transformation établit un plan d'arrimage montrant la position et les quantités de chaque espèce et type de produit.
 4. Le carnet de pêche quotidien contient les informations détaillées de tous les transbordements réalisés pendant la saison de pêche. Le carnet de pêche quotidien, le carnet de transformation, le plan d'arrimage et l'original des déclarations de transbordement de la CICTA sont conservés à bord et accessibles à tout moment à des fins de contrôle.
-

ANNEXE III

Déclaration de transbordement CICTA

N° de document

Navire de charge		Navire de pêche	Destination finale:
Nom du navire et indicatif d'appel radio:		Nom du navire et indicatif d'appel radio:	Port:
Pavillon:		Pavillon:	Pays:
N° d'autorisation de l'État du pavillon:		N° d'autorisation de l'État du pavillon:	État:
N° de registre national:		N° de registre national:	
N° de registre CICTA:		N° de registre CICTA:	
N° OMI:		Identification externe:	
		N° du feuillet du carnet de pêche:	

	Jour	Mois	Heure	Année	2_ 0_ _ _	Nom capitaine navire de pêche:	Nom capitaine navire de charge:
Départ	_ _	_ _	_ _	De:	_ _ _ _		
Retour	_ _	_ _	_ _	À:	_ _ _ _	Signature:	Signature:
Transb.	_ _	_ _	_ _	_ _ _ _			

Pour le transbordement, indiquer le poids en kilogrammes ou l'unité utilisée (ex. boîte, panier) et le poids débarqué de cette unité en kilogrammes: |_|_| kilogrammes.

LIEU DU TRANSBORDEMENT

Port:	Mer		Espèce	Nombre d'unités de poissons	Type de produit vivant	Type de produit entier	Type de produit éviscéré	Type de produit étêté	Type de produit en filets	Type de produit	Autres transbordements
	Lat.	Long.									
											Date: _____ Lieu/position: _____
											N° d'autorisation PC:
											Signature du capitaine du navire de transfert:
											Nom du navire récepteur:
											Pavillon:
											N° de registre CICTA:
											N° OMI:
											Signature du capitaine:
											Date: _____ Lieu/position: _____
											N° d'autorisation PC:
											Signature du capitaine du navire de transfert:
											Nom du navire récepteur:
											Pavillon:
											N° de registre CICTA:
											N° OMI:
											Signature du capitaine:

Obligations en cas de transbordement:

1. L'original de la déclaration de transbordement est fourni au navire récepteur (transformateur/transport).
2. La copie de la déclaration de transbordement est conservée par le navire de capture ou la madrague correspondant.
3. Les opérations supplémentaires de transbordement sont autorisées par la PCC pertinente qui a autorisé le navire à opérer.
4. L'original de la déclaration de transbordement doit être conservé par le navire récepteur qui garde le poisson, jusqu'au lieu de débarquement.
5. L'opération de transbordement est consignée dans le carnet de pêche de tout navire participant à l'opération.

ANNEXE IV

N° de document	Déclaration de transfert CICTA		
1. TRANSFERT DE THONS ROUGES VIVANTS DESTINÉS À L'ÉLEVAGE			
Nom du navire de pêche: Indicatif d'appel: Pavillon: N° d'autorisation de transfert de l'État du pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe: N° du carnet de pêche: N° de l'OPC:	Nom de la madrague: N° de registre CICTA:	Nom du remorqueur: Indicatif d'appel: Pavillon: N° de registre CICTA: Identification externe:	Nom de la ferme de destination: N° de registre CICTA: Numéro de cage:
2. INFORMATIONS DE TRANSFERT			
Date: __/__/____	Lieu ou position:	Port:	Lat.: Long.:
Nombre de spécimens:		Espèces:	Poids:
Type de produit: Vivant <input type="checkbox"/> Entier <input type="checkbox"/> Éviscéré <input type="checkbox"/> Autre (préciser):			
Nom et signature du capitaine du navire de pêche/de l'opérateur de la madrague/de l'opérateur de la ferme:		Nom et signature du capitaine du navire récepteur (remorqueur, transformateur, transporteur):	Noms, numéros CICTA et signature des observateurs:
3. AUTRES TRANSFERTS			
Date: __/__/____	Lieu ou position:	Port:	Lat.: Long.:
Nom du remorqueur:	Indicatif d'appel:	Pavillon:	N° de registre CICTA:
N° d'autorisation de transfert de l'État de la ferme:	Identification externe:	Nom et signature du capitaine du navire récepteur:	

Date: __/__/____	Lieu ou position:	Port:	Lat.:	Long.:
Nom du remorqueur:	Indicatif d'appel:	Pavillon:		N° de registre CICTA:
N° d'autorisation de transfert de l'État de la ferme:	Identification externe:	Nom et signature du capitaine du navire récepteur:		
Date: __/__/____	Lieu ou position:	Port:	Lat.:	Long.:
Nom du remorqueur:	Indicatif d'appel:	Pavillon:		N° de registre CICTA:
N° d'autorisation de transfert de l'État de la ferme:	Identification externe:	Nom et signature du capitaine du navire récepteur:		
4. CAGES DIVISÉES				
N° de la cage d'origine:	Kg:	Nbre de poissons:		
Nom du remorqueur d'origine:	Indicatif d'appel:	Pavillon:		N° de registre CICTA:
N° de la cage receveuse:	Kg:	Nbre de poissons:		
Nom du remorqueur receveur:	Indicatif d'appel:	Pavillon:		N° de registre CICTA:
N° de la cage receveuse:	Kg:	Nbre de poissons:		
Nom du remorqueur receveur:	Indicatif d'appel:	Pavillon:		N° de registre CICTA:
N° de la cage receveuse:	Kg:	Nbre de poissons:		
Nom du remorqueur receveur:	Indicatif d'appel:	Pavillon:		N° de registre CICTA:

ANNEXE V

Formulaire de rapport de captures

Pavillon	Numéro CICTA	Nom du navire	Date de début de déclaration	Date de fin de déclaration	Durée de la période de déclaration (en jours)	Date de la capture	Lieu de la capture		Captures			Poids attribué en cas d'opération de pêche conjointe (en kg)
							Latitude	Longitude	Poids (en kg)	Nombre de poissons	Poids moyen (en kg)	

ANNEXE VI

Opération de pêche conjointe								
État du pavillon	Nom du navire	N° CICTA	Durée de l'opération	Identité des opérateurs	Quota individuel du navire	Clé d'allocation par navire	Ferme d'engraissement et d'élevage de destination	
							PCC	N° CICTA

Date ...

Validation de l'État du pavillon ...

ANNEXE VII

Programme régional d'observateurs de la CICTA

DÉSIGNATION DES OBSERVATEURS RÉGIONAUX DE LA CICTA

1. Afin d'accomplir leurs tâches, les observateurs régionaux de la CICTA possèdent les qualifications suivantes:

- a) une expérience suffisante pour identifier les espèces et les engins de pêche;
- b) une connaissance satisfaisante des mesures de conservation et de gestion de la CICTA, évaluées et certifiées par les États membres sur la base des directives en matière de formation de la CICTA;
- c) une capacité à observer et consigner des informations avec précision;
- d) une connaissance satisfaisante de la langue de l'État du pavillon du navire ou de la ferme observé.

OBLIGATIONS DE L'OBSERVATEUR RÉGIONAL DE LA CICTA

2. Les observateurs régionaux de la CICTA:

- a) ont finalisé la formation technique requise dans les directives établies par la CICTA;
- b) sont ressortissants de l'un des États membres et, dans la mesure du possible, ne sont pas ressortissants de l'État de la ferme ou de la madrague ou de l'État du pavillon du senneur. Toutefois, si le thon rouge est mis à mort dans la cage et commercialisé en tant que produit frais, l'observateur régional de la CICTA observant cette mise à mort peut être un ressortissant de l'État membre dont relève la ferme;
- c) sont capables de s'acquitter des tâches énoncées au point 3;
- d) sont inscrits sur la liste des observateurs régionaux de la CICTA tenue par la CICTA;
- e) n'ont actuellement pas d'intérêts financiers ou autres dans le secteur de la pêche du thon rouge.

TÂCHES DE L'OBSERVATEUR RÉGIONAL DE LA CICTA

3. Les tâches de l'observateur régional de la CICTA consistent notamment:

- a) pour les observateurs embarqués sur des senneurs, à contrôler le respect par les senneurs des mesures de conservation et de gestion pertinentes adoptées par la CICTA. En particulier, l'observateur régional:
 - 1) dans le cas où il observe ce qui pourrait constituer une non-application de la recommandation de la CICTA, transmet cette information sans tarder à la société chargée de la mise en œuvre du programme d'observateur régional de la CICTA, qui la transmettra sans tarder aux autorités de l'État du pavillon du navire de capture;
 - 2) enregistre les activités de pêche réalisées et fait un rapport sur celles-ci;
 - 3) observe et estime les prises et vérifie les entrées consignées dans le carnet de pêche;
 - 4) rend un rapport quotidien des activités de transfert du senneur;
 - 5) repère et enregistre les navires qui pourraient pratiquer une pêche incompatible avec les mesures de conservation et de gestion de la CICTA;
 - 6) enregistre les activités de transfert réalisées et fait un rapport sur celles-ci;
 - 7) vérifie la position du navire lorsqu'il procède à un transfert;

- 8) observe et estime les produits transférés, y compris par l'examen d'enregistrements vidéo;
 - 9) vérifie et consigne le nom du navire de pêche concerné et son numéro CICTA;
 - 10) réalise des travaux scientifiques, tels que la collecte des données de la tâche II, à la demande de la CICTA, sur la base des instructions du SCRS;
- b) pour les observateurs régionaux de la CICTA des fermes et des madragues, à contrôler l'application par les fermes et madragues des mesures de conservation et de gestion pertinentes adoptées par la CICTA. En particulier, l'observateur régional de la CICTA:
- 1) vérifie les données contenues dans la déclaration de transfert, dans la déclaration de mise en cage et dans les BCD, y compris par l'examen d'enregistrements vidéo;
 - 2) certifie les données contenues dans la déclaration de transfert, dans la déclaration de mise en cage et dans les BCD;
 - 3) rend un rapport quotidien des activités de transfert des fermes et des madragues;
 - 4) contresigne la déclaration de transfert, la déclaration de mise en cage et les BCD uniquement s'il considère que les informations qui y sont contenues coïncident avec ses observations, ce qui comprend un enregistrement vidéo conforme aux exigences visées à l'article 35, paragraphe 1, et à l'article 44, paragraphe 1;
 - 5) réalise des travaux scientifiques, tels que le prélèvement d'échantillons, à la demande de la CICTA, sur la base des instructions du SCRS;
 - 6) enregistre et vérifie la présence de tout type de marque, dont les marques naturelles, et notifie tout signe de suppression de marque récente;
- c) à établir des rapports généraux compilant les informations recueillies conformément au présent point et à permettre au capitaine et à l'opérateur de la ferme d'y inclure toute information pertinente;
- d) à transmettre au secrétariat le rapport général visé au point c) au plus tard 20 jours après la fin de la période d'observation;
- e) à exercer toute autre fonction définie par la CICTA.
4. L'observateur régional de la CICTA traite confidentiellement toutes les informations relatives aux opérations de pêche et de transfert des senneurs et des fermes, et il accepte par écrit cette obligation qui conditionne sa désignation en tant qu'observateur régional de la CICTA.
5. L'observateur régional de la CICTA respecte les exigences établies par les lois et réglementations de l'État du pavillon ou de la ferme qui exerce sa juridiction sur le navire ou la ferme auquel l'observateur régional de la CICTA est affecté.
6. L'observateur régional de la CICTA respecte la hiérarchie et les règles générales de bonne conduite qui s'appliquent à tout le personnel des navires et des fermes, sous réserve que ces règles ne portent pas atteinte aux obligations de l'observateur régional de la CICTA dans le cadre de ce programme, ni aux obligations du personnel des navires et des fermes, telles qu'elles sont énoncées au point 7 de la présente annexe et à l'article 51, paragraphe 6.

OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES DU PAVILLON À L'ÉGARD DES OBSERVATEURS RÉGIONAUX DE LA CICTA

7. Les États membres dont relèvent le senneur, la ferme ou la madrague veillent à ce que les observateurs régionaux de la CICTA:
- a) soient autorisés à avoir accès au personnel du navire, de la ferme et de la madrague et aux engins, aux cages et aux équipements;
 - b) soient autorisés, sur demande, à avoir accès aux équipements suivants, si les navires sur lesquels ils sont affectés en disposent, afin de faciliter l'exécution des tâches qui leur incombent en vertu du point 3 de la présente annexe:
 - 1) l'équipement de navigation par satellite;
 - 2) les écrans d'affichage radar, lorsqu'ils sont utilisés;
 - 3) les moyens électroniques de communication;

- c) se voient offrir le gîte et le couvert ainsi que l'accès à des installations sanitaires adéquates, dans les mêmes conditions que les officiers;
- d) disposent d'un espace adéquat sur la passerelle ou dans la timonerie aux fins des travaux administratifs, ainsi que d'un espace adéquat sur le pont aux fins de l'exécution des tâches d'observateur.

COÛTS ENGENDRÉS PAR LE PROGRAMME RÉGIONAL D'OBSERVATEURS DE LA CICTA

8. Tous les coûts engendrés par les activités des observateurs régionaux de la CICTA sont à la charge des opérateurs des fermes ou des armateurs des senners.
-

ANNEXE VIII

Schéma d'inspection internationale conjointe de la CICTA

Lors de sa quatrième réunion ordinaire (Madrid, novembre 1975) et lors de sa réunion annuelle de 2008 à Marrakech, la CICTA est convenue que:

Conformément à l'article IX, paragraphe 3, de la convention, la CICTA recommande l'établissement des dispositions suivantes pour le contrôle international en dehors des eaux qui relèvent de la juridiction nationale, aux fins de garantir l'application de la convention et des mesures qui en découlent:

I. INFRACTIONS GRAVES

1. Aux fins des présentes procédures, les infractions suivantes aux mesures de conservation et de gestion adoptées par la CICTA constituent une infraction grave:
 - a) pêcher sans licence, permis ou autorisation, délivré par la PCC du pavillon;
 - b) s'abstenir de consigner des données suffisantes sur les prises et les données liées aux prises conformément aux exigences en matière de déclaration de la CICTA ou transmettre une déclaration gravement erronée de ces données sur les prises et/ou données liées aux prises;
 - c) pêcher dans une zone faisant l'objet d'une fermeture;
 - d) pêcher pendant une période de fermeture;
 - e) capturer ou retenir de façon intentionnelle des espèces en infraction avec les mesures de conservation et de gestion applicables adoptées par la CICTA;
 - f) dépasser, dans une grande mesure, les limites de capture ou quotas en vigueur en vertu des réglementations de la CICTA;
 - g) utiliser un engin de pêche interdit;
 - h) falsifier ou dissimuler, de façon intentionnelle, les marquages, l'identité ou l'immatriculation d'un navire de pêche;
 - i) dissimuler, altérer ou faire disparaître des preuves relatives à une enquête sur une infraction;
 - j) commettre des infractions multiples qui, ensemble, constituent un grave non-respect des mesures en vigueur en vertu des réglementations de la CICTA;
 - k) agresser, s'opposer à, intimider, harceler sexuellement, gêner, ainsi que déranger ou retarder excessivement un inspecteur ou un observateur autorisé;
 - l) falsifier ou mettre hors de fonctionnement, de façon intentionnelle, le système VMS;
 - m) commettre toute autre infraction qui pourrait être définie par la CICTA, une fois qu'elle sera incluse et publiée dans une version révisée des présentes procédures;
 - n) pêcher avec l'assistance d'avions de détection;
 - o) empêcher le système de surveillance par satellite de fonctionner normalement et/ou utiliser un navire sans VMS;
 - p) réaliser des activités de transfert sans déclaration de transfert;
 - q) réaliser des transbordements en mer.
2. En cas d'arraisonnement et d'inspection d'un navire de pêche au cours desquels l'inspecteur autorisé observe une activité ou situation susceptible de constituer une infraction grave telle que définie au point 1, les autorités de l'État du pavillon des navires d'inspection la notifient immédiatement à l'État du pavillon du navire de pêche, directement et par l'intermédiaire du secrétariat de la CICTA. Dans de telles situations, l'inspecteur informe également tout navire d'inspection de l'État du pavillon du navire de pêche dont la présence à proximité lui est connue.
3. L'inspecteur de la CICTA consigne dans le carnet de pêche du navire de pêche les inspections entreprises et toute infraction constatée.

4. L'État membre du pavillon s'assure que, au terme de l'inspection visée au point 2, le navire de pêche concerné cesse toutes ses activités de pêche. L'État membre du pavillon demande au navire de pêche de regagner dans les 72 heures le port qu'il a désigné, où une enquête sera ouverte.
5. Si le navire n'est pas rappelé au port, l'État membre du pavillon fournit en temps opportun une justification adéquate à la Commission européenne, qui transmet l'information au secrétariat de la CICTA; celui-ci met cette information à la disposition de toute autre partie contractante sur demande.

II. CONDUITE DES INSPECTIONS

6. Les inspections sont effectuées par des inspecteurs désignés par les parties contractantes. Les noms des agences gouvernementales autorisées et des inspecteurs individuels désignés à cet effet par leurs gouvernements respectifs sont notifiés à la CICTA.
7. Les navires réalisant des opérations internationales d'arraisonnement et d'inspection en vertu de la présente annexe arborent un pavillon ou un guidon spécial, approuvé par la CICTA et fourni par son secrétariat. Les noms des navires utilisés sont notifiés au secrétariat de la CICTA dès que cela est réalisable sur le plan pratique avant le début des activités d'inspection. Le secrétariat de la CICTA met les informations concernant les navires d'inspection désignés à la disposition de toutes les PCC, y compris en les publiant sur son site internet protégé par un mot de passe.
8. Chaque inspecteur est porteur d'une pièce d'identité appropriée délivrée par les autorités de l'État du pavillon et conforme au format indiqué au point 21 de la présente annexe.
9. Sous réserve des dispositions convenues au point 16, un navire battant pavillon d'une partie contractante et se livrant à la pêche de thonidés ou d'espèces voisines dans la zone de la convention hors des eaux relevant de la juridiction nationale s'arrête lorsque le signal approprié du code international des signaux lui est envoyé par un navire arborant le guidon de la CICTA décrit au point 7 et ayant à son bord un inspecteur, à moins qu'il ne se trouve à ce moment-là en train de réaliser des opérations de pêche, auquel cas il s'arrête immédiatement après avoir terminé ces opérations. Le capitaine du navire permet à l'équipe d'inspection, visée au point 10, de monter à bord du navire et fournit une échelle d'embarquement. Le capitaine donne à l'équipe d'inspection les moyens de procéder à tout examen des équipements, des prises ou des engins et de tout document utile qu'un inspecteur juge nécessaire pour vérifier le respect des recommandations de la CICTA applicables à l'État du pavillon du navire inspecté. En outre, un inspecteur peut demander toutes les explications qu'il juge nécessaires.
10. La taille de l'équipe d'inspection est déterminée par le commandant du navire d'inspection en tenant compte des circonstances pertinentes. La taille de cette équipe est aussi réduite que possible pour lui permettre d'accomplir en toute sécurité les tâches établies dans la présente annexe.
11. Dès qu'il est monté à bord du navire, l'inspecteur présente les documents d'identification visés au point 8. L'inspecteur observe les réglementations, procédures et pratiques internationales généralement admises en ce qui concerne la sécurité du navire inspecté et de son équipage et veille à gêner le moins possible les activités de pêche ou de stockage du produit et, dans la mesure du possible, évite toute action qui aurait des conséquences négatives sur la qualité des prises se trouvant à bord.

Chaque inspecteur limite ses investigations à l'évaluation du respect des recommandations de la CICTA applicables à l'État du pavillon du navire concerné. Au cours de l'inspection, un inspecteur peut demander au capitaine du navire de pêche toute assistance pouvant être nécessaire. L'inspecteur établit un rapport d'inspection sur un imprimé approuvé par la CICTA. L'inspecteur signe le rapport en présence du capitaine du navire, qui est en droit d'ajouter ou de faire ajouter au rapport toute observation qu'il estime appropriée et qu'il fait suivre de sa signature.

12. Des exemplaires du rapport sont remis au capitaine du navire ainsi qu'au gouvernement de l'équipe d'inspection, ledit gouvernement en transmettant copie aux autorités compétentes de l'État du pavillon du navire inspecté et à la CICTA. Lorsqu'un inspecteur constate une infraction aux recommandations de la CICTA, il informe également, dans la mesure du possible, tout navire d'inspection de l'État du pavillon du navire de pêche dont la présence à proximité lui est connue.
13. Toute résistance à un inspecteur ou refus de suivre ses instructions est traité par l'État du pavillon du navire inspecté de la même manière que lorsqu'une telle conduite est adoptée à l'égard d'un inspecteur national.
14. L'inspecteur exerce ses fonctions en vertu des présentes dispositions conformément aux normes figurant dans le présent règlement, mais il demeure sous le contrôle opérationnel de ses autorités nationales et est responsable devant ces dernières.

ANNEXE IX

Standards minimaux applicables aux procédures d'enregistrement vidéo**Opérations de transfert**

1. Le dispositif de stockage électronique contenant l'enregistrement vidéo original est remis dès que possible à la fin de l'opération de transfert à l'observateur régional de la CICTA, qui l'initialise immédiatement afin d'éviter toute manipulation ultérieure.
2. L'enregistrement original est conservé, selon le cas, à bord du navire de capture ou par l'opérateur de la ferme ou de la madrague pendant toute la période d'autorisation.
3. Deux copies identiques de l'enregistrement vidéo sont réalisées. Une copie est remise à l'observateur régional de la CICTA embarqué à bord du senneur et une autre à l'observateur national embarqué à bord du remorqueur, cette dernière devant accompagner la déclaration de transfert et les prises associées auxquelles elle se rapporte. Il convient que cette procédure ne s'applique qu'aux observateurs nationaux en cas de transfert entre remorqueurs.
4. Le numéro CICTA de l'autorisation de transfert est affiché au début et/ou à la fin de chaque vidéo.
5. L'heure et la date de la vidéo sont affichées de manière continue dans tous les enregistrements vidéo.
6. La vidéo inclut, avant le début du transfert, l'ouverture et la fermeture du filet/de la porte et une séquence montrant si les cages d'origine et de destination contiennent déjà des thons rouges.
7. L'enregistrement vidéo est continu, sans interruptions ni coupures, et couvre toute l'opération de transfert.
8. L'enregistrement vidéo est d'une qualité suffisante pour permettre l'estimation du nombre de thons rouges transférés.
9. Si l'enregistrement vidéo n'offre pas une qualité suffisante pour estimer le nombre de thons rouges transférés, les autorités de contrôle exigent alors qu'un nouveau transfert soit effectué. Le nouveau transfert inclut le déplacement de tous les thons rouges se trouvant dans la cage de réception vers une autre cage qui doit être vide.

Opérations de mise en cage

1. Le dispositif de stockage électronique contenant l'enregistrement vidéo original est remis dès que possible à la fin de l'opération de mise en cage à l'observateur régional de la CICTA, qui l'initialise immédiatement afin d'éviter toute manipulation ultérieure.
2. L'enregistrement original est conservé par la ferme, le cas échéant, pendant toute la période d'autorisation.
3. Deux copies identiques de l'enregistrement vidéo sont réalisées. Une copie est transmise à l'observateur régional de la CICTA affecté à la ferme.
4. Le numéro CICTA de l'autorisation de mise en cage est affiché au début et/ou à la fin de chaque vidéo.
5. L'heure et la date de la vidéo sont affichées de manière continue dans tous les enregistrements vidéo.
6. La vidéo inclut, avant le début de la mise en cage, l'ouverture et la fermeture du filet/de la porte et montre si les cages d'origine et de destination contiennent déjà des thons rouges.
7. L'enregistrement vidéo est continu, sans interruptions ni coupures, et couvre toute l'opération de mise en cage.
8. L'enregistrement vidéo est d'une qualité suffisante pour permettre l'estimation du nombre de thons rouges transférés.
9. Si l'enregistrement vidéo n'offre pas une qualité suffisante pour estimer le nombre de thons rouges transférés, les autorités de contrôle exigent alors qu'une nouvelle opération de mise en cage soit effectuée. La nouvelle opération de mise en cage inclut le déplacement de tous les thons rouges se trouvant dans la cage de réception de la ferme vers une autre cage de la ferme qui est vide.

ANNEXE X

Normes et procédures relatives aux programmes et aux obligations de déclaration visés à l'article 46, paragraphes 2 à 7, et à l'article 47, paragraphe 1**A. Utilisation de systèmes de caméras stéréoscopiques**

L'utilisation de systèmes de caméras stéréoscopiques dans le contexte des opérations de mise en cage, comme l'exige l'article 46 du présent règlement, est effectuée dans le respect des conditions suivantes:

1. L'intensité d'échantillonnage des poissons vivants n'est pas inférieure à 20 % de la quantité de poissons mis en cage. Lorsque cela est techniquement possible, l'échantillonnage des poissons vivants est séquentiel, en mesurant un poisson sur cinq; cet échantillonnage est réalisé sur des poissons mesurés à une distance de 2 à 8 mètres de la caméra.
2. Les dimensions du portail de transfert reliant la cage d'origine à la cage de destination ne dépassent pas 10 mètres de large et 10 mètres de haut.
3. Lorsque les mesures de la taille du poisson présentent une distribution multimodale (deux cohortes de différentes tailles ou plus), il est possible d'utiliser plus d'un algorithme de conversion pour la même opération de mise en cage; les algorithmes les plus récents définis par le SCRS sont utilisés pour convertir les longueurs à la fourche en poids totaux, en fonction de la catégorie de taille du poisson mesuré pendant l'opération de mise en cage.
4. La validation des prises de mesures stéréoscopiques de tailles est réalisée avant chaque opération de mise en cage, une barre d'échelle étant utilisée à cet effet à une distance de 2 à 8 mètres.
5. Lors de la communication des résultats du programme stéréoscopique, il convient d'indiquer la marge d'erreur inhérente aux spécifications techniques du système de caméra stéréoscopique, qui ne dépasse pas une gamme de ± 5 %.
6. Le rapport sur les résultats du programme stéréoscopique inclut des détails sur toutes les spécifications techniques susmentionnées, y compris l'intensité d'échantillonnage, la méthodologie d'échantillonnage, la distance par rapport à la caméra, les dimensions du portail de transfert et les algorithmes (relations taille-poids). Le SCRS réexamine ces spécifications et, le cas échéant, formule des recommandations afin de les modifier.
7. Si l'enregistrement de la caméra stéréoscopique n'offre pas une qualité suffisante pour estimer le poids des thons rouges mis en cage, les autorités de l'État membre dont relève le navire de capture, la madrague ou la ferme ordonnent qu'une nouvelle opération de mise en cage soit réalisée.

B. Présentation et utilisation des résultats des programmes

1. Les décisions concernant les différences entre le rapport de capture et les résultats du programme de système stéréoscopique sont prises au niveau des prises totales de l'OPC ou des madragues pour les prises des OPC et des madragues destinées à une ferme impliquant une seule PCC et/ou un seul État membre. La décision concernant les différences entre le rapport de capture et les résultats du programme de système stéréoscopique est prise au niveau des opérations de mise en cage pour les OPC impliquant plus d'une PCC et/ou plus d'un État membre, sauf indication contraire convenue par toutes les autorités de la PCC et/ou de l'État membre du pavillon des navires de capture participant à l'OPC.
2. L'État membre dont relève la ferme présente un rapport à l'État membre ou à la PCC dont relève le navire de capture ou la madrague et à la Commission, incluant les documents suivants:
 - a) Un rapport technique du système stéréoscopique comprenant:
 - des informations générales: espèces, site, cage, date, algorithme,
 - des informations statistiques sur la taille: taille et poids moyens, taille et poids minimaux, taille et poids maximaux, nombre de poissons échantillonnés, distribution des poids, distribution des tailles.
 - b) Les résultats détaillés du programme, avec indication de la taille et du poids de chaque poisson ayant été échantillonné.
 - c) Un rapport de mise en cage comprenant:
 - des informations générales sur l'opération: numéro de l'opération de mise en cage, nom de la ferme, numéro de la cage, numéro du BCD, numéro de l'ITD, nom et pavillon du navire de capture ou de la madrague, nom et pavillon du remorqueur, date de l'opération du système stéréoscopique et nom du fichier de l'enregistrement,

- l'algorithme utilisé pour convertir la longueur en poids,
 - une comparaison entre les volumes déclarés dans le BCD et les volumes indiqués par le système stéréoscopique, en nombre de poissons, poids moyen et poids total [la formule utilisée pour calculer la différence est la suivante: (système stéréoscopique-BCD)/système stéréoscopique * 100],
 - la marge d'erreur du système,
 - pour les rapports de mise en cage concernant des OPC/madragues, le dernier rapport de mise en cage inclut également un résumé de toutes les informations contenues dans les rapports de mise en cage antérieurs.
3. À la réception du rapport de mise en cage, les autorités de l'État membre dont relève le navire de capture ou la madrague prennent toutes les mesures nécessaires en fonction des situations ci-après:
- a) Le poids total déclaré par le navire de capture ou la madrague dans le BCD se situe dans la gamme des résultats du système stéréoscopique:
- aucune remise à l'eau n'est ordonnée,
 - le BCD est modifié à la fois en nombre (en utilisant le nombre de poissons découlant de l'emploi des caméras de contrôle ou des techniques alternatives) et en poids moyen, tandis que le poids total n'est pas modifié.
- b) Le poids total déclaré par le navire de capture ou la madrague dans le BCD est inférieur au chiffre le plus bas de la gamme des résultats du système stéréoscopique:
- une remise à l'eau est ordonnée en utilisant le chiffre le plus bas de la gamme des résultats du système stéréoscopique,
 - les opérations de remise à l'eau sont effectuées conformément à la procédure décrite à l'article 34, paragraphe 2, et à l'annexe XI,
 - une fois que les opérations de remise à l'eau ont été menées, le BCD est modifié à la fois en nombre (en utilisant le nombre de poissons découlant de l'emploi des caméras de contrôle, dont on retranche le nombre de poissons remis à l'eau) et en poids moyen, tandis que le poids total n'est pas modifié.
- c) Le poids total déclaré par le navire de capture ou la madrague dans le BCD dépasse le chiffre le plus haut de la gamme des résultats du système stéréoscopique:
- aucune remise à l'eau n'est ordonnée,
 - le BCD est modifié en ce qui concerne le poids total (en utilisant le chiffre le plus haut de la gamme des résultats du système stéréoscopique), le nombre de poissons (en utilisant les résultats des caméras de contrôle) et le poids moyen, en conséquence.
4. Pour toute modification pertinente du BCD, les valeurs (nombre et poids) saisies à la rubrique 2 sont conformes à celles consignées à la rubrique 6 et les valeurs figurant aux rubriques 3, 4 et 6 ne sont pas supérieures à celles de la rubrique 2.
5. En cas de compensation des différences détectées dans les rapports de mise en cage individuels établis pour toutes les mises en cage réalisées dans le contexte d'une OPC/madrague, indépendamment du fait qu'une opération de remise à l'eau soit ou non requise, tous les BCD pertinents sont modifiés sur la base du chiffre le plus bas de la plage des résultats du système stéréoscopique. Les BCD relatifs aux quantités de thon rouge remises à l'eau sont également modifiés afin de prendre en compte le poids/nombre de poissons remis à l'eau. Les BCD relatifs au thon rouge non remis à l'eau mais pour lequel les résultats des systèmes stéréoscopiques ou de techniques alternatives diffèrent des volumes déclarés capturés et transférés sont également modifiés afin de prendre en compte ces différences.

Les BCD relatifs aux prises pour lesquelles une opération de remise à l'eau a eu lieu sont également modifiés afin de prendre en compte le poids/nombre de poissons remis à l'eau.

ANNEXE XI

Protocole de remise à l'eau

1. La remise à l'eau des thons rouges en provenance des cages d'élevage est enregistrée par caméra vidéo et observée par un observateur régional de la CICTA, qui rédige et transmet au secrétariat de la CICTA un rapport conjointement avec les enregistrements vidéo.
 2. Lorsqu'un ordre de remise à l'eau a été délivré, l'opérateur de la ferme demande l'envoi d'un observateur régional de la CICTA.
 3. La remise à l'eau des thons rouges en provenance des cages de transport ou des madragues est observée par un observateur national de l'État membre dont relève le remorqueur ou la madrague, qui rédige un rapport qu'il transmet aux autorités de contrôle de l'État membre responsable.
 4. Avant que l'opération de remise à l'eau n'ait lieu, les autorités de contrôle de l'État membre peuvent ordonner un transfert de contrôle à l'aide de caméras stéréoscopiques et/ou standard afin d'estimer le nombre et le poids des poissons devant être remis à l'eau.
 5. Les autorités de contrôle de l'État membre peuvent mettre en œuvre toute mesure additionnelle qu'elles estiment nécessaires pour garantir que les opérations de remise à l'eau aient lieu au moment et à l'endroit les plus appropriés de façon à accroître la probabilité que les poissons regagnent le stock. L'opérateur est responsable de la survie des poissons jusqu'à ce que l'opération de remise à l'eau ait lieu. Ces opérations de remise à l'eau ont lieu dans les trois semaines suivant la réalisation des opérations de mise en cage.
 6. Une fois les opérations de mise à mort terminées, les poissons demeurant dans une ferme et non couverts par un BCD sont remis à l'eau conformément aux procédures établies à l'article 34, paragraphe 2, et dans la présente annexe.
-

ANNEXE XII

Traitement des poissons morts

Pendant les opérations de pêche des senneurs, les quantités de poissons trouvés morts dans la senne sont consignées dans le carnet de pêche du navire de pêche et déduites en conséquence du quota de l'État membre.

Enregistrement/traitement des poissons morts durant le premier transfert

- 1) Le BCD est fourni à l'exploitant du remorqueur une fois remplies la rubrique 2 (Prises totales), la rubrique 3 (Commerce de poissons vivants) et la rubrique 4 (Transfert — poissons morts compris).

Les quantités totales déclarées dans les rubriques 3 et 4 sont les mêmes que celles déclarées dans la rubrique 2. Le BCD est accompagné de la déclaration de transfert originale de la CICTA (ITD) conformément aux dispositions du présent règlement. Les quantités consignées dans l'ITD (transférées à l'état vivant) sont égales à celles consignées dans la rubrique 3 du BCD associé.

- 2) Un double du BCD avec la rubrique 8 (Information commerciale) est rempli et remis à l'opérateur du navire auxiliaire qui transporte le thon rouge mort jusqu'au littoral (ou bien retenu sur le navire de capture si le poisson est débarqué directement sur le littoral). Le poisson mort et le double du BCD doivent être accompagnés d'une copie de l'ITD.
 - 3) En ce qui concerne les BCD, les poissons morts sont alloués au navire de capture qui a réalisé la prise ou, dans le cas des OPC, aux navires de capture ou à un navire battant un autre pavillon participant à l'OPC.
-

ANNEXE XIII

Tableau de correspondance

Règlement (CE) n° 302/2009	Présent règlement
Article 1 ^{er}	Articles 1 ^{er} et 2
Article 2	Article 3
Article 3	Article 4
Article 4, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 2	Article 6, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphes 3 et 5	Article 7
Article 4, paragraphe 4, deuxième alinéa	Article 6, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2
Article 4, paragraphe 6, points a) et b), et deuxième alinéa	Article 54
Article 4, paragraphe 6, troisième alinéa	Article 20, paragraphe 2
Article 4, paragraphes 7 à 12	—
Article 4, paragraphe 13	Article 5, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 15	Article 17
Article 5, paragraphe 1	Article 6, paragraphe 1, point b)
Article 5, paragraphes 2 à 6	Article 9, paragraphes 1 à 6
Article 5, paragraphes 7 et 8, et paragraphe 9, premier alinéa	—
Article 5, paragraphe 9, deuxième alinéa	Article 6, paragraphe 2
Article 6	Article 10
Article 7	Articles 11 et 12
Article 8	Article 17
Article 9, paragraphes 1 et 2	Article 14, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphes 3, 4, 5 et paragraphes 7 à 10	Annexe I
Article 9, paragraphe 6	—
Article 9, paragraphe 11	Article 14, paragraphe 3
Article 9, paragraphes 12 à 15	Article 15
Article 10	—
Article 11	Article 16, paragraphes 2, 3 et 5
Article 12, paragraphes 1 à 4	Article 19
Article 12, paragraphe 5	—
Article 13, paragraphes 1, 2 et 3	Article 19
Article 13, paragraphe 4	—
Article 14, paragraphes 1, 2, 3 et 5	Article 20
Article 14, paragraphe 4	Article 22, paragraphe 1
Article 15	Article 23
Article 16	Article 29, paragraphes 1, 3 et 4
Article 17	Article 30

Règlement (CE) n° 302/2009	Présent règlement
Article 18, paragraphe 1	Article 25
Article 18, paragraphe 2	Annexe II
Article 19	Article 24, paragraphes 1, 2 et 3
Article 20, paragraphes 1 et 2	Article 26, paragraphes 1, 2 et 3
Article 20, paragraphes 3 et 4	Article 27
Article 21	Article 31, paragraphes 1 à 4 et paragraphe 6
Article 22, paragraphe 1, et paragraphe 2, premier alinéa	Article 33, paragraphes 1, 3 et 5
Article 22, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 34, paragraphe 1
Article 22, paragraphe 3	Article 34, paragraphe 2
Article 22, paragraphe 4	Article 38, paragraphes 1, 2 et 3
Article 22, paragraphe 5	Annexe II
Article 22, paragraphe 6	Article 33, paragraphe 6
Article 22, paragraphe 7	Article 35, paragraphe 1, et annexe IX
Article 22, paragraphe 8, et paragraphe 9, premier alinéa	Article 36
Article 22, paragraphe 9, deuxième alinéa	—
Article 22, paragraphe 10	Article 39
Article 23	Article 32
Article 24, paragraphe 1	Article 47, paragraphe 1
Article 24, paragraphes 2, 4 et 6	Article 40, paragraphes 2 à 5
Article 24, paragraphe 3	Article 41, paragraphes 1 et 2
Article 24, paragraphe 5	Article 42
Article 24, paragraphe 7	Article 44, paragraphe 1, et annexe IX
Article 24, paragraphe 8, premier alinéa	Article 45, paragraphes 1 et 2
Article 24, paragraphe 9	—
Article 24, paragraphe 10	Article 48
Article 24 bis	Annexe X
Article 25	Article 49
Article 26, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 4
Article 26, paragraphe 2	Article 27, paragraphe 1
Article 26, paragraphe 3	Article 26, paragraphe 5
Article 27, paragraphe 1	Article 31, paragraphe 5
Article 27, paragraphe 2	Article 41
Article 27, paragraphe 3	Article 3, point 24)
Article 28	Article 55
Article 29	Article 52
Article 30	Article 50
Article 31, paragraphe 1, et paragraphe 2, points a), b), c) et h)	Article 51, paragraphes 2 à 6
Article 31, paragraphe 2, points d) à g)	Annexe VII
Article 31, paragraphes 3 et 4	Annexe VII

Règlement (CE) n° 302/2009	Présent règlement
Article 32	Article 35, paragraphes 2, 3 et 4 Article 44, paragraphes 2, 3 et 4
Article 33	—
Article 33 <i>bis</i>	Article 53
Article 34	Article 56
Article 35	—
Article 36	—
Article 37	Article 57
Article 38	Article 58
Article 38 <i>bis</i>	Article 59, paragraphes 1 et 2
Article 39	Article 60
Article 40	—
Article 41	Article 61

RÈGLEMENT (UE) 2016/1628 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 14 septembre 2016****relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comprend un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cette fin, des mesures de réduction de la pollution atmosphérique par les moteurs destinés à être installés sur les engins mobiles non routiers ont été établies par la directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾. Il convient de poursuivre les efforts en vue de la mise en place et du fonctionnement du marché intérieur de l'Union.
- (2) Le marché intérieur devrait se fonder sur des règles transparentes, simples et cohérentes, qui apportent une sécurité juridique et une clarté profitables tant aux entreprises qu'aux consommateurs.
- (3) Une nouvelle approche réglementaire a été introduite en ce qui concerne la législation de l'Union relative à la réception par type des moteurs, en vue de simplifier et d'accélérer l'adoption de cette législation. Conformément à cette approche, le législateur établit les règles et principes fondamentaux et habilite la Commission à adopter des actes délégués et des actes d'exécution concernant des modalités techniques plus détaillées. En ce qui concerne les exigences de fond, il convient dès lors que le présent règlement établisse uniquement les dispositions essentielles en matière d'émissions de gaz polluants et de particules polluantes ainsi que de réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers et qu'il délègue à la Commission le pouvoir d'adopter les prescriptions techniques au moyen d'actes délégués et d'actes d'exécution.
- (4) Le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ a mis en place un cadre réglementaire pour la réception et la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Compte tenu de la similitude des domaines et de l'expérience positive lors de l'application du règlement (UE) n° 167/2013, bon nombre des droits et obligations établis par celui-ci devraient être pris en considération pour les engins mobiles non routiers. Toutefois, il est essentiel qu'une série de règles distinctes soient adoptées afin de tenir pleinement compte des exigences spécifiques relatives aux moteurs des engins mobiles non routiers.

⁽¹⁾ Avis du Comité économique et social européen du 18 février 2015 (non encore paru au Journal officiel).

⁽²⁾ Position du Parlement européen du 5 juillet 2016 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 18 juillet 2016.

⁽³⁾ Directive 97/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 1997 sur le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures contre les émissions de gaz et de particules polluantes provenant des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (JO L 59 du 27.2.1998, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers (JO L 60 du 2.3.2013, p. 1).

- (5) La directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ fixe les exigences essentielles de santé et de sécurité relatives à la conception et à la construction afin d'améliorer la sécurité des machines mises sur le marché. Toutefois, cette directive ne fixe pas d'exigences concernant les émissions de gaz polluants et de particules polluantes pour les moteurs des engins mobiles non routiers. Certaines obligations particulières applicables aux constructeurs d'engins mobiles non routiers devraient donc être fixées afin que l'installation de moteurs sur ce type d'engins soit réalisée de manière à ne pas affecter les performances des moteurs en matière d'émissions de gaz polluants et de particules polluantes. Certaines obligations relatives aux aspects des limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers sont également nécessaires pour rendre effectives les limites d'émission de moteurs fixées dans le présent règlement.
- (6) Le présent règlement devrait contenir des exigences de fond concernant les limites d'émission et les procédures de réception UE par type pour les moteurs des engins mobiles non routiers. Les principaux éléments des exigences pertinentes du présent règlement reposent sur les résultats de l'analyse d'impact en date du 20 novembre 2013 réalisée par la Commission, et dans laquelle les différentes options étaient étudiées en détaillant les avantages et inconvénients potentiels sur les plans économique, environnemental, sécuritaire et sociétal et en termes d'effets pour la santé. Cette analyse a tenu compte d'aspects tant qualitatifs que quantitatifs.
- (7) Dans le but d'assurer le fonctionnement du marché intérieur, le présent règlement devrait définir des règles harmonisées pour la réception UE par type des moteurs des engins mobiles non routiers. À cet effet, il convient d'établir de nouvelles limites d'émission et de les appliquer aux moteurs des engins mobiles non routiers ainsi qu'à ceux des engins agricoles et forestiers, pour refléter les progrès technologiques et assurer la convergence avec les politiques de l'Union dans le secteur routier. Ces nouvelles limites d'émission devraient être établies afin d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air et de réduire les émissions des engins mobiles non routiers ainsi que des véhicules agricoles et forestiers, ce qui réduira les émissions des engins mobiles non routiers par rapport aux émissions des véhicules routiers. En conséquence, la portée de la législation de l'Union dans ce domaine devrait être élargie, dans l'optique d'améliorer l'harmonisation du marché au niveau de l'Union et au niveau international et de réduire autant que possible les risques de distorsions du marché et d'effets néfastes pour la santé.
- (8) Outre le fait qu'il ait pour objet d'élargir la portée de la législation de l'Union dans le domaine de l'harmonisation du marché, tout en réduisant autant que possible les risques de distorsions du marché, le présent règlement vise à simplifier le cadre juridique actuel, entre autres en prévoyant des mesures de simplification des procédures administratives, et à améliorer les conditions générales d'exécution de cette législation, notamment en renforçant les règles relatives à la surveillance du marché.
- (9) Le livre blanc de la Commission du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» souligne le rôle particulier que doivent jouer les chemins de fer et la navigation intérieure pour la réalisation des objectifs en matière de climat. Étant donné que les progrès de ces modes de transport en termes d'amélioration de la qualité de l'air sont moindres que ceux d'autres secteurs en la matière, la Commission et les autorités des États membres devraient prévoir, dans leurs domaines de compétence respectifs, différents moyens d'encourager l'innovation en matière de technologies antipollution, afin que la poursuite du transfert du fret vers les chemins de fer et la navigation intérieure puisse s'accompagner d'une amélioration de la qualité de l'air en Europe.
- (10) Les exigences pour les moteurs d'engins mobiles non routiers devraient se fonder sur les principes définis dans la communication de la Commission du 5 juin 2002 intitulée «Plan d'action "simplifier et améliorer l'environnement réglementaire"».
- (11) Le septième programme d'action général de l'Union pour l'environnement adopté par la décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ rappelle que l'Union a convenu d'atteindre des niveaux de qualité de l'air exempts d'incidences négatives et de risques notables en termes de santé humaine et d'environnement. La législation de l'Union a établi des limites d'émission appropriées concernant la qualité de l'air ambiant

⁽¹⁾ Directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (JO L 157 du 9.6.2006, p. 24).

⁽²⁾ Décision n° 1386/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative à un programme d'action général de l'Union pour l'environnement à l'horizon 2020 «Bien vivre, dans les limites de notre planète» (JO L 354 du 28.12.2013, p. 171).

pour la protection de la santé humaine et des personnes sensibles en particulier, ainsi que des plafonds d'émission nationaux ⁽¹⁾. À la suite de sa communication du 4 mai 2001, qui a institué le programme «Air pur pour l'Europe (CAFE)», la Commission a adopté, le 21 septembre 2005, une autre communication intitulée «Stratégie thématique sur la pollution atmosphérique». L'une des conclusions de cette stratégie thématique est que de nouvelles réductions des émissions de la part du secteur des transports (aériens, maritimes et terrestres), des ménages et des secteurs énergétique, agricole et industriel sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de qualité de l'air. Dans ce contexte, la tâche visant à réduire les émissions provenant des moteurs des engins mobiles non routiers devrait s'inscrire dans une stratégie globale. Les nouvelles limites d'émission, dénommées «phase V», constituent l'une des mesures destinées à réduire les niveaux actuels des émissions en service de polluants atmosphériques, tels que les particules polluantes, ainsi que les précurseurs de l'ozone, dont les oxydes d'azote (NO_x) et les hydrocarbures.

- (12) Le 12 juin 2012, l'Organisation mondiale de la santé a, par l'intermédiaire de son Centre international de recherche sur le cancer, reclassé les émissions de gaz d'échappement des moteurs diesel comme «cancérogènes pour l'homme» (groupe 1), sur la base de preuves suffisantes que l'exposition à ces gaz est associée à un risque accru de cancer des poumons.
- (13) Afin d'améliorer la qualité de l'air de l'Union et d'atteindre ses objectifs en matière de protection de l'air de façon durable d'ici 2020 et au-delà, un effort continu est exigé pour réduire les émissions provenant de différents types de moteurs. C'est pourquoi les constructeurs devraient être informés à l'avance, de manière claire et détaillée, des futures valeurs limites d'émission et se voir accorder un délai approprié pour s'y conformer et procéder aux évolutions techniques nécessaires.
- (14) En fixant des limites d'émission, il importe de prendre en compte les implications pour la compétitivité des marchés et des constructeurs, les coûts directs et indirects imposés aux entreprises et les avantages en termes de stimulation de l'innovation, d'amélioration de la qualité de l'air, de réduction des frais de santé et d'accroissement de l'espérance de vie.
- (15) Réduire les émissions provenant des moteurs de manière durable nécessite une intensification constante de la coopération directe entre les constructeurs et les entreprises connexes, d'une part, et les établissements de recherche scientifique bien établis, d'autre part. Cette coopération joue un rôle considérable dans le développement de nouveaux produits et de nouvelles technologies qui contribuent à améliorer la qualité de l'air.
- (16) Les émissions provenant des moteurs des engins mobiles non routiers représentent une part importante du total des émissions d'origine anthropique de certains polluants atmosphériques nocifs. Les moteurs responsables d'une part considérable de la pollution atmosphérique par les NO_x et les particules devraient faire l'objet de nouvelles limites d'émission.
- (17) Afin de garantir un niveau de protection optimal pour les personnes travaillant à proximité des engins et de maintenir à un niveau aussi bas que possible l'exposition cumulée des personnes travaillant à proximité de plusieurs engins et équipements mobiles différents, il convient de recourir aux technologies disponibles actuellement pour réduire autant que possible les émissions.
- (18) La Commission devrait suivre l'évolution des émissions qui ne sont pas réglementées actuellement et qui résultent d'une utilisation accrue de nouvelles formulations de carburants, de nouvelles technologies de motorisation et de nouveaux systèmes de contrôle des émissions. Au besoin, la Commission devrait présenter une proposition au Parlement européen et au Conseil afin de réglementer ces émissions.
- (19) Il est nécessaire d'encourager l'introduction de moteurs utilisant des carburants alternatifs susceptibles d'émettre peu de NO_x et de particules polluantes. Ainsi, les valeurs limites pour les hydrocarbures totaux devraient être adaptées de manière à prendre en compte les émissions d'hydrocarbures non méthaniques et les émissions de méthane.
- (20) Le présent règlement s'entend sans préjudice du droit qu'ont les États membres de fixer, conformément aux traités, les exigences qu'ils peuvent juger nécessaires pour assurer la protection du public et des travailleurs lorsque des engins mobiles non routiers visés par le présent règlement sont utilisés, étant entendu que ces exigences ne doivent pas avoir d'incidence sur la mise sur le marché de moteurs de tels engins.

⁽¹⁾ Décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement (JO L 242 du 10.9.2002, p. 1); directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO L 152 du 11.6.2008, p. 1).

- (21) Pour garantir la réglementation des émissions de particules polluantes ultrafines (taille de 0,1 µm et moins), la Commission devrait être habilitée à adopter une approche basée sur le nombre de particules polluantes émises, en plus de l'approche basée sur la masse qui est actuellement suivie. L'approche basée sur le nombre de particules émises devrait s'appuyer sur les résultats du programme de mesure des particules de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) et s'inscrire dans le respect des objectifs ambitieux existants en matière d'environnement.
- (22) Pour atteindre ces objectifs environnementaux, il convient que les limites fixées dans le présent règlement en ce qui concerne le nombre de particules soient susceptibles de correspondre aux meilleures performances actuellement obtenues avec des filtres à particules en ayant recours à la meilleure technologie disponible.
- (23) Compte tenu de la longue durée de vie des engins mobiles non routiers, il convient d'envisager de mettre à niveau les moteurs déjà en service. Cette mise à niveau devrait concerner, en particulier, les zones urbaines densément peuplées de manière à aider les États membres à se conformer à la législation de l'Union sur la qualité de l'air. Afin de garantir une mise à niveau comparable et ambitieuse, il convient que les États membres tiennent compte des principes énoncés dans le règlement n° 132 de la CEE-ONU.
- (24) Il convient, le cas échéant et lorsque les technologies sont liées, de rechercher des synergies entre la réduction des émissions de gaz polluants et de particules polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers et les limites d'émission appliquées aux véhicules utilitaires lourds. Une telle mesure pourrait contribuer à des économies d'échelle plus importantes et améliorer la qualité de l'air.
- (25) La Commission devrait adopter des cycles d'essai harmonisés à l'échelle mondiale dans les procédures d'essai qui constituent la base des réglementations en matière d'émissions pour la réception UE par type. L'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions pour surveiller les émissions effectives en service devrait également être envisagée.
- (26) Afin de maîtriser les émissions effectives en service et de préparer le processus de conformité en service, une méthodologie d'essai pour la surveillance du respect des exigences de performance en matière d'émissions basée sur l'utilisation de systèmes portables de mesure des émissions devrait être adoptée selon un calendrier approprié.
- (27) Le bon fonctionnement du système de post-traitement des gaz d'échappement, spécifiquement dans le cas des NO_x, est fondamental pour satisfaire aux limites établies pour les émissions de polluants. Dans ce contexte, des mesures visant à garantir le bon fonctionnement des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement reposant sur l'utilisation d'un réactif consommable ou non récupérable devraient être introduites.
- (28) Les pompes à usage incendie portables sont essentielles dans certaines situations d'urgence où un approvisionnement en eau de distribution est impossible. L'installation de systèmes de post-traitement des gaz d'échappement dans les moteurs de ce type d'engins en augmenterait, toutefois, le poids et les températures de fonctionnement à un point tel que cela présenterait un danger pour les opérateurs et qu'il deviendrait impossible de les porter à la main. Les pompes à usage incendie portables devraient donc être exclues du champ d'application du présent règlement.
- (29) Les modifications apportées à un moteur telles que l'inactivation de son système de post-traitement des gaz d'échappement ou l'augmentation de sa puissance pourraient sérieusement affecter ses performances en matière d'émissions et sa durabilité. Les personnes morales qui procéderaient à de telles modifications devraient donc être tenues de veiller à ce que les limites d'émission applicables soient respectées.
- (30) Les moteurs qui sont régis par les nouvelles règles en matière de limites d'émission et de procédures de réception UE par type fixées par le présent règlement et qui sont conformes à celles-ci devraient être autorisés à être mis sur le marché dans les États membres. De tels moteurs ne devraient pas être soumis à d'autres exigences nationales en matière d'émissions pour ce qui est de leur mise sur le marché. Ceci devrait être sans préjudice du droit qu'ont les États membres d'encourager ou de restreindre l'utilisation de moteurs qui ont déjà été mis sur le marché, à condition que les critères appliqués ne soient pas discriminatoires et soient justifiés de manière objective. Les États membres qui accordent les réceptions UE par type devraient prendre des mesures de vérification afin d'assurer que les moteurs produits dans le cadre des procédures de réception UE par type puissent être identifiés.
- (31) Les moteurs destinés à l'exportation et à l'usage des forces armées ne devraient pas être soumis aux limites d'émission fixées dans le présent règlement. Toutefois, afin de distinguer ces moteurs de ceux qui sont soumis auxdites limites d'émission, des marquages devraient être exigés dans certains cas.

- (32) Pour tenir compte des contraintes en matière d'approvisionnement logistique et permettre un flux de production «juste à temps», ainsi que pour éviter des coûts et une charge administrative inutiles, un constructeur devrait, avec l'accord du fabricant d'équipements d'origine (FEO), être autorisé à livrer un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement.
- (33) Certains engins mobiles non routiers sont utilisés dans des conditions extrêmes dangereuses pour la vie ou la santé ou sont soumis à des exigences techniques très poussées. Compte tenu de ces particularités et du nombre relativement limité de moteurs de ce type d'engins, certaines dérogations aux exigences en matière de limites d'émission fixées dans le présent règlement devraient être prévues pour les moteurs à utiliser en atmosphères explosibles et dans des véhicules destinés au lancement d'embarcations de sauvetage.
- (34) Afin que les constructeurs puissent procéder aux essais sur le terrain qui sont inhérents au processus de développement de moteurs, la mise temporaire sur le marché de moteurs n'ayant pas fait l'objet d'une réception UE par type à ce stade-là devrait être autorisée. Des dérogations autorisant la mise temporaire sur le marché de moteurs aux fins de procéder à des essais de prototypes sur le terrain devraient également être envisageables.
- (35) Afin de tenir compte de projets ferroviaires à long terme qui nécessitent de lourds investissements, une dérogation devrait être prévue, conformément à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, pour les moteurs faisant partie de projets qui ont été lancés avant la date d'application du présent règlement et qui en sont à un stade avancé de développement.
- (36) Il est essentiel de ne pas freiner l'innovation technique relative aux performances d'émissions des moteurs destinés aux engins mobiles non routiers par des exigences qui ne sont pas prévues par les procédures administratives existantes de réception par type. Il est dès lors nécessaire de prévoir certaines dérogations et règles pour les moteurs incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts.
- (37) Les FEO qui produisent un nombre limité d'unités par an sont confrontés à de sérieuses difficultés pour ce qui est de reconstruire leur parc dans la période de transition standard. Ces fabricants sont généralement des petites et moyennes entreprises (PME) qui ont une capacité d'ingénierie limitée et obtiennent souvent plus tard que les autres FEO des informations sur les moteurs des phases ultérieures. C'est le cas, en particulier, des fabricants d'engins agricoles qui produisent un nombre limité d'unités par an, qui seraient confrontés à un grave problème structurel lors du passage aux limites d'émission de la phase V. Il est donc nécessaire de prévoir des règles spécifiques pour de tels cas.
- (38) La mise sur le marché de moteurs destinés à remplacer les moteurs qui sont déjà installés sur des engins mobiles non routiers, et qui sont conformes à des limites d'émission moins strictes que celles fixées dans le présent règlement, devrait être permise afin que les constructeurs puissent remplir leurs obligations en matière de garantie et assurer une disponibilité suffisante de ces moteurs sur le marché.
- (39) Selon les estimations actuelles, un certain nombre de locomotives de grand gabarit devront être remplacées entre 2016 et 2025. Il n'existe pas sur le marché de l'Union de locomotives équipées de moteurs de puissance élevée qui conviennent pour le réseau ferroviaire présentant un écartement de voie de 1 520 mm. Des solutions sur mesure accroîtraient significativement le coût d'une nouvelle locomotive et dissuaderaient les opérateurs ferroviaires de renouveler leur flotte. Les contraintes techniques et économiques du réseau ferroviaire présentant un écartement de voie de 1 520 mm devraient être prises en compte dans les procédures de réception UE par type. Afin de faciliter et d'accélérer la modernisation du secteur ferroviaire d'un point de vue écologique dans les États membres concernés, ainsi que de promouvoir le recours à la meilleure technologie disponible sur le marché, une dérogation temporaire en ce qui concerne certaines exigences devrait être accordée pour ces locomotives sur le réseau ferroviaire. Une telle dérogation pourrait contribuer à réduire l'incidence environnementale du trafic ferroviaire.
- (40) La production de coton dans l'Union est limitée à de très rares États membres. En raison des coûts élevés des nouveaux engins de récolte du coton, et afin d'éviter d'imposer au secteur de production du coton une charge financière supplémentaire, qui pèserait davantage encore sur sa viabilité économique, il conviendrait que les opérateurs aient accès à une large gamme d'engins de récolte d'occasion. Par conséquent, les États membres devraient avoir la possibilité d'appliquer, pour une durée limitée, des dispositions législatives nationales aux moteurs installés sur ces engins.

⁽¹⁾ Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

- (41) En ce qui concerne la surveillance du marché, le présent règlement devrait imposer aux autorités nationales des obligations qui soient plus spécifiques que les obligations correspondantes énoncées dans le règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (42) Afin de garantir que la procédure permettant de contrôler la conformité de la production, qui est l'une des pierres angulaires du système de réception UE par type, a été mise en œuvre correctement et fonctionne de manière appropriée, les constructeurs devraient faire régulièrement l'objet de vérifications par l'autorité compétente désignée ou par un service technique dûment qualifié désigné à cette fin.
- (43) L'Union est partie contractante à l'accord de la CEE-ONU concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions (ci-après dénommé «accord révisé de 1958»). En conséquence, les homologations délivrées conformément aux règlements de la CEE-ONU et à leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré, en application de la décision 97/836/CE du Conseil ⁽²⁾, devraient être reconnues comme équivalentes aux réceptions UE par type accordées au titre du présent règlement. Dès lors, par souci de cohérence et d'harmonisation entre les dispositions législatives de l'Union et celles de la CEE-ONU, la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués afin de déterminer quels règlements de la CEE-ONU s'appliquent aux réceptions UE par type.
- (44) Afin de compléter le présent règlement par des modalités techniques supplémentaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la surveillance des performances en matière d'émissions en service, les procédures de mesure et d'essai, la conformité de la production, la livraison séparée des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement des moteurs, les moteurs destinés à la réalisation d'essais sur le terrain, les moteurs destinés à être utilisés en atmosphères explosives, l'équivalence des réceptions UE par type de moteurs, l'information des FEO et des utilisateurs finals et le niveau de performance et l'évaluation des services techniques. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽³⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (45) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾.
- (46) Les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations du présent règlement et s'assurer de leur mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (47) Afin de tenir compte des progrès techniques et des dernières découvertes en matière de recherche et d'innovation, il convient de recenser les nouvelles possibilités de réduction des émissions de polluants produites par les moteurs installés sur des engins mobiles non routiers. Ces évaluations devraient se concentrer sur les catégories de moteurs qui entrent pour la première fois dans le champ d'application du présent règlement et sur celles dont les valeurs limites d'émission restent inchangées dans le présent règlement.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Décision 97/836/CE du Conseil du 27 novembre 1997 en vue de l'adhésion de la Communauté européenne à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions («accord révisé de 1958») (JO L 346 du 17.12.1997, p. 78).

⁽³⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽⁴⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (48) Les valeurs limites, procédures d'essai et exigences spécifiques concernant les émissions de polluants fixées dans le présent règlement devraient également s'appliquer aux moteurs des tracteurs agricoles et forestiers visés par le règlement (UE) n° 167/2013. Compte tenu de l'effet combiné du report de la phase IV pour les tracteurs agricoles des catégories T2, T4.1 et C2 et des dates d'application de la phase V, la phase IV, pour ce qui est de la plage de puissance comprise entre 56 kW et 130 kW, serait de très courte durée. Dans un souci d'efficacité, et afin d'éviter des charges inutiles, il convient de reporter d'un an la date de la réception UE par type obligatoire de la phase IV et d'accroître la marge de flexibilité de manière appropriée. Par ailleurs, les dispositions transitoires prévues dans le présent règlement en ce qui concerne les exigences d'application de la phase V devraient également s'appliquer aux moteurs de la phase III B. Il convient, dès lors, de modifier en conséquence le règlement (UE) n° 167/2013 et le règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission ⁽¹⁾.
- (49) Par souci de clarté, de prévisibilité, de rationalité et de simplification, et afin de réduire la charge qui pèse sur les constructeurs de moteurs et d'engins mobiles non routiers, le présent règlement ne devrait comporter qu'un nombre limité d'étapes de mise en œuvre en ce qui concerne l'instauration de nouveaux niveaux d'émission et de nouvelles procédures de réception UE par type. Il est essentiel de définir à temps les exigences afin de garantir aux constructeurs des délais suffisants pour mettre au point, tester et appliquer des solutions techniques sur les moteurs produits en série et afin de garantir aux constructeurs et aux autorités compétentes en matière de réception des délais suffisants pour instaurer les systèmes administratifs nécessaires.
- (50) La directive 97/68/CE a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. Par souci de clarté, de prévisibilité, de rationalité et de simplification, il convient de l'abroger et de la remplacer par un règlement assorti d'un nombre limité d'actes délégués et d'actes d'exécution. L'adoption d'un règlement permet que ses dispositions soient directement applicables, notamment, aux constructeurs, aux autorités compétentes en matière de réception et aux services techniques et qu'elles soient modifiées de manière plus rapide et efficace pour mieux tenir compte des progrès techniques.
- (51) Il y a donc lieu d'abroger la directive 97/68/CE à compter d'une date qui laisserait à l'industrie suffisamment de temps pour s'adapter au présent règlement, ainsi qu'aux spécifications techniques et dispositions administratives qui seront établies par les actes délégués et les actes d'exécution adoptés en application du présent règlement.
- (52) La directive 97/68/CE ne prévoit pas de dérogation pour les moteurs des engins mobiles non routiers à utiliser en atmosphères explosibles. Afin de tenir compte des exigences techniques strictes qui sont essentielles pour la sécurité de fonctionnement de ces moteurs, ladite directive devrait être modifiée de manière à ce qu'il puisse y être dérogé pour ces moteurs jusqu'à son abrogation.
- (53) L'échange de données et d'informations concernant les réceptions UE par type doit être amélioré afin que le présent règlement puisse s'appliquer rapidement et de manière effective. En conséquence, les autorités nationales devraient être tenues de coopérer efficacement entre elles et avec la Commission, et d'échanger des données et des informations concernant les réceptions UE par type au moyen du système d'information du marché intérieur (IMI) établi par le règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Afin de faciliter la mise en œuvre du présent règlement, il convient de créer un module IMI spécifiquement adapté aux engins mobiles non routiers. Les constructeurs et les services techniques devraient aussi pouvoir utiliser l'IMI pour l'échange des données et informations relatives aux moteurs des engins mobiles non routiers.
- (54) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir l'établissement de règles harmonisées relatives aux exigences administratives et techniques concernant les limites d'émission et les procédures de réception UE par type des moteurs des engins mobiles non routiers, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de leur portée et de leurs effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

(1) Règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission du 1^{er} octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers (JO L 16 du 23.1.2015, p. 1).

(2) Règlement (UE) n° 1024/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 concernant la coopération administrative par l'intermédiaire du système d'information du marché intérieur et abrogeant la décision 2008/49/CE de la Commission («règlement IMI») (JO L 316 du 14.11.2012, p. 1).

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit, pour l'ensemble des moteurs visés à l'article 2, paragraphe 1, des limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes ainsi que les exigences administratives et techniques relatives à la réception UE par type.

Le présent règlement établit également certaines obligations relatives aux engins mobiles non routiers sur lesquels un moteur visé à l'article 2, paragraphe 1, est en cours d'installation ou a été installé, en ce qui concerne les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes d'un tel moteur.

2. Le présent règlement établit aussi les exigences relatives à la surveillance du marché des moteurs visés à l'article 2, paragraphe 1, qui sont installés ou destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers et qui font l'objet d'une réception UE par type.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique à tous les moteurs relevant des catégories définies à l'article 4, paragraphe 1, qui sont installés ou destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers et, dans la mesure où les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes de ces moteurs sont concernées, à ces engins mobiles non routiers.

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux moteurs destinés:

- a) à la propulsion des véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾;
- b) à la propulsion des tracteurs agricoles et forestiers définis à l'article 3, point 8), du règlement (UE) n° 167/2013;
- c) à la propulsion des véhicules visés à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾;
- d) aux engins fixes;
- e) aux navires de mer requérant un certificat de navigation maritime ou de sécurité valide;
- f) aux bâtiments définis dans la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ et ne relevant pas de son champ d'application;
- g) à la propulsion, ou à des fins auxiliaires, des bateaux de navigation intérieure dont la puissance nette est inférieure à 19 kW;
- h) aux bateaux définis à l'article 3, point 1), de la directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

⁽³⁾ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (voir page 118 du présent Journal officiel).

⁽⁴⁾ Directive 2013/53/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux bateaux de plaisance et aux véhicules nautiques à moteur et abrogeant la directive 94/25/CE (JO L 354 du 28.12.2013, p. 90).

- i) aux aéronefs définis à l'article 2, point a), du règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission ⁽¹⁾;
- j) aux véhicules de loisirs, à l'exception des motoneiges, des véhicules tout-terrain et des véhicules côte à côte;
- k) aux véhicules et engins servant exclusivement ou destinés à servir exclusivement aux compétitions;
- l) aux pompes à usage incendie portables définies et visées par la norme européenne relative aux pompes à usage incendie portables ⁽²⁾;
- m) aux modèles ou répliques à échelle réduite de véhicules ou d'engins qui sont construits, à des fins récréatives, à une échelle plus petite que l'original et dont la puissance nette est inférieure à 19 kW.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «engin mobile non routier», toute machine mobile, tout équipement transportable ou tout véhicule, pourvu ou non d'une carrosserie ou de roues, non destiné au transport routier de passagers ou de marchandises, y compris tout engin installé sur le châssis de véhicules destinés au transport routier de passagers ou de marchandises;
- 2) «réception UE par type», la procédure par laquelle une autorité compétente en matière de réception certifie qu'un type de moteurs ou une famille de moteurs satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables du présent règlement;
- 3) «gaz polluants», les polluants suivants à l'état gazeux émis par un moteur: le monoxyde de carbone (CO), les hydrocarbures totaux (HC) et les oxydes d'azote (NO_x); NO_x étant constitués de l'oxyde nitrique (NO) et du dioxyde d'azote (NO₂), exprimés en équivalent NO₂;
- 4) «particules» ou «PM», la masse de toute matière présente dans les gaz émis par un moteur qui est recueillie sur un filtre de caractéristiques spécifiées après dilution des gaz avec de l'air filtré propre de sorte que la température ne dépasse pas 325 K (52 °C);
- 5) «nombre de particules» ou «PN», le nombre de particules solides d'un diamètre supérieur à 23 nm émises par un moteur;
- 6) «particules polluantes», toute matière émise par un moteur qui se mesure en PM ou PN;
- 7) «moteur à combustion interne» ou «moteur», un convertisseur d'énergie autre qu'une turbine à gaz conçu pour transformer l'énergie chimique (absorbée) en énergie mécanique (délivrée) grâce à un processus de combustion interne; cela inclut, où ils ont été installés, le système de contrôle des émissions et l'interface de communication (matérielle et messages) entre la ou les unités de commande électronique du moteur et toute autre unité de commande du groupe motopropulseur ou de l'engin mobile non routier nécessaire pour satisfaire aux exigences des chapitres II et III;
- 8) «type de moteurs», un groupe de moteurs ne présentant pas entre eux de différences en ce qui concerne les caractéristiques essentielles;
- 9) «famille de moteurs», un groupe de types de moteurs d'un constructeur qui, de par leur conception, possèdent des caractéristiques communes en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et respectent les valeurs limites d'émission applicables;
- 10) «moteur parent», un type de moteurs sélectionné dans une famille de moteurs de telle manière que ses caractéristiques d'émission soient représentatives de cette famille;
- 11) «moteur de remplacement», un moteur:
 - a) utilisé exclusivement pour remplacer un moteur déjà mis sur le marché et installé sur un engin mobile non routier; et
 - b) conforme à une phase d'émission inférieure à celle applicable à la date de remplacement du moteur;

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

⁽²⁾ Norme européenne EN 14466+A1: 2009 (Pompes à usage incendie — Motopompes portables — Prescriptions de sécurité et de performance, essais).

- 12) «moteur en service», un moteur fonctionnant dans un engin mobile non routier selon ses modes, conditions et charges de fonctionnement normaux et utilisé pour réaliser les essais de surveillance des émissions visés à l'article 19;
- 13) «moteur APC», un moteur qui fonctionne selon le principe de l'allumage par compression (APC);
- 14) «moteur AC», un moteur qui fonctionne selon le principe de l'allumage commandé (AC) par étincelle;
- 15) «moteur AC portatif», un moteur AC dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW et qui est utilisé dans un équipement qui répond à au moins une des conditions suivantes:
 - a) il est porté par l'opérateur pendant l'exécution de la ou des fonctions pour lesquelles il est conçu;
 - b) il fonctionne dans des positions multiples, par exemple en position renversée ou de côté, pour exécuter la ou les fonctions pour lesquelles il est conçu;
 - c) son poids à sec, y compris le moteur, est inférieur à 20 kg et satisfait à au moins une des conditions suivantes:
 - i) l'opérateur tient ou porte l'équipement pendant l'exécution de la ou des fonctions pour lesquelles il est conçu;
 - ii) l'opérateur tient ou pilote l'équipement pendant l'exécution de la ou des fonctions pour lesquelles il est conçu;
 - iii) il est utilisé dans un générateur ou une pompe;
- 16) «carburant liquide», un carburant qui existe à l'état liquide dans des conditions ambiantes normales (298 K, pression ambiante absolue de 101,3 kPa);
- 17) «carburant gazeux», tout carburant qui existe à l'état totalement gazeux dans des conditions ambiantes normales (298 K, pression ambiante absolue de 101,3 kPa);
- 18) «moteur bicarburant», un moteur conçu pour fonctionner simultanément avec un carburant liquide et un carburant gazeux, chacun possédant son propre circuit d'alimentation, et dans lequel la quantité consommée d'un carburant par rapport à l'autre peut varier selon les conditions de fonctionnement;
- 19) «moteur monocarburant», un moteur autre qu'un moteur bicarburant;
- 20) «pouvoir énergétique relatif du gaz» (GER), dans le cas d'un moteur bicarburant, le rapport entre le contenu énergétique du carburant gazeux et le contenu énergétique global des deux carburants; dans le cas d'un moteur monocarburant, le GER est défini comme étant égal à 1 ou à 0 en fonction du type de carburant;
- 21) «moteur à régime constant», un moteur pour lequel la réception UE par type est limitée au fonctionnement à régime constant, à l'exclusion des moteurs dont la fonction de régime constant a été neutralisée ou supprimée; un tel moteur peut être équipé d'un régime de ralenti pouvant être utilisé au démarrage ou à l'arrêt et peut être équipé d'un régulateur pouvant être réglé à un régime alternatif lorsque le moteur est à l'arrêt;
- 22) «moteur à régime variable», un moteur autre qu'un moteur à régime constant;
- 23) «fonctionnement à régime constant», le fonctionnement d'un moteur qui maintient automatiquement un régime constant par la présence d'un régulateur qui adapte la demande de l'opérateur pour maintenir le régime du moteur, même en conditions de charge changeantes;
- 24) «moteur auxiliaire», un moteur installé ou destiné à être installé dans un engin mobile non routier et qui n'est pas destiné directement ou indirectement à la propulsion;
- 25) «puissance nette», la puissance en kW du moteur recueillie au banc d'essai, en bout de vilebrequin ou de l'organe équivalent, mesurée conformément à la méthode de mesure de la puissance des moteurs à combustion interne définie dans le règlement n° 120 de la CEE-ONU en utilisant un carburant ou une combinaison de carburants de référence visé à l'article 25, paragraphe 2;
- 26) «puissance de référence», la puissance nette qui est utilisée pour déterminer les valeurs limites d'émission applicables au moteur;

- 27) «puissance nette nominale», la puissance nette en kW du moteur déclarée par le constructeur au régime nominal;
- 28) «puissance nette maximale», la valeur maximale de la puissance nette sur la courbe de puissance à pleine charge nominale pour le type de moteurs concerné;
- 29) «régime nominal», le régime maximal à pleine charge permis par le régulateur d'un moteur, tel que défini par le constructeur, ou, en l'absence de régulateur, le régime auquel le moteur atteint sa puissance nette maximale, tel qu'il est spécifié par le constructeur;
- 30) «date de production du moteur», la date, exprimée en mois et année, à laquelle le moteur subit avec succès le dernier contrôle après avoir quitté la chaîne de production et est prêt à être livré ou mis en stock;
- 31) «période de transition», les vingt-quatre premiers mois suivant les dates de mise sur le marché des moteurs de la phase V énoncées à l'annexe III;
- 32) «moteur de transition», un moteur dont la date de production est antérieure aux dates, énoncées à l'annexe III, de mise sur le marché de moteurs de la phase V et qui:
 - a) respecte les limites d'émission applicables les plus récentes définies dans la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016; ou
 - b) correspond à une plage de puissance ou est utilisé ou destiné à être utilisé dans une application qui n'était pas soumise aux limites d'émission polluantes ni à la réception par type au niveau de l'Union le 5 octobre 2016;
- 33) «date de production de l'engin mobile non routier», le mois et l'année indiqués sur le marquage réglementaire de l'engin ou, en l'absence de marquage réglementaire, le mois et l'année au cours desquels il subit avec succès le dernier contrôle après avoir quitté la chaîne de production;
- 34) «bateau de navigation intérieure», un bâtiment relevant du champ d'application de la directive (UE) 2016/1629;
- 35) «groupe électrogène», un engin mobile non routier indépendant qui ne fait pas partie d'un groupe motopropulseur, essentiellement destiné à produire de l'électricité;
- 36) «engin fixe», un engin qui est destiné à être installé de façon permanente à un endroit lors de sa première utilisation et qui n'est pas destiné à être déplacé, par route ou autrement, hormis durant son transport du lieu de construction au lieu de première installation;
- 37) «installé de façon permanente», vissé, ou autrement fixé de façon efficace de sorte qu'il ne puisse pas être enlevé sans l'usage d'outils ou d'équipements, à une base ou toute autre entrave obligeant le moteur à fonctionner en un seul endroit dans un bâtiment, une structure, un établissement ou une installation;
- 38) «motoneige», un engin autopropulsé qui est destiné à circuler hors route essentiellement sur la neige, qui est propulsé par des chenilles en contact avec la neige et dirigé par un ou plusieurs skis en contact avec la neige, et dont la masse à vide maximale en ordre de marche est de 454 kg (y compris l'équipement standard, le liquide de refroidissement, les lubrifiants, le carburant et les outils mais à l'exclusion des accessoires optionnels et du conducteur);
- 39) «véhicule tout-terrain» ou «VTT», un véhicule motorisé, propulsé par un moteur, destiné essentiellement à circuler sur des surfaces sans revêtement sur quatre roues ou davantage, avec des pneumatiques à faible pression, et possédant uniquement une selle pour le conducteur ou une selle pour le conducteur et un siège destiné à un seul passager, ainsi qu'un guidon pour le pilotage;
- 40) «véhicule côte à côte», un véhicule autopropulsé, contrôlé par l'opérateur et non articulé destiné essentiellement à circuler sur des surfaces sans revêtement sur quatre roues ou davantage, dont la masse à vide minimale en ordre de marche est de 300 kg (y compris l'équipement standard, le liquide de refroidissement, les lubrifiants, le carburant et les outils mais à l'exclusion des accessoires optionnels et du conducteur) et la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 25 km/h; un tel véhicule est aussi conçu pour transporter des personnes et/ou des marchandises et/ou pour tirer et pousser du matériel, est dirigé par une commande autre qu'un guidon, est destiné à des fins récréatives ou utilitaires et ne peut transporter plus de six personnes, y compris le conducteur, assises côte à côte sur un ou plusieurs sièges autres que des selles;
- 41) «véhicule ferroviaire», un engin mobile non routier qui fonctionne uniquement sur des voies de chemin de fer;

- 42) «locomotive», un véhicule ferroviaire conçu pour assurer, directement par ses propres roues ou indirectement par les roues d'autres véhicules ferroviaires, la traction nécessaire pour s'autopropulser et propulser d'autres véhicules ferroviaires qui sont destinés à transporter des marchandises, des passagers et d'autres équipements, n'étant lui-même pas destiné à transporter des marchandises ou des passagers autres que ceux assurant son fonctionnement ou conçu à cette fin;
- 43) «autorail», un véhicule ferroviaire conçu pour assurer, directement par ses propres roues ou indirectement par les roues d'autres véhicules ferroviaires, la traction nécessaire pour s'autopropulser, et qui est spécifiquement destiné à transporter des marchandises et/ou des passagers, et n'est pas une locomotive;
- 44) «véhicule ferroviaire auxiliaire», un véhicule ferroviaire qui n'est ni un autorail ni une locomotive, y compris, mais sans s'y restreindre, un véhicule ferroviaire spécifiquement conçu pour effectuer des travaux de maintenance ou de construction ou des opérations de levage sur la voie ferrée ou d'autres infrastructures ferroviaires;
- 45) «grue mobile», un appareil automoteur de levage à flèche capable de se déplacer sur route et/ou hors route, qui demeure stable sous l'influence de la gravité et qui fonctionne sur pneumatiques, sur chenilles ou avec d'autres moyens assurant sa mobilité;
- 46) «fraise à neige», un engin automoteur conçu exclusivement pour déblayer la neige accumulée sur une surface pavée en la ramassant et en la projetant ensuite à distance par un conduit d'éjection;
- 47) «mise à disposition sur le marché», toute fourniture d'un moteur ou d'un engin mobile non routier destiné à être distribué ou utilisé sur le marché de l'Union dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- 48) «mise sur le marché», la première mise à disposition sur le marché de l'Union d'un moteur ou d'un engin mobile non routier;
- 49) «constructeur», toute personne physique ou morale responsable, devant l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception UE par type ou d'autorisation du moteur ainsi que de la conformité de la production du moteur et qui est également responsable des questions de surveillance du marché en ce qui concerne les moteurs produits, que cette personne intervienne ou non directement à toutes les étapes de la conception et de la construction du moteur soumis à réception UE par type;
- 50) «mandataire du constructeur» ou «mandataire», toute personne physique ou morale établie dans l'Union que le constructeur mandate dûment par écrit pour le représenter dans les domaines liés à l'autorité compétente en matière de réception ou à l'autorité chargée de la surveillance du marché et pour agir pour son compte dans les domaines relevant du présent règlement;
- 51) «importateur», toute personne physique ou morale établie dans l'Union qui met sur le marché un moteur provenant d'un pays tiers, que le moteur soit ou non déjà installé sur un engin mobile non routier;
- 52) «distributeur», toute personne physique ou morale faisant partie de la chaîne d'approvisionnement, autre que le constructeur ou l'importateur, qui met un moteur à disposition sur le marché;
- 53) «opérateur économique», le constructeur, le mandataire du constructeur, l'importateur ou le distributeur;
- 54) «fabricant d'équipements d'origine» ou «FEO», toute personne physique ou morale qui construit des engins mobiles non routiers;
- 55) «autorité compétente en matière de réception», l'autorité d'un État membre mise en place ou désignée par un État membre et notifiée à la Commission par celui-ci, qui est compétente pour:
 - a) tous les aspects de la réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs;
 - b) le processus d'autorisation;
 - c) accorder et, le cas échéant, retirer ou refuser la réception UE par type et délivrer des certificats de réception UE par type;
 - d) la liaison avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres;

- e) la désignation des services techniques; et
 - f) veiller à ce que le constructeur s'acquitte de ses obligations en matière de conformité de la production;
- 56) «service technique», une organisation ou un organisme désigné par l'autorité compétente en matière de réception comme laboratoire d'essai pour procéder à des essais, ou comme organisme d'évaluation de la conformité pour effectuer l'évaluation initiale et d'autres essais ou inspections, au nom de l'autorité compétente en matière de réception, ou l'autorité elle-même lorsqu'elle exerce ces fonctions;
 - 57) «surveillance du marché», les activités menées et les mesures prises par les autorités nationales pour garantir que les moteurs mis à disposition sur le marché sont conformes à la législation d'harmonisation pertinente de l'Union;
 - 58) «autorité chargée de la surveillance du marché», une autorité d'un État membre qui est responsable de la réalisation de la surveillance du marché sur son territoire;
 - 59) «autorité nationale», une autorité compétente en matière de réception ou toute autre autorité qui intervient, pour les moteurs destinés à être installés sur les engins mobiles non routiers ou pour les engins mobiles non routiers sur lesquels des moteurs sont installés, dans la surveillance du marché, le contrôle aux frontières ou la mise sur le marché dans un État membre, et est responsable de ces tâches;
 - 60) «utilisateur final», toute personne physique ou morale, autre que le constructeur, le FEO, l'importateur ou le distributeur, qui est responsable du fonctionnement du moteur installé sur un engin mobile non routier;
 - 61) «stratégie de limitation des émissions», un élément ou un ensemble d'éléments de conception faisant partie de la conception générale d'un moteur ou d'un engin mobile non routier sur lequel un moteur est installé, et servant à limiter les émissions;
 - 62) «système de contrôle des émissions», tout dispositif, système ou élément de conception qui limite ou réduit les émissions;
 - 63) «stratégie d'invalidation», une stratégie de limitation des émissions qui réduit l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions dans les conditions ambiantes ou de fonctionnement du moteur rencontrées soit durant le fonctionnement normal de l'engin, soit en dehors des procédures d'essai de réception UE par type;
 - 64) «unité de commande électronique», un dispositif électronique d'un moteur qui fait partie du système de contrôle des émissions et qui se sert des données des capteurs du moteur pour gérer les paramètres de celui-ci;
 - 65) «recirculation des gaz d'échappement» ou «EGR», un dispositif technique qui fait partie du système de contrôle des émissions et qui réduit les émissions en renvoyant les gaz d'échappement expulsés de la ou des chambres de combustion dans le flux d'air d'admission avant ou pendant la combustion, à l'exception du recours au calage de distribution pour augmenter la quantité de gaz d'échappement résiduels dans la ou les chambres de combustion qui est mélangée avec l'air entrant avant ou pendant la combustion;
 - 66) «système de post-traitement des gaz d'échappement», un catalyseur, un filtre à particules, un système de réduction des NO_x, un système combiné de filtre à particules et de réduction des NO_x ou tout autre dispositif de réduction des émissions, à l'exception des systèmes de recirculation des gaz d'échappement et des turbocompresseurs, qui fait partie du système de contrôle des émissions mais qui est installé en aval de la lumière d'échappement;
 - 67) «falsification», la désactivation, l'adaptation ou la modification du système de contrôle des émissions, y compris tout logiciel ou autre élément de commande logique de ce système, ayant pour conséquence, volontaire ou non, de diminuer les performances du moteur en matière d'émissions;
 - 68) «cycle d'essai», une suite de points d'essai, correspondant chacun à un régime et à un couple précis, devant être appliqués avec le moteur en phase d'essai en conditions de fonctionnement stationnaires ou transitoires;
 - 69) «cycle d'essai en conditions stationnaires», un cycle d'essai dans lequel le régime et le couple moteur sont maintenus dans un ensemble fini de valeurs nominalement constantes; les essais en conditions stationnaires sont des essais en mode discret ou des essais à modes raccordés (avec rampe de transition);
 - 70) «cycle d'essai en conditions transitoires», un cycle d'essai comportant une séquence de valeurs normalisées de régime et de couple présentant des variations seconde par seconde dans le temps;
 - 71) «carter», les espaces fermés à l'intérieur ou à l'extérieur d'un moteur qui sont reliés au carter d'huile par des conduits internes ou externes par lesquels les gaz et les vapeurs peuvent s'échapper;

- 72) «régénération», un événement au cours duquel les niveaux d'émissions changent pendant que l'efficacité du système de post-traitement des gaz d'échappement se rétablit par un processus prévu par le constructeur et qui peut être qualifié de régénération continue ou de régénération peu fréquente (périodique);
- 73) «période de durabilité des caractéristiques d'émission» ou «EDP», le nombre d'heures utilisé ou, le cas échéant, la distance pour déterminer les facteurs de détérioration;
- 74) «facteurs de détérioration», la série de facteurs qui indiquent le lien entre les émissions en début et en fin de période de durabilité des caractéristiques d'émission;
- 75) «essai virtuel», des simulations informatiques, y compris des calculs, visant à démontrer le niveau de performance d'un moteur afin de faciliter la prise de décision sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un moteur physique.

Article 4

Catégories de moteurs

1. Aux fins du présent règlement, les catégories de moteurs suivantes, subdivisées en sous-catégories définies à l'annexe I, s'appliquent:

1) «catégorie NRE»:

- a) les moteurs pour engins mobiles non routiers destinés et propres à se déplacer ou à être déplacés, par route ou autrement, qui ne sont pas exclus en vertu de l'article 2, paragraphe 2, et ne sont inclus dans aucune des autres catégories définies aux points 2) à 10) du présent paragraphe;
- b) les moteurs dont la puissance de référence est inférieure à 560 kW et qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de la phase V de catégories IWP, IWA, RLL ou RLR;

2) «catégorie NRG»: les moteurs dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW et qui sont exclusivement destinés à être utilisés dans des groupes électrogènes. Les moteurs destinés aux groupes électrogènes autres que ceux présentant ces caractéristiques sont inclus dans les catégories NRE ou NRS, en fonction de leurs caractéristiques;

3) «catégorie NRSh»: les moteurs AC portatifs dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW et qui sont exclusivement destinés à être utilisés dans des engins portatifs;

4) «catégorie NRS»: les moteurs AC dont la puissance de référence est inférieure à 56 kW et qui ne sont pas inclus dans la catégorie NRSh;

5) «catégorie IWP»:

- a) les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de navigation intérieure, servant à leur propulsion directe ou indirecte, ou destinés à leur propulsion directe ou indirecte, et dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 19 kW;
- b) les moteurs qui sont utilisés en lieu et place des moteurs de catégorie IWA, à condition qu'ils respectent l'article 24, paragraphe 8;

6) «catégorie IWA»: les moteurs auxiliaires exclusivement destinés à être utilisés dans des bateaux de navigation intérieure et dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 19 kW;

7) «catégorie RLL»: les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des locomotives, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion;

8) «catégorie RLR»:

- a) les moteurs exclusivement destinés à être utilisés dans des autorails, servant à leur propulsion ou destinés à leur propulsion;
- b) les moteurs utilisés en lieu et place des moteurs de la phase V de catégorie RLL;

9) «catégorie SMB»: les moteurs AC exclusivement destinés à être utilisés dans des motoneiges; les moteurs destinés aux motoneiges autres que les moteurs AC sont inclus dans la catégorie NRE;

10) «catégorie ATS»: les moteurs AC exclusivement destinés à être utilisés dans des VTT et des véhicules côte à côte; les moteurs destinés aux VTT et aux véhicules côte à côte autres que les moteurs AC sont inclus dans la catégorie NRE.

2. Un moteur à régime variable d'une catégorie spécifique peut être utilisé en lieu et place d'un moteur à régime constant de la même catégorie.

Les moteurs à régime variable de catégorie IWP utilisés pour un fonctionnement à régime constant satisfont en outre à l'article 24, paragraphe 7 ou 8, selon le cas.

3. Les moteurs destinés aux véhicules ferroviaires auxiliaires et les moteurs auxiliaires destinés aux autorails et aux locomotives sont inclus dans les catégories NRE ou NRS, en fonction de leurs caractéristiques.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 5

Obligations des États membres

1. Les États membres mettent en place ou désignent des autorités compétentes en matière de réception ainsi que des autorités chargées de la surveillance du marché conformément au présent règlement.

2. Les États membres notifient à la Commission la mise en place et la désignation des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché visées au paragraphe 1, y compris leur nom, leurs adresses postale et électronique et leur domaine de compétence. La Commission publie sur son site internet la liste et les coordonnées des autorités compétentes en matière de réception.

3. Les États membres autorisent uniquement la mise sur le marché:

- a) de moteurs, qu'ils soient ou non déjà installés sur des engins mobiles non routiers, qui sont couverts par une réception UE par type valide accordée conformément au présent règlement; et
- b) d'engins mobiles non routiers sur lesquels sont installés des moteurs visés au point a).

4. Les États membres ne peuvent interdire, restreindre ou entraver la mise sur le marché:

- a) de moteurs pour des motifs liés à des aspects de leur construction et de leur fonctionnement relevant du présent règlement, si ces moteurs répondent aux exigences de celui-ci;
- b) d'engins mobiles non routiers pour des motifs liés aux émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs installés sur ces engins, lorsque ces moteurs relèvent du champ d'application du présent règlement et répondent aux exigences de celui-ci.

5. Les États membres organisent et réalisent la surveillance du marché et le contrôle des moteurs sur le marché conformément au chapitre III du règlement (CE) n° 765/2008.

Article 6

Obligations des autorités compétentes en matière de réception

1. Les autorités compétentes en matière de réception veillent à ce que les constructeurs demandant une réception UE par type satisfassent au présent règlement.

2. Les autorités compétentes en matière de réception n'accordent la réception UE par type qu'aux types de moteurs ou familles de moteurs qui sont conformes au présent règlement.

3. Les autorités compétentes en matière de réception rendent public, au moyen de l'IMI, un registre de tous les types de moteurs et familles de moteurs pour lesquels des réceptions UE par type ont été accordées, ont été étendues ou ont été retirées, ou concernant lesquels une demande de réception UE par type a été rejetée.

Ce registre contient au moins les informations suivantes:

- a) les nom et adresse du constructeur et le nom de la société, s'ils diffèrent;
- b) le ou les noms commerciaux ou la ou les marques, selon le cas, du constructeur;
- c) la mention des types de moteurs couverts par la réception UE par type du type de moteurs ou, le cas échéant, par la réception UE par type de la famille de moteurs;
- d) la catégorie de moteurs;
- e) le numéro de la réception UE par type, y compris le numéro de toute extension;
- f) la date à laquelle la réception UE par type a été accordée, étendue, refusée ou retirée; et
- g) le contenu des sections «Informations générales relatives au moteur» et «Résultat d'émissions final» du rapport d'essai visé à l'article 24, paragraphe 12.

Article 7

Obligations des autorités chargées de la surveillance du marché

1. Les autorités chargées de la surveillance du marché effectuent des contrôles documentaires et, le cas échéant, des contrôles physiques et de laboratoire des moteurs, sur une échelle suffisante et sur la base d'un pourcentage adéquat d'échantillons. À cette fin, elles prennent en considération les principes établis d'évaluation des risques, les plaintes éventuelles et toutes autres informations pertinentes.
2. Les autorités chargées de la surveillance du marché peuvent exiger des opérateurs économiques qu'ils mettent à leur disposition la documentation et les informations qu'elles jugent nécessaires pour mener leurs activités.

Article 8

Obligations générales des constructeurs

1. Les constructeurs s'assurent que, lorsque leurs moteurs sont mis sur le marché, ils sont construits et réceptionnés conformément au présent règlement.
2. Lorsque les constructeurs modifient un moteur faisant l'objet d'une réception UE par type de façon telle qu'il doit ensuite être classé dans une catégorie ou sous-catégorie différente, ils sont tenus de veiller à ce que ce moteur soit conforme aux exigences applicables à ladite catégorie ou sous-catégorie.

Lorsqu'une personne morale modifie un moteur de façon telle qu'il ne respecte plus les limites d'émission qui lui sont applicables en fonction de sa catégorie ou sous-catégorie, elle est considérée comme étant tenue de rétablir le respect desdites limites d'émission.

3. Les constructeurs sont responsables, devant l'autorité compétente en matière de réception, de tous les aspects du processus de réception UE par type et de la conformité de la production, qu'ils interviennent ou non directement à toutes les étapes de la construction d'un moteur.
4. Les constructeurs veillent à ce que des procédures soient en place afin que la production en série reste conforme au type réceptionné et que la surveillance des émissions des moteurs en service soit assurée conformément à l'article 19.

Les modifications de la conception ou des caractéristiques d'un type de moteurs ainsi que les modifications des exigences auxquelles un type de moteurs est déclaré conforme sont prises en considération conformément au chapitre VI.

5. Outre le marquage réglementaire visé à l'article 32, les constructeurs indiquent, sur les moteurs qu'ils ont produits et qu'ils mettent sur le marché ou, lorsque ce n'est pas possible, dans un document accompagnant le moteur, leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse dans l'Union à laquelle ils peuvent être contactés.

6. Sur demande motivée, les constructeurs fournissent au FEO un duplicata du marquage réglementaire visé à l'article 15, paragraphe 4.
7. Les constructeurs s'assurent que, lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité au présent chapitre et au chapitre III.
8. Les constructeurs tiennent le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, et, le cas échéant, une copie de la déclaration de conformité visée à l'article 31 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans après la mise sur le marché d'un moteur.
9. Sur demande motivée, et par l'intermédiaire de l'autorité compétente en matière de réception, les constructeurs fournissent aux autorités nationales une copie du certificat de réception UE par type d'un moteur. Cette copie est établie dans une langue qui peut être aisément comprise par l'autorité nationale requérante.
10. Aux fins de la réception UE par type des moteurs, tout constructeur établi en dehors de l'Union désigne un mandataire unique établi dans l'Union pour le représenter auprès des autorités compétentes en matière de réception.
11. Aux fins de la surveillance du marché, tout constructeur établi en dehors de l'Union désigne un mandataire unique établi dans l'Union, qui peut être le mandataire visé au paragraphe 10.

Article 9

Obligations des constructeurs concernant les moteurs non conformes

1. Un constructeur qui a des raisons de croire ou considère que l'un de ses moteurs mis sur le marché n'est pas conforme au présent règlement procède immédiatement à une enquête sur la nature de la non-conformité présumée et de son ampleur probable.

Sur la base des résultats de l'enquête, le constructeur prend des mesures correctives afin de s'assurer que les moteurs en production soient mis en conformité en temps utile avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionné.

Le constructeur informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type de l'enquête, en fournissant des précisions, notamment, sur la non-conformité et sur toute mesure corrective prise.

2. Nonobstant le paragraphe 1, un constructeur n'est pas tenu de prendre des mesures correctives pour un moteur qui n'est pas conforme au présent règlement en raison de modifications apportées après sa mise sur le marché et qu'il n'a pas autorisées.

Article 10

Obligations des mandataires du constructeur pour la surveillance du marché

Les mandataires du constructeur pour la surveillance du marché exécutent au moins les tâches suivantes, qui sont précisées dans le mandat écrit reçu du constructeur:

- a) ils veillent à ce que le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, et, le cas échéant, une copie de la déclaration de conformité visée à l'article 31 puissent être mis à la disposition des autorités compétentes en matière de réception pendant une période de dix ans suivant la mise sur le marché d'un moteur;
- b) sur demande motivée, ils fournissent à l'autorité compétente en matière de réception toutes les informations et la documentation nécessaires pour démontrer la conformité de la production d'un moteur;
- c) ils coopèrent avec les autorités compétentes en matière de réception et les autorités chargées de la surveillance du marché, à leur demande, en ce qui concerne toute mesure prise en vertu du mandat.

*Article 11***Obligations générales des importateurs**

1. Les importateurs ne mettent sur le marché que des moteurs conformes ayant obtenu la réception UE par type.
2. Avant la mise sur le marché d'un moteur ayant fait l'objet d'une réception UE par type, les importateurs s'assurent que:
 - a) le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, est disponible;
 - b) le moteur porte le marquage réglementaire visé à l'article 32;
 - c) le moteur est conforme à l'article 8, paragraphe 5.
3. Pendant une période de dix ans suivant la mise sur le marché du moteur, les importateurs tiennent, le cas échéant, une copie de la déclaration de conformité visée à l'article 31 à la disposition des autorités compétentes en matière de réception et des autorités chargées de la surveillance du marché et veillent à ce que le certificat de réception UE par type accompagné de ses annexes, tel qu'il est visé à l'article 23, paragraphe 1, puisse être mis à la disposition de ces autorités, sur demande.
4. Les importateurs indiquent, sur le moteur ou, lorsque ce n'est pas possible, dans un document accompagnant le moteur, leur nom, leur raison sociale ou leur marque déposée et l'adresse à laquelle ils peuvent être contactés.
5. Les importateurs veillent à ce que le moteur soit accompagné des informations et des instructions visées à l'article 43.
6. Les importateurs s'assurent que, lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité aux dispositions du présent chapitre ou du chapitre III.
7. Sur demande motivée, les importateurs fournissent à une autorité nationale requérante toutes les informations et la documentation nécessaires pour démontrer la conformité d'un moteur. Ces informations et cette documentation sont établies dans une langue qui peut être aisément comprise par l'autorité nationale requérante.

*Article 12***Obligations des importateurs concernant les moteurs non conformes**

1. Un importateur qui a des raisons de croire ou considère qu'un moteur n'est pas conforme au présent règlement, et notamment qu'il ne correspond pas à la réception UE par type, s'abstient de le mettre sur le marché jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité.

L'importateur en informe, sans retard indu, le constructeur et les autorités chargées de la surveillance du marché, ainsi que l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

2. Un importateur qui a des raisons de croire ou considère qu'un moteur qu'il a mis sur le marché n'est pas conforme au présent règlement procède immédiatement à une enquête sur la nature de la non-conformité soupçonnée et la probabilité qu'elle se produise.

Sur la base des résultats de l'enquête, l'importateur prend des mesures correctives et en informe le constructeur afin de s'assurer que les moteurs en production soient mis en conformité en temps utile avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionné.

*Article 13***Obligations générales des distributeurs**

1. Lorsqu'ils mettent un moteur à disposition sur le marché, les distributeurs agissent avec la diligence requise en ce qui concerne les exigences du présent règlement.

2. Avant de mettre un moteur à disposition sur le marché, les distributeurs vérifient que:
 - a) le constructeur a respecté l'article 8, paragraphe 5;
 - b) le cas échéant, l'importateur a respecté l'article 11, paragraphes 2 et 4;
 - c) le moteur porte le marquage réglementaire visé à l'article 32;
 - d) les informations et les instructions visées à l'article 43 sont disponibles dans une langue qui peut être aisément comprise par le FEO.
3. Les distributeurs s'assurent que, lorsqu'un moteur est sous leur responsabilité, les conditions de stockage ou de transport ne compromettent pas sa conformité au présent chapitre ou au chapitre III.
4. Sur demande motivée, les distributeurs s'assurent que le constructeur fournit à l'autorité nationale requérante les documents précisés à l'article 8, paragraphe 8, ou que l'importateur fournit à cette même autorité les documents précisés à l'article 11, paragraphe 3.

Article 14

Obligations des distributeurs concernant les moteurs non conformes

1. Le distributeur qui a des raisons de croire ou considère qu'un moteur n'est pas conforme au présent règlement s'abstient de le mettre à disposition sur le marché jusqu'à ce qu'il ait été mis en conformité.
2. Le distributeur informe le constructeur ou le mandataire du constructeur s'il a des raisons de croire ou considère qu'un moteur qu'il a mis à disposition sur le marché n'est pas conforme au présent règlement, afin d'assurer que les mesures correctives nécessaires pour mettre les moteurs en production en conformité avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionnés sont prises conformément à l'article 9 ou 12.

Article 15

Obligations des FEO concernant l'installation de moteurs

1. Les FEO installent des moteurs ayant fait l'objet d'une réception UE par type sur des engins mobiles non routiers conformément aux instructions communiquées par le constructeur en vertu de l'article 43, paragraphe 2, et de manière à ne pas affecter les performances des moteurs en matière d'émissions de gaz polluants et de particules polluantes.
2. Lorsqu'un FEO ne suit pas les instructions visées au paragraphe 1 du présent article ou modifie un moteur au cours de son installation sur un engin mobile non routier d'une manière qui affecte les performances du moteur en matière d'émissions de gaz polluants et de particules polluantes, il est considéré comme un constructeur aux fins du présent règlement et, en particulier, est soumis aux obligations énoncées aux articles 8 et 9.
3. Les FEO n'installent des moteurs ayant fait l'objet d'une réception UE par type sur des engins mobiles non routiers qu'aux fins des types d'utilisation exclusive prévus à l'article 4.
4. Lorsque le marquage réglementaire du moteur visé à l'article 32 n'est pas visible sans enlever de pièces, le FEO appose, de manière visible, sur l'engin mobile non routier un duplicata du marquage visé audit article et dans l'acte d'exécution pertinent, qui est fourni par le constructeur.
5. Lorsqu'un engin mobile non routier équipé d'un moteur de transition est mis sur le marché conformément à l'article 58, paragraphe 5, le FEO indique la date de production dudit engin dans le marquage de l'engin.
6. Lorsqu'un constructeur livre un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement à un FEO conformément à l'article 34, paragraphe 3, le FEO communique, le cas échéant, au constructeur les informations relatives à l'assemblage du moteur et de son système de post-traitement des gaz d'échappement.

*Article 16***Application des obligations des constructeurs aux importateurs et aux distributeurs**

Un importateur ou un distributeur qui met à disposition sur le marché un moteur sous son propre nom ou sa propre marque, ou qui modifie ce moteur de telle sorte que sa conformité aux exigences applicables risque d'en être affectée, est considéré comme un constructeur aux fins du présent règlement et, en particulier, est soumis aux obligations énoncées aux articles 8 et 9.

*Article 17***Obligation de notification pour les opérateurs économiques et les FEO**

Sur demande, et pendant une période de cinq ans à compter de la date de mise sur le marché, les opérateurs économiques et les FEO notifient aux autorités compétentes en matière de réception et aux autorités chargées de la surveillance du marché:

- a) tout opérateur économique qui leur a fourni un moteur;
- b) tout opérateur économique ou, s'il est identifiable, tout FEO auquel ils ont fourni un moteur.

CHAPITRE III

EXIGENCES DE FOND*Article 18***Exigences en matière d'émissions de gaz d'échappement pour la réception UE par type**

1. Les constructeurs veillent à ce que les types de moteurs et les familles de moteurs soient conçus, construits et assemblés de façon à respecter les exigences énoncées au chapitre II et au présent chapitre.
2. À partir de la date de mise sur le marché de moteurs indiquée à l'annexe III, les types de moteurs et les familles de moteurs ne peuvent dépasser les valeurs limites d'émission pour les gaz d'échappement mentionnées en tant que «phase V» et établies à l'annexe II.

Lorsque, conformément aux paramètres définissant la famille de moteurs indiqués dans l'acte d'exécution pertinent, une famille de moteurs couvre plusieurs plages de puissance, le moteur parent (aux fins de la réception UE par type) et tous les types de moteurs appartenant à la même famille (aux fins de la conformité de la production), en ce qui concerne les plages de puissance applicables:

- a) respectent les valeurs limites d'émission les plus strictes;
 - b) sont testés sur la base des cycles d'essai qui correspondent aux valeurs limites d'émission les plus strictes;
 - c) sont soumis aux premières dates applicables pour la réception UE par type et la mise sur le marché énoncées à l'annexe III.
3. Les émissions de gaz d'échappement des différents types de moteurs et familles de moteurs sont mesurées sur la base des cycles d'essai visés à l'article 24 et conformément à l'article 25.
 4. Les différents types de moteurs et familles de moteurs sont conçus et pourvus de stratégies de limitation des émissions de manière à prévenir les falsifications dans la mesure du possible. L'utilisation de stratégies d'invalidation est interdite.

5. La Commission adopte des actes d'exécution énonçant les modalités relatives aux paramètres à utiliser pour la définition des types de moteurs et des familles de moteurs, y compris leurs modes de fonctionnement, et les modalités techniques pour prévenir les falsifications visées au paragraphe 4 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

*Article 19***Surveillance des émissions des moteurs en service**

1. La surveillance des émissions de gaz polluants de moteurs appartenant aux types de moteurs ou aux familles de moteurs ayant fait l'objet d'une réception par type pour la phase V conformément au présent règlement est assurée par la réalisation d'essais sur les moteurs en service installés sur les engins mobiles non routiers et exploités sur leurs cycles de fonctionnement normal. Ces essais sont réalisés, sous la responsabilité du constructeur et conformément aux exigences de l'autorité compétente en matière de réception, sur des moteurs qui ont été correctement entretenus, conformément aux dispositions relatives à la sélection des moteurs, aux procédures d'essai et à la communication des résultats pour les différentes catégories de moteurs.

La Commission met en œuvre des programmes pilotes en vue de concevoir des procédures d'essai appropriées pour les catégories et sous-catégories de moteurs pour lesquelles il n'en existe pas.

La Commission mène des programmes de surveillance pour chaque catégorie de moteurs afin de déterminer dans quelle mesure les émissions mesurées à partir du cycle d'essai correspondent aux émissions mesurées en conditions réelles de fonctionnement. Ces programmes et leurs résultats sont présentés chaque année aux États membres et font ensuite l'objet d'une communication publique.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement par des modalités détaillées de la sélection des moteurs, des procédures d'essai et de la communication des résultats visées au paragraphe 1 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

CHAPITRE IV

PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE*Article 20***Demande de réception UE par type**

1. Les constructeurs présentent une demande de réception UE par type distincte pour chaque type de moteurs ou chaque famille de moteurs à l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre et chaque demande est accompagnée du dossier constructeur mentionné à l'article 21. Une seule demande est présentée pour un type donné de moteurs ou, le cas échéant, une famille donnée de moteurs, et elle n'est présentée qu'à une seule autorité compétente en matière de réception.

2. Les constructeurs mettent à la disposition du service technique chargé des essais de réception UE par type un moteur conforme aux caractéristiques du type de moteurs ou, dans le cas d'une famille de moteurs, du moteur parent décrites dans le dossier constructeur visé à l'article 21.

3. Dans le cas d'une demande portant sur la réception UE par type d'une famille de moteurs, si l'autorité compétente en matière de réception estime que, en ce qui concerne le moteur parent sélectionné visé au paragraphe 2 du présent article, la demande ne représente pas pleinement la famille de moteurs décrite dans le dossier constructeur visé à l'article 21, les constructeurs mettent à disposition un moteur parent de remplacement et, le cas échéant, un moteur parent supplémentaire que l'autorité compétente juge représentatifs de la famille de moteurs.

4. Dans un délai d'un mois à compter du lancement de la production du type de moteurs ou de la famille de moteurs réceptionné, les constructeurs soumettent à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type pour ledit type de moteurs ou, le cas échéant, ladite famille de moteurs le programme initial de surveillance des moteurs en service.

*Article 21***Dossier constructeur**

1. Le demandeur communique un dossier constructeur à l'autorité compétente en matière de réception qui contient les éléments suivants:

- a) une fiche de renseignements, y compris une liste des carburants de référence et, lorsque le constructeur le demande, tout autre carburant, mélange de carburants ou toute autre émulsion de carburants spécifié visé à l'article 25, paragraphe 2, et décrit conformément aux actes délégués visés à l'article 25, paragraphe 4 (ci-après dénommée «fiche de renseignements»);

- b) l'ensemble des données, dessins, photographies et autres informations pertinents en rapport avec le type de moteurs ou, le cas échéant, le moteur parent;
 - c) toute information complémentaire demandée par l'autorité compétente en matière de réception dans le cadre de la procédure de demande de réception UE par type.
2. Le dossier constructeur peut être communiqué sur papier ou dans un format électronique qui est accepté par le service technique et l'autorité compétente en matière de réception.
 3. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des modèles en ce qui concerne la fiche de renseignements et le dossier constructeur. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE V

DÉROULEMENT DES PROCÉDURES DE RÉCEPTION UE PAR TYPE

Article 22

Dispositions générales

1. L'autorité compétente en matière de réception qui reçoit la demande accorde la réception UE par type à tous les types de moteurs ou familles de moteurs qui sont conformes à chacun des éléments suivants:
 - a) les informations contenues dans le dossier constructeur;
 - b) les exigences du présent règlement, et en particulier les dispositions relatives à la conformité de la production visées à l'article 26.
2. Lorsque le moteur répond aux exigences spécifiées dans le présent règlement, les autorités compétentes en matière de réception n'imposent aucune autre exigence en matière de réception UE par type concernant les émissions de gaz d'échappement pour les engins mobiles non routiers sur lesquels un tel moteur est installé.
3. Après les dates de réception UE par type de moteurs énoncées à l'annexe III pour chaque sous-catégorie de moteurs, les autorités compétentes en matière de réception n'accordent pas la réception UE par type à un type de moteurs ou une famille de moteurs qui ne répond pas aux exigences énoncées dans le présent règlement.
4. Les certificats de réception UE par type sont numérotés selon un système harmonisé à définir par la Commission.
5. Par le biais de l'IMI, l'autorité compétente en matière de réception:
 - a) met à la disposition des autorités compétentes en matière de réception des autres États membres une liste des réceptions UE par type qu'elle a accordées ou, le cas échéant, étendues, dans un délai d'un mois à compter de la délivrance du certificat de réception UE par type correspondant;
 - b) met sans tarder à la disposition des autorités compétentes en matière de réception des autres États membres une liste des réceptions UE par type qu'elle a refusé d'accorder ou a retirées, en indiquant les motifs de sa décision;
 - c) dans un délai d'un mois suivant la réception d'une demande émanant de l'autorité compétente en matière de réception d'un autre État membre, envoie à cette autorité compétente en matière de réception une copie du certificat de réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs, si ce certificat existe, accompagnée du dossier de réception visé au paragraphe 6 pour chaque type de moteurs ou famille de moteurs qu'elle a réceptionné ou refusé de réceptionner ou la réception UE par type qu'elle a retirée.
6. L'autorité compétente en matière de réception constitue un dossier de réception comprenant le dossier constructeur, accompagné du rapport d'essai et de tous les autres documents que le service technique ou l'autorité compétente en matière de réception ont joints au dossier constructeur dans l'exercice de leurs fonctions (ci-après dénommé «dossier de réception»).

Le dossier de réception comporte un index, qui en détaille le contenu selon une numérotation ou un marquage permettant d'identifier clairement toutes les pages et le format de chaque document, afin de répertorier les étapes successives de la gestion de la réception UE par type, notamment les dates des révisions et des mises à jour.

L'autorité compétente en matière de réception veille à ce que les informations contenues dans le dossier de réception soient disponibles pendant une période d'au moins vingt-cinq ans suivant la fin de la période de validité de la réception UE par type concernée.

7. La Commission peut adopter des actes d'exécution fixant:
 - a) la méthode d'établissement du système de numérotation harmonisé visé au paragraphe 4;
 - b) les modèles et la structure des données pour l'échange de données visé au paragraphe 5.

Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 23

Dispositions spécifiques concernant le certificat de réception UE par type

1. Le certificat de réception UE par type comporte, en annexe, les documents suivants:
 - a) le dossier de réception;
 - b) le cas échéant, les noms et spécimens de signature des personnes habilitées à signer les déclarations de conformité visées à l'article 31, ainsi qu'une indication de leur fonction dans la société.
2. La Commission élabore un modèle de certificat de réception UE par type.
3. Pour chaque type de moteurs ou famille de moteurs qui a été réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception:
 - a) remplit toutes les rubriques correspondantes du certificat de réception UE par type et joint le rapport d'essai;
 - b) dresse l'index du dossier de réception;
 - c) envoie, sans tarder, le certificat rempli, accompagné de ses annexes, au demandeur.
4. Dans le cas d'une réception UE par type dont la validité, conformément à l'article 35, fait l'objet de restrictions ou dans le cas où un type de moteurs ou une famille de moteur a été exempté de certaines exigences du présent règlement, le certificat de réception UE par type mentionne ces restrictions ou dérogations.
5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle de certificat de réception UE par type visé au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 24

Essais requis pour la réception UE par type

1. Le respect des prescriptions techniques prévues par le présent règlement est démontré au moyen d'essais appropriés effectués par les services techniques désignés. Les procédures de mesure et d'essai et les équipements et outils spécifiques prescrits pour réaliser ces essais sont décrits à l'article 25.
2. Le constructeur met à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception autant de moteurs que l'exigent les actes délégués applicables aux fins de la réalisation des essais requis.
3. Les essais requis sont réalisés sur des moteurs qui sont représentatifs du type de moteurs ou, le cas échéant, du moteur parent de la famille de moteurs à réceptionner.

Nonobstant le premier alinéa, le constructeur peut sélectionner, en accord avec l'autorité compétente en matière de réception, un moteur qui, tout en n'étant pas représentatif du type de moteurs ou, le cas échéant, du moteur parent de la famille de moteurs à réceptionner, combine un certain nombre des caractéristiques les plus défavorables en ce qui concerne le niveau de performance requis. Des méthodes d'essai virtuel peuvent être utilisées pour faciliter la prise de décision pendant le processus de sélection.

4. Aux fins de la réalisation des essais de réception UE par type, les cycles d'essais applicables sont ceux décrits à l'annexe IV. Les cycles d'essai applicables à chaque type de moteurs inclus dans la réception UE par type sont indiqués dans la fiche de renseignements.
5. Un moteur représentatif du type de moteurs ou, le cas échéant, du moteur parent de la famille de moteurs ou un moteur sélectionné conformément au deuxième alinéa du paragraphe 3 est testé sur un dynamomètre, en utilisant le cycle d'essai en conditions stationnaires pour engins non routiers applicable identifié dans les tableaux IV-1 à IV-10 de l'annexe IV. Le constructeur peut choisir de réaliser cet essai en mode discret ou à modes raccordés (avec rampe de transition). À l'exception des cas visés aux paragraphes 7 et 8, un moteur à régime variable d'une catégorie spécifique utilisé pour un fonctionnement à régime constant de la même catégorie ne doit pas être testé selon le cycle d'essai en conditions stationnaires pour régime constant applicable.
6. Dans le cas d'un moteur à régime constant équipé d'un régulateur pouvant être réglé à un régime alternatif, les exigences du paragraphe 5 sont remplies à chaque régime constant applicable et la fiche de renseignements indique les régimes qui s'appliquent pour chaque type de moteurs.
7. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP destiné à être utilisé tant pour un fonctionnement à régime variable que pour un fonctionnement à régime constant, les exigences du paragraphe 5 sont remplies pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicable séparément et la fiche de renseignements indique chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel ces exigences ont été remplies.
8. Dans le cas d'un moteur de catégorie IWP qui est destiné à être utilisé en lieu et place d'un moteur de catégorie IWA conformément à l'article 4, paragraphe 2, les exigences du paragraphe 5 du présent article sont remplies pour chaque cycle d'essai en conditions stationnaires applicable prévu dans les tableaux IV-5 et IV-6 de l'annexe IV, et la fiche de renseignements indique chaque cycle d'essai en conditions stationnaires pour lequel ces exigences ont été remplies.
9. À l'exception des moteurs ayant fait l'objet d'une réception UE par type en vertu de l'article 34, paragraphes 5 et 6, les moteurs à régime variable de catégorie NRE dont la puissance nette est supérieure ou égale à 19 kW mais n'excède pas 560 kW remplissent les exigences du paragraphe 5 du présent article mais sont également testés sur un dynamomètre en utilisant le cycle d'essai en conditions transitoires prévu dans le tableau IV-11 de l'annexe IV.
10. Les moteurs des sous-catégories NRS-v-2b et NRS-v-3 dont le régime maximal est inférieur ou égal à 3 400 tr/min remplissent les exigences du paragraphe 5 mais sont également testés sur un dynamomètre en utilisant le cycle d'essai en conditions transitoires prévu dans le tableau IV-12 de l'annexe IV.
11. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant les spécifications et caractéristiques techniques détaillées des cycles d'essai en conditions stationnaires et transitoires visés au présent article, y compris la méthode correspondante de détermination des réglages de la charge et du régime du moteur. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.
12. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le format unique du rapport d'essai requis pour la réception UE par type. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 25

Réalisation de mesures et d'essais pour la réception UE par type

1. Les résultats finals des essais concernant les émissions de gaz d'échappement pour les moteurs relevant du présent règlement sont établis en appliquant aux résultats des essais en laboratoire l'ensemble des éléments suivants:
 - a) les émissions de gaz de carter, si le paragraphe 3 le requiert et qu'il n'en est pas déjà tenu compte dans les mesures réalisées en laboratoire;
 - b) tout facteur d'ajustement nécessaire, si le paragraphe 3 le requiert et que le moteur comporte un système de post-traitement des gaz d'échappement à régénération;
 - c) pour tous les moteurs, des facteurs de détérioration adaptés aux périodes de durabilité des caractéristiques d'émission spécifiées à l'annexe V.

2. L'essai d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs pour déterminer s'il ou elle respecte les limites d'émission établies dans le présent règlement est effectué en utilisant les carburants ou combinaisons de carburants de référence suivants, selon le cas:

- a) gazole;
- b) essence;
- c) mélange essence/huile, pour les moteurs AC à deux temps;
- d) gaz naturel/biométhane;
- e) gaz de pétrole liquéfié (GPL);
- f) éthanol.

Le type de moteurs ou la famille de moteurs respecte, en outre, les limites d'émission pour les gaz d'échappement fixées dans le présent règlement pour tout autre carburant, mélange de carburants ou émulsion de carburants spécifié inclus par le constructeur dans une demande de réception UE par type et décrit dans le dossier constructeur.

3. En ce qui concerne la réalisation des mesures et des essais, les exigences techniques sont respectées en ce qui concerne:

- a) les appareils et procédures pour la réalisation des essais;
- b) les appareils et procédures pour la mesure des émissions et l'échantillonnage;
- c) les méthodes d'évaluation des données et de calcul;
- d) les méthodes d'établissement des facteurs de détérioration;
- e) pour les moteurs des catégories NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB et ATS qui respectent les limites d'émission de la phase V visées à l'annexe II:
 - i) les méthodes de prise en compte des émissions de gaz de carter;
 - ii) les méthodes de détermination et de prise en compte de la régénération continue ou peu fréquente des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement;
- f) pour les moteurs à gestion électronique des catégories NRE, NRG, IWP, IWA, RLL et RLR qui respectent les limites d'émission de la phase V énoncées à l'annexe II et qui utilisent une commande électronique pour déterminer à la fois le débit et le point d'injection du carburant ou qui utilisent une commande électronique pour activer, désactiver ou moduler le système de contrôle des émissions utilisé pour réduire les émissions de NO_x:
 - i) les stratégies de limitation des émissions, y compris la documentation requise pour démontrer ces stratégies;
 - ii) les mesures de maîtrise des NO_x, y compris la méthode utilisée pour démontrer ces mesures de maîtrise;
 - iii) la plage associée au cycle d'essai en conditions stationnaires pour engins non routiers pertinent dans laquelle est contrôlé le niveau de dépassement autorisé par rapport aux limites d'émission visées à l'annexe II;
 - iv) la sélection par le service technique de points de mesure supplémentaires dans la plage de contrôle durant les essais au banc sur les émissions.

4. La Commission est habilitée à adopter conformément à l'article 55 des actes délégués afin de compléter le présent règlement en établissant:

- a) la méthodologie à utiliser pour adapter les résultats des essais en laboratoire sur les émissions afin d'inclure les facteurs de détérioration visés au paragraphe 1, point c);
- b) les caractéristiques techniques des carburants de référence visés au paragraphe 2 et, le cas échéant, les exigences applicables à la description de tout autre carburant, mélange de carburants ou émulsion de carburants spécifié décrit dans le dossier constructeur;
- c) les exigences et caractéristiques techniques détaillées pour la réalisation des mesures et des essais visés au paragraphe 3;

- d) la méthode utilisée pour mesurer le PN, en tenant compte des spécifications fournies dans la série 06 d'amendements au règlement n° 49 de la CEE-ONU;
- e) les exigences techniques détaillées applicables aux essais sur les moteurs bicarburants ou les moteurs monocarburants fonctionnant au gaz visés à l'annexe II.

Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

Article 26

Dispositions relatives à la conformité de la production

1. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, en ce qui concerne cette réception, pour vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que des dispositions adéquates ont été prises pour garantir que les moteurs en production seront conformes au type réceptionné en ce qui concerne les exigences du présent règlement.
2. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, en ce qui concerne cette réception, pour vérifier que les déclarations de conformité délivrées par le constructeur sont conformes à l'article 31.
3. Une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires, en ce qui concerne cette réception, pour vérifier, au besoin en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, que les dispositions visées au paragraphe 1 du présent article restent adéquates de sorte que les moteurs en production demeurent conformes au type réceptionné et que les déclarations de conformité, le cas échéant, continueront de satisfaire à l'article 31.
4. Pour vérifier la conformité d'un moteur au type réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type peut effectuer toutes les vérifications ou tous les essais requis pour la réception UE par type sur des échantillons prélevés dans les locaux du constructeur, y compris les installations de production.
5. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception qui a accordé une réception UE par type constate que les dispositions visées au paragraphe 1 ne sont pas appliquées, s'écartent sensiblement des dispositions convenues telles que visées au paragraphe 1, ne sont plus appliquées ou ne sont plus jugées adéquates, bien que la production continue, elle prend les mesures nécessaires pour garantir que la procédure en matière de conformité de la production est correctement suivie ou procède au retrait de la réception UE par type.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant les mesures détaillées à prendre et les procédures à suivre par les autorités compétentes en matière de réception pour s'assurer que les moteurs en production sont conformes au type réceptionné. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

CHAPITRE VI

MODIFICATIONS ET VALIDITÉ DES RÉCEPTIONS UE PAR TYPE

Article 27

Dispositions générales

1. Le constructeur informe sans tarder l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type de toute modification des informations consignées dans le dossier de réception.

Dans le cas d'une telle modification, cette autorité compétente en matière de réception décide laquelle des procédures prévues à l'article 28 doit être suivie.

Si nécessaire, l'autorité compétente en matière de réception peut décider, après avoir consulté le constructeur, qu'une nouvelle réception UE par type doit être accordée.

2. Une demande de modification d'une réception UE par type est soumise exclusivement à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type initiale.
3. Si l'autorité compétente en matière de réception estime qu'une modification justifie de refaire des inspections ou des essais, elle en informe le constructeur.

Les procédures fixées à l'article 28 ne s'appliquent que si, sur la base de ces inspections ou essais, l'autorité compétente en matière de réception conclut que les exigences pour la réception UE par type continuent d'être satisfaites.

Article 28

Révision et extension des réceptions UE par type

1. Lorsque des informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées sans qu'il ait été jugé nécessaire de refaire des inspections ou des essais, une telle modification est dénommée «révision».

Dans le cas d'une telle révision, l'autorité compétente en matière de réception révisé, sans retard injustifié et si nécessaire, les pages pertinentes du dossier de réception en marquant chacune d'elles pour montrer clairement la nature de la modification, elle indique également la date de révision et inclut un index révisé du dossier de réception. Une version consolidée et mise à jour du dossier de réception, accompagnée d'une description détaillée des modifications, est considérée comme satisfaisant à l'exigence du présent paragraphe.

2. Toute modification visée au paragraphe 1 est dénommée «extension» lorsque les informations consignées dans le dossier de réception ont été modifiées et que l'un des cas de figure suivants se présente:
 - a) de nouvelles inspections ou de nouveaux essais sont requis;
 - b) une des informations incluses dans le certificat de réception UE par type, à l'exception de ses annexes, a changé;
 - c) une nouvelle exigence établie dans le présent règlement ou dans un acte délégué ou d'exécution adopté en vertu du présent règlement devient applicable au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné.

En cas d'extension, l'autorité compétente en matière de réception établit un certificat de réception UE par type mis à jour, assorti d'un numéro d'extension, qui augmente en fonction du nombre d'extensions successives déjà accordées. Ce certificat de réception UE par type indique clairement le motif et la date de l'extension.

3. Chaque fois que des pages du dossier de réception sont modifiées ou qu'une version consolidée et mise à jour est établie, l'index du dossier de réception annexé au certificat de réception UE par type est modifié en conséquence, de façon à indiquer la date de l'extension ou de la révision la plus récente ou celle de la consolidation la plus récente de la version mise à jour.
4. La réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs ne doit pas être modifiée lorsqu'une nouvelle exigence visée au paragraphe 2, point c), ne concerne pas, d'un point de vue technique, le type de moteurs ou la famille de moteurs en question pour ce qui est de ses performances en matière d'émissions.

Article 29

Délivrance et notification des modifications

1. Dans le cas d'une révision d'une réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception délivre sans retard injustifié au demandeur les documents révisés ou la version consolidée et mise à jour, selon le cas, y compris l'index révisé du dossier de réception, visés à l'article 28, paragraphe 1, deuxième alinéa.
2. Dans le cas d'une extension d'une réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception délivre sans retard injustifié au demandeur le certificat de réception UE par type mis à jour, visé à l'article 28, paragraphe 2, deuxième alinéa, y compris ses annexes, et l'index du dossier de réception.

3. L'autorité compétente en matière de réception notifie par le biais de l'IMI toute modification des réceptions UE par type aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres conformément à l'article 22, paragraphe 5.

Article 30

Validité de la réception UE par type

1. Les réceptions UE par type sont délivrées pour une durée illimitée.
2. Une réception UE par type d'un moteur cesse d'être valide dans les cas suivants:
 - a) lorsque de nouvelles exigences applicables au type de moteurs ou, le cas échéant, à la famille de moteurs réceptionné deviennent obligatoires pour la mise sur le marché, et s'il n'est pas possible d'étendre ou de réviser en conséquence la réception UE par type;
 - b) lorsque la production du type de moteurs ou de la famille de moteurs réceptionné est définitivement et volontairement arrêtée;
 - c) lorsque la validité de la réception UE par type expire en vertu d'une restriction conformément à l'article 35, paragraphe 3;
 - d) lorsque la réception UE par type est retirée conformément à l'article 26, paragraphe 5, l'article 39, paragraphe 1, ou l'article 40, paragraphe 3.
3. Lorsqu'une réception UE par type cesse d'être valide pour un seul type de moteurs dans une famille de moteurs, la perte de validité de la réception UE par type de la famille de moteurs en question se limite à ce type de moteurs spécifique.
4. Lorsque la production d'un type de moteurs ou, le cas échéant, d'une famille de moteurs est définitivement arrêtée, le constructeur notifie l'arrêt à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type correspondante.

Dans un délai d'un mois après la réception de cette notification, l'autorité compétente qui a accordé la réception UE par type pour le type de moteurs ou la famille de moteurs concerné informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres en conséquence.

5. Sans préjudice du paragraphe 4, lorsqu'une réception UE par type d'un type de moteurs ou, le cas échéant, d'une famille de moteurs est sur le point de cesser d'être valide, le constructeur le notifie à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type correspondante.

En pareils cas, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type communique sans tarder toutes les informations utiles aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres.

Cette communication inclut notamment la date de production ainsi que le numéro d'identification du dernier moteur produit.

6. Les exigences en matière de notification visées aux paragraphes 4 et 5 sont réputées remplies par le chargement des informations pertinentes dans l'IMI.

CHAPITRE VII

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ ET MARQUAGE

Article 31

Déclaration de conformité

1. Le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception UE par type d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs, une déclaration de conformité (ci-après dénommée «déclaration de conformité») pour accompagner les moteurs qui sont mis sur le marché sur la base:
 - a) d'une dérogation visée à l'article 34, paragraphes 2, 4, 5, 6, 7 ou 8, ou à l'article 35, paragraphe 4; ou
 - b) d'une disposition transitoire visée à l'article 58, paragraphes 9, 10 ou 11.

La déclaration de conformité mentionne les caractéristiques et restrictions particulières qui s'appliquent au moteur, est délivrée gratuitement avec le moteur et accompagne, le cas échéant, l'engin mobile non routier sur lequel le moteur est installé. Sa délivrance n'est pas subordonnée à une demande explicite ou à la soumission d'informations supplémentaires au constructeur. La déclaration de conformité peut également être délivrée sous la forme d'un fichier électronique sécurisé.

Pendant une période de dix ans à compter de la date de production du moteur, le constructeur délivre, à la demande de l'utilisateur final, un duplicata de la déclaration de conformité contre paiement d'un montant n'excédant pas le coût de délivrance dudit duplicata. La mention «duplicata» apparaît clairement sur tout duplicata de la déclaration de conformité.

2. La déclaration de conformité est rédigée dans au moins une des langues officielles des institutions de l'Union.

Tout État membre peut demander au constructeur que la déclaration de conformité soit traduite dans sa ou ses langues officielles.

3. La ou les personnes habilitées à signer les déclarations de conformité font partie de l'organisation du constructeur et sont dûment autorisées par l'administration de cette organisation à engager pleinement la responsabilité juridique du constructeur en ce qui concerne la conception et la construction, ou la conformité de la production du moteur.

4. La déclaration de conformité est entièrement remplie et ne prévoit pas d'autres restrictions concernant l'utilisation du moteur que celles prévues par le présent règlement.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle de déclaration de conformité, y compris les caractéristiques conçues pour empêcher toute falsification et permettant de vérifier le fichier électronique sécurisé. À cette fin, les actes d'exécution prévoient les éléments de sécurité servant à protéger la déclaration de conformité. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 32

Marquage réglementaire des moteurs

1. Le constructeur appose un marquage sur chaque moteur qui est fabriqué en conformité avec le type réceptionné (ci-après dénommé «marquage réglementaire»).

2. En ce qui concerne les moteurs suivants, le marquage réglementaire comporte des informations supplémentaires indiquant que le moteur fait l'objet de la dérogation ou disposition transitoire applicable:

- a) les moteurs destinés à être exportés vers des pays tiers conformément à l'article 34, paragraphe 1, qui sont fabriqués soit dans l'Union, soit en dehors de l'Union, puis installés sur des engins mobiles non routiers dans l'Union;
- b) les moteurs mis sur le marché conformément à l'article 34, paragraphe 2, 5, 6 ou 8;
- c) les moteurs mis temporairement sur le marché conformément à l'article 34, paragraphe 4;
- d) les moteurs de transition mis sur le marché conformément à l'article 58, paragraphe 5;
- e) les moteurs de remplacement mis sur le marché conformément à l'article 34, paragraphe 7, à l'article 58, paragraphe 10 ou 11.

3. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle de marquage réglementaire, y compris les informations essentielles obligatoires requises lorsque le moteur quitte la ligne de production, les informations essentielles obligatoires requises avant que le moteur ne soit mis sur le marché et, le cas échéant, les informations supplémentaires visées au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

*Article 33***Marquage temporaire des moteurs**

1. Le constructeur appose un marquage temporaire sur chaque moteur qui est fabriqué en conformité avec le type réceptionné et qui est mis sur le marché sur la base de l'article 34, paragraphe 3.
2. Un moteur qui n'est pas encore conforme au type réceptionné et qui est livré au constructeur de ce moteur porte uniquement un marquage temporaire.
3. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le modèle des marquages temporaires visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, y compris les informations essentielles obligatoires figurant sur ceux-ci. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE VIII

DÉROGATIONS*Article 34***Dérogations générales**

1. À l'exception de l'article 32, paragraphe 2, point a), les moteurs destinés à être exportés vers des pays tiers ne sont pas soumis au présent règlement.
2. À l'exception de l'article 32, paragraphe 2, point b), les moteurs à l'usage des forces armées ne sont pas soumis au présent règlement.

Aux fins du présent paragraphe, les services d'incendie, la protection civile, les services responsables du maintien de l'ordre et les services d'urgence médicale ne sont pas considérés comme faisant partie des forces armées.

3. Sans préjudice de l'article 32 et avec l'accord du FEO, un constructeur peut livrer audit FEO un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement.
4. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, les États membres autorisent la mise temporaire sur le marché, aux fins des essais sur le terrain, de moteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une réception UE par type conformément au présent règlement.
5. Nonobstant l'article 18, paragraphe 2, et l'article 22, paragraphe 3, les États membres accordent la réception UE par type pour les moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes applicables aux moteurs à usage spécial prévues à l'annexe VI, et en autorisent la mise sur le marché, à condition que ces moteurs soient destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers à utiliser en atmosphères explosibles au sens de l'article 2, point 5, de la directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
6. Nonobstant l'article 18, paragraphe 2, et l'article 22, paragraphe 3, les États membres peuvent, sur demande, accorder la réception UE par type et autoriser la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes applicables aux moteurs à usage spécial prévues à l'annexe VI, à condition que ces moteurs soient destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers servant exclusivement au lancement et à la récupération d'embarcations de sauvetage utilisées par un service de secours national.
7. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, et l'article 18, paragraphe 2, pour les moteurs des catégories RLL ou RLR qui ont été mis sur le marché de l'Union jusqu'au 31 décembre 2011 inclus, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de moteurs de remplacement si l'autorité compétente en matière de réception, après examen, reconnaît et conclut que l'installation d'un moteur conforme aux limites d'émission applicables fixées dans les tableaux II-7 et II-8 de l'annexe II entraînera d'importantes difficultés techniques. Dans ce cas, les moteurs de remplacement sont conformes soit aux limites d'émission qu'ils auraient dû respecter pour la mise sur le marché de l'Union le 31 décembre 2011, soit à des limites d'émission plus strictes.

⁽¹⁾ Directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (JO L 96 du 29.3.2014, p. 309).

Pour les moteurs des catégories RLL et RLR qui ont été mis sur le marché de l'Union après le 31 décembre 2011, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de moteurs de remplacement conformes aux limites d'émission que les moteurs à remplacer devaient respecter lorsqu'ils ont été initialement mis sur le marché de l'Union.

8. Pour les moteurs des catégories RLL ou RLR, les États membres peuvent autoriser la mise sur le marché de moteurs qui respectent les limites d'émission applicables les plus récentes fixées dans la législation pertinente applicable au 5 octobre 2016, à condition que:

- a) ces moteurs fassent partie d'un projet qui est à un stade avancé de développement au 6 octobre 2016, au sens de la directive 2008/57/CE; et
- b) l'utilisation de moteurs conformes aux limites d'émission applicables fixées dans les tableaux II-7 ou II-8 de l'annexe II entraîne des coûts disproportionnés.

Au plus tard le 17 septembre 2017, chaque État membre communique à la Commission la liste de tels projets.

9. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement par les conditions et spécifications techniques détaillées pour:

- a) la livraison à un FEO, par un constructeur, d'un moteur séparément de son système de post-traitement des gaz d'échappement, telle qu'elle est visée au paragraphe 3;
- b) la mise temporaire sur le marché, aux fins des essais sur le terrain, de moteurs qui n'ont pas fait l'objet d'une réception UE par type conformément au présent règlement, telle qu'elle est visée au paragraphe 4;
- c) accorder la réception UE par type et autoriser la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes applicables aux moteurs à usage spécial prévues à l'annexe VI, telles qu'elles sont visées aux paragraphes 5 et 6.

Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

Article 35

Dérogations pour de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts

1. Un constructeur peut demander une réception UE par type pour un type de moteurs ou une famille de moteurs incorporant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts et qui, en raison de ces nouvelles technologies et de ces nouveaux concepts, est incompatible avec une ou plusieurs exigences du présent règlement.

2. L'autorité compétente en matière de réception accorde la réception UE par type visée au paragraphe 1 lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) la demande mentionne les raisons pour lesquelles les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts rendent le type de moteurs ou la famille de moteurs incompatible avec une ou plusieurs des exigences du présent règlement;
- b) la demande décrit les conséquences pour l'environnement des nouvelles technologies ou des nouveaux concepts et les mesures prises pour garantir un niveau de protection de l'environnement au moins équivalent au niveau garanti par les exigences du présent règlement auxquelles il est demandé de déroger;
- c) des descriptions et résultats d'essais prouvant que la condition visée au point b) est remplie sont présentés.

3. La délivrance de la réception UE par type visée au paragraphe 1 est soumise à l'autorisation de la Commission.

Le cas échéant, l'autorisation de la Commission précise si sa validité fait l'objet de restrictions.

Cette autorisation est donnée au moyen d'un acte d'exécution.

4. Dans l'attente de la décision de la Commission sur l'autorisation conformément au paragraphe 3, l'autorité compétente en matière de réception peut délivrer une réception UE par type provisoire qui est valable:

- a) uniquement sur le territoire de l'État membre concerné;
- b) uniquement pour un type de moteurs ou une famille de moteurs couvert par la dérogation sollicitée; et
- c) pour une durée minimale de trente-six mois.

Lorsqu'une réception UE par type provisoire est délivrée, l'autorité compétente en matière de réception en informe sans tarder la Commission et les autres États membres, au moyen d'un dossier contenant les informations visées au paragraphe 2.

La nature provisoire et la validité territoriale limitée de cette réception UE par type provisoire sont indiquées de manière visible dans le titre du certificat de réception UE par type ainsi que dans le titre de la déclaration de conformité correspondante.

5. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception décide d'accepter une réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4 sur son territoire, elle en informe par écrit l'autorité compétente en matière de réception concernée, ainsi que la Commission.

6. Lorsque la Commission décide de ne pas accorder l'autorisation visée au paragraphe 3, l'autorité compétente en matière de réception notifie immédiatement le détenteur de la réception UE par type provisoire visée au paragraphe 4 que celle-ci sera révoquée six mois après la date du refus de la Commission.

Nonobstant la décision de la Commission de ne pas accorder l'autorisation visée au paragraphe 3, les moteurs fabriqués en conformité avec la réception UE par type provisoire avant que celle-ci ne cesse d'être valide peuvent être mis sur le marché dans tout État membre dont les autorités compétentes en matière de réception ont accepté ladite réception.

7. Les exigences visées au deuxième alinéa du paragraphe 4 et au paragraphe 5 sont réputées remplies par le chargement des informations pertinentes dans l'IMI.

8. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant l'autorisation visée au paragraphe 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

9. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les modèles harmonisés pour le certificat de réception UE par type et la déclaration de conformité visés au paragraphe 4 du présent article, y compris leurs informations essentielles obligatoires. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

Article 36

Adaptation ultérieure des actes délégués et des actes d'exécution

1. Lorsque la Commission autorise une dérogation au titre de l'article 35, elle prend immédiatement les mesures nécessaires pour adapter au progrès technologique les actes délégués ou les actes d'exécution concernés.

Lorsque la dérogation autorisée au titre de l'article 35 a trait à un aspect régi par un règlement de la CEE-ONU, la Commission propose un amendement audit règlement selon la procédure applicable en vertu de l'accord révisé de 1958.

2. Dès que les actes délégués ou les actes d'exécution concernés visés au paragraphe 1 ont été modifiés, la Commission lève toute restriction imposée par la décision autorisant la dérogation.

Lorsque les mesures nécessaires pour adapter les actes délégués ou les actes d'exécution n'ont pas été prises, la Commission peut, à la demande de l'État membre qui a accordé la réception UE par type provisoire, autoriser cet État membre à l'étendre au moyen d'une décision revêtant la forme d'un acte d'exécution adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE IX

RAPPORT DE PRODUCTION ET VÉRIFICATION*Article 37***Obligations incombant aux constructeurs en ce qui concerne le rapport de production**

1. Le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type une liste indiquant le nombre de moteurs de chaque type et sous-catégorie produits conformément au présent règlement et en conformité avec la réception UE par type depuis la soumission du dernier rapport de production ou depuis la première date d'applicabilité des exigences du présent règlement.

Cette liste est soumise:

- a) dans un délai de quarante-cinq jours suivant la fin de chaque année civile;
- b) immédiatement après chacune des dates de mise sur le marché des moteurs visées à l'annexe III; et
- c) pour toute autre date que l'autorité compétente en matière de réception pourrait fixer.

2. La liste visée au paragraphe 1 indique les correspondances entre les numéros d'identification et les types de moteurs et, le cas échéant, les familles de moteurs correspondants et les numéros de réception UE par type lorsque ces correspondances ne sont pas identifiées par le système de codification des moteurs.

3. La liste visée au paragraphe 1 indique clairement tout cas dans lequel le constructeur arrête la production d'un type de moteurs ou d'une famille de moteurs réceptionné.

4. Le constructeur conserve une copie de la liste visée au paragraphe 1 pendant une période minimale de vingt ans suivant la fin de la période de validité de la réception UE par type concernée.

5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant le format de la liste visée au paragraphe 1 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

*Article 38***Mesures de vérification**

1. L'autorité compétente en matière de réception d'un État membre qui a accordé une réception UE par type prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que, le cas échéant en coopération avec les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres, les numéros d'identification relatifs à cette réception UE par type soient correctement attribués aux constructeurs et dûment utilisés par ceux-ci avant que le moteur ayant fait l'objet d'une réception par type soit mis sur le marché ou mis à disposition sur le marché.

2. Une vérification supplémentaire des numéros d'identification peut être effectuée à l'occasion du contrôle de la conformité de la production prévu à l'article 26.

3. En ce qui concerne la vérification des numéros d'identification, le constructeur ou son mandataire fournit, sur demande et sans tarder, à l'autorité compétente en matière de réception responsable qui le demande les informations requises sur les clients du constructeur et les numéros d'identification des moteurs dont la production a fait l'objet d'une notification conformément à l'article 37. Lorsque les moteurs sont mis à la disposition d'un FEO, de plus amples informations ne sont pas requises de la part du constructeur.

4. Si, à la suite d'une demande de l'autorité compétente en matière de réception, le constructeur n'est pas en mesure de démontrer le respect des exigences de marquage réglementaire, l'autorité compétente en matière de réception peut retirer la réception UE par type accordée pour le type de moteurs ou la famille de moteurs concerné. Les autorités compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception UE par type et des motifs justifiant ce retrait, conformément à l'article 22, paragraphe 5.

CHAPITRE X

CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 39

Moteurs non conformes au type réceptionné

1. Lorsque des moteurs portant un marquage réglementaire et, le cas échéant, accompagnés d'une déclaration de conformité ne sont pas conformes au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type prend les mesures nécessaires pour veiller à ce que les moteurs en production soient mis en conformité avec le type de moteurs ou la famille de moteurs réceptionné. Ces mesures peuvent inclure le retrait de la réception UE par type si les mesures correctives prises par le constructeur sont inadéquates.

L'autorité compétente en matière de réception concernée informe les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres des mesures prises.

2. Aux fins du paragraphe 1, les divergences constatées par rapport aux informations figurant sur le certificat de réception UE par type ou dans le dossier de réception sont considérées, lorsque ces divergences n'ont pas été autorisées conformément au chapitre VI, comme constituant un cas de non-conformité au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné.

3. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception constate que des moteurs accompagnés d'une déclaration de conformité, le cas échéant, ou portant une marque de réception par type délivrée dans un autre État membre ne sont pas conformes au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné, elle peut demander que l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type vérifie que les moteurs en production continuent d'être conformes au type de moteurs ou à la famille de moteurs réceptionné. À la réception d'une demande en ce sens, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type prend les mesures visées au paragraphe 1 dans les meilleurs délais et, au plus tard, dans les trois mois suivant la date de la demande.

4. Les autorités compétentes en matière de réception s'informent mutuellement, dans un délai d'un mois, du retrait d'une réception UE par type et des motifs justifiant ce retrait, conformément à l'article 22, paragraphe 5.

5. Lorsque l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type conteste la non-conformité qui lui a été notifiée, les États membres concernés s'emploient à régler le différend.

L'autorité compétente en matière de réception en informe la Commission et la Commission procède, au besoin, aux consultations appropriées en vue de régler le différend.

Article 40

Rappel de moteurs

1. Lorsqu'un constructeur qui s'est vu accorder une réception UE par type est tenu, en vertu de l'article 20, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 765/2008, de rappeler des moteurs mis sur le marché, qu'ils soient ou non installés sur des engins mobiles non routiers, au motif qu'ils présentent un risque grave en ce qui concerne la protection de l'environnement ou la santé publique:

- a) il en informe immédiatement l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type; et
- b) il propose à ladite autorité compétente en matière de réception un ensemble de solutions appropriées en vue de remédier au risque grave.

2. L'autorité compétente en matière de réception communique sans tarder les solutions proposées aux autorités compétentes en matière de réception des autres États membres et à la Commission.

Les autorités compétentes en matière de réception veillent à la bonne mise en œuvre de ces solutions dans leurs États membres respectifs.

3. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception estime que les solutions sont insuffisantes ou qu'elles n'ont pas été mises en œuvre assez rapidement, elle en informe sans tarder l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type.

Lorsque le constructeur ne propose pas et ne met pas en œuvre par la suite des mesures correctives efficaces, l'autorité compétente en matière de réception qui a accordé la réception UE par type prend toutes les mesures de protection requises, y compris le retrait de la réception UE par type.

En cas de retrait de la réception UE par type, l'autorité compétente en matière de réception en informe, dans un délai d'un mois suivant ledit retrait, le constructeur, les autorités compétentes en matière de réception des autres États membres ainsi que la Commission, par lettre recommandée ou par un moyen électronique équivalent.

Article 41

Notification des décisions et des voies de recours

1. Les décisions du type suivant ou destinées aux fins suivantes sont motivées:
 - a) prise en application du présent règlement;
 - b) refusant ou retirant une réception UE par type;
 - c) exigeant le rappel d'un moteur du marché;
 - d) interdisant, restreignant ou entravant la mise sur le marché d'un moteur; ou
 - e) interdisant, restreignant ou entravant la mise sur le marché d'engins mobiles non routiers sur lesquels est installé un moteur relevant du champ d'application du présent règlement.
2. Les autorités compétentes en matière de réception informent la partie concernée:
 - a) de toute décision visée au paragraphe 1;
 - b) des voies de recours que lui ouvre le droit en vigueur dans l'État membre concerné et des délais applicables à ces voies de recours.

CHAPITRE XI

RÉGLEMENTATIONS INTERNATIONALES ET COMMUNICATION D'INFORMATIONS TECHNIQUES

Article 42

Acceptation de réceptions par type de moteurs équivalentes

1. L'Union peut reconnaître, dans le cadre d'accords multilatéraux ou bilatéraux entre elle et des pays tiers, l'équivalence entre les conditions et dispositions en matière de réception UE par type des moteurs établies par le présent règlement et les procédures établies par des réglementations internationales ou de pays tiers.
2. Les réceptions par type et les marquages réglementaires qui sont conformes aux règlements de la CEE-ONU ou à leurs amendements pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré, tels qu'ils sont énumérés dans l'acte délégué visé au paragraphe 4, point a), sont considérés comme étant équivalents aux réceptions UE par type et aux marquages réglementaires requis conformément au présent règlement.
3. Les réceptions UE par type accordées sur la base des actes de l'Union énumérés dans l'acte délégué visé au paragraphe 4, point b), sont considérées comme équivalentes aux réceptions UE par type accordées conformément au présent règlement.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant:
 - a) la liste des règlements de la CEE-ONU ou de leurs amendements, y compris les exigences qui y sont énoncées pour leur application, pour lesquels l'Union a émis un vote favorable ou auxquels l'Union a adhéré et qui doivent s'appliquer à la réception UE par type des types de moteurs et familles de moteurs à installer sur des engins mobiles non routiers;
 - b) la liste des actes de l'Union en vertu desquels les réceptions UE par type sont accordées, y compris les exigences qui y sont énoncées pour leur application.

Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

Article 43

Informations et instructions destinées aux FEO et aux utilisateurs finals

1. Le constructeur ne communique pas aux FEO ou aux utilisateurs finals des informations techniques relatives aux éléments prévus dans le présent règlement qui diffèrent des éléments approuvés par l'autorité compétente en matière de réception.
2. Le constructeur met à la disposition des FEO toutes les informations et les instructions pertinentes nécessaires à l'installation correcte d'un moteur sur des engins mobiles non routiers, y compris une description des éventuelles conditions particulières ou restrictions concernant l'installation ou l'utilisation du moteur.
3. Le constructeur met à la disposition des FEO toutes les informations et les instructions pertinentes nécessaires destinées à l'utilisateur final, y compris une description des éventuelles conditions particulières ou restrictions concernant l'utilisation d'un moteur.
4. Le constructeur met à la disposition des FEO la valeur des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) établie durant le processus de réception UE par type et leur donne pour instruction de communiquer cette information, accompagnée d'explications sur les conditions d'essai, à l'utilisateur final de l'engin mobile non routier sur lequel le moteur est destiné à être installé.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant de manière détaillée les informations et instructions visées aux paragraphes 2, 3 et 4 du présent article. Ces actes délégués sont adoptés au plus tard le 31 décembre 2016.

Article 44

Échange de données et d'informations par le biais de l'IMI

1. L'échange de données et d'informations concernant les réceptions UE par type entre les autorités nationales, ou entre celles-ci et la Commission, dans le cadre du présent règlement se fait par voie électronique par le biais de l'IMI.
2. Toute information pertinente relative aux réceptions UE par type accordées conformément au présent règlement est centralisée et rendue accessible aux autorités nationales et à la Commission par le biais de l'IMI.
3. La Commission veille à ce que, en outre, l'IMI:
 - a) permette l'échange de données et d'informations entre les constructeurs ou les services techniques d'une part, et les autorités nationales ou la Commission d'autre part;
 - b) garantisse l'accès public à certaines données et informations concernant les résultats des réceptions par type et les résultats de la surveillance des moteurs en service;
 - c) le cas échéant et lorsque c'est faisable d'un point de vue technique et économique, et en accord avec les États membres concernés, garantisse le transfert automatique de données entre les bases de données nationales existantes et l'IMI.
4. Les utilisations de l'IMI visées au paragraphe 3 sont facultatives.
5. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les exigences et procédures techniques détaillées nécessaires à l'interconnexion de l'IMI avec les bases de données nationales existantes telles que visées au paragraphe 3, point c), du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés, au plus tard le 31 décembre 2016, en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 56, paragraphe 2.

CHAPITRE XII

DÉSIGNATION ET NOTIFICATION DES SERVICES TECHNIQUES

Article 45

Exigences relatives aux services techniques

1. Un service technique est désigné par une autorité compétente en matière de réception conformément à l'article 47 et satisfait aux exigences énoncées aux paragraphes 2 à 9 du présent article.
2. Un service technique est établi en vertu du droit national de chaque État membre et est doté de la personnalité juridique.
3. Le service technique est un organisme tiers, indépendant du processus de conception, de fabrication, de fourniture ou d'entretien des moteurs qu'il évalue.

Un organisme appartenant à une association d'entreprises ou à une fédération professionnelle qui représente des entreprises participant à la conception, à la fabrication, à la fourniture, à l'assemblage, à l'installation, à l'utilisation ou à l'entretien des moteurs qu'il évalue et soumet à des essais ou des inspections peut, à condition qu'il démontre son indépendance et l'absence de tout conflit d'intérêts, être considéré comme satisfaisant à l'exigence énoncée au premier alinéa.

4. Le service technique, y compris ses cadres supérieurs et le personnel chargé d'exécuter les catégories d'activités pour lesquelles le service technique a été désigné conformément à l'article 47, paragraphe 1, n'est pas le concepteur, le constructeur, le fournisseur, l'installateur ou le responsable de l'entretien des moteurs qu'il évalue, ni le mandataire des parties exerçant ces activités. Cette restriction n'exclut pas l'utilisation de moteurs évalués visés au paragraphe 3 du présent article qui sont nécessaires au fonctionnement du service technique, ou l'utilisation de ces moteurs à des fins personnelles.

Le service technique veille à ce que les activités de ses filiales ou sous-traitants ne portent pas atteinte à la confidentialité, à l'objectivité ou à l'impartialité des catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné.

5. Le service technique exécute les catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné avec la plus grande intégrité professionnelle et la compétence technique requise dans le domaine spécifique et son personnel est à l'abri de toute pression ou incitation, notamment d'ordre financier, susceptibles d'influencer son jugement ou les résultats de ses activités d'évaluation, notamment de la part de personnes ou groupes de personnes intéressés par ces résultats.

6. Le service technique démontre à son autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation sa capacité à exécuter toutes les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné conformément à l'article 47, paragraphe 1, en veillant à disposer:

- a) du personnel ayant les compétences appropriées, les connaissances techniques et la formation professionnelle pertinentes, ainsi que l'expérience suffisante et appropriée pour effectuer les tâches requises;
- b) de descriptions des procédures pertinentes pour les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné, garantissant ainsi la transparence et la reproductibilité de ces procédures;
- c) de procédures pour exécuter les catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné qui tiennent dûment compte du degré de complexité de la technologie du moteur en question et de la nature du processus de production (fabrication en masse ou en série) du moteur; et
- d) des moyens nécessaires à la bonne exécution des tâches liées aux catégories d'activités pour lesquelles il cherche à être désigné et d'un accès à l'ensemble des équipements ou installations nécessaires.

7. Le service technique, y compris ses cadres supérieurs et le personnel effectuant l'évaluation, est impartial et n'exerce aucune activité qui pourrait compromettre son indépendance de jugement ou son intégrité à l'égard des catégories d'activités pour lesquelles le service technique est désigné.

8. Le service technique souscrit une assurance de responsabilité civile couvrant ses activités, à moins que cette responsabilité ne soit assumée par l'État membre en vertu de son droit national ou que l'évaluation ne soit effectuée sous la responsabilité directe de l'État membre.

9. Le personnel d'un service technique est lié par le secret professionnel à l'égard de l'ensemble des informations qu'il obtient dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent règlement ou de toute disposition de droit national lui donnant effet.

Le personnel d'un service technique n'est pas lié par l'obligation visée au premier alinéa en ce qui concerne l'échange d'informations avec l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation ou lorsque le droit de l'Union ou le droit national exige cet échange.

Les droits de propriété sont protégés.

Article 46

Filiales et sous-traitants des services techniques

1. Le service technique peut, uniquement avec l'accord de son autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, sous-traiter les tâches spécifiques liées aux catégories d'activités pour lesquelles il a été désigné conformément à l'article 47, paragraphe 1, ou les faire réaliser par une filiale.

En pareils cas, le service technique s'assure que le sous-traitant ou la filiale répond aux exigences énoncées à l'article 45 et en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

2. Le service technique assume l'entière responsabilité des tâches effectuées par l'ensemble de ses sous-traitants ou filiales, quel que soit leur lieu d'établissement.

3. Le service technique tient à la disposition de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les documents pertinents concernant l'évaluation des qualifications du sous-traitant ou de la filiale et les tâches qu'ils ont exécutées.

Article 47

Désignation des services techniques

1. Les autorités compétentes en matière de réception désignent les services techniques pour une ou plusieurs des catégories d'activités suivantes, en fonction de leurs domaines de compétence:

- a) catégorie A: effectuer les essais visés dans le présent règlement dans les installations appartenant au service technique en question;
- b) catégorie B: superviser les essais visés dans le présent règlement, lorsque ces essais sont effectués dans les installations d'un constructeur ou d'un tiers;
- c) catégorie C: évaluer et vérifier régulièrement les procédures suivies par le constructeur pour contrôler la conformité de la production;
- d) catégorie D: superviser ou effectuer les essais ou les inspections pour contrôler la conformité de la production.

2. Une autorité compétente en matière de réception peut agir comme service technique pour une ou plusieurs des catégories d'activités visées au paragraphe 1.

3. Les services techniques d'un pays tiers, autres que ceux désignés conformément au présent article, peuvent faire l'objet d'une notification en vertu de l'article 50 lorsqu'une telle reconnaissance de services techniques est prévue par un accord bilatéral conclu entre l'Union et le pays tiers concerné.

Cependant, un service technique établi conformément à l'article 45, paragraphe 2, peut établir des filiales dans des pays tiers, à condition que ces filiales soient directement gérées et contrôlées par ce service technique.

Article 48

Procédures relatives au niveau de performance et à l'évaluation des services techniques

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 55 afin de compléter le présent règlement en établissant:

- a) les normes auxquelles les services techniques doivent se conformer;
- b) la procédure d'évaluation des services techniques, y compris le rapport correspondant, conformément à l'article 49.

Article 49

Évaluation des compétences des services techniques

1. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation établit un rapport d'évaluation démontrant que la conformité du service technique candidat au présent règlement et aux actes délégués adoptés en application de celui-ci a été évaluée. Le rapport d'évaluation peut comprendre un certificat d'accréditation émis par un organisme national d'accréditation attestant que le service technique respecte les exigences du présent règlement.

L'évaluation sur laquelle s'appuie le rapport d'évaluation est effectuée conformément aux dispositions énoncées dans un acte délégué visé à l'article 48.

2. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation révisé le rapport d'évaluation au moins une fois tous les trois ans.

3. L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation communique à la Commission, à sa demande, le rapport d'évaluation. En pareil cas, lorsque l'évaluation ne repose pas sur un certificat d'accréditation émis par un organisme d'accréditation national, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation fournit à la Commission des documents probants attestant des éléments suivants:

- a) la compétence du service technique;
- b) les dispositions prises pour garantir que ce service technique fait l'objet d'un suivi régulier de la part de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation; et
- c) que le service technique satisfait aux exigences du présent règlement et des actes délégués adoptés en application de celui-ci.

4. L'autorité compétente en matière de réception qui a l'intention d'agir comme service technique conformément à l'article 47, paragraphe 2, apporte la preuve de sa conformité au moyen d'une évaluation réalisée par des contrôleurs indépendants de l'activité sur laquelle porte l'évaluation. Ces contrôleurs peuvent provenir de la même organisation pour autant qu'ils soient gérés de manière autonome par rapport au personnel exerçant l'activité faisant l'objet de l'évaluation.

Article 50

Procédures de notification

1. Pour chaque service technique qu'ils ont désigné, les États membres notifient à la Commission les informations suivantes:

- a) la dénomination du service technique;

- b) l'adresse, y compris l'adresse électronique;
- c) les personnes responsables;
- d) la catégorie d'activités; et
- e) toute modification liée à une désignation visée à l'article 47.

2. Un service technique ne peut exercer les activités visées à l'article 47, paragraphe 1, au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation que s'il a été préalablement notifié à la Commission conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Un même service technique peut être désigné par plusieurs autorités compétentes en matière de réception chargées de la désignation et notifié par les États membres de ces dernières indépendamment de la catégorie ou des catégories d'activités qu'il doit exercer conformément à l'article 47, paragraphe 1.

4. Lorsqu'une organisation ou un organisme compétent spécifique exerçant une activité qui ne figure pas à l'article 47, paragraphe 1, doit être désigné en application d'un acte délégué, les États membres concernés le notifient à la Commission conformément au présent article.

5. La Commission publie, sur son site internet, la liste et les coordonnées des services techniques qui ont fait l'objet d'une notification conformément au présent article.

Article 51

Modifications apportées aux désignations

1. Lorsqu'une autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation a établi ou a été informée qu'un service technique qu'elle a désigné ne satisfait plus aux exigences définies dans le présent règlement, ou qu'il ne s'acquitte pas de ses obligations, elle soumet la désignation à des restrictions, la suspend ou la révoque, selon le cas, en fonction de la gravité du manquement auxdites exigences ou obligations.

L'État membre qui a notifié ce service technique à la Commission conformément à l'article 50, paragraphe 1, informe immédiatement la Commission d'une telle restriction, suspension ou révocation.

La Commission modifie les informations publiées visées à l'article 50, paragraphe 5, en conséquence.

2. En cas de restriction, de suspension ou de révocation de la désignation visée au paragraphe 1, ou lorsque le service technique a cessé ses activités, l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation prend les mesures qui s'imposent pour faire en sorte que les dossiers dudit service soient traités par un autre service technique ou tenus à sa disposition ou à celle des autorités chargées de la surveillance du marché qui en font la demande.

Article 52

Contestation de la compétence des services techniques

1. La Commission enquête sur tous les cas dans lesquels elle a des doutes ou est avertie de doutes quant à la compétence d'un service technique ou au fait qu'il continue à satisfaire aux exigences qui lui sont applicables et à s'acquitter des responsabilités qui lui incombent.

2. L'État membre de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation communique à la Commission, sur demande, toutes les informations relatives au fondement de la désignation ou au maintien de la désignation du service technique concerné.

3. La Commission s'assure que toutes les informations sensibles obtenues au cours de ses enquêtes sont traitées de manière confidentielle.

4. Lorsque la Commission établit qu'un service technique ne satisfait pas ou plus aux exigences relatives à sa désignation, elle en informe l'État membre de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, en vue de définir, en concertation avec cet État membre, les mesures correctives nécessaires, et elle demande à l'État membre concerné de prendre ces mesures correctives, y compris la révocation de la désignation si nécessaire.

Article 53

Obligations opérationnelles des services techniques

1. Les services techniques exécutent les catégories d'activités pour lesquelles ils ont été désignés au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation et dans le respect des procédures d'évaluation et d'essai prévues dans le présent règlement ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés en application de celui-ci.

Les services techniques supervisent ou effectuent eux-mêmes les essais requis pour la réception UE par type ou les inspections mentionnées dans le présent règlement ou dans l'un des actes délégués ou des actes d'exécution adoptés en application de celui-ci, à moins que d'autres procédures soient autorisées.

Les services techniques ne peuvent pas effectuer des essais, des évaluations ou des inspections pour lesquels ils n'ont pas été désignés.

2. À tout moment, les services techniques:

- a) permettent à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation de les observer lors des évaluations qu'ils effectuent, si cette autorité le juge approprié; et
- b) sans préjudice de l'article 45, paragraphe 9, et de l'article 54, transmettent à l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation les informations qui pourraient leur être demandées sur les catégories d'activités qu'ils exécutent et qui relèvent du champ d'application du présent règlement.

3. Lorsqu'un service technique constate qu'un constructeur n'a pas respecté les exigences définies dans le présent règlement, il en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, qui exige, à son tour, du constructeur qu'il prenne les mesures correctives qui s'imposent.

L'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation ne délivre pas de certificat de réception UE par type tant que le constructeur n'a pas pris les mesures correctives qui s'imposent, à la satisfaction de ladite autorité.

4. Lorsqu'un service technique agissant au nom de l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation constate, dans le cadre du contrôle de la conformité de la production postérieur à la délivrance du certificat de réception UE par type, qu'un type de moteurs ou qu'une famille de moteurs n'est plus conforme au présent règlement, ce service en informe l'autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation.

L'autorité compétente en matière de réception prend les mesures appropriées comme le prévoit l'article 26.

Article 54

Obligations d'information incombant aux services techniques

1. Les services techniques informent leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation de tout fait suivant:

- a) un constat de non-conformité susceptible de donner lieu au refus, à la restriction, à la suspension ou au retrait d'une réception UE par type;
- b) les circonstances influant sur la portée ou les conditions de leur désignation;
- c) une demande d'information reçue des autorités chargées de la surveillance du marché concernant leurs activités.

2. Sur demande de leur autorité compétente en matière de réception chargée de la désignation, les services techniques fournissent des informations sur leurs activités dans le cadre de leur désignation, ainsi que sur toute autre activité exercée, y compris des activités transfrontalières et de sous-traitance.

CHAPITRE XIII

ACTES DÉLÉGUÉS ET ACTES D'EXÉCUTION

Article 55

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 19, paragraphe 2, à l'article 24, paragraphe 11, à l'article 25, paragraphe 4, à l'article 26, paragraphe 6, à l'article 34, paragraphe 9, à l'article 42, paragraphe 4, à l'article 43, paragraphe 5, et à l'article 48 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 6 octobre 2016.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 19, paragraphe 2, à l'article 24, paragraphe 11, à l'article 25, paragraphe 4, à l'article 26, paragraphe 6, à l'article 34, paragraphe 9, à l'article 42, paragraphe 4, à l'article 43, paragraphe 5, et à l'article 48 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes énoncés dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 19, paragraphe 2, de l'article 24, paragraphe 11, de l'article 25, paragraphe 4, de l'article 26, paragraphe 6, de l'article 34, paragraphe 9, de l'article 42, paragraphe 4, de l'article 43, paragraphe 5, et de l'article 48 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 56

Comité

1. La Commission est assistée par le comité technique pour les véhicules à moteur (CTVM) institué en vertu de l'article 40, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE XIV

DISPOSITIONS FINALES

Article 57

Sanctions

1. Les États membres prévoient des sanctions en cas de violation du présent règlement et des actes délégués ou des actes d'exécution adoptés en vertu du présent règlement par des opérateurs économiques ou des FEO. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 7 octobre 2018 et avisent cette dernière, sans tarder, de toute modification ultérieure.

Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application des sanctions.

2. Les violations qui donnent lieu à des sanctions comprennent:

- a) les fausses déclarations, notamment au cours des procédures de réception UE par type, des procédures conduisant à un rappel ou des procédures relatives aux dérogations;
- b) la falsification des résultats des essais pour la réception UE par type ou de la surveillance des moteurs en service;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel de moteurs, ou un refus ou un retrait d'une réception UE par type;
- d) le recours à des stratégies d'invalidation;
- e) le refus de donner accès à des informations;
- f) la mise sur le marché de moteurs soumis à réception UE par type sans ladite réception, ou la falsification de documents ou de marquages réglementaires à cet effet;
- g) la mise sur le marché de moteurs de transition et d'engins mobiles non routiers sur lesquels ces moteurs sont installés en violation des dispositions relatives aux dérogations;
- h) le non-respect des restrictions énoncées à l'article 35, paragraphes 3 et 4;
- i) la mise sur le marché d'un moteur modifié de façon telle qu'il n'est plus conforme aux spécifications de sa réception UE par type;
- j) l'installation d'un moteur sur un engin mobile non routier pour une utilisation autre que l'utilisation exclusive prévue à l'article 4;
- k) la mise sur le marché d'un moteur à usage spécial visé à l'article 34, paragraphe 5 ou 6, destiné à être utilisé dans un engin mobile non routier autre que ceux prévus auxdits paragraphes;
- l) la mise sur le marché d'un moteur visé à l'article 34, paragraphe 7 ou 8, et à l'article 58, paragraphe 9, 10 ou 11, destiné à être utilisé dans un engin autre que ceux prévus auxdits paragraphes;
- m) la mise sur le marché d'engins mobiles non routiers sur lesquels sont installés des moteurs soumis à réception UE par type en vertu du présent règlement, sans ladite réception;
- n) la mise sur le marché d'engins mobiles non routiers enfreignant une restriction relative aux engins mobiles non routiers visée à l'article 34, paragraphe 8.

Article 58

Dispositions transitoires

1. Sans préjudice des chapitres II et III, le présent règlement n'invalide aucune réception UE par type ou dérogation avant les dates de mise sur le marché de moteurs énoncées à l'annexe III.
2. Les autorités compétentes en matière de réception peuvent, conformément à la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016, continuer d'accorder des réceptions UE par type jusqu'aux dates obligatoires de réception UE par type de moteurs énoncées à l'annexe III et continuer d'accorder des dérogations conformément à cette législation jusqu'aux dates obligatoires de mise sur le marché des moteurs énoncées à l'annexe III.

Les États membres peuvent, conformément à la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016, continuer à autoriser la mise sur le marché de moteurs jusqu'aux dates obligatoires de mise sur le marché des moteurs énoncées à l'annexe III.

3. Par dérogation au présent règlement, les moteurs ayant obtenu une réception UE par type conformément à la législation pertinente applicable le 5 octobre 2016, ou satisfaisant aux exigences énoncées par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et adoptées en tant que CCNR étape II, dans le cadre de la convention révisée pour la navigation du Rhin, peuvent continuer d'être mis sur le marché jusqu'aux dates de mise sur le marché de moteurs énoncées à l'annexe III.

Dans pareils cas, les autorités nationales n'interdisent, ne restreignent ou n'entravent pas la mise sur le marché de moteurs conformes au type réceptionné.

4. Les moteurs qui, le 5 octobre 2016, ne relevaient pas du champ d'application de la directive 97/68/CE peuvent continuer d'être mis sur le marché en vertu des règles nationales en vigueur, le cas échéant, jusqu'aux dates de mise sur le marché de moteurs énoncées à l'annexe III.

5. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 3, de l'article 18, paragraphe 2, et, le cas échéant, de la directive 2008/57/CE et du règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission ⁽¹⁾, les moteurs de transition et, le cas échéant, les engins mobiles non routiers sur lesquels ils sont installés peuvent continuer d'être mis sur le marché durant la période de transition, à condition que la date de production de ces engins corresponde au plus tard à dix-huit mois après le début de la période de transition.

Pour les moteurs de catégorie NRE, les États membres autorisent une prolongation de douze mois de la période de transition et de la période de dix-huit mois visée au premier alinéa pour les FEO dont la production annuelle totale est inférieure à cent engins mobiles non routiers équipés de moteurs à combustion interne. Aux fins du calcul de ladite production annuelle totale, tous les FEO qui sont sous le contrôle d'une même personne physique ou morale sont considérés comme constituant un FEO unique.

Pour les moteurs de catégorie NRE utilisés dans des grues mobiles, la période de transition et la période de dix-huit mois visée au premier alinéa sont prolongées de douze mois.

Pour les moteurs de catégorie NRS d'une puissance inférieure à 19 kW utilisés dans des fraises à neige, la période de transition et la période de dix-huit mois visée au premier alinéa sont prolongées de vingt-quatre mois.

6. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, les moteurs de transition satisfont au moins à l'une des exigences suivantes:

- a) être conformes aux types de moteurs ou aux familles de moteurs dont la réception UE par type n'est plus valide en vertu de l'article 30, paragraphe 2, point a), et, à la date de leur production, couverts par une réception UE par type valide qui est conforme aux limites d'émission applicables les plus récentes définies dans la législation pertinente applicable en date du 5 octobre 2016;
- b) appartenir à une plage de puissance qui n'était pas soumise à la réception par type liée aux émissions polluantes au niveau de l'Union en date du 5 octobre 2016; ou
- c) être utilisés ou destinés à être utilisés dans une application qui n'était pas soumise à la réception par type liée aux émissions polluantes au niveau de l'Union en date du 5 octobre 2016.

7. La période durant laquelle des moteurs de transition peuvent être mis sur le marché est limitée à:

- a) vingt-quatre mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, premier alinéa;
- b) trente-six mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, deuxième et troisième alinéas;
- c) quarante-huit mois à compter de la date applicable de mise sur le marché de moteurs énoncée à l'annexe III, dans le cas indiqué au paragraphe 5, quatrième alinéa.

8. Les constructeurs s'assurent que les moteurs de transition mis sur le marché durant la période de transition sont conformes au marquage visé à l'article 32, paragraphe 2, point d).

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228).

9. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, l'article 18, paragraphe 2, et l'article 22, les États membres peuvent, pour une période prenant fin au plus tard le 17 septembre 2026, autoriser la mise sur le marché de moteurs de catégorie RLL d'une puissance nette maximale supérieure à 2 000 kW qui ne respectent pas les limites d'émission fixées à l'annexe II, à installer dans des locomotives qui ne circulent que sur un réseau ferroviaire isolé du point de vue technique et présentant un écartement de voie de 1 520 mm. Durant cette période, les moteurs mis sur le marché respectent au moins les limites d'émission que les moteurs devaient respecter pour être mis sur le marché le 31 décembre 2011. Les autorités compétentes en matière de réception des États membres accordent la réception UE par type et autorisent la mise sur le marché de ces moteurs.

10. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, et l'article 18, paragraphe 2, les États membres autorisent la mise sur le marché de moteurs de remplacement, pour une période qui ne dépasse pas quinze ans à compter des dates applicables pour la mise sur le marché de moteurs de la phase V énoncées à l'annexe III, pour autant que les moteurs appartiennent à une catégorie équivalente à la catégorie NRS et aient une puissance de référence minimale de 19 kW, ou appartiennent à une catégorie équivalente à la catégorie NRG, le moteur de remplacement et le moteur d'origine appartenant dans ce cas à une catégorie de moteurs ou à une plage de puissance n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type au niveau de l'Union le 31 décembre 2016.

11. Nonobstant l'article 5, paragraphe 3, et l'article 18, paragraphe 2, les États membres autorisent la mise sur le marché de moteurs de remplacement, pour une période maximale de vingt ans à compter des dates applicables pour la mise sur le marché de moteurs de la phase V énoncées à l'annexe III, pour autant que les moteurs:

- a) appartiennent à la catégorie NRE, aient une puissance de référence se situant entre 19 kW et 560 kW et respectent les exigences d'une phase d'émissions ayant expiré au plus tôt vingt ans avant leur mise sur le marché et prévoyant des limites d'émission au moins aussi strictes que celles que les moteurs à remplacer devaient respecter lorsqu'ils ont été initialement mis sur le marché;
- b) appartiennent à une catégorie équivalente à la catégorie NRE et aient une puissance de référence supérieure à 560 kW, le moteur de remplacement et le moteur d'origine appartenant à une catégorie de moteurs ou à une plage de puissance n'ayant pas fait l'objet d'une réception par type au niveau de l'Union le 31 décembre 2016.

12. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement, pour une période prenant fin au plus tard le 17 septembre 2026, aux moteurs installés sur des engins de récolte du coton.

13. Les constructeurs s'assurent que les moteurs de remplacement sont conformes au marquage visé à l'article 32, paragraphe 2, point e).

Article 59

Rapport

1. Au plus tard le 31 décembre 2021, les États membres informent la Commission de l'application des procédures de réception UE par type établies dans le présent règlement.

2. Au plus tard le 31 décembre 2022, sur la base des informations communiquées en vertu du paragraphe 1, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement.

Article 60

Réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne l'évaluation de la possibilité d'établir des mesures harmonisées pour l'installation de dispositifs antipollution de mise à niveau sur les moteurs des engins mobiles non routiers qui ont déjà été mis sur le marché de l'Union. Ce rapport traite également des mesures techniques et des régimes d'incitations financières, de manière à aider les États membres à se conformer à la législation de l'Union sur la qualité de l'air en évaluant les mesures envisageables pour lutter contre la pollution de l'air dans les zones densément peuplées et dans le strict respect de la réglementation de l'Union relative aux aides d'État.

2. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne:

- a) l'évaluation de nouvelles possibilités de réduction des émissions de polluants, réalisée sur la base des technologies disponibles et d'une analyse coût/bénéfice.

En particulier, pour les moteurs des catégories IWP et IWA, l'évaluation de la faisabilité technologique et économique:

- i) d'une nouvelle réduction de la valeur limite d'émission pour les émissions de PN et de NO_x;
 - ii) d'une nouvelle réduction du facteur A pour les moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz dans le cadre d'un fonctionnement dont l'incidence est neutre pour le climat par rapport aux moteurs fonctionnant au gazole; et
 - iii) de l'ajout de valeurs limites de PN concernant les catégories de moteurs pour lesquelles aucune valeur de ce type n'est énoncée à l'annexe II du présent règlement;
- b) le recensement des types de polluants potentiellement pertinents qui ne relèvent pas du champ d'application du présent règlement.
3. Au plus tard le 31 décembre 2025, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil en ce qui concerne le recours aux dispositions dérogatoires prévues à l'article 34, paragraphes 4 et 5, ainsi que la surveillance des résultats des essais portant sur les émissions dont il est question à l'article 19 et les conclusions correspondantes.

Par ailleurs, le rapport contient une évaluation des essais requis pour la réception UE par type visés aux articles 24 et 25, l'accent étant mis en particulier sur la mesure dans laquelle ces essais correspondent aux conditions réelles de fonctionnement des moteurs, et il contient également une évaluation de la faisabilité de la mise en place d'essais pour les émissions de particules polluantes dans le cadre de la réalisation d'essais sur les moteurs en service visés à l'article 19.

4. Les rapports visés aux paragraphes 2 et 3:

- a) reposent sur une consultation des parties concernées;
- b) tiennent compte des normes de l'Union et des normes internationales correspondantes en vigueur; et
- c) sont accompagnés, le cas échéant, de propositions législatives.

Article 61

Modifications de la directive 97/68/CE

La directive 97/68/CE est modifiée comme suit:

1) À l'article 9, paragraphe 4 bis, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Par dérogation au premier alinéa, les États membres peuvent autoriser, à la demande d'un FEO, la mise sur le marché de moteurs qui respectent les valeurs limites d'émission de la phase III A, à condition que ces moteurs soient destinés à être installés sur des engins mobiles non routiers à utiliser en atmosphères explosibles au sens de l'article 2, point 5, de la directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil (*).

Les constructeurs fournissent à l'autorité compétente en matière de réception une preuve que les moteurs sont installés exclusivement sur des engins mobiles non routiers certifiés conformes à ces exigences. Une étiquette portant la mention "Moteur destiné exclusivement à un engin fabriqué par", suivie du nom du FEO et de la référence unique de la dérogation correspondante, est apposée sur tout moteur de ce type, à côté du marquage réglementaire du moteur visée à l'annexe I, section 3.

Par dérogation au premier alinéa, les États membres peuvent accorder la réception UE par type et autoriser la mise sur le marché de moteurs de catégorie RLL d'une puissance nette maximale supérieure à 2 000 kW qui ne respectent pas les limites d'émission fixées à l'annexe II, à installer dans des locomotives qui ne circulent que sur un réseau ferroviaire isolé du point de vue technique et présentant un écartement de voie de 1 520 mm. Ces moteurs respectent au moins les limites d'émission que les moteurs devaient respecter pour être mis sur le marché le 31 décembre 2011.

(*) Directive 2014/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (JO L 96 du 29.3.2014, p. 309).»

2) À l'article 10, le paragraphe suivant est ajouté:

«8. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer la présente directive aux moteurs installés sur des engins de récolte du coton.»

Article 62

Modification du règlement (UE) n° 1024/2012

À l'annexe du règlement (UE) n° 1024/2012, le point suivant est ajouté:

«9. Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (*): article 44.

(*) JO L 252 du 16.9.2016, p. 53.»

Article 63

Modification du règlement (UE) n° 167/2013

L'article 19 du règlement (UE) n° 167/2013 est modifié comme suit:

1) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les dispositions concernant les catégories de moteurs, les limites d'émission pour les gaz d'échappement, les cycles d'essai, les périodes de durabilité des caractéristiques d'émission, les exigences en matière d'émissions de gaz d'échappement, la surveillance des émissions des moteurs en service et la réalisation de mesures et d'essais, ainsi que les dispositions transitoires et les dispositions permettant la réception UE par type rapide et la mise sur le marché des moteurs de la phase V prévues pour les engins mobiles non routiers dans le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil (*) et les actes délégués et actes d'exécution adoptés en application dudit règlement s'appliquent.

Aux fins de la mise sur le marché, de l'immatriculation ou de la mise en service de tracteurs des catégories T2, T4.1 et C2, les moteurs dont la plage de puissance se situe entre 56 et 130 kW et qui sont conformes aux exigences de la phase III B sont considérés comme des moteurs de transition au sens de l'article 3, point 32), du règlement (UE) 2016/1628.

(*) Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 53).»

2) Au paragraphe 6, l'alinéa suivant est ajouté:

«Par dérogation au principe énoncé au deuxième alinéa, la Commission est habilitée à modifier, au plus tard le 31 décembre 2016, le règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission (*) de sorte que:

- a) aux fins de la réception UE par type de tracteurs des catégories T2, T4.1 et C2, la période de report visée à l'article 11, paragraphe 4, du règlement délégué (UE) 2015/96 soit de quatre ans; et
- b) dans le cadre du mécanisme de flexibilité visé à l'article 14 du règlement délégué (UE) 2015/96, la flexibilité autorisée conformément au point 1.1.1 de l'annexe V dudit règlement délégué soit portée à 150 % pour les tracteurs des catégories T2, T4.1 et C2.

(*) Règlement délégué (UE) 2015/96 de la Commission du 1^{er} octobre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives aux performances environnementales et aux performances de l'unité de propulsion des véhicules agricoles et forestiers (JO L 16 du 23.1.2015, p. 1).»

*Article 64***Abrogation**

1. Sans préjudice de l'article 58, paragraphes 1 à 4, du présent règlement, la directive 97/68/CE est abrogée avec effet au 1^{er} janvier 2017.
2. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites au présent règlement.

*Article 65***Entrée en vigueur et application**

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Le présent règlement est applicable à partir du 1^{er} janvier 2017, à l'exception de l'article 61, qui est applicable à partir du 6 octobre 2016.

À compter du 6 octobre 2016, les autorités compétentes en matière de réception ne refusent pas d'accorder une réception UE par type pour un nouveau type de moteurs ou une nouvelle famille de moteurs et n'en interdisent pas la mise sur le marché lorsque le type de moteurs ou la famille de moteurs concerné est conforme aux chapitres II, III, IV et VIII ainsi qu'aux actes délégués et actes d'exécution adoptés en application du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 14 septembre 2016.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

I. KORČOK

ANNEXE I

Définition des sous-catégories de moteurs visées à l'article 4

Tableau I-1: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRE définie à l'article 4, paragraphe 1, point 1)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRE	APC	variable	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Puissance nette maximale
	APC		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	APC		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	APC		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	tous		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	APC	constant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Puissance nette nominale
	APC		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	APC		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	APC		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	tous		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tableau I-2: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRG définie à l'article 4, paragraphe 1, point 2)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRG	tous	variable	$P > 560$	NRG-v-1	Puissance nette maximale
		constant	$P > 560$	NRG-c-1	Puissance nette nominale

Tableau I-3: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRSh définie à l'article 4, paragraphe 1, point 3)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm ³)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRSh	AC	variable ou constant	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Puissance nette maximale
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

Tableau I-4: sous-catégories de la catégorie de moteurs NRS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 4)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm ³)	Sous-catégorie	Puissance de référence
NRS	AC	variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Puissance nette maximale
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		variable < 3 600 tr/min		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variable ou constant	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	Puissance nette maximale
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
	30 ≤ P < 56	toutes	NRS-v-3	Puissance nette maximale		

Pour les moteurs dont P < 19 kW et SV < 80 cm³ installés sur des engins autres que des engins portatifs, il convient d'utiliser les moteurs de la catégorie NRSh.

Tableau I-5: sous-catégories de la catégorie de moteurs IWP définie à l'article 4, paragraphe 1, point 5)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWP	tous	variable	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	Puissance nette maximale
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constant	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	Puissance nette nominale
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Tableau I-6: sous-catégories de la catégorie de moteurs IWA définie à l'article 4, paragraphe 1, point 6)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
IWA	tous	variable	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	Puissance nette maximale
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
		constant	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Puissance nette nominale
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tableau I-7: sous-catégories de la catégorie de moteurs RLL définie à l'article 4, paragraphe 1, point 7)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
RLL	tous	variable	$P > 0$	RLL-v-1	Puissance nette maximale
		constant	$P > 0$	RLL-c-1	Puissance nette nominale

Tableau I-8: sous-catégories de la catégorie de moteurs RLR définie à l'article 4, paragraphe 1, point 8)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
RLR	tous	variable	$P > 0$	RLR-v-1	Puissance nette maximale
		constant	$P > 0$	RLR-c-1	Puissance nette nominale

Tableau I-9: sous-catégories de la catégorie de moteurs SMB définie à l'article 4, paragraphe 1, point 9)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
SMB	AC	variable ou constant	$P > 0$	SMB-v-1	Puissance nette maximale

Tableau I-10: sous-catégories de la catégorie de moteurs ATS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 10)

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Puissance de référence
ATS	AC	variable ou constant	$P > 0$	ATS-v-1	Puissance nette maximale

ANNEXE II

Limites d'émission pour les gaz d'échappement visées à l'article 18, paragraphe 2

Tableau II-1: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRE définie à l'article 4, paragraphe 1, point 1)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	APC	8,00	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40 ⁽¹⁾	—	1,10
Phase V	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	APC	6,60	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40	—	1,10
Phase V	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	APC	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,015	$\frac{1}{\times 10^{12}}$	1,10
Phase V	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	APC	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,015	$\frac{1}{\times 10^{12}}$	1,10
Phase V	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	tous	5,00	0,19	0,40	0,015	$\frac{1}{\times 10^{12}}$	1,10
Phase V	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	tous	3,50	0,19	0,40	0,015	$\frac{1}{\times 10^{12}}$	1,10
Phase V	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	tous	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

⁽¹⁾ 0,60 pour les moteurs à injection directe à refroidissement par air à démarrage manuel.

Tableau II-2: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRG définie à l'article 4, paragraphe 1, point 2)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	tous	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tableau II-3: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRSh définie à l'article 4, paragraphe 1, point 3)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Phase V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	AC	805	50
Phase V	NRSh-v-1b			603	72

Tableau II-4: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs NRS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 4)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Phase V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	AC	610	10
Phase V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Phase V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Phase V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) À titre optionnel et alternatif, toute combinaison de valeurs répondant à l'équation $(HC + NO_x) \times CO^{0.784} \leq 8,57$ ainsi qu'aux conditions suivantes: $CO \leq 20,6$ g/kWh et $(HC + NO_x) \leq 2,7$ g/kWh.

Tableau II-5: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs IWP définie à l'article 4, paragraphe 1, point 5)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	tous	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Phase V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	tous	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Phase V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	tous	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Phase V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	tous	3,50	0,19	1,80	0,015	$\frac{1}{\times 10^{12}}$	6,00

Tableau II-6: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs IWA définie à l'article 4, paragraphe 1, point 6)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	tous	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Phase V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	tous	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	tous	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Phase V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	tous	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tableau II-7: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs RLL définie à l'article 4, paragraphe 1, point 7)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	RLL-c-1 RLL-v-1	$P > 0$	tous	3,50	(HC + NO _x ≤ 4,00)		0,025	—	6,00

Tableau II-8: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs RLR définie à l'article 4, paragraphe 1, point 8)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Phase V	RLR-c-1 RLR-v-1	$P > 0$	tous	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Tableau II-9: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs SMB définie à l'article 4, paragraphe 1, point 9)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	NO _x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Phase V	SMB-v-1	$P > 0$	AC	275	—	75

Tableau II-10: limites d'émission de la phase V pour la catégorie de moteurs ATS définie à l'article 4, paragraphe 1, point 10)

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Phase V	ATS-v-1	$P > 0$	AC	400	8

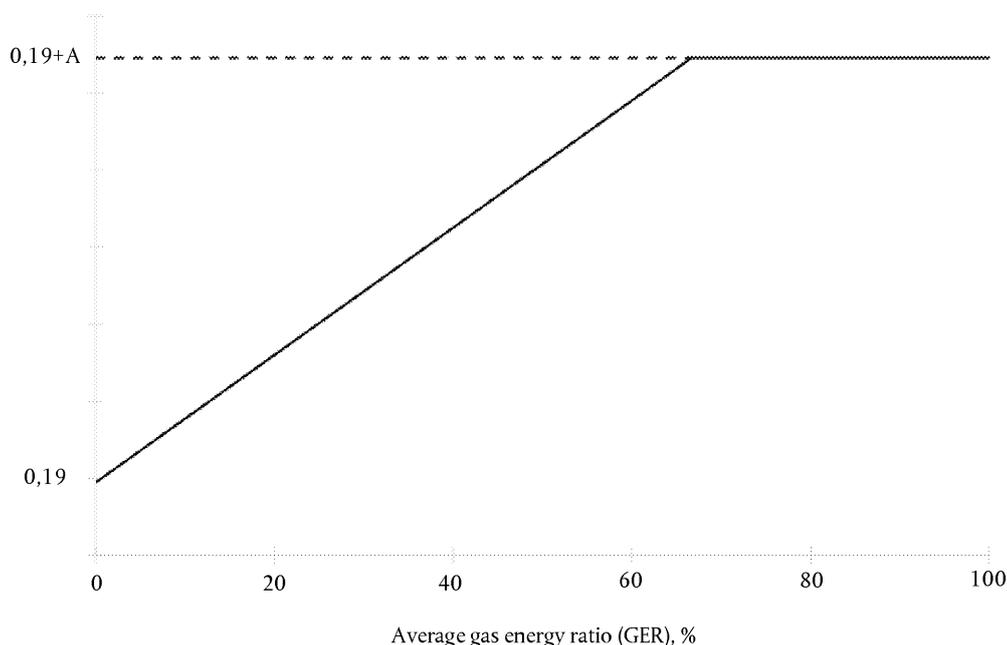
Dispositions spécifiques sur les limites d'émission pour les hydrocarbures (HC) totaux pour les moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz

1. Pour les sous-catégories pour lesquelles un facteur A est défini, la limite d'émission pour les HC pour les moteurs fonctionnant partiellement ou totalement au gaz indiquée dans les tableaux II-1 à II-10 est remplacée par celle calculée à l'aide de la formule suivante:

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

où GER est le pouvoir énergétique relatif moyen du gaz sur le cycle d'essai adéquat. Lorsqu'un cycle d'essai en conditions stationnaires et un cycle d'essai en conditions transitoires s'appliquent, le GER est déterminé sur la base du cycle d'essai en conditions transitoires avec démarrage à chaud. Lorsque plusieurs cycles d'essai en conditions stationnaires s'appliquent, le GER moyen est déterminé pour chaque cycle individuellement.

Si la limite calculée pour les émissions de HC excède la valeur de $0,19 + A$, la limite des émissions de HC est établie à $0,19 + A$.



Graphique 1. Schéma montrant la limite d'émission pour les HC en fonction du GER moyen

2. Pour les sous-catégories avec une limite combinée pour les émissions de HC et de NO_x , la valeur limite combinée pour les émissions de HC et de NO_x est réduite de 0,19 g/kWh et s'applique uniquement aux émissions de NO_x .
3. Pour les moteurs à carburant non gazeux, la formule ne s'applique pas.

ANNEXE III

Calendrier pour l'application du présent règlement en ce qui concerne les réceptions UE par type et la mise sur le marché

Tableau III-1: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRE

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRE	APC	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019
	APC	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	APC	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	tous	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1 ^{er} janvier 2019	1 ^{er} janvier 2020
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019

Tableau III-2: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRG

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRG	tous	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019

Tableau III-3: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRSh

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRSh	AC	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019

Tableau III-4: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs NRS

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
NRS	AC	$0 < P < 56$	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019

Tableau III-5: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs IWP

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
IWP	tous	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1 ^{er} janvier 2019	1 ^{er} janvier 2020

Tableau III-6: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs IWA

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
IWA	tous	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019
		$P \geq 300$	IWA-v-4 IWA-c-4	1 ^{er} janvier 2019	1 ^{er} janvier 2020

Tableau III-7: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs RLL

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
RLL	tous	P > 0	RLL-v-1 RLL-c-1	1 ^{er} janvier 2020	1 ^{er} janvier 2021

Tableau III-8: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs RLR

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
RLR	tous	P > 0	RLR-v-1 RLR-c-1	1 ^{er} janvier 2020	1 ^{er} janvier 2021

Tableau III-9: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs SMB

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
SMB	AC	P > 0	SMB-v-1	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019

Tableau III-10: dates d'application du présent règlement pour la catégorie de moteurs ATS

Catégorie	Mode d'allumage	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	Date obligatoire d'application du présent règlement pour	
				la réception UE par type de moteurs	la mise sur le marché de moteurs
ATS	AC	P > 0	ATS-v-1	1 ^{er} janvier 2018	1 ^{er} janvier 2019

ANNEXE IV

Cycles d'essai en conditions stationnaires pour engins non routiers (NRSC)

Tableau IV-1: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRE

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRE	variable	Moteur à régime variable dont la puissance de référence est inférieure à 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 ou C1
		Moteur à régime variable dont la puissance de référence est supérieure ou égale à 19 kW, mais n'excède pas 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Moteur à régime variable dont la puissance de référence est supérieure à 560 kW	NRE-v-7	C1
	constant	Moteur à régime constant	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tableau IV-2: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRG

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRG	variable	Moteur à régime variable pour groupes électrogènes	NRG-v-1	C1
	constant	Moteur à régime constant pour groupes électrogènes	NRG-c-1	D2

Tableau IV-3: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRSh

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRSh	variable ou constant	Moteur dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW, destiné aux engins portatifs	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tableau IV-4: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie NRS

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
NRS	variable < 3 600 tr/min	Moteur à régime variable dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW, destiné à un régime < 3 600 tr/min	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
	Variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant	Moteur à régime variable dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW, destiné à un régime ≥ 3 600 tr/min; moteur à régime constant dont la puissance de référence n'excède pas 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variable ou constant	Moteur dont la puissance de référence est comprise entre 19 kW et 30 kW et la cylindrée totale est inférieure à 1 litre	NRS-v-2a	G2
		Moteur dont la puissance de référence est supérieure à 19 kW, autre que les moteurs dont la puissance de référence est comprise entre 19 kW et 30 kW et la cylindrée totale est inférieure à 1 litre	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Tableau IV-5: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie IWP

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
IWP	variable	Moteur à régime variable destiné à la propulsion fonctionnant sur une courbe d'hélice à pas fixe	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	constant	Moteur à régime constant destiné à la propulsion fonctionnant avec des hélices à pas variable ou couplées électriquement	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tableau IV-6: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie IWA

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
IWA	variable	Moteur à régime variable destiné à être utilisé à des fins auxiliaires dans des bateaux de navigation intérieure	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	constant	Moteur à régime constant destiné à être utilisé à des fins auxiliaires dans des bateaux de navigation intérieure	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tableau IV-7: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie RLL

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
RLL	variable	Moteur à régime variable destiné à la propulsion de locomotives	RLL-v-1	F
	constant	Moteur à régime constant destiné à la propulsion de locomotives	RLL-c-1	D2

Tableau IV-8: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie RLR

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
RLR	variable	Moteur à régime variable destiné à la propulsion d'autorails	RLR-v-1	C1
	constant	Moteur à régime constant destiné à la propulsion d'autorails	RLR-c-1	D2

Tableau IV-9: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie SMB

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
SMB	variable ou constant	Moteurs destinés à la propulsion de motoneiges	SMB-v-1	H

Tableau IV-10: cycles d'essai NRSC pour les moteurs de catégorie ATS

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	NRSC
ATS	variable ou constant	Moteurs destinés à la propulsion de VTT ou de véhicules côte à côte	ATS-v-1	G1

Cycles d'essai en conditions transitoires pour engins non routiers

Tableau IV-11: cycle d'essai en conditions transitoires pour engins non routiers pour les moteurs de catégorie NRE

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	
NRE	variable	Moteur à régime variable dont la puissance de référence est égale ou supérieure à 19 kW, mais n'excède pas 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tableau IV-12: cycles d'essai en conditions transitoires pour engins non routiers pour les moteurs de catégorie NRS⁽¹⁾

Catégorie	Régime	Finalité	Sous-catégorie	
NRS	variable ou constant	Moteur dont la puissance de référence est supérieure à 19 kW, autre que les moteurs dont la puissance de référence est comprise entre 19 kW et 30 kW et la cylindrée totale est inférieure à 1 litre	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

⁽¹⁾ Uniquement applicable aux moteurs à régime d'essai maximal $\leq 3\,400$ tr/min.

ANNEXE V

Périodes de durabilité des caractéristiques d'émission (EDP) visées à l'article 25, paragraphe 1

Tableau V-1: EDP pour la catégorie de moteurs NRE

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRE	APC	variable	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3 000
	APC		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	APC		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	APC		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8 000
	tous		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	APC	constant	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3 000
	APC		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	APC		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	APC		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8 000
	tous		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tableau V-2: EDP pour la catégorie de moteurs NRG

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRG	tous	constant	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		variable		NRG-c-1	

Tableau V-3: EDP pour la catégorie de moteurs NRSh

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm ³)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRSh	AC	variable ou constant	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	50/125/300 ⁽¹⁾
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

⁽¹⁾ Les heures EDP correspondent aux catégories EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 telles que définies dans les actes délégués adoptés en vertu du présent règlement.

Tableau V-4: EDP pour la catégorie de moteurs NRS

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Cylindrée (cm ³)	Sous-catégorie	EDP (heures)
NRS	AC	variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	125/250/500 ⁽¹⁾
		variable < 3 600 tr/min			NRS-vi-1a	
		variable ≥ 3 600 tr/min; ou constant		SV ≥ 225	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ⁽¹⁾
		variable < 3 600 tr/min			NRS-vi-1b	
		variable ou constant	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	1 000
				SV > 1 000	NRS-v-2b	5 000
			30 ≤ P < 56	toutes	NRS-v-3	5 000

⁽¹⁾ Les heures EDP correspondent aux catégories EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3 telles que définies dans les actes délégués adoptés en vertu du présent règlement.

Tableau V-5: EDP pour la catégorie de moteurs IWP

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
IWP	tous	variable	19 ≤ P < 75	IWP-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-v-3	
			P ≥ 300	IWP-v-4	
		constant	19 ≤ P < 75	IWP-c-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWP-c-2	
			130 ≤ P < 300	IWP-c-3	
			P ≥ 300	IWP-c-4	

Tableau V-6: EDP pour la catégorie de moteurs IWA

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
IWA	tous	variable	19 ≤ P < 75	IWA-v-1	10 000
			75 ≤ P < 130	IWA-v-2	
			130 ≤ P < 300	IWA-v-3	
			P ≥ 300	IWA-v-4	

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
		constant	$19 \leq P < 75$	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	

Tableau V-7: EDP pour la catégorie de moteurs RLL

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
RLL	tous	variable	$P > 0$	RLL-v-1	10 000
		constant	$P > 0$	RLL-c-1	

Tableau V-8: EDP pour la catégorie de moteurs RLR

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
RLR	tous	variable	$P > 0$	RLR-v-1	10 000
		constant	$P > 0$	RLR-c-1	

Tableau V-9: EDP pour la catégorie de moteurs SMB

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
SMB	AC	variable ou constant	$P > 0$	SMB-v-1	400 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ À titre alternatif, une période de durabilité des caractéristiques d'émissions de 8 000 km est permise.

Tableau V-10: EDP pour la catégorie de moteurs ATS

Catégorie	Mode d'allumage	Régime	Plage de puissance (kW)	Sous-catégorie	EDP (heures)
ATS	AC	variable ou constant	$P > 0$	ATS-v-1	500/1 000 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Les heures EDP correspondent aux cylindrées totales suivantes: $< 100 \text{ cm}^3 / \geq 100 \text{ cm}^3$.

ANNEXE VI

Valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial visées à l'article 34, paragraphe 5

Tableau VI-1: valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial pour la catégorie de moteurs NRE

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	APC	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	APC	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	APC	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	APC	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	tous	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	tous	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	tous	3,5	6,4		0,2	6,0

Tableau VI-2: valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial pour la catégorie de moteurs NRG

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1	P > 560	tous	3,5	6,4		0,2	6,0
	NRG-v-1							

Tableau VI-3: valeurs limites d'émission des moteurs à usage spécial pour la catégorie de moteurs RLL

Phase d'émissions	Sous-catégorie de moteurs	Plage de puissance	Mode d'allumage	CO	HC	NO _x	Masse PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P ≤ 560	tous	3,5	(HC + NO _x ≤ 4,0)		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 560 kW	tous	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	P > 2 000 kW et SVc ⁽¹⁾ > 5 litres	tous	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

⁽¹⁾ Cylindrée unitaire.

DIRECTIVES

DIRECTIVE (UE) 2016/1629 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 14 septembre 2016

établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ instaure des conditions harmonisées de délivrance de certificats techniques pour les bateaux de la navigation intérieure sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
- (2) Les prescriptions techniques applicables aux bateaux naviguant sur le Rhin sont établies par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).
- (3) Les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive 2006/87/CE comprennent la plupart des dispositions prévues dans le cadre du règlement de visite des bateaux du Rhin, dans la version approuvée en 2004 par la CCNR. Les conditions et les prescriptions techniques applicables à la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont actualisées régulièrement et sont reconnues comme reflétant l'état actuel de la technique.
- (4) Compte tenu de l'existence de cadres juridiques et de calendriers différents concernant les procédures de prise de décision, il est difficile de préserver l'équivalence entre les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure délivrés en application de la directive 2006/87/CE et les certificats délivrés en application de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin. Il en résulte donc une absence de sécurité juridique, ce qui risque de compromettre la sécurité de la navigation.
- (5) Pour parvenir à une harmonisation au niveau de l'Union, éviter les distorsions de concurrence et garantir un niveau de sécurité uniforme, il convient d'appliquer les mêmes prescriptions techniques pour l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union et de les actualiser régulièrement.

⁽¹⁾ JO C 177 du 11.6.2014, p. 58.

⁽²⁾ JO C 126 du 26.4.2014, p. 48.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 15 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 16 juin 2016 (non encore parue au Journal officiel). Position du Parlement européen du 14 septembre 2016.

⁽⁴⁾ Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil (JO L 389 du 30.12.2006, p. 1).

- (6) Étant donné que la CCNR a acquis des compétences importantes en matière d'élaboration et d'actualisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, il y a lieu de mettre pleinement à profit ces compétences pour la navigation intérieure dans l'Union. Un Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), établi sous l'autorité de la CCNR et ouvert aux experts de tous les États membres, est responsable de l'élaboration des standards techniques dans le domaine de la navigation intérieure auxquels l'Union devrait faire référence.
- (7) Les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, qui attestent que les bâtiments sont pleinement conformes aux prescriptions techniques, devraient être valables sur l'ensemble des voies d'eau intérieures de l'Union.
- (8) Les conditions de délivrance, par les États membres, de certificats de l'Union supplémentaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuariers), ainsi que de la zone 4, devraient être davantage harmonisées.
- (9) Dans l'intérêt de la sécurité, les standards devraient être harmonisés à un niveau élevé et de manière à ne pas abaisser les normes de sécurité sur les voies d'eau intérieures de l'Union. Toutefois, les États membres devraient être autorisés à établir, après consultation de la Commission, des dispositions spécifiques concernant des prescriptions techniques complémentaires ou un allègement de ces prescriptions techniques pour certaines zones, à la condition que ces mesures soient limitées aux sujets spécifiques énumérés aux annexes III et IV.
- (10) Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, les États membres devraient avoir la possibilité de déroger à la présente directive dans certains cas concernant des voies navigables non reliées aux voies d'eau intérieures d'autres États membres ou concernant certains bâtiments qui naviguent exclusivement sur une voie d'eau nationale. Lorsque de telles dérogations couvrent l'ensemble des bâtiments naviguant dans un État membre, il serait disproportionné et inutile d'obliger cet État membre à transposer toutes les obligations énoncées dans la présente directive. Les États membres ne peuvent délivrer de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, à moins qu'ils n'aient transposé les obligations qui incombent à chacun d'eux en vertu de la présente directive.
- (11) Les dérogations à la présente directive et la reconnaissance d'équivalences pour un bâtiment déterminé devraient être possibles, afin de permettre d'autres approches, de promouvoir l'innovation ou d'éviter des coûts excessifs, pour autant qu'un niveau de sécurité équivalent ou suffisant soit garanti. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer à la Commission des pouvoirs d'exécution en ce qui concerne ces dérogations et reconnaissances d'équivalences. La Commission devrait avoir la possibilité de faire référence aux recommandations formulées par le CESNI au sujet des dérogations et des reconnaissances d'équivalences. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (12) Pour des raisons d'efficacité administrative, technique et économique, les États membres ont la possibilité de désigner des autorités compétentes chargées de garantir la conformité avec la présente directive et sa bonne application conformément à leurs pratiques nationales.
- (13) Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devrait être délivré à un bâtiment à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment. Cette visite technique devrait avoir pour but de vérifier que le bâtiment est conforme aux prescriptions techniques définies dans la présente directive. Les autorités compétentes des États membres devraient être autorisées à tout moment à contrôler la conformité du bâtiment et la présence à bord d'un certificat valide pour bateaux de navigation intérieure.
- (14) Il convient, dans certains délais et selon la catégorie de bâtiments concernée, de déterminer au cas par cas la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
- (15) Il est nécessaire d'établir, dans certaines limites, des dispositions détaillées concernant le remplacement, le renouvellement et la prolongation de la validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ainsi que la délivrance de nouveaux certificats, afin de maintenir un niveau élevé de sécurité de la navigation intérieure.
- (16) Afin que la présente directive soit appliquée de manière efficace, il convient d'introduire dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure les informations relatives aux bâtiments de navigation intérieure à l'intention des autorités compétentes. La base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure devrait donner notamment la possibilité de vérifier l'historique de toute demande de certificat en cours et des informations sur tous les certificats valides déjà délivrés pour le bâtiment en question. La Commission devrait assurer la tenue et adapter la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure afin qu'elle puisse être véritablement utile aux fins de l'application de la présente directive.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (17) Il est nécessaire que les mesures prévues par la directive 2009/100/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ demeurent applicables aux bateaux non visés par la présente directive.
- (18) Afin d'améliorer la clarté de la législation de l'Union, il convient d'adapter le champ d'application de la directive 2009/100/CE pour tenir compte du fait qu'il est complémentaire de celui de la présente directive et tenir compte de l'évolution de la situation concernant les accords internationaux. Par conséquent, il convient de modifier la directive 2009/100/CE.
- (19) Il convient d'appliquer un régime transitoire dans le cas de bâtiments en service qui ne sont pas encore munis d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure au moment de la première visite technique effectuée en vertu des prescriptions techniques révisées établies par la présente directive.
- (20) Afin de contribuer à l'amélioration et à la simplification de la réglementation, la présente directive devrait pouvoir faire référence à des standards internationaux sans les répéter dans le cadre juridique de l'Union.
- (21) Le CESNI a été mis en place afin de faciliter l'harmonisation des standards techniques appliqués dans le secteur de la navigation intérieure dans toute l'Europe. Afin de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité de la navigation intérieure, de préserver l'équivalence des certificats pour bateaux de navigation intérieure et de prendre en compte le progrès scientifique et technique ainsi que les autres évolutions dans le secteur, la référence faite dans la présente directive au standard européen applicable établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de la navigation intérieure (ci-après dénommé «standard ES-TRIN») devrait être tenue à jour. En conséquence, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la mise à jour de la référence à la version la plus récente du standard ES-TRIN et la fixation de la date de sa mise en application.
- (22) Lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de standards internationaux pertinents et actualisés pour garantir la sécurité de la navigation ou lorsque des modifications du processus de prise de décision au sein du CESNI porteraient atteinte aux intérêts de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification, aux fins de préserver les intérêts de l'Union, de l'annexe II de la présente directive en prévoyant les prescriptions techniques appropriées.
- (23) Afin de modifier ou de compléter certains éléments non essentiels de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les changements à apporter dans la classification d'une voie d'eau, les spécifications supplémentaires relatives aux données à introduire dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure, les types d'accès à cette base de données et les instructions concernant son utilisation et son fonctionnement, la mise à jour des prescriptions techniques minimales applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures et la modification des annexes III et IV afin de prendre en compte les progrès scientifiques et techniques, de l'annexe V afin de mettre à jour et de rationaliser ses dispositions de procédure et de l'annexe VI afin de modifier les critères d'agrément des sociétés de classification pour garantir la sécurité de la navigation, ainsi que les modifications des références faites dans la présente directive aux annexes II et V, rendues nécessaires par l'adoption d'actes délégués.
- (24) Lors de l'adoption d'actes délégués, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ⁽²⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (25) Afin de permettre d'autres approches, de promouvoir l'innovation, d'éviter des coûts excessifs, d'établir une procédure efficace de délivrance des certificats ou de tenir compte des réalités régionales, il convient de conférer à la Commission des pouvoirs d'exécution en ce qui concerne l'autorisation de certaines dérogations aux prescriptions techniques pour un bâtiment donné, pour l'agrément des sociétés de classification et l'approbation des prescriptions techniques complémentaires ou un allègement de ces prescriptions techniques pour les bateaux naviguant dans certaines zones qui ne sont pas reliées aux voies d'eau intérieures navigables d'un autre État membre. Ces pouvoirs devraient être exercés conformément au règlement (CE) n° 182/2011.

⁽¹⁾ Directive 2009/100/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure (JO L 259 du 2.10.2009, p. 8).

⁽²⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (26) Afin de garantir l'existence d'un cadre approprié de coordination et de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, en particulier la CCNR, et l'élaboration de standards techniques uniformes applicables à la navigation intérieure auxquelles l'Union et les organisations internationales pourraient faire référence, il convient que la présente directive fasse l'objet d'un réexamen, plus particulièrement en ce qui concerne l'efficacité des mesures qu'elle instaure, ainsi que les mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes en matière de navigation intérieure, de manière à parvenir à un ensemble unique et uniforme de standards techniques.
- (27) Au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Grèce, en Espagne, à Chypre, en Lettonie, à Malte, au Portugal, en Slovénie et en Finlande, il n'existe pas de voies d'eau intérieures ou la navigation intérieure n'est pas suffisamment utilisée. Il serait, par conséquent, disproportionné et inutile d'obliger ces États membres à transposer et à mettre en œuvre la présente directive.
- (28) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir l'établissement des prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures de l'Union, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres, mais peut l'être mieux, en raison de ses dimensions et de ses effets, au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (29) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2006/87/CE,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE 1

CHAMP D'APPLICATION, DÉFINITIONS ET ZONES DE VOIES D'EAU

Article premier

Objet

La présente directive établit:

- a) les prescriptions techniques nécessaires pour assurer la sécurité des bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures visées à l'article 4; et
- b) la classification de ces voies d'eau intérieures.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux bâtiments suivants:
 - a) aux bateaux d'une longueur (L) égale ou supérieure à 20 mètres;
 - b) aux bateaux dont le produit longueur (L) × largeur (B) × tirant d'eau (T) est égal ou supérieur à 100 mètres cubes;
 - c) aux remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser soit les bâtiments visés aux points a) et b) soit des engins flottants ou destinés à mener à couple de tels bâtiments ou engins flottants;
 - d) aux bateaux à passagers;
 - e) aux engins flottants.

2. La présente directive ne s'applique pas:
- a) aux bacs;
 - b) aux bateaux militaires;
 - c) aux navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer, qui:
 - i) circulent ou stationnent sur les eaux fluvio-maritimes; ou
 - ii) circulent temporairement sur les voies d'eau intérieures,pour autant qu'ils soient munis au moins:
 - d'un certificat qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «convention SOLAS»), ou d'un certificat équivalent; d'un certificat qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, ou d'un certificat équivalent, et d'un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé «certificat IOPP») qui atteste la conformité avec la convention internationale de 1973/78 pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après dénommée «convention Marpol»),
 - dans le cas des navires de mer non couverts par la convention SOLAS ni par la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ni par la convention Marpol, des certificats appropriés et des marques de franc-bord exigés par la législation de l'État dont ils battent pavillon;
 - dans le cas de bateaux à passagers non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat sur les règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, délivré conformément à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾; ou
 - dans le cas de bateaux de plaisance non couverts par l'ensemble des conventions visées au premier tiret, d'un certificat du pays dont ils battent pavillon attestant un niveau de sécurité suffisant.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «bâtiment», un bateau ou un engin flottant;
- b) «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- c) «bateau de navigation intérieure», un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures;
- d) «remorqueur», un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- e) «pousseur», un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- f) «bateau à passagers», un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de douze passagers;
- g) «engin flottant», une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes ou élévateurs;
- h) «établissement flottant», une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux;
- i) «matériel flottant» un radeau ou une construction, un assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant;

⁽¹⁾ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- j) «bateau de plaisance», un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;
- k) «bateau rapide», un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau;
- l) «déplacement d'eau», le volume immergé du bateau en mètres cubes;
- m) «longueur» («L»), la longueur maximale de la coque en mètres, gouvernail et beaupré non compris;
- n) «largeur» («B»), la largeur maximale de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense ou analogues, non compris);
- o) «tirant d'eau» («T»), la distance verticale en mètres entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
- p) «voies d'eau intérieures reliées entre elles», les voies d'eau d'un État membre reliées aux voies d'eau intérieures d'un autre État membre par des voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent naviguer en vertu de la législation nationale ou internationale des bâtiments relevant du champ d'application de la présente directive.

Article 4

Classification des voies d'eau intérieures

1. Aux fins de la présente directive, les voies d'eau intérieures de l'Union sont classées comme suit:
 - a) zones 1, 2, 3 et 4:
 - i) zones 1 et 2: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 1 de l'annexe I;
 - ii) zone 3: les voies d'eau figurant sur la liste du chapitre 2 de l'annexe I;
 - iii) zone 4: toutes les autres voies d'eau intérieures sur lesquelles peuvent naviguer en vertu de la législation nationale des bâtiments relevant du champ d'application de la présente directive;
 - b) zone R: les voies d'eau visées au point a) pour lesquelles un certificat doit être délivré conformément à l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin tel que cet article est libellé à la date du 6 octobre 2016.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne les modifications de l'annexe I, de manière à apporter des changements dans la classification d'une voie d'eau, y compris l'ajout et la suppression de voies d'eau. Ces modifications de l'annexe I peuvent uniquement être apportées à la demande de l'État membre concerné, pour les voies d'eau se trouvant sur son territoire.

CHAPITRE 2

CERTIFICATS DE NAVIGATION

Article 5

Conformité avec les prescriptions techniques et de sécurité

1. Les États membres veillent à ce que les bâtiments visés à l'article 2, paragraphe 1, circulant sur les voies d'eau intérieures de l'Union visées à l'article 4 soient construits et entretenus conformément aux prescriptions énoncées dans la présente directive.
2. La conformité d'un bâtiment avec le paragraphe 1 est attestée par un certificat délivré conformément à la présente directive.

*Article 6***Certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré par les autorités compétentes des États membres conformément à la présente directive. Lors de la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, les États membres vérifient qu'un certificat valide visé à l'article 7 n'a pas déjà été délivré pour le bâtiment en question.
2. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II.
3. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes pour délivrer le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes sur un site internet approprié.
4. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré à un bâtiment à l'issue d'une visite technique effectuée avant la mise en service du bâtiment et visant à vérifier qu'il est conforme aux prescriptions techniques prévues aux annexes II et V.
5. Le cas échéant, la conformité du bâtiment aux prescriptions complémentaires visées à l'article 23, paragraphes 1 et 2, est vérifiée soit à l'occasion des visites techniques prévues au paragraphe 4 du présent article et à l'article 29, soit au cours d'une visite technique effectuée à la demande du propriétaire du bâtiment ou de son représentant.
6. Les procédures pour l'introduction d'une demande de visite et pour la fixation du lieu et du moment de la visite relèvent des autorités compétentes qui délivrent le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. L'autorité compétente détermine les documents qui doivent lui être soumis. La procédure se déroule de manière à ce que la visite puisse avoir lieu dans un délai raisonnable après l'introduction de la demande.
7. Les autorités compétentes des États membres délivrent, à la demande du propriétaire du bâtiment ou de son représentant, un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à un bâtiment non soumis à la présente directive si le bâtiment est conforme aux prescriptions fixées dans la présente directive.

*Article 7***Obligation d'être muni d'un certificat**

Les bâtiments qui naviguent sur les voies d'eau intérieures de l'Union visées à l'article 4 sont munis de l'exemplaire original des documents suivants:

- a) s'ils naviguent sur une voie d'eau de la zone R:
 - soit d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin;
 - soit d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qui atteste, le cas échéant en vertu des dispositions transitoires de l'annexe II de la présente directive pour les bâtiments naviguant sur le Rhin (zone R), leur conformité totale avec les prescriptions techniques prévues aux annexes II et V de la présente directive, dont l'équivalence avec les prescriptions techniques fixées en application de la convention révisée pour la navigation du Rhin a été établie conformément aux règles et procédures applicables;
- b) s'ils naviguent sur les autres voies d'eau, d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin, y compris, le cas échéant, tout certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 8 de la présente directive.

*Article 8***Certificats de l'Union supplémentaires pour bateaux de navigation intérieure**

1. Les bâtiments munis d'un certificat valide de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont pourvus d'un certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure conformément à l'article 23 de la présente directive.
2. Le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure est établi conformément au modèle prévu à l'annexe II et délivré par les autorités compétentes dans les conditions prévues pour les voies d'eau concernées.

*Article 9***Certificats de l'Union provisoires pour bateaux de navigation intérieure**

1. Les autorités compétentes des États membres peuvent délivrer un certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure:
 - a) aux bâtiments qui doivent se rendre en un lieu donné avec l'approbation des autorités compétentes en vue de l'obtention d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure;
 - b) aux bâtiments dont le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure a été perdu, abîmé ou retiré temporairement au titre des articles 13 et 15 ou des annexes II et V;
 - c) aux bâtiments dont le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est en cours d'établissement à l'issue d'une visite concluante;
 - d) à des bâtiments qui ne remplissent pas toutes les conditions pour obtenir un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure conformément aux annexes II et V;
 - e) aux bâtiments ayant subi des dommages tels que leur état n'est plus conforme au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure;
 - f) aux établissements flottants ou matériels flottants, lorsque, conformément aux prescriptions de police de la navigation des États membres, les autorités compétentes pour des transports spéciaux subordonnent l'autorisation pour effectuer un transport spécial à l'obtention d'un tel certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure;
 - g) aux bâtiments qui, conformément aux articles 25 et 26 de la présente directive, bénéficient d'une dérogation aux annexes II et V, dans l'attente de l'adoption des actes d'exécution pertinents.
2. Le certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure est uniquement délivré lorsque l'aptitude à naviguer du bâtiment, de l'établissement flottant ou du matériel flottant paraît suffisamment assurée. Il est établi selon le modèle prévu à l'annexe II.
3. Le certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure comporte les conditions jugées nécessaires par les autorités compétentes et est valable:
 - a) dans les cas visés au paragraphe 1, points a), d), e) et f), pour un seul voyage déterminé à accomplir dans un délai approprié qui ne dépasse pas un mois;
 - b) dans les cas visés au paragraphe 1, points b) et c), pour une durée appropriée;
 - c) dans les cas visés au paragraphe 1, point g), pour une durée de six mois; le certificat provisoire de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogé pour une période de six mois jusqu'à l'adoption de l'acte d'exécution.

*Article 10***Validité des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. La durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure émis pour les bâtiments neufs est fixée par les autorités compétentes et ne dépasse pas:

- a) cinq ans pour les bateaux à passagers et les bateaux rapides;
- b) dix ans pour tous les autres bâtiments.

La durée de validité est mentionnée dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

2. Pour les bâtiments qui étaient en service avant la visite technique, la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est fixée par les autorités compétentes au cas par cas, en fonction des résultats de la visite. Toutefois, cette durée ne dépasse pas celles qui sont prévues au paragraphe 1.

*Article 11***Prorogation exceptionnelle de la validité de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

À titre exceptionnel, la validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être prorogée sans visite technique pour six mois au plus, conformément aux annexes II et V, par l'autorité compétente qui l'a délivré ou renouvelé. Cette prorogation de la validité est indiquée sur ledit certificat.

*Article 12***Renouvellement de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé à l'expiration de sa période de validité, selon les conditions fixées à l'article 6, à la suite d'une visite technique visant à vérifier si le bâtiment est conforme aux prescriptions techniques prévues aux annexes II et V. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure peut être renouvelé par toute autorité compétente notifiée à la Commission conformément à l'article 6, paragraphe 3.

2. Lorsqu'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est renouvelé, les dispositions transitoires prévues à l'annexe II s'appliquent aux bâtiments dans les conditions précisées dans ladite annexe.

*Article 13***Remplacement de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

Chaque État membre établit les conditions dans lesquelles un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité perdu ou abîmé peut être remplacé. Lors du remplacement, ces conditions impliquent de fournir une déclaration de perte du certificat, en cas de perte du certificat, ou la remise du certificat abîmé. Il est indiqué sur le certificat de remplacement qu'il s'agit d'un duplicata.

*Article 14***Modifications importantes ou réparations importantes du bâtiment**

En cas de modification importante ou de réparation importante qui affecte la conformité d'un bâtiment avec les prescriptions techniques visées aux annexes II et V en ce qui concerne sa solidité structurelle, sa navigation, sa manœuvrabilité ou ses caractéristiques spéciales, ce bâtiment doit, avant tout nouveau voyage, être soumis à la visite technique prévue à l'article 6.

À la suite de cette visite, le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure existant est adapté pour tenir compte des caractéristiques techniques modifiées du bâtiment ou ledit certificat est retiré et un nouveau certificat est délivré. Si le nouveau certificat est délivré dans un État membre autre que celui qui avait délivré ou renouvelé le certificat initial, l'autorité compétente qui avait délivré ou renouvelé le certificat en est informée dans un délai de trente jours à compter de la date de délivrance du nouveau certificat.

*Article 15***Refus de délivrance ou de renouvellement et retrait de certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Toute décision de ne pas délivrer ou ne pas renouveler un certificat de l'Union pour bateaux de la navigation intérieure est motivée. Cette décision est notifiée au propriétaire du bâtiment ou à son représentant, qui est informé des voies et des délais de recours applicables dans l'État membre concerné.
2. Tout certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure en cours de validité peut être retiré par l'autorité compétente qui l'a délivré ou renouvelé, lorsque le bâtiment cesse d'être conforme aux prescriptions techniques indiquées dans son certificat.

*Article 16***Reconnaissance des certificats de navigation des bâtiments de pays tiers**

En attendant l'entrée en vigueur d'accords de reconnaissance mutuelle des certificats de navigation entre l'Union et des pays tiers, les autorités compétentes d'un État membre peuvent reconnaître les certificats de navigation des bâtiments de pays tiers pour la navigation sur le territoire de cet État membre.

*Article 17***Registres des certificats**

Les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes tiennent un registre de tous les certificats qu'elles ont délivrés ou renouvelés conformément aux articles 6, 8, 9 et 12. Ce registre contient les informations figurant dans le modèle de certificat prévu à l'annexe II.

CHAPITRE 3

IDENTIFICATION DU NAVIRE, VISITES ET PRESCRIPTIONS TECHNIQUES MODIFIÉES*Article 18***Numéro européen unique d'identification des bateaux**

1. Les États membres veillent à ce qu'il soit attribué à chaque bâtiment un numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI) conformément aux annexes II et V.
2. Chaque bâtiment ne possède qu'un seul ENI, qui lui demeure attaché durant toute son existence.
3. Lorsqu'elle délivre un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, l'autorité compétente y fait figurer l'ENI.
4. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes pour l'attribution des ENI et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes sur un site internet approprié.

*Article 19***Base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure**

1. La Commission assure la tenue de la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure afin de faciliter la mise en œuvre de mesures administratives visant à maintenir la sécurité et le bon ordre de la navigation et d'assurer l'application de la présente directive.

Tout traitement de données à caractère personnel par les États membres est effectué conformément au droit de l'Union en matière de protection des données à caractère personnel, en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

Tout traitement de données à caractère personnel par la Commission est effectué conformément au règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.

2. Les États membres veillent à ce que, pour chaque bâtiment, les autorités compétentes introduisent sans retard, dans la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure:
 - a) les données identifiant et décrivant le bâtiment conformément à la présente directive;
 - b) les données relatives aux certificats délivrés, renouvelés, remplacés ou retirés ainsi qu'à l'autorité compétente qui délivre le certificat, conformément à la présente directive;
 - c) une copie numérique de tous les certificats délivrés par les autorités compétentes conformément à la présente directive;
 - d) les données concernant toute demande de certificat rejetée ou en cours conformément à la présente directive; et
 - e) toute modification des données visées aux points a) à d).

⁽¹⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (règlement général sur la protection des données), et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

3. Les données visées au paragraphe 2 peuvent être traitées par les autorités compétentes des États membres, parties contractantes à la convention révisée pour la navigation du Rhin et des États tiers qui se sont vu confier des tâches liées à l'application de la présente directive et de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, aux fins suivantes:

- a) appliquer la présente directive et la directive 2005/44/CE;
- b) assurer la gestion du trafic et de l'infrastructure sur les voies d'eau;
- c) maintenir et faire respecter la sécurité de la navigation;
- d) collecter des données statistiques.

4. L'autorité compétente d'un État membre peut transférer des données à caractère personnel vers un pays tiers ou une organisation internationale, uniquement au cas par cas et sous réserve du respect des exigences du règlement (UE) 2016/679, en particulier celles fixées à son chapitre V. Les États membres s'assurent que le transfert est nécessaire aux fins visées au paragraphe 3 du présent article. Les États membres veillent à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale, sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par l'autorité compétente de l'État membre.

5. La Commission peut, au cas par cas, transférer des données à caractère personnel à une autorité d'un pays tiers ou une organisation internationale ou lui donner accès à la base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure à condition que le transfert ou l'accès soit nécessaire aux fins visées au paragraphe 3 du présent article et sous réserve du respect des exigences de l'article 9 du règlement (CE) n° 45/2001. La Commission s'assure que le transfert ou l'accès est nécessaire aux fins visées au paragraphe 3 du présent article. La Commission veille à ce que le pays tiers ou l'organisation internationale ne transfère pas les données vers un autre pays tiers ou une autre organisation internationale, sauf autorisation écrite expresse et sous réserve du respect des conditions fixées par la Commission.

6. L'autorité compétente s'assure que les données relatives à un bâtiment sont supprimées de la base de données visée au paragraphe 1 lorsque ce bâtiment est démantelé.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 afin de préciser:

- a) les données que les États membres doivent introduire dans la base de données;
- b) les types d'accès autorisés, en tenant compte des catégories de destinataires des données et des finalités du traitement des données visées au paragraphe 3 du présent article;
- c) les instructions concernant l'utilisation et le fonctionnement de la base de données, en particulier en ce qui concerne les mesures destinées à assurer la sécurité des données, l'encodage et le traitement des données et l'interconnexion de la base de données avec les registres visés à l'article 17.

Article 20

Exécution de visites techniques

1. Les États membres s'assurent que les autorités compétentes visées au paragraphe 3 exécutent les visites initiales, périodiques, spéciales et volontaires visées dans la présente directive.

2. Ces autorités compétentes peuvent s'abstenir de soumettre, en tout ou en partie, le bâtiment à la visite technique dans la mesure où il découle d'une attestation valable délivrée par une société de classification agréée conformément à l'article 21, que le bâtiment satisfait, en tout ou en partie, aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V.

⁽¹⁾ Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152).

3. Chaque État membre dresse la liste de ses autorités compétentes qui sont responsables de l'exécution de visites techniques et la communique à la Commission, y compris toute modification apportée à la liste. La Commission tient à jour une liste des autorités compétentes et des commissions de visite sur un site internet approprié.

4. Chaque État membre satisfait aux exigences spécifiques relatives aux commissions de visite et aux demandes de visites prévues aux annexes II et V.

Article 21

Agrément des sociétés de classification

1. La Commission adopte des actes d'exécution en vue d'accorder l'agrément aux sociétés de classification qui satisfont aux critères énumérés à l'annexe VI ou de retirer cet agrément, selon la procédure prévue aux paragraphes 2 et 3 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

2. Une demande d'agrément est présentée à la Commission par l'État membre dans lequel la société de classification a établi son siège social ou une filiale habilitée à délivrer les attestations établissant que les bâtiments satisfont aux prescriptions visées aux annexes II et V, conformément à la présente directive. Cette demande doit être accompagnée de l'ensemble des informations et des documents nécessaires pour vérifier le respect des critères d'agrément.

3. Tout État membre qui estime qu'une société de classification ne remplit plus les critères énoncés à l'annexe VI peut soumettre à la Commission une demande de retrait d'agrément. Cette demande doit être accompagnée de documents probants.

4. Les sociétés de classification qui, au plus tard le 6 octobre 2016, ont reçu un agrément conformément à la directive 2006/87/CE conservent cet agrément.

5. La Commission publie pour la première fois pour le 7 octobre 2017, sur un site internet approprié, une liste des sociétés de classification agréées conformément au présent article et tient cette liste à jour. Les États membres communiquent à la Commission les éventuels changements de nom ou d'adresse des sociétés de classification pour lesquelles ils ont présenté une demande d'agrément.

Article 22

Contrôle de conformité

1. Les États membres s'assurent que leurs autorités compétentes puissent contrôler à tout moment la présence à bord d'un certificat valide conformément à l'article 7 ainsi que la conformité du bâtiment aux exigences sur la base desquelles un tel certificat est délivré.

En cas de non-respect des exigences, les autorités compétentes prennent les mesures appropriées, conformément aux paragraphes 2 à 5 du présent article. Elles demandent également que le propriétaire du bâtiment ou son représentant prenne toutes les mesures nécessaires pour remédier à cette situation dans le délai qu'elles ont fixé.

L'autorité compétente qui a délivré le certificat présent à bord du bâtiment est informée de ce non-respect dans un délai de sept jours à compter du contrôle.

2. En cas d'absence à bord d'un certificat valide, la navigation du bâtiment peut être interrompue.

3. Si, lors du contrôle, les autorités compétentes constatent que le bâtiment constitue un danger manifeste pour les personnes à bord, l'environnement ou la sécurité de la navigation, elles peuvent interrompre la navigation jusqu'à ce que les mesures nécessaires aient été prises pour remédier à la situation.

Les autorités compétentes peuvent également prescrire des mesures proportionnées qui permettent au bâtiment de naviguer sans danger, le cas échéant après avoir terminé son transport, jusqu'au lieu où il fera l'objet soit d'une visite soit d'une réparation.

4. Tout État membre qui a interrompu la navigation d'un bâtiment, ou qui a averti le propriétaire du bâtiment ou son représentant de son intention de le faire s'il n'est pas remédié aux déficiences constatées, informe, dans un délai de sept jours, l'autorité compétente de l'État membre ayant délivré ou renouvelé en dernier lieu le certificat du bâtiment de la décision qu'il a prise ou qu'il envisage de prendre.

5. Toute décision d'interruption de la navigation du bâtiment prise dans le cadre de la mise en œuvre de la présente directive est motivée de façon précise. Cette décision est notifiée sans délai à l'intéressé avec l'indication des voies de recours ouvertes par la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels ces recours peuvent être introduits.

Article 23

Possibilité d'adopter des prescriptions techniques modifiées pour certaines zones

1. Les États membres peuvent, le cas échéant, sous réserve des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, adopter des prescriptions techniques complémentaires à celles visées aux annexes II et V pour les bâtiments naviguant sur les voies d'eau des zones 1 et 2 situées sur leur territoire. Ces prescriptions complémentaires ne concernent que les éléments énumérés à l'annexe III.

2. Pour les bateaux destinés au transport de passagers naviguant sur les voies d'eau intérieures de la zone 3 non reliées entre elles, chaque État membre peut conserver des prescriptions techniques complémentaires à celles visées aux annexes II et V. Ces prescriptions complémentaires ne concernent que les éléments énumérés à l'annexe III.

3. Lorsque l'application des dispositions transitoires visées à l'annexe II a pour effet d'abaisser des standards nationaux de sécurité existants, un État membre peut omettre d'appliquer lesdites dispositions transitoires à l'égard des bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées entre elles. Dans ces conditions, l'État membre concerné peut exiger qu'à partir du 30 décembre 2008, ces bateaux à passagers circulant sur ses voies d'eau intérieures non reliées à d'autres se conforment pleinement aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V.

4. Les États membres peuvent autoriser une application partielle des prescriptions techniques ou définir des prescriptions techniques moins strictes que celles visées aux annexes II et V pour les bâtiments qui naviguent exclusivement sur les voies d'eau des zones 3 et 4 situées sur leur territoire. L'application partielle ou moins stricte des prescriptions techniques ne concerne que les éléments énumérés à l'annexe IV.

5. Lorsqu'un État membre applique le paragraphe 1, 2, 3 ou 4, il en informe la Commission au moins six mois avant la date d'application envisagée. La Commission informe les autres États membres en conséquence.

Dans les cas visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, la Commission adopte des actes d'exécution en vue d'approuver les prescriptions techniques complémentaires. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

6. La conformité aux prescriptions techniques modifiées en vertu des paragraphes 1, 2, 3 et 4 est indiquée dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou dans le certificat de l'Union supplémentaire pour bateaux de navigation intérieure.

*Article 24***Dérogations applicables à certaines catégories de bâtiments**

1. Tout en maintenant un niveau de sécurité suffisant, les États membres peuvent autoriser des dérogations à l'application de tout ou partie de la présente directive en ce qui concerne:
 - a) les bâtiments qui naviguent sur des voies d'eau intérieures non reliées entre elles;
 - b) les bâtiments d'un port en lourd ne dépassant pas 350 tonnes ou les bâtiments non destinés au transport de marchandises et dont le déplacement d'eau n'atteint pas 100 mètres cubes, dont la quille a été posée avant le 1^{er} janvier 1950 et qui naviguent exclusivement sur leur territoire.
2. Sans préjudice des dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin, les États membres peuvent autoriser, en ce qui concerne la navigation sur leur territoire, des dérogations à la présente directive pour les bâtiments effectuant des trajets limités dans une zone géographique réduite ou dans des zones portuaires. Lesdites dérogations ainsi que les trajets ou les zones pour lesquels elles sont valables doivent être mentionnés dans le certificat du bâtiment.
3. Les États membres communiquent à la Commission les dérogations qu'ils ont autorisées conformément aux paragraphes 1 et 2. La Commission informe les autres États membres en conséquence.

*Article 25***Utilisation des nouvelles technologies et dérogations applicables à des bâtiments déterminés**

1. Afin d'encourager l'innovation et l'utilisation des nouvelles technologies dans le domaine de la navigation intérieure, la Commission est habilitée à adopter des actes d'exécution autorisant des dérogations ou reconnaissant l'équivalence des dispositions techniques pour un bâtiment déterminé à l'égard de:
 - a) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure reconnaissant l'utilisation ou la présence à bord d'un bâtiment d'autres matériaux, installations ou équipements, ou l'adoption d'autres agencements ou d'autres mesures constructives que ceux figurant aux annexes II et V, pour autant qu'un niveau de sécurité équivalent soit garanti;
 - b) la délivrance d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure à titre d'essai et pour une période limitée, comportant des dispositions techniques nouvelles qui dérogent aux prescriptions des annexes II et V, pour autant qu'un niveau de sécurité suffisant soit garanti.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

2. Les autorités compétentes d'un État membre précisent toutes les dérogations et reconnaissances d'équivalences applicables visées au paragraphe 1 dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

*Article 26***Difficultés**

1. Après l'expiration de dispositions transitoires concernant les prescriptions techniques prévues à l'annexe II, la Commission peut adopter des actes d'exécution autorisant des dérogations aux prescriptions techniques prévues à ladite annexe faisant l'objet de ces dispositions transitoires, lorsque ces prescriptions sont techniquement difficiles à appliquer ou que leur application est susceptible d'entraîner des coûts disproportionnés.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 33, paragraphe 2.

2. Les autorités compétentes d'un État membre précisent toutes les dérogations applicables visées au paragraphe 1 dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Article 27

Registre des appareils possédant un agrément de type

La Commission publie sur un site internet approprié un registre des appareils possédant un agrément de type conformément aux annexes II et V.

CHAPITRE 4

DISPOSITIONS FINALES

Article 28

Dispositions transitoires concernant l'utilisation de documents

Les documents entrant dans le champ d'application de la présente directive et délivrés par les autorités compétentes des États membres au titre de la directive 2006/87/CE avant le 6 octobre 2016 restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

Article 29

Bâtiments exclus du champ d'application de la directive 82/714/CEE

1. Le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est délivré aux bâtiments exclus du champ d'application de la directive 82/714/CEE du Conseil ⁽¹⁾, mais visés par la présente directive conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la présente directive, à la suite d'une visite technique effectuée afin de vérifier que le bâtiment satisfait aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V de la présente directive. Cette visite technique est effectuée à l'expiration du certificat en cours de validité du bâtiment, et en tout état de cause le 30 décembre 2018 au plus tard.

2. Tout non-respect des prescriptions techniques visées aux annexes II et V est indiqué dans le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. Lorsque les autorités compétentes estiment que ces manquements ne représentent pas un danger manifeste, les bâtiments visés au paragraphe 1 du présent article peuvent continuer de naviguer jusqu'au remplacement ou jusqu'à la modification des éléments ou parties du bâtiment certifiés non conformes auxdites prescriptions, après quoi ces éléments ou parties doivent satisfaire aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V.

3. Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou par des pièces de technologie et de conception équivalentes lors de réparations et d'entretiens de routine n'est pas considéré comme un remplacement ou une modification au sens du paragraphe 2.

4. L'existence d'un danger manifeste au sens du paragraphe 2 est présumée, notamment lorsque les prescriptions concernant la solidité structurelle, la navigation ou la manœuvrabilité ou des caractéristiques spéciales du bâtiment conformément aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V ne sont pas respectées. Les dérogations autorisées aux prescriptions techniques visées aux annexes II et V ne sont pas à considérer comme des manquements représentant un danger manifeste.

⁽¹⁾ Directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (JO L 301 du 28.10.1982, p. 1).

*Article 30***Dispositions transitoires concernant les prescriptions de caractère temporaire conformément à la directive 2006/87/CE**

Les prescriptions de caractère temporaire adoptées conformément à l'article 1.06 de l'annexe II de la directive 2006/87/CE restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

*Article 31***Adaptation des annexes**

1. La Commission adopte des actes délégués en conformité avec l'article 32 pour adapter l'annexe II aux fins d'actualiser dans les meilleurs délais la référence à la version la plus récente du standard ES-TRIN et de fixer la date de sa mise en application.
2. Par dérogation au paragraphe 1, lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de standards internationaux pertinents et actualisés pour garantir la sécurité de la navigation ou lorsque des modifications du processus de prise de décision au sein du CESNI porteraient atteinte aux intérêts de l'Union, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 pour modifier l'annexe II et prévoir les prescriptions techniques appropriées.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne l'adaptation des annexes III et IV au progrès scientifique et technique.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe V en vue d'actualiser et de rationaliser les dispositions administratives.
5. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe VI en vue de modifier les critères applicables à l'agrément des sociétés de classification pour garantir la sécurité de la navigation.
6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 32 afin de mettre à jour les références faites dans la présente directive à certaines dispositions des annexes II et V pour tenir compte des modifications apportées à celles-ci.

*Article 32***Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 4, 19 et 31 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 6 octobre 2016. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.
3. La délégation de pouvoir visée aux articles 4, 19 et 31 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu des articles 4, 19 et 31 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 33

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 7 de la directive 91/672/CEE du Conseil ⁽¹⁾ (ci-après dénommé «comité»). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide.

Article 34

Réexamen

Au plus tard le 7 octobre 2021, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport dans lequel elle évalue l'efficacité des mesures instaurées par la présente directive, notamment au niveau de l'harmonisation des prescriptions techniques et de l'élaboration de standards techniques destinés à la navigation intérieure. Le rapport rend également compte de l'évaluation des mécanismes de coopération avec les organisations internationales compétentes dans le domaine de la navigation intérieure. Il est accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à rationaliser davantage la coopération et la coordination aux fins de l'élaboration de standards auxquels il peut être fait référence dans les actes juridiques de l'Union. La Commission soumet un tel rapport après chaque développement majeur intervenant dans le secteur de la navigation intérieure.

Article 35

Sanctions

Les États membres déterminent le régime de sanctions applicables en cas de violation des dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

⁽¹⁾ Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (JO L 373 du 31.12.1991, p. 29).

Article 36

Modification de la directive 2009/100/CE

La directive 2009/100/CE est modifiée comme suit:

1. l'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

La présente directive s'applique aux bateaux affectés aux transports de marchandises sur les voies d'eau intérieures d'un port en lourd de vingt tonnes ou plus:

- a) d'une longueur de moins de 20 mètres; et
- b) dont le produit longueur (L) × largeur (B) × tirant d'eau (T) est de moins de 100 mètres cubes.

La présente directive ne porte pas préjudice aux règlements de visite des bateaux du Rhin ni à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).».

2. l'article 3 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Lorsque les bateaux transportent des matières dangereuses au sens de l'ADN, les États membres peuvent exiger que soient remplies les conditions fixées dans cet accord. Ils peuvent exiger à titre de preuve le certificat d'agrément prévu par cet accord.»;

- b) au paragraphe 5, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les conditions particulières au transport des matières dangereuses sont considérées comme remplies sur toutes les voies navigables de la Communauté lorsque les bateaux remplissent les conditions de l'ADN. La preuve du respect de ces conditions est fournie par le certificat d'agrément visé au paragraphe 4.».

Article 37

Transposition

1. Sans préjudice de l'article 40, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 7 octobre 2018; ces dispositions s'appliquent à compter de cette date. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

3. L'État membre qui, en vertu des dérogations autorisées conformément à l'article 24, paragraphes 1 et 2, n'a pas de bâtiments navigant sur ses voies d'eau soumis aux dispositions de la présente directive, n'est pas tenu de transposer le chapitre 2, l'article 18, paragraphe 3, et les articles 20 et 21.

*Article 38***Abrogation**

La directive 2006/87/CE est abrogée avec effet au 7 octobre 2018.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VII.

*Article 39***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 40***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive, à l'exception du Danemark, de l'Estonie, de l'Irlande, de la Grèce, de l'Espagne, de Chypre, de la Lettonie, de Malte, du Portugal, de la Slovénie et de la Finlande.

Fait à Strasbourg, le 14 septembre 2016.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

I. KORČOK

—

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I: Liste des voies d'eau intérieures de l'Union réparties géographiquement en zones 1, 2 et 3
- Annexe II: Prescriptions techniques minimales applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 1, 2, 3 et 4
- Annexe III: Domaines dans lesquels peuvent être adoptées des prescriptions techniques supplémentaires applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 1 et 2 et des zones 3 non reliées
- Annexe IV: Domaines pouvant faire l'objet d'allègements dans les prescriptions techniques applicables aux bâtiments naviguant sur les voies d'eau intérieures des zones 3 et 4
- Annexe V: Dispositions de procédure détaillées
- Annexe VI: Sociétés de classification
- Annexe VII: Tableau de correspondance
-

ANNEXE I

LISTE DES VOIES D'EAU INTÉRIEURES DE L'UNION RÉPARTIES GÉOGRAPHIQUEMENT EN ZONES 1, 2 ET 3

CHAPITRE 1

Zone 1*Allemagne*

Ems	De la ligne qui relie l'ancien phare de Greetsiel et le môle ouest de l'entrée du port Ems-haven en direction du large jusqu'à la latitude 53° 30' N et la longitude 6° 45' E, c'est-à-dire quelque peu au large de la zone de transbordement pour les vraquiers dans l'ancienne Ems ⁽¹⁾
-----	---

(1) Pour les bateaux enregistrés dans un autre État, conformément à l'article 32 de l'accord de coopération Ems-Dollart du 8 avril 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

Pologne

La partie de la baie de Pomorska située au sud de la ligne qui relie Nord Perd sur l'île de Rügen et le phare de Niechorze.

La partie de la baie de Gdańsk située au sud de la ligne qui relie le phare de Hel et la bouée d'entrée du port de Baltiisk.

Suède

Lac Vänern, délimité au sud par le parallèle de latitude passant par la balise de Bastugrunds.

Göta älv et fjord de Rivö, délimités à l'est par le pont de Älvsborg, à l'ouest par le parallèle de longitude passant par le phare de Gäveskär et au sud par le parallèle de latitude passant par le phare de Smörbådan.

Royaume-Uni

ÉCOSSE	
Blue Mull Sound	Entre Gutcher et Belmont
Yell Sound	Entre Tofts Voe et Ulsta
Sullom Voe	Dans les limites d'une ligne allant de la pointe nord-est de Gluss Island à la pointe nord de Calback Ness
Dales Voe	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de la pointe nord de Kebister Ness à la côte de Breiwick à la longitude 1° 10,8' W
Dales Voe	En été: Idem Lerwick
Lerwick	En hiver: dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant de Scottle Holm à Scarfi Taing sur Bressay et au sud par une ligne allant du phare de Twageos Point à Whalpa Taing sur Bressay
Lerwick	En été: dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant de Brim Ness à l'angle nord-est de Inner Score, et au sud par une ligne allant de l'extrémité sud de Ness of Sound à Kirkabisterness

Kirkwall	Entre Kirkwall et Rousay, pas à l'est d'une ligne entre Point of Graand (Egilsay) et Galt Ness (Shapinsay) ni entre Head of Work (Mainland) par le feu de Helliard Holm jusqu'au littoral de Shapinsay; pas au nord-ouest de la pointe sud-est de Eynhallow Island, pas vers le large et une ligne entre le littoral sur Rousay à 59° 10,5' N 002° 57,1' W et le littoral sur Egilsay à 59° 10' N 002° 56,4' W
Stromness	Jusque Scapa mais pas en dehors des limites de Scapa Flow
Scapa Flow	Dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées de Point of Cletts sur l'île de Hoy au point de triangulation de Thomson's Hill sur l'île de Fara et de là jusque Gibraltar Pier sur l'île de Flotta; de St Vincent Pier sur l'île de Flotta jusqu'au point extrême-ouest de Calf of Flotta; du point extrême-est de Calf of Flotta jusque Needle Point sur l'île de South Ronaldsay et du Ness on Mainland jusqu'au phare de Point of Oxan sur l'île de Graemsay et de là jusque Bu Point sur l'île de Hoy; et au large des eaux de la zone 2
Balnakiel Bay	Entre Eilean Dubh et A'Chleit
Estuaire de Cromarty (Cromarty Firth)	Dans les limites d'une ligne allant de North Sutor au brise-lame de Nairn et au large des eaux de la zone 2
Inverness	Dans les limites d'une ligne allant de North Sutor au brise-lame de Nairn et au large des eaux de la zone 2
River Tay — Dundee	Dans les limites d'une ligne allant de Broughty Castle à Tayport et au large des eaux de la zone 2
Estuaire de Forth (Firth of Forth) & River Forth	Dans les limites d'une ligne allant de Kirkcaldy à River Portobello et au large des eaux de la zone 2
Estuaire de Solway (Solway Firth)	Dans les limites d'une ligne allant de Southernness Point à Sillioth
Loch Ryan	Dans les limites d'une ligne allant de Finnart's Point à Milleur Point et au large des eaux de la zone 2
The Clyde	<p>Limite extérieure: une ligne allant de Skipness à une position située à un mile au sud de Garroch Head et de là jusque Farland Head</p> <p>Limite intérieure en hiver: une ligne allant du phare de Cloch au môle de Dunoon</p> <p>Limite intérieure en été: une ligne allant de Bogany Point, Isle of Bute à Skelmorlie Castle et une ligne allant de Ardlamont Point à l'extrémité sud de la baie d'Ettrick à l'intérieur des détroits de Bute (Kyles of Bute)</p> <p>Note: La limite intérieure estivale ci-dessus est étendue entre le 5 juin inclus et le 5 septembre inclus par une ligne allant d'un point situé à deux miles au large de la côte d'Ayrshire au Skelmorlie Castle jusque Tomont End (Cumbrae), et une ligne allant de Portachur Point (Cumbrae) à Inner Brigurd Point, Ayrshire</p>

Oban	Dans les limites d'une zone reliée au nord par une ligne allant du feu de Dunollie Point à Ard na Chruidh, et au sud par une ligne allant de Rudha Seanach à Ard na Cuile
Détroit de Lochalsh (Kyle of Lochalsh)	À travers Loch Alsh jusqu'à l'extrémité de Loch Duich
Loch Gairloch	En hiver: néant En été: au sud d'une ligne orientée est allant de Rubha na Moine à Eilan Horrisdale et de là jusque Rubha nan Eanntag
IRLANDE DU NORD	
Belfast Lough	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Carrickfergus à Bangor et au large des eaux de la zone 2
Loch Neagh	À une distance supérieure à 2 miles du littoral
CÔTE EST DE L'ANGLE-TERRE	
River Humber	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de New Holland à Paull En été: dans les limites d'une ligne allant du môle de Cleethorpes à l'église de Patrington et au large des eaux de la zone 2
PAYS DE GALLES ET CÔTE OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Blacknore Point à Caldicot Pill, Porstkewett En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2
River Wye	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Blackmore Point à Caldicot Pill, Porstkewett En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2
Newport	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steepholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2

Cardiff	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steephholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2</p>
Barry	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Dock Pier à Steephholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2</p>
Swansea	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames
Détroits de Menai (Menai Straits)	Dans les limites des détroits de Menai (Menai Straits) depuis une ligne reliant le feu de Llanddwyn Island à Dinas Dinlleu et des lignes reliant l'extrémité sud de Puffin Island à Trwyn du Point et la station ferroviaire de Llanfairfechan, et au large des eaux de la zone 2
River Dee	<p>En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Hilbre Point à Point of Air</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Formby Point à Point of Air et au large des eaux de la zone 2</p>
River Mersey	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Formby Point à Point of Air et au large des eaux de la zone 2</p>
Preston et Southport	Dans les limites d'une ligne allant de Southport à Blackpool à l'intérieur des berges et au large des eaux de la zone 2
Fleetwood	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head et au large des eaux de la zone 2</p>
River Lune	<p>En hiver: néant</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head et au large des eaux de la zone 2</p>

Heysham	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point à Humphrey Head
Morecambe	En hiver: néant En été: dans les limites d'une ligne allant de Rossal Point to Humphrey Head
Workington	Dans les limites d'une ligne allant de Southernness Point à Silloth et au large des eaux de la zone 2
SUD DE L'ANGLETERRE	
River Colne, Colchester	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver
River Blackwater	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
River Crouch et River Roach	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
Tamise (River Thames) et ses affluents	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
River Medway et the Swale	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Colne Point à Whitstable En été: dans les limites d'une ligne allant de Clacton Pier à Reculver et au large des eaux de la zone 2
Chichester	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2

Port de Langstone	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Portsmouth	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Bembridge, île de Wight	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Cowes, île de Wight	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Southampton	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Beaulieu River	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Keyhaven Lake	Intérieur de l'île de Wight dans les limites d'une zone reliée par des lignes tracées entre la flèche de l'église (West Wittering) jusque Trinity Church (Bembridge) vers l'est, et Needles et Hurst Point vers l'ouest et au large des eaux de la zone 2
Weymouth	Intérieur du port de Portland et entre la River Wey et le port de Portland
Plymouth	Dans les limites d'une ligne allant de Cawsand au brise-lame jusque Staddon et au large des eaux de la zone 2
Falmouth	En hiver: dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Rosemullion En été: dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Nare Point et au large des eaux de la zone 2
River Camel	Dans les limites d'une ligne allant de Stepper Point à Trebetherick Point et au large des eaux de la zone 2
Bridgewater	Dans les limites de la barre et au large des eaux de la zone 2

River Avon (Avon)	<p>En hiver: dans les limites d'une ligne allant de Blackmore Point à Caldicot Pill, Porstkewett</p> <p>En été: dans les limites d'une ligne allant de Barry Pier à Steephholm et de là jusque Brean Down et au large des eaux de la zone 2</p>
-------------------	---

Zone 2

République tchèque

Barrage du lac de Lipno

Allemagne

Ems	De la ligne allant de l'entrée du port vers Papenburg en franchissant l'Ems, qui relie l'ancienne usine de pompage de Diemen (Diemer Schöpfwerk) et l'ouverture de la digue à Halte jusqu'à la ligne qui relie l'ancien phare de Greetsiel et le môle ouest de l'entrée du port Emshaven, compte tenu du traité de coopération Ems-Dollart
Jades	À l'intérieur de la ligne qui relie l'ancien phare de Schillig et le clocher de Langwarden
Weser	De l'arête nord-ouest du pont de chemin de fer de Brême jusqu'à la ligne qui relie les clochers de Langwarden et de Cappel, y compris les bras secondaires Kleine Weser, Rekumer-Loch/Rekumer-Loch et Rechter Nebenarm et Schweiburg
Elbe avec Bützflether Süderelbe (du km 0,69 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe), Ruthenstrom (du km 3,75 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe), Wischhafener Süderelbe (du km 8,03 jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe)	De la limite inférieure du port de Hambourg jusqu'à la ligne qui relie la balise sphérique de Döse et l'arête ouest de la digue du Friedrichskoog (Dieksand), y compris les Nebenelben, avec les affluents Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau et Stör (à chaque fois de l'embouchure à la digue de barrage)
Meldorfer Bucht	À l'intérieur de la ligne qui relie l'arête ouest de la digue du Friedrichskoog (Dieksand) et le musoir du môle ouest de Büsum
Eider	De l'embouchure du canal de la Gieselau (22,64 km) à la limite entre le milieu de l'enclos (plan d'eau) et le clocher de l'église de Vollerwiek
Canal de la Gieselau	De l'embouchure dans l'Eider à l'embouchure dans le Nord-Ostsee Kanal (canal de Kiel)
Flensburger Förde	À l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Kegnäs et Birknack et le nord de la frontière germano-danoise dans le Flensburger Förde
Schlei	À l'intérieur de la ligne qui relie les musoirs de môle de Schleimünde
Eckernförder Bucht	À l'intérieur de la ligne qui relie Bocknis-Eck à la pointe nord-est du continent à Dänisch Nienhof
Kieler Förde	À l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Bülk et le monument aux morts de la marine de Laboe

Nord-Ostsee-Kanal (canal de Kiel), y compris les lacs Audorfer See et Schirnauer See	De la ligne qui relie les musoirs de môle de Brunsbüttel jusqu'à la ligne qui relie les feux d'entrée de Kiel-Holtenau et les lacs Obereidersee avec Enge, Audorfer See, Borgstedter See avec Enge, Schirnauer See, Flemhuder See et le canal navigable de Achterwehr
Trave	De l'arête nord-ouest du pont de chemin de fer de Lübeck avec la Pötenitzer Wiek et le lac de Dassow jusqu'à la ligne reliant les musoirs des môles intérieur sud et extérieur nord à Travemünde
Leda	De l'entrée de l'avant-port de l'écluse maritime de Leer jusqu'à l'embouchure avec l'Ems
Hunte	Du port de Oldenburg et de 140 mètres en aval du pont Amélie (Amalienbrücke) à Oldenburg jusqu'à l'embouchure dans la Weser
Lesum	De la confluence de la Hamme et de la Wümme (km 0,00) à l'embouchure dans la Weser
Este	De l'eau en aval de l'écluse de Buxtehude (km 0,25) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Lühe	De l'eau en aval de l'Aue-Mühle à Horneburg (km 0,00) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Schwinge	De l'arête nord de l'écluse de Salztor à Stade jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Oste	À partir de 210 m en amont de l'axe du pont routier au-dessus du barrage de l'Oste (km 69,360) jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Pinnau	De l'arête sud-ouest du pont ferroviaire à Pinneberg jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Krückau	De l'arête sud-ouest du pont conduisant au Wedenkamp à Elmshorn jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Stör	Du marégraphe de Rensing jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Freiburger-Hafenriel	De l'arête orientale de l'écluse de la digue à Freiburg/Elbe jusqu'à l'embouchure dans l'Elbe
Wismachbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff et secteur portuaire de Wismar	En direction du large, délimité par les lignes qui relient les feux de Hohen Wieschendorf Huk et de Timmendorf et les feux de Gollwitz sur l'île de Poel et la pointe sud de la péninsule de Wustrow
Warnow avec Breitling et bras secondaires	En aval de la digue Mühlendamm, de l'arête nord du pont Geinitzbrücke à Rostock, vers le large, délimité par la ligne reliant les points nord des môles West- et Ostmole à Warnemünde
Eaux entourées par le continent et les péninsules de Darß et Zingst et les îles de Hiddensee et Rügen (y compris le port de Stralsund)	En direction du large jusqu'à: latitude 54° 26' 42" N entre la péninsule de Zingst et l'île de Bock les îles de Bock et de Hiddensee: jusqu'à une ligne reliant la pointe nord de l'île de Bock et la pointe sud de l'île de Hiddensee sur les îles de Hiddensee et de Rügen (Bug), la ligne qui relie la pointe sud-est de Neubessin et le Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	Bodden, en direction du large, jusqu'à la ligne qui relie la pointe est de Thiessower Haken (Südperd) et la pointe est de l'île de Ruden et qui se termine à la pointe nord de l'île d'Usedom (54° 10' 37" N, 13° 47' 51" E)
Ryck	À l'est du pont Steinbecker à Greifswald jusqu'à la ligne qui relie les musoirs des jetées
Eaux entourées par le continent et l'île d'Usedom (le Peenestrom, y compris la zone portuaire et l'Achterwasser de Wolgast, et l'Oderhaff)	En direction de l'est, jusqu'à la frontière germano-polonaise en franchissant le lagon de Stettin
Uecker	De la pointe sud-ouest du pont de la circulation dans le Uekermünde à la ligne qui relie les musoirs des jetées

Note: Pour les bateaux enregistrés dans un autre État, conformément à l'article 32 de l'accord de coopération Ems-Dollart du 8 avril 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

France

La Gironde, du point kilométrique (PK) 48,50 à la partie aval de la pointe de l'île de Patiras, à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe de Grave à la pointe de Suzac

La Loire, de Cordemais (PK 25) à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe de Mindin à la pointe de Penhoët

La Seine, du début du canal de Tancarville à la limite transversale de la mer définie par la ligne partant du cap Hode, sur la rive droite, et aboutissant au point, sur la rive gauche, où la digue projetée rejoint la côte, en aval de Berville

La Vilaine, du barrage d'Arzal jusqu'à la limite transversale de la mer, définie par la ligne joignant la pointe du Scal et la pointe du Moustoir

Lac de Genève

Hongrie

Lac Balaton

Pays-Bas

Dollard

Eems

Waddenzee: y compris les liaisons avec la mer du Nord

IJsselmeer: y compris le Markermeer et l'IJmeer, mais à l'exclusion du Gouwzee

Nieuwe Waterweg et Scheur

Canal de Caland à l'ouest du port Benelux

Hollandsch Diep

Breediep, Beerkanaal et les ports reliés

Haringvliet et Vuile Gat: y compris les voies d'eau situées entre Goeree-Overflakkee, d'une part, et Voorne-Putten et Hoeksche Waard, d'autre part

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer et Brouwershavensche Gat: y compris toutes les voies d'eau situées entre Schouwen-Duiveland et Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Eastern Scheldt et Roompot: y compris les voies d'eau situées entre Walcheren, Beveland-Nord et Beveland-Sud, d'une part, et Schouwen-Duiveland et Tholen, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin

Escaut et Escaut occidental et son embouchure dans la mer: y compris les voies d'eau situées entre la Flandre zélandaise, d'une part, et Walcheren et Beveland-Sud, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin

Pologne

Lagune de Szczecin

Lagune de Kamień

Lagune de Wisła

Baie de Puck

Lac de retenue de Włocławek

Lac Śniardwy

Lac Niegocin

Lac Mamry

Suède

Göta älv, délimité à l'est par le pont du Göta älv et à l'ouest par le pont d'Älvsborg

Royaume-Uni

ÉCOSSE	
Scapa Flow	Intérieur d'une zone délimitée par des lignes tracées depuis Wharth sur l'île de Flotta jusqu'à la tour Martello sur South Walls, et de Point Cletts sur l'île de Hoy jusqu'au point de triangulation de Thomson's Hill sur l'île de Fara et de là jusque Gibraltar Pier sur l'île de Flotta
Détroit de Durness (Kyle of Durness)	Sud d'Eilean Dubh

Estuaire de Cromarty (Cromarty Firth)	Dans les limites d'une ligne entre North Sutor et South Sutor
Inverness	Dans les limites d'une ligne allant de Fort George à Chanonry Point
Baie de Findhorn (Findhorn Bay)	Dans la langue de terre
Aberdeen	Dans les limites d'une ligne allant de South Jetty à Abercromby Jetty
Bassin de Montrose (Montrose Basin)	À l'ouest d'une ligne orientée nord-sud passant par l'entrée du port au phare de Scurdie Ness
River Tay — Dundee	Dans les limites d'une ligne allant du bassin de marée (bassin de pêche) de Dundee à Craig Head, East Newport
Estuaire de Forth (Firth of Forth) & River Forth	Dans les limites de l'estuaire de Forth mais pas à l'est du pont de chemin de fer de Forth
Dumfries	Dans les limites d'une ligne allant de Airds Point à Scar Point
Loch Ryan	Dans les limites d'une ligne allant de Cairn Point à Kircolm Point
Port de Ayr	Dans les limites de la barre
The Clyde	Au-dessus des eaux de la zone 1
Détroits de Bute (Kyles of Bute)	Entre Colintraive et Rhubodach
Port de Campbeltown	Dans les limites d'une ligne allant de Macringan's Point à Ottercharach Point
Loch Etive	Dans les limites du Loch Etive au-dessus des chutes de Lora
Loch Leven	Au-dessus du pont de Ballachulish
Loch Linnhe	Au nord du feu de Corran Point
Loch Eil	Totalité du loch
Caledonian Canal	Lochs Lochy, Oich et Ness
Détroit de Lochalsh (Kyle of Lochalsh)	Dans les limites du détroit d'Akin (Kyle Akin), ni à l'ouest du feu de Eilean Ban ni à l'est de Eileanan Dubha
Loch Carron	Entre Stromemore et Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	Dans les limites d'une ligne allant du feu de Ullapool Point à Aultnaharrie
Kylesku	À travers le loch Cairnbawn dans la zone située entre la pointe extrême-est de Garbh Eilean et la pointe extrême-ouest de Eilean na Rainich
Port de Stornoway	Dans les limites d'une ligne allant de Arnish Point au phare de Sandwick Bay, côté nord-ouest

Bras de mer de Scalpay (Sound of Scalpay)	Pas à l'est de Berry Cove (Scalpay) ni à l'ouest de Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay & port de Tarbert	Jusqu'à une distance d'un mile du littoral de l'île de Harris
Loch Awe	Totalité du loch
Loch Katrine	Totalité du loch
Loch Lomond	Totalité du loch
Loch Tay	Totalité du loch
Loch Loyal	Totalité du loch
Loch Hope	Totalité du loch
Loch Shin	Totalité du loch
Loch Assynt	Totalité du loch
Loch Glascarnoch	Totalité du loch
Loch Fannich	Totalité du loch
Loch Maree	Totalité du loch
Loch Gairloch	Totalité du loch
Loch Monar	Totalité du loch
Loch Mullardach	Totalité du loch
Loch Cluanie	Totalité du loch
Loch Loyne	Totalité du loch
Loch Garry	Totalité du loch
Loch Quoich	Totalité du loch
Loch Arkaig	Totalité du loch
Loch Morar	Totalité du loch
Loch Shiel	Totalité du loch
Loch Earn	Totalité du loch
Loch Rannoch	Totalité du loch

Loch Tummel	Totalité du loch
Loch Ericht	Totalité du loch
Loch Fionn	Totalité du loch
Loch Glass	Totalité du loch
Loch Rimsdale/nan Clar	Totalité du loch
IRLANDE DU NORD	
Strangford Lough	Dans les limites d'une ligne allant de Cloghy Point à Dogtail Point
Belfast Lough	Dans les limites d'une ligne allant de Holywood à Macedon Point
Larne	Dans les limites d'une ligne allant du môle de Larne à l'embarcadère du ferry sur l'île Magee
River Bann	Depuis l'extrémité des brise-lames au large jusqu'au pont de Toome
Lough Erne	Partie supérieure et inférieure du lac Erne
Lough Neagh	Jusqu'à une distance de deux miles du littoral
CÔTE EST DE L'ANGLE-TERRE	
Berwick	Dans les limites des brise-lames
Warkworth	Dans les limites des brise-lames
Blyth	Dans les limites des musoirs de môle extérieurs
River Tyne	Dunston Staithes jusqu'aux musoirs de môle de Tyne
River Wear	Fatfield jusqu'aux musoirs de môle de Sunderland
Seaham	Dans les limites des brise-lames
Hartlepool	Dans les limites d'une ligne allant de la jetée de Middleton à l'ancien musoir de môle Dans les limites d'une ligne reliant le musoir de môle nord au musoir de môle sud
River Tees	Dans les limites d'une ligne s'étendant plein ouest depuis Government Jetty jusqu'au barrage sur la Tees
Whitby	Dans les limites des musoirs de môle de Whitby
River Humber	Dans les limites d'une ligne allant de North Ferriby à South Ferriby
Grimsby Dock	Dans les limites d'une ligne allant du môle ouest du bassin de marée jusqu'au môle est des bassins de pêche, quai nord

Boston	Dans les limites de New Cut
Dutch River	Totalité du canal
River Hull	Beverley Beck jusque River Humber
Kielder Water	Totalité du lac
River Ouse	En dessous de l'écluse de Naburn
River Trent	En dessous de l'écluse de Cromwell
River Wharfe	De la jonction avec la River Ouse jusqu'au pont de Tadcaster
Scarborough	Dans les limites des musoirs de môle de Scarborough
PAYS DE GALLES ET CÔTE OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	Au nord de la ligne allant direction plein ouest de Sharpness Point (51° 43,4' N) aux barrages de Llanthony et Maisemore et au large des eaux de la zone 3
River Wye	À Chepstow, latitude nord (51° 38,0' N) jusque Monmouth
Newport	Au nord du passage des câbles électriques aériens à Fifoots Points
Cardiff	Dans les limites d'une ligne allant de la jetée sud à Penarth Head et les eaux fermées à l'ouest du barrage de la baie de Cardiff
Barry	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames
Port Talbot	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames sur la River Afran en dehors des docks fermés
Neath	Dans les limites d'une ligne allant plein nord depuis l'extrémité en mer de la jetée pour pétroliers de la baie de Baglan (51° 37,2' N, 3° 50,5' W)
Llanelli & Burry Port	Dans les limites d'une zone reliée par une ligne tracée depuis le môle ouest de Burry Port jusque Whiteford Point
Milford Haven	Dans les limites d'une ligne allant du sud de Hook Point à Thorn Point
Fishguard	Dans les limites d'une ligne reliant les extrémités en mer des brise-lames nord et est
Cardigan	Dans les limites des passes à Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	Dans les limites des extrémités en mer des brise-lames

Aberdyfi	Dans les limites d'une ligne allant de la gare ferroviaire de Aberdyfi à la balise de Twyni Bach
Barmouth	Dans les limites d'une ligne allant de la gare ferroviaire de Barmouth à Penrhyn Point
Portmadoc	Dans les limites d'une ligne allant de Harlech Point à Graig Ddu
Holyhead	Dans les limites d'une zone reliée par le brise-lame principal et une ligne tracée depuis le bout du brise-lame à Brynglas Point, baie de Towyn
Détroits de Menai (Menai Straits)	Dans les limites des détroits de Menai entre une ligne reliant Aber Menai Point à Belan Point et une ligne reliant le môle de Beaumaris à Pen-y-Coed Point
Conway	Dans les limites d'une ligne allant de Mussel Hill à Tremlyd Point
Llandudno	Dans les limites du brise-lame
Rhyl	Dans les limites du brise-lame
River Dee	Au-dessus de Connah's Quay jusqu'au point d'extraction d'eau de Barrelwell Hill
River Mersey	Dans les limites d'une ligne entre le phare de Rock et le dock nord-ouest de Seaforth mais à l'exclusion des autres docks
Preston et Southport	Dans les limites d'une ligne allant de Lytham à Southport et dans les limites des docks de Preston
Fleetwood	Dans les limites d'une ligne allant de Low Light à Knott
River Lune	Dans les limites d'une ligne allant de Sunderland Point à Chapel Hill jusqu'au dock de Glasson inclus
Barrow	Dans les limites d'une ligne reliant Haws Point, Isle of Walney à Roa Island Slipway
Whitehaven	Dans les limites du brise-lame
Workington	Dans les limites du brise-lame
Maryport	Dans les limites du brise-lame
Carlisle	Dans les limites d'une ligne reliant Point Carlisle à Torduff
Coniston Water	Totalité du lac
Derwentwater	Totalité du lac
Ullswater	Totalité du lac
Windermere	Totalité du lac

SUD DE L'ANGLETERRE	
Blakeney & Morston — port et abords	À l'est d'une ligne allant en direction du sud depuis Blakeney Point jusqu'à l'entrée de la River Stiffkey
River Orwell et River Stour	River Orwell dans les limites d'une ligne allant du brise-lame de Blackmanshead jusque Landguard Point et au large des eaux de la zone 3
River Blackwater	Toutes les voies d'eau dans les limites d'une ligne allant de l'extrémité sud-ouest de l'île de Mersea à Sales Point
River Crouch et River Roach	River Crouch dans les limites d'une ligne allant de Holliwel Point à Foulness Point, y compris la River Roach
Tamise (River Thames) et ses affluents	Tamise au-dessus d'une ligne tracée nord/sud à travers l'extrémité est du môle du quai Denton, Gravesend jusqu'à l'écluse de Teddington
River Medway et the Swale	River Medway depuis une ligne tracée de Garrison Point à la Grain Tower, jusqu'à l'écluse d'Allington; et le Swale de Whitstable jusqu'à la Medway
River Stour (Kent)	River Stour au-dessus de l'embouchure jusqu'à l'estacade à Flagstaff Reach
Port de Douvres	Dans les limites de lignes tracées en travers des entrées est et ouest du port
River Rother	River Rother au-dessus de la station de signal de marée à Camber jusque l'écluse Scots Float Sluice et l'écluse d'entrée sur la River Brede
River Adur et canal de Southwick	À l'intérieur d'une ligne tracée en travers de l'entrée du port de Shoreham jusqu'à l'écluse du canal de Southwick et jusqu'à l'extrémité ouest de Tarmac Wharf
River Arun	River Arun au-dessus du môle de Littlehampton jusqu'à la marina de Littlehampton
River Ouse (Sussex) Newhaven	River Ouse depuis une ligne tracée en travers des môles d'entrée du port de Newhaven jusqu'à l'extrémité nord du North Quay
Brighton	Port extérieur de la marina de Brighton dans les limites d'une ligne allant de l'extrémité sud du West Quay à l'extrémité nord du South Quay
Chichester	Dans les limites d'une ligne tracée entre Eastoke Point et la flèche de l'église, West Wittering et au large des eaux de la zone 3
Port de Langstone	Dans les limites d'une ligne tracée entre Eastney Point et Gunner Point
Portsmouth	Dans les limites d'une ligne tracée en travers de l'entrée du port depuis le Port Blockhouse jusqu'à la Round Tower
Bembridge, île de Wight	Dans les limites du port de Brading
Cowes, île de Wight	River Medina dans les limites d'une ligne allant du feu du brise-lame sur la rive est jusque House Light sur la rive ouest

Southampton	Dans les limites d'une ligne allant de Calshot Castle à la balise de Hook
Beaulieu River	Dans les limites de la Beaulieu River, pas à l'est d'une ligne nord/sud traversant Inchmery House
Keyhaven Lake	Dans les limites d'une ligne tracée plein nord depuis le feu inférieur de Hurst Point jusqu'aux marais de Keyhaven Marshes
Christchurch	The Run
Poole	Dans les limites de la ligne du bac Chain Ferry entre Sandbanks et South Haven Point
Exeter	Dans les limites d'une ligne est/ouest allant de Warren Point à la station de canots de sauvetage côtier en face de Checkstone Ledge
Teignmouth	Dans les limites du port
River Dart	Dans les limites d'une ligne allant de Kettle Point à Battery Point
River Salcombe	Dans les limites d'une ligne allant de Splat Point à Limebury Point
Plymouth	À l'intérieur d'une ligne allant du Mount Batten Pier à Raveness Point en passant par l'île de Drake; la River Yealm à l'intérieur d'une ligne allant de Warren Point à Misery Point
Fowey	Dans les limites du port
Falmouth	Dans les limites d'une ligne allant de St Anthony Head à Pendennis Point
River Camel	Dans les limites d'une ligne allant de Gun Point à Brea Hill
Rivers Taw and Torridge	Dans les limites d'une ligne orientée à 200° depuis le phare sur Crow Point jusqu'à la rive à Skern Point
Bridgewater	Au sud de la ligne partant plein est de Stert Point (51° 13,0' N)
River Avon (Avon)	Dans les limites d'une ligne allant du môle de Avonmouth au Wharf Point, jusque Netham Dam

CHAPITRE 2

Zone 3*Belgique*

Escaut maritime (en aval de la rade d'Anvers)

Bulgarie

Danube: du km 845,650 au km 374,100

République tchèque

Lacs de barrage: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice et Nové Mlýny III

Lacs de gravières: Ostrožná Nová Ves et Tovačov

Allemagne

Danube	De Kelheim (km 2 414,72) jusqu'à la frontière germano-autrichienne à Jochenstein
Rhin avec le Lampertheimer Altrhein (du km 4,75 km au Rhin), Altrhein Stockstadt-Erfelden (du km 9,80 au Rhin)	De la frontière germano-suisse jusqu'à la frontière germano-néerlandaise.
lbe (Norderelbe), y compris la Süderelbe/Köhlbrand	De l'embouchure du Elbe-Seiten-Kanal jusqu'à la limite inférieure du port de Hambourg
Müritz	

France

L'Adour, du Bec du Gave à la mer

L'Aulne, de l'écluse de Châteaulin à la limite transversale de la mer, définie par le Passage de Rosnoën

Le Blavet de Pontivy au pont du Bonhomme

Le canal de Calais

La Charente, du pont à Tonnay-Charente à la limite transversale de la mer, caractérisée par la ligne passant par le centre du feu d'aval sur la rive gauche et par le centre du fort de la Pointe

La Dordogne, de la confluence avec la Lidoire au Bec d'Ambès

La Garonne, du pont de Castets-en-Dorthe au Bec d'Ambès

La Gironde du Bec d'Ambès à la ligne transversale située au PK 48,50 et passant par la pointe aval de l'île de Patiras

L'Hérault, du port de Bessans à la mer, jusqu'à la limite supérieure de l'estran

L'Isle, de la confluence avec la Dronne à la confluence avec la Dordogne

La Loire, de la confluence avec la Maine à Cordemais (PK 25)

La Marne, du pont de Bonneuil (PK 169,900 bis) et de l'écluse de St Maur à la confluence avec la Seine

Le Rhin

La Nive, du barrage d'Haitze à Ustaritz à la confluence avec l'Adour

L'Oise, de l'écluse de Janville à la confluence avec la Seine

L'Orb, de Sérignan à la mer, jusqu'à la limite supérieure de l'estran

Le Rhône, de la frontière avec la Suisse à la mer, à l'exclusion du Petit-Rhône

La Saône, du pont de Bourgogne à Chalon-sur-Saône à la confluence avec le Rhône

La Seine, de l'écluse de Nogent-sur-Seine au début du canal de Tancarville

La Sèvre Niortaise, de l'écluse de Marans à la limite transversale de la mer au droit du poste de garde, jusqu'à l'embouchure

La Somme, de l'aval du pont de la Portelette à Abbeville au viaduc de Noyelles jusqu'au chemin de fer de Saint-Valéry-sur-Somme

La Vilaine de Redon (PK 89,345) au barrage d'Arzal

Lac Amance

Lac d'Annecy

Lac de Biscarosse

Lac du Bourget

Lac de Carcans

Lac de Cazaux

Lac du Der-Chantecoq

Lac de Guerlédan

Lac d'Hourtin

Lac de Lacanau

Lac d'Orient

Lac de Pareloup

Lac de Parentis

Lac de Sanguinet

Lac de Serre-Ponçon

Lac du Temple

Croatie

Danube: du km 1 295 + 500 au km 1 433 + 100

Rivière Drava: du km 0 au km 198 + 600

Rivière Sava: du km 210 + 800 au km 594 + 000

Rivière Kupa: du km 0 au km 5 + 900

Rivière Una: du km 0 au km 15

Hongrie

Danube: du km 1 812 au km 1 433

Danube Moson: du km 14 au km 0

Danube Szentendre: du km 32 au km 0

Danube Ráckeve: du km 58 au km 0

Rivière Tisza: du km 685 au km 160

Rivière Dráva: du km 198 au km 70

Rivière Bodrog: du km 51 au km 0

Rivière Kettős-Körös: du km 23 au km 0

Rivière Hármas-Körös: du km 91 au km 0

Canal de Sió: du km 23 au km 0

Lac de Velence

Lac de Fertő

*Pays-Bas**Rhin*

Sneekemeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwilde, Belterwilde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsloten IJ, Noordzeekanaal, port d'IJmuiden, domaine portuaire 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-Rhin, Veerse Meer, canal Escaut-Rhin de la frontière nationale à l'embouchure dans le Volkerak, Amer, Bergsche Maas, la Meuse en aval de Venlo, Gooimeer, Europort, canal de Caland (à l'est du port Benelux), Hartelkanaal

Autriche

Danube: de la frontière avec l'Allemagne à la frontière avec la Slovaquie

Inn: de l'embouchure à la centrale électrique de Passau-Ingling

Traun: de l'embouchure au km 1,80

Enns: de l'embouchure au km 2,70

March: jusqu'au km 6,00

Pologne

— Biebrza: de la jonction avec le canal d'Augustów jusqu'au confluent avec la Narwa

— Brda: de la jonction avec le canal de Bydgoszcz à Bydgoszcz jusqu'au confluent avec la Wisła

- Bug: du confluent avec la Muchawiec jusqu'au confluent avec la Narwa
- Lac Dąbie: jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Canal d'Augustów: de la jonction avec la Biebrza jusqu'à la frontière, y compris les lacs situés le long de ce canal
- Canal Bartnicki: du lac Ruda Woda jusqu'au lac Bartężek inclus
- Canal de Bydgoszcz
- Canal d'Elbląg: du lac Druzno jusqu'au lac Jeziorak et au lac Szelaż Wielki, y compris ces lacs et les lacs situés le long de ce canal, ainsi que le chenal navigable latéral en direction de Zalewo depuis le lac Jeziorak jusqu'au lac Ewingi inclus
- Canal de Gliwice y compris le canal de Kędzierzyn
- Canal Jagielloński: de la jonction avec l'Elbląg jusqu'à la Nogat
- Canal Łaczański
- Canal de Śleśiń avec les lacs situés sur ce canal et le lac Gopło
- Canal de Żerań
- Martwa Wisła: de la Wisła à Przegalina jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Narew: du confluent avec la Biebrza jusqu'à l'estuaire de la Wisła, y compris le lac Zegrzyński
- Rivière Nogat: de la Wisła jusqu'à l'estuaire de la lagune de la Wisła
- Noteć (supérieure): du lac Gopło jusqu'à la jonction avec le canal Górnonotecki, canal Górnonotecki et Noteć (inférieure) de la jonction avec le canal de Bydgoszcz jusqu'au confluent avec la Warta
- Nysa Łużycka: de Gubin jusqu'au confluent avec l'Oder
- Oder: depuis Racibórz jusqu'au confluent avec l'Oder oriental qui devient la Regalica à partir du passage de Klucz-Ustowo, ainsi que ce fleuve et ses affluents jusqu'au lac Dąbie et le chenal navigable latéral de l'Oder de l'écluse d'Opatowice jusqu'à celle de Wrocław
- Oder occidental: du barrage de Widuchowa (704,1 km de l'Oder) jusqu'à l'estuaire, ainsi que les affluents et le passage de Klucz-Ustowo reliant l'Oder oriental à l'Oder occidental
- Parnica et passage de Parnica de l'Oder occidental: jusqu'à la frontière y compris les lagunes
- Pisa: du lac Roś jusqu'au confluent avec le Narew
- Szkarpa: de la Wisła jusqu'à l'estuaire de la lagune de la Wisła
- Warta: du lac de Śleśińskie jusqu'à l'estuaire de l'Oder
- Réseau des grands lacs de Mazurie englobant les lacs reliés par les rivières et les canaux qui constituent un parcours principal allant du lac Roś (inclus) à Pisz jusqu'au canal de Węgorzewo (inclus) à Węgorzewo, y compris les lacs Seksty, Mikołajskie, Tały, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty et Świecajty, ainsi que le canal de Giżycko, le canal de Niegociń, le canal de Piękna Góra, et une voie annexe du lac Ryńskie (inclus) à Ryn jusqu'au lac Nidzkie (jusqu'à 3 km, constituant une frontière avec la réserve du «lac Nidzkie»), y compris les lacs Bełdany, Guzianka Mała et Guzianka Wielka
- Wisła du confluent avec la Przemsza jusqu'à la jonction avec le canal Łaczański ainsi que de la jonction avec ce canal à Skawina jusqu'à l'estuaire de la Wisła, dans le golfe de Gdańsk, à l'exclusion du lac de retenue de Włocławek

Roumanie

Danube: de la frontière entre la Serbie et la Roumanie (km 1 075) à la mer Noire, sur le bras de Sulina

Canal Danube-mer Noire (64,410 km de long): de la jonction avec le Danube, au km 299,300 du Danube, à Cernavodă (respectivement km 64,410 du canal), jusqu'au port de Constanta sud-Agigea (km 0 du canal)

Canal Poarta Albă-Midia Năvodari (34,600 km de long): de la jonction avec le canal Danube-mer Noire, au km 29,410, à Poarta Albă (respectivement km 27,500 du canal), jusqu'au port de Midia (km 0 du canal)

Slovaquie

Danube: du km 1 880,26 au km 1 708,20

Canal du Danube: du km 1 851,75 au km 1 811,00

Rivière Váh: du km 0,00 au km 70,00

Rivière Morava: du km 0,00 au km 6,00

Rivière Bodrog: du km 49,68 au km 64,85

Lacs de barrage: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Suède

Canal de Trollhätte et Göta älv, du parallèle de latitude passant par la balise de Bastugrunds jusqu'au pont du Göta älv

Lac Mälaren

Les ports de Stockholm, délimités au nord-ouest par le pont de Lidingö, au nord-est par une ligne passant par le phare d'Elfviksgrund orientée à 135-315 degrés, et au sud par le pont de Skuru

Canal de Södertälje et ports de Södertälje, délimités au nord par l'écluse de Södertälje et au sud par le parallèle de latitude N 59° 09' 00"

Royaume-Uni

ÉCOSSE	
Leith (Edimbourg)	Dans les limites des brise-lames
Glasgow	Strathclyde Loch
Crinan Canal	De Crinan à Ardrishaig
Caledonian Canal	Les sections du canal
IRLANDE DU NORD	
River Lagan	Barrage du Lagan jusque Stranmillis
EST DE L'ANGLETERRE	
River Wear (non lié à la marée)	Ancien pont du chemin de fer (Durham) jusque Prebends Bridge (Durham)
River Tees	En amont du barrage sur la River Tees

Grimsby Dock	Intérieur des écluses
Immingham Dock	Intérieur des écluses
Hull Docks	Intérieur des écluses
Boston Dock	Intérieur des portes d'écluse
Aire & Calder Navigation	Docks de Goole jusque Leeds; jonction avec le canal Leeds-Liverpool; Bank Dole Junction jusque Selby (écluse sur la River Ouse); Castleford Junction jusque Wakefield (écluse descendante)
River Ancholme	Écluse de Ferriby jusque Brigg
Calder & Hebble Canal	Wakefield (écluse descendante) jusque l'écluse supérieure de Broadcut
River Foss	De la jonction (Blue Bridge) avec la River Ouse à Monk Bridge
Fosdyke Canal	Jonction avec la River Trent jusque Brayford Pool
Goole Dock	Intérieur des portes d'écluse
Hornsea Mere	Totalité du canal
River Hull	De l'écluse de Struncheon Hill jusque Beverley Beck
Market Weighton Canal	Écluse de la River Humber jusque l'écluse de Sod Houses
New Junction Canal	Totalité du canal
River Ouse	De l'écluse de Naburn à Nun Monkton
Sheffield & South Yorkshire Canal	Écluse de Keadby jusque l'écluse de Tinsley
River Trent	Écluse de Cromwell jusque Shardlow
River Witham	Écluse de Boston jusque Brayford Poole (Lincoln)
PAYS DE GALLES ET OUEST DE L'ANGLETERRE	
River Severn	Au-dessus de Llanthony et des digues de Maisemore (Maisemore Weirs)
River Wye	Au-dessus de Monmouth
Cardiff	Roath Park Lake
Port Talbot	Dans les limites des docks fermés

Swansea	Dans les limites des docks fermés
River Dee	Au-dessus du point d'extraction d'eau de Barrelwell Hill
River Mersey	Les docks (à l'exclusion de Seaforth Dock)
River Lune	Au-dessus du dock de Glasson
River Avon (Midland)	Écluse de Tewkesbury jusque Evesham
Gloucester	Docks de la ville de Gloucester, canal Gloucester-Sharpness
Hollingworth Lake	Totalité du lac
Manchester Ship Canal	Totalité du canal et docks de Salford y compris la River Irwell
Pickmere Lake	Totalité du lac
River Tawe	Entre la digue de barrage maritime/marina et le stade d'athlétisme de Morfa
Rudyard Lake	Totalité du lac
River Weaver	En dessous de Northwich
SUD DE L'ANGLETERRE	
River Nene	Wisbech Cut et River Nene jusque l'écluse de Dog-in-a-Doublet
River Great Ouse	Kings Lynn Cut et River Great Ouse en dessous du pont routier de West Lynn
Yarmouth	Estuaire de la River Yare depuis une ligne tracée entre les extrémités des môles d'entrée nord et sud, y compris Breydon Water
Lowestoft	Port de Lowestoft en dessous de l'écluse de Mutford jusqu'à une ligne tracée entre les môles d'entrée de l'avant-port
Rivers Alde & Ore	Au-dessus de l'entrée vers la River Ore jusque Westrow Point
River Deben	Au-dessus de l'entrée vers la River Deben jusque Felixstowe Ferry
River Orwell et River Stour	Depuis une ligne allant de Fagbury Point à Shotley Point sur la River Orwell jusqu'au dock d'Ipswich; et depuis une ligne tracée nord-sud en travers de Erwarton Ness sur la River Stour jusque Manningtree
Chelmer & Blackwater Canal	À l'est de l'écluse de Beeleigh
Tamise (River Thames) et ses affluents	La Tamise au-dessus de l'écluse de Teddington jusqu'à Oxford

River Adur et canal de Southwick	River Adur au-dessus de l'extrémité ouest du Tarmac Wharf, et intérieur du canal de Southwick
River Arun	River Arun au-dessus de la marina de Littlehampton
River Ouse (Sussex) Newhaven	River Ouse au-dessus de l'extrémité nord de North Quay
Bewl Water	Totalité du lac
Grafham Water	Totalité du lac
Rutland Water	Totalité du lac
Thorpe Park Lake	Totalité du lac
Chichester	À l'est d'une ligne reliant Cobnor Point et Chalkdock Point
Christchurch	Intérieur du port de Christchurch à l'exclusion du Run
Exeter Canal	Totalité du canal
River Avon (Avon)	Docks de la ville de Bristol Netham Dam jusque Pulteney Weir

ANNEXE II

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES MINIMALES APPLICABLES AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU
INTÉRIEURES DES ZONES 1, 2, 3 ET 4

Les prescriptions techniques applicables aux bâtiments sont celles qui sont énoncées dans le standard ES-TRIN 2015/1.

ANNEXE III

DOMAINES DANS LESQUELS PEUVENT ÊTRE ADOPTÉES DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES SUPPLÉMENTAIRES
APPLICABLES AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU INTÉRIEURES DES ZONES 1 ET 2 ET DES
ZONES 3 NON RELIÉES

Toutes les prescriptions techniques complémentaires adoptées par un État membre en vertu de l'article 23, paragraphes 1 et 2, de la présente directive qui visent des bâtiments exploités sur le territoire de cet État sont limitées aux domaines suivants:

1. Définitions

- Nécessaires à la compréhension des prescriptions supplémentaires

2. Stabilité

- Renforcement de la structure
- Certificat/Attestation d'une société de classification agréée

3. Distance de sécurité et franc-bord

- Franc-bord
- Distance de sécurité

4. Étanchéité des ouvertures de la coque et des superstructures

- Superstructures
- Portes
- Fenêtres et claires-voies
- Écoutilles de cales
- Autres ouvertures (tuyaux d'aération, échappement, etc.)

5. Gréement

- Ancres et chaînes d'ancres
- Feux de signalisation
- Avertisseurs sonores
- Compas
- Radar
- Installations d'émission et de réception
- Moyens de sauvetage
- Disponibilité de cartes marines

6. Dispositions supplémentaires pour les bateaux à passagers

- Stabilité (force de vent, critères)
- Moyens de sauvetage
- Franc-bord
- Distance de sécurité
- Vue dégagée

7. Convois et transport de conteneurs

- Liaisons pousseur-barges
 - Stabilité des bateaux ou des barges transportant des conteneurs
-

ANNEXE IV

DOMAINES POUVANT FAIRE L'OBJET D'ALLÈGEMENTS DANS LES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX BÂTIMENTS NAVIGUANT SUR LES VOIES D'EAU DES ZONES 3 ET 4

Les prescriptions techniques réduites publiées par un État membre conformément à l'article 23, paragraphe 4, de la présente directive, pour les bateaux naviguant exclusivement sur les voies d'eau de la zone 3 ou de la zone 4 du territoire de cet État membre, sont limitées aux domaines indiqués ci-après.

Zone 3

- Ancres, chaînes et câbles d'ancres, y compris en ce qui concerne la longueur des chaînes d'ancres
- Vitesse (en marche avant)
- Moyens de sauvetage collectif
- Statut de stabilité 2
- Vue dégagée

Zone 4

- Ancres, chaînes et câbles d'ancres, y compris en ce qui concerne la longueur des chaînes d'ancres
 - Vitesse (en marche avant)
 - Moyens de sauvetage
 - Statut de stabilité 2
 - Vue dégagée
 - Deuxième système de propulsion indépendant
-

ANNEXE V

DISPOSITIONS DE PROCÉDURE DÉTAILLÉES

Article 2.01

Commissions de visite

1. Des commissions de visite sont instituées par les États membres.
2. Les commissions de visite se composent d'un président et d'experts.

Feront partie de chaque commission à titre d'experts, au moins:
 - a) un fonctionnaire de l'administration compétente en matière de navigation intérieure;
 - b) un expert en matière de construction de bateaux de navigation intérieure et de leurs machines;
 - c) un expert nautique en possession d'une patente de batelier de navigation intérieure, qui autorise le titulaire à faire naviguer le bateau à contrôler.
3. Le président et les experts de chaque commission de visite sont désignés par les autorités de l'État membre dans lequel la commission de visite est établie. En acceptant leurs fonctions, le président et les experts s'engagent par écrit à les remplir en toute impartialité. Aucun engagement n'est demandé aux fonctionnaires.
4. Les commissions de visite peuvent se faire assister par des experts spécialisés conformément aux dispositions nationales applicables.

Article 2.02

(sans objet)

Article 2.03

Présentation du bâtiment à la visite

1. Le propriétaire, ou son représentant, doit présenter le bâtiment à la visite à l'état lège, nettoyé et gréé. Il est tenu de prêter l'assistance nécessaire à la visite, telle que fournir un canot approprié et du personnel, découvrir les parties de la coque ou des installations qui ne sont pas directement accessibles ou visibles.
2. La commission de visite doit exiger une visite à sec lors d'une première visite. Il peut être renoncé à la visite à sec à condition que puisse être produit un certificat de classification ou une attestation d'une société de classification agréée selon laquelle la construction est conforme à leurs prescriptions, ou à condition que puisse être produit un certificat établissant que des autorités compétentes ont effectué une visite à sec à d'autres fins. En cas de visite périodique ou de visite accomplie en application de l'article 14 de la présente directive, la commission de visite peut exiger une visite à sec.

La commission de visite doit procéder à des essais en marche lors d'une première visite d'automoteurs ou de convois, ou lors de modifications importantes aux installations de propulsion ou de gouverne.

3. La commission de visite peut exiger des inspections et des essais en marche supplémentaires ainsi que d'autres notes justificatives. Cette disposition s'applique également pendant la phase de construction du bâtiment.

*Article 2.04**(sans objet)**Article 2.05**(sans objet)**Article 2.06**(sans objet)**Article 2.07***Mentions et modifications apportées au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, doit porter tout changement de nom ou de propriété du bâtiment, tout rejaugage ainsi que tout changement de numéro d'immatriculation ou de port d'attache à la connaissance de l'autorité compétente, et doit lui faire parvenir le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, en vue de sa modification.
2. Toute autorité compétente peut apposer toute mention ou apporter toute modification au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
3. Lorsqu'une autorité compétente apporte une modification à un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou y appose une mention, elle doit en donner connaissance à l'autorité compétente qui a délivré ce certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

*Article 2.08**(sans objet)**Article 2.09***Visite périodique**

1. Le bâtiment doit être soumis à une visite périodique avant l'expiration de son certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
2. L'autorité compétente fixe à nouveau la durée de validité du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, conformément aux résultats de cette visite.
3. La durée de validité doit être mentionnée sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et portée à la connaissance de l'autorité compétente qui a délivré ce certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.
4. Si, au lieu de prolonger la durée de validité d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, on le remplace par un nouveau, l'ancien certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure sera retourné à l'autorité compétente qui l'a délivré.

*Article 2.10***Visite volontaire**

Le propriétaire d'un bâtiment, ou son représentant, peut demander une visite volontaire de celui-ci.

Il doit être donné suite à cette demande de visite.

Article 2.11

(sans objet)

Article 2.12

(sans objet)

Article 2.13

(sans objet)

Article 2.14

(sans objet)

*Article 2.15***Dépenses**

Le propriétaire du bâtiment, ou son représentant, est redevable de tous les frais afférents à la visite du bâtiment et à la délivrance du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, conformément au tarif spécial fixé par chacun des États membres.

*Article 2.16***Renseignements**

L'autorité compétente peut autoriser les personnes qui en justifient la nécessité à prendre connaissance du contenu d'un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure et peut délivrer à ces personnes des extraits ou des copies des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure certifiés conformes et désignés comme tels.

*Article 2.17***Registre des certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure**

1. Les autorités compétentes conservent l'original ou une copie de tous les certificats de l'Union pour bateaux de navigation intérieure qu'elles ont délivrés et y portent toutes les mentions et modifications, ainsi que les annulations et remplacements de tout certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure. Elles actualisent le registre visé à l'article 17 de la présente directive en conséquence.

2. Pour permettre aux autorités compétentes d'autres États membres, des États signataires de la convention de Mannheim et, dans la mesure où une protection équivalente des données peut être assurée, aux autorités compétentes d'États tiers sur la base d'accords administratifs, de mettre en œuvre des mesures administratives visant à maintenir la sécurité et le bon ordre de la navigation, ainsi que toutes mesures visant à exécuter les articles 2.02 à 2.15 de la présente annexe ainsi que les articles 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 et 22 de la présente directive, il leur est accordé un droit de consultation du registre dont le modèle est présenté à l'annexe II.

Article 2.18

Numéro européen unique d'identification des bateaux

1. Le numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), se compose de huit chiffres arabes, conformément à l'annexe II de la présente directive.
2. À moins que le bâtiment ne possède un ENI au moment de la délivrance du certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure, ce numéro est attribué au bâtiment par l'autorité compétente de l'État membre dans lequel se trouve son lieu d'immatriculation ou son port d'attache.

En ce qui concerne les bâtiments relevant d'un État où l'attribution d'un ENI n'est pas possible, l'ENI à apposer sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure est attribué par l'autorité compétente qui a délivré le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

3. Il incombe au propriétaire du bâtiment, ou à son représentant, de demander à l'autorité compétente l'attribution de l'ENI. Il incombe également au propriétaire, ou à son représentant, de faire apposer sur le bâtiment l'ENI inscrit sur le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure.

Article 2.19

(sans objet)

Article 2.20

Notifications

Chaque État membre ou ses autorités compétentes notifient à la Commission et aux autres États membres, ou aux autres autorités compétentes:

- a) les noms et adresses des services techniques qui, avec leur autorité nationale compétente, sont responsables de l'application de l'annexe II;
- b) la fiche technique figurant à l'annexe II sur les modèles de stations d'épuration de bord pour lesquels un agrément a été délivré depuis la dernière notification;
- c) les agréments de type reconnus pour les stations d'épuration de bord, sur la base de standards différents de ceux prévus à l'annexe II, pour l'utilisation sur les voies d'eau nationales des États membres;
- d) tout retrait d'un agrément de type dans un délai d'un mois de celui-ci, et les raisons de ce retrait pour les stations d'épuration de bord;
- e) toute ancre spéciale autorisée, à la suite d'une demande visant à réduire la masse d'ancrage, avec la mention du type et de la réduction autorisée de masse d'ancrage. L'autorité compétente n'accorde l'autorisation au demandeur qu'à l'issue d'un délai de trois mois suivant la notification à la Commission, sous réserve que celle-ci ne formule pas d'objection;

- f) l'installation radar de navigation et les indicateurs de vitesse de giration pour lesquels ils ont délivré un agrément de type. Le communiqué comprend le numéro de l'agrément de type attribué, ainsi que la désignation de type, le nom du constructeur, le nom du titulaire de l'agrément de type et la date de l'agrément de type;
 - g) les autorités compétentes responsables de l'agrément des sociétés spécialisées qui peuvent procéder à l'installation, au remplacement, à la réparation ou à l'entretien de l'installation radar de navigation et des indicateurs de vitesse de giration.
-

ANNEXE VI

SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Critères pour l'agrément de sociétés de classification

Une société de classification qui souhaite obtenir l'agrément au sens de l'article 21 de la présente directive doit satisfaire aux critères suivants:

- 1) la société de classification est en mesure de justifier d'une expérience exhaustive dans l'appréciation de la conception et de la construction des bateaux de navigation intérieure. La société de classification dispose de règles et règlements exhaustifs concernant la conception, la construction et la visite périodique des bateaux de navigation intérieure, en particulier pour le calcul de la stabilité conforme à la partie 9 des règlements annexés à l'ADN tel que visé à l'annexe II. Ces règles et règlements sont publiés au moins en allemand, en anglais, en français et en néerlandais, et sont continuellement mis à jour et améliorés au moyen de programmes de recherche et de développement. Ces règles et règlements ne doivent pas être en contradiction avec les dispositions du droit de l'Union et des accords internationaux en vigueur;
- 2) le registre des bateaux classés par la société de classification est publié annuellement;
- 3) la société de classification est un organisme indépendant de tout propriétaire de bateau, de toute entreprise ou de tiers exerçant une activité commerciale dans le domaine de la conception, de la construction, de l'équipement, de la réparation, de l'exploitation ou de l'assurance des bateaux. Le chiffre d'affaires de la société de classification ne doit pas être réalisé avec une seule entreprise;
- 4) le siège ou une filiale de la société de classification ayant pouvoir et capacité de statuer et d'agir dans tous les domaines qui lui incombent dans le cadre des règlements qui régissent la navigation intérieure sont situés dans l'un des États membres;
- 5) la société de classification ainsi que ses experts ont une bonne renommée dans la navigation intérieure; les experts doivent être en mesure de justifier leur qualification professionnelle. Ils doivent agir sous la responsabilité de la société de classification;
- 6) la société de classification dispose de personnel en nombre suffisant et proportionnel aux tâches à accomplir et au nombre de bateaux classés pour effectuer les travaux techniques de gestion, de soutien, de contrôle, de visite, de recherche et pour veiller à l'adaptation permanente des capacités ainsi que du règlement. Elle assure la présence d'inspecteurs dans au moins un État membre;
- 7) la société de classification intervient conformément aux principes du code de déontologie;
- 8) la société de classification est gérée et administrée de manière à garantir la confidentialité des renseignements exigés par un État membre;
- 9) la société de classification s'engage à fournir toute information utile à un État membre;
- 10) la direction de la société de classification a défini et documenté sa politique et ses objectifs en matière de qualité, ainsi que son attachement à ces objectifs et s'est assurée que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de la société de classification;
- 11) la société de classification élabore, met en œuvre et maintient un système efficace de qualité interne fondé sur les éléments pertinents de normes de qualité reconnues sur le plan international et conforme aux normes EN ISO/IEC 17020:2004, dans l'interprétation qui en est faite par les prescriptions du programme de certification de qualité de l'IACS. Le système de garantie de qualité doit être certifié par un organisme indépendant reconnu par l'administration de l'État dans lequel la société de classification a établi son siège ou la succursale visés au point 4 et assure notamment que:
 - a) les règles et règlements de la société de classification sont établis et maintenus de manière systématique,
 - b) les règles et règlements de la société de classification sont respectés,
 - c) les normes du travail réglementaire pour lequel la société de classification est habilitée sont respectées,
 - d) les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par la société de classification sont définis et documentés,

- e) tous les travaux sont effectués sous contrôle,
 - f) un système de supervision permet de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif directement employés par la société de classification,
 - g) les normes des principaux travaux réglementaires pour lesquels la société de classification est habilitée ne sont appliquées ou directement supervisées que par ses inspecteurs exclusifs ou par des inspecteurs exclusifs d'autres sociétés de classification agréées,
 - h) il existe un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances,
 - i) des livres sont tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement, et
 - j) il existe un système général de vérifications internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées;
- 12) le système de garantie de qualité doit être certifié par un organisme indépendant reconnu par l'administration de l'État membre dans lequel la société de classification a établi son siège ou la succursale visés au point 4;
- 13) la société de classification s'engage à adapter ses réglementations en tenant compte des directives pertinentes de l'Union et à fournir toute information utile à la Commission dans les délais appropriés;
- 14) la société de classification s'engage à consulter régulièrement les sociétés de classification ayant déjà obtenu l'agrément afin d'assurer l'équivalence de ses normes techniques et de leur application et à permettre aux représentants d'un État membre et aux autres parties concernées de participer à l'élaboration de ses règles et règlements.
-

ANNEXE VII

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 2006/87/CE	Présente directive
—	Article 1 ^{er}
Article 2	Article 2
—	Article 3
Article 1 ^{er}	Article 4
—	Article 5
Article 9	Article 6, paragraphes 1 et 3
Article 8, paragraphe 1	Article 6, paragraphes 2 et 4
Article 8, paragraphe 4	Article 6, paragraphe 5
Article 3	Article 7
Article 4	Article 8
Article 11, paragraphe 2	Article 9
Article 11, paragraphe 1	Article 10
Article 14	Article 11
Article 13	Article 12
Article 12	Article 13
Article 15	Article 14
Article 16	Article 15
Article 18	Article 16
—	Article 17
—	Article 18
—	Article 19
Article 10	Article 20
—	Article 21
Article 17	Article 22
Article 5	Article 23
L'article 6 a été supprimé par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾	—
Article 7, paragraphes 1 à 3	Article 24
—	Article 25
—	Article 26
—	Article 27
—	Article 28

Directive 2006/87/CE	Présente directive
Article 8, paragraphes 2 et 3	Article 29
—	Article 30
Article 20, paragraphe 1	Article 31
Article 20, paragraphe 2	—
Article 22	—
—	Article 32
Article 19	Article 33
—	Article 34
Article 24	Article 35
Article 21	Article 36
Article 23	Article 37, paragraphes 1 et 2
Article 7, paragraphe 4	Article 37, paragraphe 3
—	Article 38
—	Article 39
Article 25	—
Article 26	—
Article 27	Article 40

(¹) Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR