

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 252



Ediția în limba română

Legislație

Anul 59

16 septembrie 2016

Cuprins

I Acte legislative

REGULAMENTE

- ★ **Regulamentul (UE) 2016/1627 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind un plan multianual de refacere a stocurilor de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 302/2009 al Consiliului** 1
- ★ **Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE⁽¹⁾** 53

DIRECTIVE

- ★ **Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE** 118

⁽¹⁾ Text cu relevanță pentru SEE

RO

Actele ale căror titluri sunt tipărite cu caractere drepte sunt acte de gestionare curentă adoptate în cadrul politicii agricole și care au, în general, o perioadă de valabilitate limitată.

Titlurile celorlalte acte sunt tipărite cu caractere aldine și sunt precedate de un asterisc.

I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2016/1627 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 14 septembrie 2016****privind un plan multianual de refacere a stocurilor de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 302/2009 al Consiliului**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 43 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Obiectivul politicii comune în domeniul pescuitului (PCP), astfel cum este prevăzut în Regulamentul (UE) nr. 1380/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾, este de a asigura o exploatare a resurselor acvatice vii într-un mod care să asigure condiții economice, de mediu și sociale durabile.
- (2) Uniunea este parte la Convenția internațională pentru conservarea tonului din Oceanul Atlantic ⁽⁴⁾ (denumită în continuare „convenția”).
- (3) În cadrul celei de a 15-a reuniuni speciale din 2006, Comisia Internațională pentru Conservarea Tonului din Oceanul Atlantic („ICCAT”), instituită prin convenție, a adoptat Recomandarea 06-05 de instituire a unui plan multianual, valabil până în 2022, de refacere a stocurilor de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană (denumit în continuare „planul de refacere”). Recomandarea respectivă a intrat în vigoare la 13 iunie 2007.
- (4) Planul de refacere ia în considerare specificitățile diverselor tipuri de unelte și tehnici de pescuit. În contextul punerii în aplicare a planului de refacere, Uniunea și statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a promova activitățile de pescuit costier și utilizarea unor unelte și tehnici de pescuit selective și cu impact redus asupra mediului, inclusiv a unor unelte și tehnici utilizate în cadrul pescuitului tradițional și artizanal, contribuind astfel la asigurarea unui nivel echitabil de trai pentru economiile locale.

⁽¹⁾ JO C 383, 17.11.2015, p. 100.⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 23 iunie 2016 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 18 iulie 2016⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 1380/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind politica comună în domeniul pescuitului, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1954/2003 și (CE) nr. 1224/2009 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 2371/2002 și (CE) nr. 639/2004 ale Consiliului și a Deciziei 2004/585/CE a Consiliului (JO L 354, 28.12.2013, p. 22).⁽⁴⁾ Convenția internațională pentru conservarea tonului de Atlantic (JO L 162, 18.6.1986, p. 34).

- (5) Recomandarea 06-05 a ICCAT a fost transpusă în dreptul Uniunii prin Regulamentul (CE) nr. 1559/2007 al Consiliului ⁽¹⁾.
- (6) În cadrul celei de a 16-a reuniuni speciale din 2008, ICCAT a adoptat Recomandarea 08-05 de modificare a Recomandării 06-05. În scopul reconstituirii stocurilor de ton roșu, Recomandarea 08-05 a prevăzut o reducere treptată a nivelului capturii totale admisibile între 2007 și 2011, restricții la pescuit în anumite zone și perioade, o nouă dimensiune minimă pentru tonul roșu, măsuri referitoare la activitățile de pescuit sportiv și recreativ, precum și măsuri referitoare la capacitatea de creștere și de pescuit și, de asemenea, a consolidat Programul ICCAT de inspecție comună internațională.
- (7) Recomandarea 08-05 a ICCAT a fost transpusă în dreptul Uniunii prin Regulamentul (CE) nr. 302/2009 al Consiliului ⁽²⁾.
- (8) În cadrul celei de a 17-a reuniuni speciale din 2010, ICCAT a adoptat Recomandarea 10-04 de modificare a Recomandării 08-05. În scopul reconstituirii stocurilor de ton roșu, Recomandarea 10-04 a stabilit o nouă reducere a capturii totale admisibile și a capacității de pescuit și a consolidat măsurile de control, îndeosebi pe cele referitoare la operațiunile de transfer și de plasare în cuști. În recomandare s-a prevăzut, de asemenea, formularea, în 2012, a unor avize suplimentare de către Comitetul permanent pentru cercetare și statistică al ICCAT (SCRS) cu privire la identificarea zonelor de depunere a icrelor și la crearea de zone protejate.
- (9) În scopul de a pune în aplicare în dreptul Uniunii măsurile de conservare internaționale revizuite instituite în Recomandarea 10-04, Regulamentul (CE) nr. 302/2009 a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 500/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾.
- (10) În cadrul celei de a 18-a reuniuni speciale din 2012, ICCAT a adoptat Recomandarea 12-03 de modificare a Recomandării 10-04. În scopul de a consolida eficacitatea planului de refacere, Recomandarea 12-03 a stabilit măsuri tehnice referitoare la operațiunile de transfer și de plasare în cuști a tonului roșu viu, cerințe noi de declarare a capturilor, punerea în aplicare a programului regional de observare al ICCAT și modificări în ceea ce privește sezoanele de pescuit. În plus, recomandarea a consolidat rolul pe care îl are SCRS în evaluarea stocurilor de ton roșu.
- (11) În cadrul celei de a 23-a reuniuni ordinare din 2013, ICCAT a adoptat Recomandarea 13-07 de modificare a Recomandării 12-03 prin introducerea unor schimbări minore în ceea ce privește sezoanele de pescuit, care nu afectează flota Uniunii. În plus, a fost adoptată Recomandarea 13-08, care completează planul de refacere. Recomandarea 13-08 a stabilit o procedură comună de utilizare a sistemelor de camere stereoscopice pentru estimarea cantităților de ton roșu în momentul plasării în cuști și a introdus o dată flexibilă de începere a sezonului de pescuit în Oceanul Atlantic de Est în cazul navelor de pescuit marin cu undițe pe punte și al navelor de pescuit cu undițe tractate.
- (12) În scopul de a pune în aplicare în dreptul Uniunii măsuri esențiale cuprinse în Recomandările 12-03 și 13-08, cum ar fi cele referitoare la sezoanele de pescuit, Regulamentul (CE) nr. 302/2009 a fost modificat din nou prin Regulamentul (UE) nr. 544/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾.
- (13) În cadrul celei de a 19-a reuniuni speciale din 2014, ICCAT a adoptat Recomandarea 14-04 de modificare a Recomandării 13-07 și de abrogare a Recomandării 13-08. În timp ce unele dintre dispozițiile existente referitoare la control au fost raționalizate, procedura pentru utilizarea camerelor stereoscopice în momentul plasării în cuști a fost detaliată mai mult, iar în planul de refacere au fost introduse măsuri specifice pentru operațiunile de eliberare și pentru tratarea peștilor morți.
- (14) Recomandarea 14-04 este obligatorie pentru Uniune.
- (15) Toate modificările planului de refacere pe care ICCAT le-a adoptat în 2012, 2013 și 2014 și care nu au fost încă transpuse ar trebui să fie puse în aplicare în dreptul Uniunii. Întrucât respectiva punere în aplicare se referă la planul de refacere ale cărui obiective și măsuri au fost definite de ICCAT, prezentul regulament nu acoperă întregul conținut al planurilor multianuale, astfel cum este prevăzut la articolele 9 și 10 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1559/2007 al Consiliului din 17 decembrie 2007 de stabilire a unui plan multianual de redresare pentru tonul roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 520/2007 (JO L 340, 22.12.2007, p. 8).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 302/2009 al Consiliului din 6 aprilie 2009 privind un plan multianual de refacere a stocurilor de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 43/2009 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1559/2007 (JO L 96, 15.4.2009, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 500/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2012 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 302/2009 al Consiliului privind un plan multianual de refacere a stocurilor de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană (JO L 157, 16.6.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 544/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 302/2009 al Consiliului privind un plan multianual de refacere a stocurilor de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană (JO L 163, 29.5.2014, p. 7).

- (16) Regulamentul (UE) nr. 1380/2013 introduce noțiunea de dimensiuni minime de referință pentru conservare. Pentru a asigura consecvența, ar trebui ca noțiunea de dimensiuni minime definită de ICCAT să fie transpusă în dreptul Uniunii drept dimensiuni minime de referință pentru conservare. În consecință, trimerile din cadrul Regulamentului delegat (UE) 2015/98 al Comisiei ⁽¹⁾ la dimensiunile minime pentru tonul roșu ar trebui interpretate ca trimere la dimensiunile minime de referință pentru conservare în prezentul regulament.
- (17) În scopul de a asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor prezentului regulament în ceea ce privește operațiunile de transfer, operațiunile de plasare în cuști și înregistrarea și raportarea activităților desfășurate de capcane și nave, Comisiei ar trebui să îi fie conferite competențe de executare. Competențele respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (18) Anumite dispoziții din Regulamentul (CE) nr. 302/2009 au căzut în desuetudine, în special pentru că sunt incluse în prezent în alte acte ale Uniunii. Alte dispoziții ar trebui să fie actualizate pentru a reflecta modificările aduse legislației, în special cele rezultate din adoptarea Regulamentului (UE) nr. 1380/2013.
- (19) În special, Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului ⁽³⁾ stabilește un sistem de control, de inspecție și de asigurare a respectării normelor la nivelul Uniunii, cu o abordare globală și integrată, astfel încât să se garanteze respectarea tuturor normelor PCP, iar Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 404/2011 al Comisiei ⁽⁴⁾ stabilește norme detaliate pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1224/2009. Regulamentul (CE) nr. 1005/2008 al Consiliului ⁽⁵⁾ instituie un sistem comunitar pentru prevenirea, descurajarea și eliminarea pescuitului ilegal, nedeclarat și nereglementat. În actele menționate sunt abordate în prezent unele aspecte reglementate prin Regulamentul (CE) nr. 302/2009 și, în special, articolul 33 din acesta referitor la măsurile de executare și anexa VIII referitoare la transmisiile din cadrul sistemului de monitorizare prin satelit a navelor de pescuit (VMS). Prin urmare, nu este necesar ca dispozițiile respective să fie incluse în prezentul regulament.
- (20) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 404/2011, la calcularea greutateii rotunjite echivalente de ton roșu prelucrat se utilizează factorii de conversie adoptați de SCRS, inclusiv în sensul prezentului regulament.
- (21) În plus, în conformitate cu articolul 95 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009, a fost adoptată Decizia de punere în aplicare 2014/156/UE a Comisiei ⁽⁶⁾. Între altele, în decizia de punere în aplicare menționată sunt stabilite criterii-țintă și obiective pentru controlul pescuitului de ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană.
- (22) Recomandarea 06-07 a ICCAT stabilește un program de eșantionare pentru estimarea numărului în funcție de dimensiune în contextul activităților de creștere a tonului roșu. Dispoziția menționată a fost transpusă prin articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 302/2009. Nu este necesar ca programul de eșantionare să fie prevăzut în mod special în prezentul regulament, dat fiind că necesitățile respectivului program de eșantionare sunt în prezent satisfăcute în totalitate prin programele instituite în temeiul punctului 83 din Recomandarea 14-04, care urmează să fie transpusă prin prezentul regulament.
- (23) Din motive de claritate, simplificare și securitate juridică, Regulamentul (CE) nr. 302/2009 ar trebui, prin urmare, să fie abrogat.

⁽¹⁾ Regulamentul delegat (UE) 2015/98 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind punerea în aplicare a obligațiilor internaționale ale Uniunii, astfel cum sunt menționate la articolul 15 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013 al Parlamentului European și al Consiliului, în cadrul Convenției internaționale pentru conservarea tonului din Oceanul Atlantic și al Convenției privind viitoarea cooperare multilaterală pentru pescuit în Atlanticul de Nord-Vest (JO L 16, 23.1.2015, p. 23).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului din 20 noiembrie 2009 de stabilire a unui sistem de control al Uniunii pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 847/96, (CE) nr. 2371/2002, (CE) nr. 811/2004, (CE) nr. 768/2005, (CE) nr. 2115/2005, (CE) nr. 2166/2005, (CE) nr. 388/2006, (CE) nr. 509/2007, (CE) nr. 676/2007, (CE) nr. 1098/2007, (CE) nr. 1300/2008, (CE) nr. 1342/2008 și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 2847/93, (CE) nr. 1627/94 și (CE) nr. 1966/2006 (JO L 343, 22.12.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 404/2011 al Comisiei din 8 aprilie 2011 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1224/2009 al Consiliului de stabilire a unui sistem comunitar de control pentru asigurarea respectării normelor politicii comune în domeniul pescuitului (JO L 112, 30.4.2011, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 1005/2008 al Consiliului din 29 septembrie 2008 de instituire a unui sistem comunitar pentru prevenirea, descurajarea și eliminarea pescuitului ilegal, nedeclarat și nereglementat, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 2847/93, (CE) nr. 1936/2001 și (CE) nr. 601/2004 și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 1093/94 și (CE) nr. 1447/1999 (JO L 286, 29.10.2008, p. 1).

⁽⁶⁾ Decizia de punere în aplicare 2014/156/UE a Comisiei din 19 martie 2014 de instituire a unui program specific de control și inspecție pentru activitățile prin care se exploatează stocuri de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană, stocuri de pește-spadă din Marea Mediterană și stocuri de sardine și hamsii din nordul Mării Adriatice (JO L 85, 21.3.2014, p. 15).

- (24) În scopul respectării de către Uniune a obligațiilor internaționale care îi revin în temeiul convenției, Regulamentul delegat (UE) 2015/98 prevede derogări de la obligația de debarcare a tonului roșu prevăzută la articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013. Regulamentul delegat (UE) 2015/98 pune în aplicare anumite dispoziții ale Recomandării 13-07 a ICCAT care instituie o obligație de aruncare înapoi în mare și de eliberare pentru navele și capcanele care capturează ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană în anumite cazuri. Nu este necesar, prin urmare, ca în prezentul regulament să fie prevăzute astfel de obligații de aruncare înapoi în mare și de eliberare și, în consecință, acesta nu va aduce atingere dispozițiilor corespunzătoare din Regulamentul delegat (UE) 2015/98,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește normele generale pentru aplicarea, de către Uniune, a planului de refacere definit la articolul 3 punctul 1.
- (2) Prezentul regulament se aplică în cazul tonului roșu (*Thunnus thynnus*) din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană.

Articolul 2

Obiectiv

Obiectivul prezentului regulament, în conformitate cu planul de refacere definit la articolul 3 punctul 1, este obținerea, până în 2022, a unei biomase de ton roșu corespunzătoare producției durabile maxime, cu o probabilitate de cel puțin 60 % de atingere a obiectivului menționat.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „plan de refacere” înseamnă planul multianual de refacere a stocurilor de ton roșu, care se aplică din 2007 până în 2022 și care a fost recomandat de ICCAT;
2. „navă de pescuit” înseamnă orice navă cu motor utilizată sau destinată utilizării în scopul exploatarei comerciale a resurselor de ton roșu, inclusiv navele de capturare, navele de prelucrare, navele de sprijin, remorcherele, navele implicate în operațiuni de transbordare și navele de transport echipate pentru transportul produselor din ton, precum și navele auxiliare, cu excepția portcontainerelor;
3. „navă de capturare” înseamnă o navă utilizată în scopul capturării comerciale a resurselor de ton roșu;
4. „navă de prelucrare” înseamnă o navă la bordul căreia produsele pescărești sunt supuse, înainte de ambalare, unuia sau mai multora dintre următoarele procese: filetare sau tranșare, congelare și/sau prelucrare;
5. „navă auxiliară” înseamnă orice navă utilizată pentru transportul tonului roșu mort (neprelucrat) dintr-o cușcă de transport/creștere, dintr-o plasă-pungă sau dintr-o capcană către un port desemnat și/sau către o navă de prelucrare;
6. „remorcher” înseamnă orice navă utilizată pentru tractarea cuștilor;
7. „navă de sprijin” înseamnă orice altă navă de pescuit menționată la punctul 2;
8. „pescuit activ” înseamnă, în cazul oricărei nave de capturare sau capcane, faptul că aceasta vizează tonul roșu în cursul unui anumit sezon de pescuit;

9. „operațiune comună de pescuit” înseamnă orice operațiune desfășurată între două sau mai multe nave de pescuit cu plasă-pungă, în cadrul căreia captura unei nave de pescuit cu plasă-pungă se atribuie uneia sau mai multor alte nave cu plasă-pungă conform unei chei de repartizare;
10. „operațiuni de transfer” înseamnă:
 - (i) orice transfer de ton roșu viu din plasa navei de capturare în cușca de transport,
 - (ii) orice transfer de ton roșu viu din cușca de transport într-o altă cușcă de transport,
 - (iii) orice transfer al cuștii cu ton roșu de pe un remorcher pe altul,
 - (iv) orice transfer de ton roșu viu dintr-o fermă piscicolă în alta,
 - (v) orice transfer de ton roșu viu din capcană în cușca de transport;
11. „transfer de control” înseamnă orice transfer suplimentar care este efectuat la cererea operatorilor navelor de pescuit/fermelor sau a autorităților de control în scopul de a se verifica numărul de pești transferați;
12. „capcană” înseamnă o unealtă staționară fixată de substrat, care conține, de obicei, o plasă de ghidaj care dirijează tonul roșu într-un spațiu delimitat sau într-o serie de spații delimitate unde este păstrat înainte de recoltare;
13. „plasare în cuști” înseamnă transferul tonului roșu viu din cușca de transport sau din capcană în cuștile de creștere;
14. „creștere” înseamnă plasarea tonului roșu în cuști în cadrul unor ferme piscicole și hrănirea acestuia în scopul îngrășării și al măririi biomasei totale;
15. „fermă piscicolă” înseamnă o instalație utilizată pentru creșterea tonului roșu capturat cu ajutorul capcanelor și/sau al navelor de pescuit cu plasă-pungă;
16. „recoltare” înseamnă uciderea tonului roșu în ferme piscicole sau capcane;
17. „transbordare” înseamnă descărcarea cantității totale sau a unei cantități oarecare de ton roșu aflate la bordul unei nave de pescuit pe o altă navă de pescuit. Nu se consideră transbordare descărcarea de ton roșu mort din plasa-pungă sau de pe remorcher pe o navă auxiliară;
18. „pescuit sportiv” înseamnă pescuitul necomercial practicat de persoane care sunt membre ale unei organizații sportive naționale sau care dețin un permis național de pescuit sportiv;
19. „pescuit recreativ” înseamnă pescuitul necomercial practicat de persoane care nu sunt membre ale unei organizații sportive naționale și nu dețin un permis național de pescuit sportiv;
20. „cameră stereoscopică” înseamnă o cameră cu două sau mai multe obiective, fiecare obiectiv având un senzor de imagine separat sau un cadru de peliculă separat, care permite înregistrarea de imagini tridimensionale;
21. „cameră de control” înseamnă o cameră stereoscopică și/sau o cameră obișnuită de luat vederi care este utilizată la efectuarea controalelor prevăzute în prezentul regulament;
22. „BCD” sau „BCD electronic” înseamnă documentul privind capturile de ton roșu (*Bluefin Catch Document*). După caz, mențiunea BCD se înlocuiește cu eBCD;
23. „stat membru responsabil” sau „stat membru de care aparține” înseamnă statul membru de pavilion sau statul membru în jurisdicția căruia se situează capcana sau ferma piscicolă sau, dacă ferma piscicolă sau capcana se situează în largul mării, statul membru unde este stabilit operatorul capcanei sau al fermei;
24. „sarcina II” înseamnă sarcina II definită de ICCAT în manualul de procedură pentru statistici și eșantionări în cazul tonului și al speciilor asemănătoare din Oceanul Atlantic (*Field manual for statistics and sampling Atlantic tunas and tuna-like fish*) (ediția a treia, ICCAT, 1990);
25. „PCC” înseamnă părțile contractante la convenție și părțile, entitățile sau entitățile de pescuit necontractante colaboratoare;
26. „zona reglementată de convenție” înseamnă zona geografică în care sunt valabile măsurile ICCAT prevăzute la articolul 1 din convenție.

*Articolul 4***Lungimea navelor**

Lungimile de nave menționate în prezentul regulament înseamnă lungimi totale.

CAPITOLUL II

MĂSURILE DE GESTIONARE*Articolul 5***Condițiile aferente măsurilor de gestionare**

- (1) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că efortul de pescuit al navelor sale de capturare și al capcanelor sale sunt proporționale cu posibilitățile de pescuit de ton roșu de care dispune respectivul stat membru în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană.
- (2) Se interzice reportarea cotelor neutilizate.
- (3) Se interzice navlosirea navelor de pescuit ale Uniunii care vizează tonul roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană.

*Articolul 6***Transmiterea planurilor anuale de pescuit, a planurilor de gestionare a capacității de pescuit și a planurilor de gestionare a activității de creștere**

- (1) Până la data de 31 ianuarie a fiecărui an, fiecare stat membru căruia i-a fost alocată o cotă de ton roșu transmite Comisiei:
 - (a) un plan anual de pescuit pentru navele de capturare și capcanele care pescuiesc ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană;
 - (b) un plan anual de gestionare a capacității de pescuit prin care se asigură proporționalitatea dintre capacitatea de pescuit de care dispune statul membru și cota care i-a fost alocată acestuia.
- (2) Planurile menționate la alineatul (1) sunt compilate și integrate de Comisie în planul de pescuit și de gestionare a capacității la nivelul Uniunii. Comisia transmite respectivul plan Secretariatului ICCAT până la data de 15 februarie a fiecărui an, pentru a fi discutat și aprobat de ICCAT.
- (3) Fiecare stat membru care intenționează să modifice planul ICCAT pentru capacitatea de creștere aflat în vigoare transmite Comisiei, până la data de 15 aprilie a fiecărui an, un plan anual de gestionare a activității de creștere, pe care Comisia îl transmite Secretariatului ICCAT.

*Articolul 7***Planurile anuale de pescuit**

- (1) În planul anual de pescuit transmis de fiecare stat membru căruia i-a fost alocată o cotă de ton roșu sunt definite cotele alocate fiecăreia dintre grupele de unelte menționate la articolele 11 și 12, inclusiv informații privind:
 - (a) navele de capturare cu o lungime mai mare de 24 de metri care sunt înscrise pe lista navelor menționată la articolul 20 alineatul (1) litera (a), cotele individuale alocate acestora și măsurile existente prin care se asigură respectarea cotelor individuale și a capturilor accesorii autorizate;
 - (b) în cazul navelor de capturare cu o lungime mai mică de 24 de metri și al capcanelor, cel puțin cotele alocate organizațiilor de producători sau grupelor de nave care pescuiesc cu unelte similare.

(2) Prin derogare de la alineatul (1) litera (a), cota individuală alocată fiecărei nave de capturare de peste 24 de metri poate fi comunicată cu cel mult 30 de zile înainte de începutul sezonului de pescuit aplicabil fiecărei astfel de nave.

(3) Orice modificare ulterioară a planului anual de pescuit sau a cotelor individuale alocate navelor de capturare cu o lungime mai mare de 24 de metri care sunt înscrise pe lista menționată la articolul 20 alineatul (1) litera (a) este transmisă de statul membru în cauză Comisiei cu cel puțin trei zile înainte de desfășurarea activității corespunzătoare respectivei modificări. Comisia transmite modificarea în cauză Secretariatului ICCAT cu cel puțin 48 de ore înainte de desfășurarea activității corespunzătoare respectivei modificări.

Articolul 8

Alocarea posibilităților de pescuit

În conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013, în momentul alocării posibilităților de pescuit de care dispun, statele membre utilizează criterii transparente și obiective, inclusiv criterii de mediu, sociale și economice și, de asemenea, fac eforturi pentru a asigura o distribuție echitabilă a cotelor naționale între diferitele segmente de flotă, ținând seama de pescuitul tradițional și artizanal și pentru a oferi stimulente pentru navele de pescuit din Uniune care utilizează unelte de pescuit selective sau tehnici de pescuit cu impact scăzut asupra mediului.

Articolul 9

Planurile de gestionare a capacității de pescuit

(1) Planul anual de gestionare a capacității de pescuit, transmis de fiecare stat membru căruia i-a fost alocată o cotă de ton roșu, îndeplinește condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Numărul maxim de capcane înregistrate într-un stat membru și de nave de pescuit aflate sub pavilionul unui stat membru care pot să pescuiască, să păstreze la bord, să transbordeze, să transporte sau să debarce ton roșu se determină în conformitate cu Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.

(3) Numărul maxim, precum și tonajul brut total al navelor de pescuit aflate sub pavilionul unui stat membru care desfășoară activități de pescuit al tonului roșu sunt limitate la numărul și la tonajul brut total corespunzător al navelor de pescuit aflate sub pavilionul statului membru respectiv care au pescuit, au păstrat la bord, au transbordat, au transportat sau au debarcat ton roșu între 1 ianuarie 2007 și 1 iulie 2008. Limita menționată se aplică în funcție de tipul de unealtă în cazul navelor de capturare.

(4) În cazul navelor autorizate să pescuiască ton roșu în temeiul derogării menționate la articolul 14 alineatul (2), numărul maxim de nave de pescuit se determină pe baza condițiilor suplimentare prevăzute în anexa I.

(5) Numărul maxim de capcane utilizate de un stat membru pentru activități de pescuit al tonului roșu este limitat la numărul de capcane autorizate de respectivul stat membru până la 1 iulie 2008.

(6) Prin derogare de la alineatele (3) și (5) din prezentul articol, pentru anii 2016 și 2017, statul membru care poate demonstra că este posibil să nu își utilizeze toată cota, dată fiind capacitatea sa de pescuit, poate decide să includă un număr mai mare de nave și capcane în planurile anuale de pescuit, menționate la articolul 7.

(7) Pentru anii 2016 și 2017, fiecare stat membru își limitează numărul de nave de pescuit cu plasă-pungă la numărul de nave de pescuit cu plasă-pungă pe care le-a autorizat în 2013 sau în 2014. Această dispoziție nu se aplică navelor de pescuit cu plasă-pungă care operează în conformitate cu derogarea prevăzută la articolul 14 alineatul (2) litera (b).

(8) La întocmirea planurilor de gestionare a capacității de pescuit, fiecare stat membru își calculează capacitatea de pescuit pe baza celor mai ridicate rate de captură pe navă și pe unealtă de pescuit, astfel cum au fost estimate de SCRS în raportul său din 2009 și aprobate de ICCAT în cadrul reuniunii intersesionale din 2010 a Comitetului pentru controlul conformității al ICCAT ⁽¹⁾. După orice revizuire a ratelor de captură respective de către SCRS, statele membre aplică întotdeauna cele mai recente rate de captură aprobate de ICCAT.

⁽¹⁾ Raportul reuniunii intersesionale a Comitetului pentru controlul conformității, Madrid, Spania, 24-26 februarie 2010, punctul 5 și apendicele 3 la anexa 4.2.

Articolul 10

Planuri de gestionare a activității de creștere

- (1) Planul anual de gestionare a activității de creștere, transmis de fiecare stat membru, îndeplinește condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Capacitatea maximă de creștere și de îngrășare a tonului roșu pe care o are fiecare stat membru și volumul maxim al intrărilor de ton roșu capturat din sălbăticie pe care fiecare stat membru îl poate alocă se determină în conformitate cu TFUE și cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.
- (3) Capacitatea maximă de creștere și de îngrășare a tonului roșu pe care o are fiecare stat membru este limitată la capacitatea de creștere și de îngrășare a tonului roșu pe care o au fermele piscicole ale respectivului stat membru care erau înscrise în registrul ICCAT al instalațiilor de creștere sau erau autorizate și declarate la ICCAT la 1 iulie 2008.
- (4) În ceea ce privește tonul roșu capturat din sălbăticie, volumul maxim al intrărilor în fermele piscicole ale unui stat membru este limitat la nivelul cantităților de intrare înregistrate la ICCAT de fermele piscicole ale respectivului stat membru în anii 2005, 2006, 2007 sau 2008.
- (5) În limitele cantității maxime a intrărilor de ton roșu capturat din sălbăticie la care se face referire la alineatul (4), fiecare stat membru alocă fermelor sale piscicole un volum maxim al intrărilor anuale.

CAPITOLUL III

MĂSURILE TEHNICE

SECȚIUNEA 1

Sezoanele de pescuit

Articolul 11

Navele de pescuit cu paragate, navele de pescuit cu plasă-pungă, traulerele pelagice, capcanele și navele de pescuit sportiv și recreativ

- (1) Pescuitul de ton roșu cu ajutorul navelor de capturare cu paragate pelagice de mari dimensiuni, cu o lungime mai mare de 24 de metri, este permis în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană între 1 ianuarie și 31 mai, cu excepția zonei delimitate la vest de meridianul 10° V și la nord de paralela 42° N și a zonei economice exclusive a Norvegiei, unde acest tip de pescuit este permis în perioada cuprinsă între 1 august și 31 ianuarie.
- (2) Pescuitul de ton roșu cu ajutorul plaselor-pungă este permis în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană între 26 mai și 24 iunie, cu excepția zonei economice exclusive a Norvegiei, unde acest tip de pescuit este permis în perioada cuprinsă între 25 iunie și 31 octombrie.
- (3) Pescuitul de ton roșu cu ajutorul traulerelor pelagice este permis în Oceanul Atlantic de Est între 16 iunie și 14 octombrie.
- (4) Pescuitul de ton roșu cu ajutorul navelor de pescuit sportiv și recreativ este permis în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană între 16 iunie și 14 octombrie.
- (5) Pescuitul de ton roșu cu ajutorul altor unelte de pescuit decât cele menționate la alineatele (1)-(4) de la prezentul articol și la articolul 12, inclusiv cu ajutorul capcanelor, este permis pe parcursul întregului an, în conformitate cu măsurile ICCAT de conservare și gestionare.

Articolul 12

Navele de pescuit marin cu undițe pe punte și navele de pescuit cu undițe tractate

- (1) Pescuitul de ton roșu cu ajutorul navelor de pescuit marin cu undițe pe punte și al navelor de pescuit cu undițe tractate este permis în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană între 1 iulie și 31 octombrie.

(2) Fiecare stat membru poate să stabilească o altă dată de începere a sezonului pentru navele de pescuit marin cu undițe pe punte și navele de pescuit cu undițe tractate care îi arborează pavilionul și care își desfășoară activitatea în Oceanul Atlantic de Est, condițiile fiind acelea ca protecția zonelor de depunere a icrelor să nu fie afectată și ca durata totală a sezonului de pescuit pentru respectivele activități de pescuit să nu depășească patru luni.

(3) Fiecare stat membru indică în planul anual de pescuit menționat la articolul 7 eventuala modificare a datelor de începere a sezonului pentru respectivele activități de pescuit, precum și coordonatele zonelor vizate.

SECȚIUNEA 2

Dimensiunea minimă de referință pentru conservare, capturile accidentale, capturile accesorii

Articolul 13

Obligația de debarcare

Dispozițiile prezentei secțiuni nu aduc atingere articolului 15 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013 și niciunei derogări aplicabile acestuia.

Articolul 14

Dimensiunea minimă de referință pentru conservare

(1) Dimensiunea minimă de referință pentru conservare a tonului roșu capturat în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană este de 30 kg sau de 115 cm lungime la furcă.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), în cazul următoarelor activități de pescuit se aplică o dimensiune minimă de referință pentru conservare a tonului roșu de 8 kg sau de 75 cm lungime la furcă:

- (a) tonul roșu capturat în Oceanul Atlantic de Est cu ajutorul navelor de pescuit marin cu undițe pe punte și al navelor de pescuit cu undițe tractate;
- (b) tonul roșu capturat în Marea Adriatică în scopul creșterii;
- (c) tonul roșu capturat în Marea Mediterană prin pescuitul de coastă și artizanal al peștelui proaspăt cu ajutorul navelor de pescuit marin cu undițe pe punte, al navelor cu paragate și al navelor cu undițe de mână.

(3) Condițiile specifice pentru derogarea menționată la alineatul (2) sunt prevăzute în anexa I.

(4) Statele membre vizate eliberează navelor autorizații specifice de pescuit în temeiul derogării menționate la alineatul (2) din prezentul articol. Navele vizate se înscriu pe lista navelor de capturare menționată la articolul 20 alineatul (1) litera (a). În acest scop se aplică dispozițiile articolelor 20 și 21.

Articolul 15

Capturile accidentale

(1) Fără a aduce atingere articolului 14 alineatul (1), toate navele de capturare și capcanele care pescuiesc activ ton roșu au dreptul la capturi accidentale de maximum 5 % ton roșu cu o greutate cuprinsă între 8 și 30 kg sau cu o lungime la furcă cuprinsă între 75 și 115 cm.

(2) Procentajul de 5 % menționat la alineatul (1) se calculează pe baza capturilor totale de ton roșu exprimate în număr de pești păstrați la bordul navei sau în capcană în orice moment după fiecare operațiune de pescuit.

(3) Capturile accidentale se deduc din cota statului membru de care aparține nava de capturare sau capcana.

- (4) Capturile accidentale de ton roșu se supun articolelor 25, 30, 31 și 32.

Articolul 16

Capturile accesorii

- (1) Fiecare stat membru adoptă dispoziții privind includerea capturilor accidentale de ton roșu în cadrul cotei sale și informează Comisia în legătură cu acestea în momentul transmiterii planului de pescuit. O astfel de dispoziție garantează deducerea din cotă a tuturor peștilor morți.
- (2) Navele de pescuit ale Uniunii care nu pescuiesc activ ton roșu evită capturile accesorii de ton roșu care depășesc, în orice moment după o operațiune de pescuit, 5 % din totalul capturilor păstrate la bord, exprimate în greutate sau în număr de pești. Calcularea respectivului procentaj în funcție de numărul de pești se aplică numai în cazul tonului și al speciilor asemănătoare gestionate de ICCAT. Fiecare stat membru deduce din cota care i-a fost alocată toți peștii morți din capturile accesorii.
- (3) În cazul statelor membre cărora nu le-a fost alocată o cotă de ton roșu, capturile accesorii în cauză se deduc din cota specifică de capturi accesorii de ton roșu de la nivelul Uniunii, stabilită în conformitate cu TFUE și cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.
- (4) În cazul în care cota alocată statului membru al navei de pescuit sau al capcanei în cauză a fost deja epuizată, se evită orice capturare de ton roșu. Tonul roșu mort se debarcă întreg și neprelucrat și face obiectul confiscării și al măsurilor ulterioare corespunzătoare. În conformitate cu articolul 29, fiecare stat membru transmite anual Comisiei informații cu privire la cantitatea de astfel de ton roșu mort, iar Comisia le transmite mai departe Secretariatului ICCAT.
- (5) În cazul capturilor accesorii se aplică procedurile menționate la articolele 27, 30, 31, 32 și 56.

SECȚIUNEA 3

Utilizarea de mijloace aeriene

Articolul 17

Utilizarea de mijloace aeriene

Se interzice utilizarea oricărui mijloc aerian, cum ar fi aeronavele, elicopterele sau orice tip de vehicul aerian fără pilot, pentru căutarea de ton roșu.

CAPITOLUL IV

ACTIVITĂȚILE DE PESCUIT SPORTIV ȘI RECREATIV

Articolul 18

Cota specifică pentru activitățile de pescuit sportiv și recreativ

Fiecare stat membru căruia i-a fost alocată o cotă de ton roșu reglementează activitățile de pescuit sportiv și recreativ prin alocarea unei cote specifice pentru respectivele activități de pescuit și aduce acest lucru la cunoștința Comisiei în momentul transmiterii planului de pescuit.

Articolul 19

Pescuitul sportiv și recreativ

- (1) Fiecare stat membru căruia i-a fost alocată o cotă de ton roșu reglementează activitățile de pescuit sportiv și recreativ eliberând navelor autorizații de pescuit sportiv și recreativ.

- (2) În cazul activităților de pescuit sportiv și recreativ, nu se capturează mai mult de un ton roșu pe navă și pe zi.
- (3) Tonul roșu debarcat este întreg, fără branhii și/sau eviscerat. Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a asigura, în cea mai mare măsură posibilă, eliberarea tonului roșu și în special a puietului, capturat viu în cadrul pescuitului sportiv și recreativ.
- (4) Se interzice comercializarea tonului roșu capturat în cursul pescuitului sportiv și recreativ.
- (5) Fiecare stat membru înregistrează datele privind capturile, inclusiv greutatea și lungimea fiecărui ton roșu capturat în activități de pescuit sportiv și recreativ, și transmite Comisiei datele pentru anul precedent până la data de 30 iunie a fiecărui an. Comisia transmite informațiile respective către SCRS.
- (6) Fiecare stat membru contorizează peștii morți capturați prin pescuit sportiv și recreativ în cadrul cotei pe care a alocat-o în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) și cu articolul 18.

CAPITOLUL V

MĂSURILE DE CONTROL

SECȚIUNEA 1

Registrele navelor și capcanelor

Articolul 20

Registrele navelor

- (1) Fiecare stat membru transmite în fiecare an Comisiei, pe cale electronică, cu o lună înainte de începutul sezoanelor de pescuit menționate la articolele 11 și 12, după caz, sau cu o lună înainte de începutul perioadei de autorizare, în celelalte cazuri:
- (a) o listă cu toate navele de capturare care se află sub pavilionul său și care sunt autorizate, pe baza unei autorizații de pescuit, să pescuiască activ ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană;
 - (b) o listă cu toate celelalte nave de pescuit, cu excepția navelor de capturare, care se află sub pavilionul său și care sunt autorizate să efectueze operațiuni cu tonul roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană.
- (2) Ambele liste se întocmesc în conformitate cu modelul stabilit de ICCAT în Orientările pentru prezentarea datelor și a informațiilor solicitate.
- (3) În cursul unui an calendaristic, o navă de pescuit poate fi înscrisă pe ambele liste menționate la alineatul (1), condiția fiind să nu fie înscrisă pe ambele liste în același timp.
- (4) Listele menționate la alineatul (1) de la prezentul articol conțin numele navei și numărul din registrul flotei de pescuit a Uniunii (CFR), astfel cum este definit în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 26/2004 al Comisiei ⁽¹⁾.
- (5) Nu se acceptă transmiterea retroactivă. Nu se acceptă modificarea ulterioară a listelor menționate la alineatul (1) în cursul unui an calendaristic decât în cazul în care nava de pescuit notificată este împiedicată să participe la activități din motive operaționale legitime sau din motive de forță majoră. În astfel de circumstanțe, statul membru în cauză informează de îndată Comisia, furnizând:
- (a) informațiile complete referitoare la nava sau navele de pescuit care urmează să înlocuiască o navă care figurează pe una dintre listele menționate la alineatul (1); și
 - (b) o expunere completă a motivelor care stau la baza înlocuirii și toate documentele sau referințele justificative pertinente.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 26/2004 al Comisiei din 30 decembrie 2003 privind registrul flotei de pescuit comunitare (JO L 5, 9.1.2004, p. 25).

(6) Comisia transmite Secretariatului ICCAT informațiile menționate la alineatele (1) și (2), astfel încât navele respective să poată fi înscrise în registrul ICCAT al navelor de capturare autorizate să pescuiască activ ton roșu sau în registrul ICCAT al tuturor celorlalte nave de pescuit (cu excepția navelor de capturare) autorizate să efectueze operațiuni cu tonul roșu.

(7) Se aplică articolul 8a alineatele (2), (6), (7) și (8) din Regulamentul (CE) nr. 1936/2001 al Consiliului ⁽¹⁾, cu modificările necesare.

Articolul 21

Raportul cu Regulamentul (CE) nr. 1224/2009

Măsurile de control prevăzute în prezentul capitol se aplică în completarea celor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1224/2009, cu excepția cazului în care prezentul capitol cuprinde dispoziții contrare.

Articolul 22

Autorizațiile de pescuit pentru nave

(1) Fără a aduce atingere articolului 16, navele de pescuit ale Uniunii care nu sunt înscrise în registrele ICCAT menționate la articolul 20 alineatul (1) nu sunt autorizate să pescuiască, să păstreze la bord, să transbordeze, să transporte, să transfere, să prelucreze sau să debarce ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană.

(2) Statul membru de pavilion retrage autorizația de pescuit pentru ton roșu și poate impune navei să se îndrepte imediat către un port indicat de acesta în cazul în care cota individuală este considerată a fi epuizată.

Articolul 23

Registrele capcanelor autorizate să pescuiască ton roșu

(1) Până la data de 15 februarie a fiecărui an, fiecare stat membru transmite Comisiei, pe cale electronică, o listă cu toate capcanele autorizate, prin eliberarea unei autorizații de pescuit, să pescuiască ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană. Lista conține numele capcanelor și numărul atribuit în registru și se întocmește în conformitate cu modelul stabilit de ICCAT în Orientările pentru prezentarea datelor și a informațiilor solicitate.

(2) Comisia transmite această listă Secretariatului ICCAT pentru ca respectivele capcane să poată fi înscrise în registrul ICCAT al capcanelor autorizate să pescuiască ton roșu.

(3) Capcanele Uniunii care nu sunt înscrise în registrul ICCAT nu sunt autorizate să pescuiască, să păstreze, să transfere, să plaseze în cuști sau să debarce ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană.

(4) Articolul 8a alineatele (2), (4), (6), (7) și (8) din Regulamentul (CE) nr. 1936/2001 se aplică cu modificările necesare.

Articolul 24

Operațiunile comune de pescuit

(1) Orice operațiune comună de pescuit (OCP) care vizează tonul roșu se autorizează numai cu acordul statului membru (statelor membre) de pavilion în cauză. Pentru a putea fi autorizată, fiecare navă de pescuit cu plasă-pungă trebuie să fie echipată pentru pescuitul de ton roșu și să dețină o cotă individuală. Nu sunt permise OCP cu alte PCC.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1936/2001 al Consiliului din 27 septembrie 2001 de stabilire a unor măsuri de control aplicabile pescuitului pentru anumite stocuri de pești mari migratori (JO L 263, 3.10.2001, p. 1).

(2) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a obține următoarele informații de la navele sale de pescuit care solicită o autorizație de a lua parte la o OCP:

- (a) durata;
- (b) identitatea operatorilor implicați;
- (c) cotele individuale ale navelor;
- (d) cheia de repartizare a capturilor între navele de pescuit; și
- (e) informațiile privind fermele piscicole de destinație.

(3) Cu cel puțin 15 zile înainte de începutul operațiunii, fiecare stat membru transmite Comisiei informațiile menționate la alineatul (2), în formatul prevăzut în anexa VI. Cu cel puțin 10 zile înainte de începutul operațiunii, Comisia transmite respectivele informații Secretariatului ICCAT și statului de pavilion al celorlalte nave de pescuit care participă la OPC.

(4) În cazurile de forță majoră, termenul prevăzut la alineatul (3) nu se aplică informațiilor solicitate în temeiul alineatului (2) litera (e). În astfel de cazuri, statele membre pot transmite Comisiei o versiune actualizată a informațiilor respective de îndată ce acest lucru este posibil, alături de o descriere a evenimentelor care au constituit forța majoră. Comisia transmite apoi aceste informații Secretariatului ICCAT.

SECȚIUNEA 2

Capturi

Articolul 25

Cerințele de înregistrare

(1) Comandantul unei nave de capturare a Uniunii îndeplinește cerințele de la articolele 14, 15, 23 și 24 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 și, în plus, înscrie în jurnalul de bord, dacă este cazul, informațiile enumerate în partea A din anexa II la prezentul regulament.

(2) Comandanții remorcherelor, ai navelor auxiliare și ai navelor de prelucrare din Uniune își înregistrează activitățile în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa II părțile B, C și D.

Articolul 26

Rapoartele de capturi transmise de comandanți și de operatorii capcanelor

(1) Comandanții navelor de capturare care pescuiesc activ ton roșu transmit zilnic autorităților statului membru de pavilion informații din jurnalele de bord, și anume numărul din registrul ICCAT, numele navei, începutul și sfârșitul perioadei de autorizare, data, ora, locul (latitudine și longitudine) și cantitatea de ton roșu capturat în zona reglementată de convenție, în greutate și în număr de exemplare. Comandanții transmit informațiile respective pe cale electronică, în formatul prevăzut în anexa V, pe parcursul întregii perioade pentru care nava este autorizată să pescuiască ton roșu.

(2) Comandanții navelor de pescuit cu plasă-pungă întocmesc rapoartele zilnice menționate la alineatul (1) pentru fiecare operațiune de pescuit, inclusiv pentru operațiunile în cazul cărora capturile au fost egale cu zero.

(3) Operatorul transmite autorităților statului membru de pavilion rapoartele menționate la alineatele (1) și (2) astfel: în cazul navelor de pescuit cu plasă-pungă și al navelor cu o lungime mai mare de 24 de metri, în fiecare zi pentru ziua precedentă, până la ora 9.00 GMT și în cazul celorlalte nave de capturare, pentru săptămâna precedentă care se încheie duminică la ora 00.00 GMT, până luni la ora 00.00 GMT.

(4) Operatorii capcanelor care pescuiesc activ ton roșu trimit un raport zilnic de capturi, în care indică numărul din registrul ICCAT, data, ora, capturile (greutatea și numărul peștilor), inclusiv în cazul capturilor egale cu zero. Aceștia transmit informațiile respective autorităților statului lor membru pe parcursul întregii perioade pentru care sunt autorizați să pescuiască ton roșu. Transmiterea se efectuează pe cale electronică, în termen de 48 de ore, în formatul prevăzut în anexa V.

(5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească norme detaliate privind înregistrarea și raportarea activităților desfășurate de nave și capcane menționate la alineatele (1)-(4) din prezentul articol și anexa V. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (2).

Articolul 27

Rapoartele săptămânale și lunare de capturi transmise de statele membre

(1) Fiecare stat membru transmite Comisiei, pe cale electronică, rapoartele de capturi menționate la articolul 26 de îndată ce le-a primit și transmite de îndată Comisiei rapoarte săptămânale de capturi pentru toate navele de capturare și capcanele, în formatul prevăzut în anexa V. Comisia transmite săptămânal respectivele informații Secretariatului ICCAT, în conformitate cu modelul stabilit de ICCAT în Orientările pentru prezentarea datelor și a informațiilor solicitate.

(2) Fiecare stat membru informează Comisia, până la data de 15 a fiecărei luni, cu privire la cantitățile de ton roșu capturat în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană care au fost debarcate, transbordate, prinse în capcane sau plasate în cuști în cursul lunii precedente de către navele de pescuit sau capcanele aflate sub pavilionul statului membru respectiv sau înmatriculate în statul membru respectiv. Informațiile furnizate sunt structurate pe tipuri de unelte de pescuit, inclusiv în cazul capturilor accesorii, al capturilor efectuate prin activități de pescuit sportiv și recreativ și al capturilor egale cu zero. Comisia transmite de îndată respectivele informații Secretariatului ICCAT.

Articolul 28

Informațiile cu privire la epuizarea cotelor

(1) Fiecare stat membru îndeplinește cerințele de la articolul 34 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 și, în plus, informează Comisia atunci când consideră că una dintre grupele de unelte de pescuit menționate la articolul 11 sau la articolul 12 din prezentul regulament a atins 80 % din cota alocată.

(2) Fiecare stat membru îndeplinește cerințele de la articolul 35 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 și, în plus, informează Comisia atunci când consideră că una dintre grupele de unelte de pescuit menționate la articolul 11 sau la articolul 12 din prezentul regulament, una dintre OCP sau una dintre navele de pescuit cu plasă-pungă și-a epuizat cota alocată.

(3) Informațiile menționate la alineatul (2) sunt însoțite de documente oficiale emise de statul membru, prin care acesta atestă faptul că a dispus întreruperea activității de pescuit sau chemarea în port a flotei, a grupei de unelte de pescuit, a OCP sau a navelor care dispun de o cotă individuală, indicând în mod clar data și ora încetării.

Articolul 29

Raportarea anuală a capturilor de către statele membre

(1) Până la data de 15 martie a fiecărui an, fiecare stat membru transmite Comisiei informații detaliate cu privire la eventualele capturi de ton roșu efectuate în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană în cursul anului de pescuit precedent. Respectivele informații cuprind:

- (a) numele și numărul ICCAT al fiecărei nave de capturare;
- (b) perioada de valabilitate a autorizației (autorizațiilor) fiecărei nave de capturare;
- (c) capturile totale ale fiecărei nave de capturare, inclusiv capturile egale cu zero, în toată perioada de valabilitate a autorizației (autorizațiilor);

- (d) numărul total de zile în care fiecare navă de capturare a pescuit în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană în toată perioada de valabilitate a autorizației (autorizațiilor); și
 - (e) capturile totale ale fiecărei nave de capturare efectuate în afara perioadei de valabilitate a autorizației (capturi accesorii), inclusiv capturile egale cu zero.
- (2) În cazul navelor care nu sunt autorizate să pescuiască activ ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană, dar care au capturat ton roșu sub formă de capturi accesorii, informațiile care se transmit Comisiei la aceeași dată menționată la alineatul (1) cuprind:
- (a) numele și numărul ICCAT al navei sau numărul național de înmatriculare, în cazul navelor care nu sunt înregistrate la ICCAT; și
 - (b) capturile totale de ton roșu.
- (3) Fiecare stat membru transmite Comisiei orice informație cu privire la navele care nu intră sub incidența alineatului (1) sau (2), dar despre care se știe sau se presupune că au pescuit ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană.
- (4) Comisia transmite Secretariatului ICCAT informațiile primite în temeiul alineatelor (1), (2) și (3).

SECȚIUNEA 3

Debarcările și transbordările

Articolul 30

Porturile desemnate

- (1) Fiecare stat membru desemnează porturi sau locuri în apropierea țărmului (porturi desemnate) unde sunt permise operațiunile de debarcare sau de transbordare a tonului roșu.
- (2) Pentru ca un port să fie port desemnat, statul membru al portului specifică orele și locurile permise pentru debarcare și transbordare.
- (3) Până la data de 15 februarie a fiecărui an, fiecare stat membru transmite Comisiei o listă a porturilor desemnate. Comisia transmite apoi informațiile respective Secretariatului ICCAT.
- (4) Se interzice debarcarea sau transbordarea de pe navele de pescuit a oricărei cantități de ton roșu pescuit în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană în orice alt loc decât porturile sau locurile din apropierea țărmului care au fost desemnate de PCC și de statele membre în conformitate cu alineatele (1) și (2).

Articolul 31

Debarcările

- (1) Articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 se aplică comandanților navelor de pescuit ale Uniunii cu o lungime totală de cel puțin 12 metri și care sunt înscrise pe lista navelor menționată la articolul 20 din prezentul regulament. Notificarea prealabilă prevăzută la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 se trimite autorității competente a statului membru (inclusiv a statului membru de pavilion) sau a PCC ale cărui porturi sau instalații de debarcare doresc să le utilizeze.
- (2) În plus, comandanții navelor de pescuit ale Uniunii care au o lungime totală mai mică de 12 metri și care sunt înscrise pe lista navelor menționată la articolul 20 transmit informațiile minime de mai jos, cu cel puțin patru ore înainte de ora estimată de sosire în port, autorității competente a statului membru (inclusiv a statului membru de pavilion) sau a PCC ale cărui/cărei porturi sau instalații de debarcare doresc să le utilizeze:
 - (a) ora estimată de sosire;
 - (b) cantitatea estimată de ton roșu păstrat la bord; și
 - (c) informații despre zona geografică în care au fost efectuate capturile.

- (3) În cazul în care statele membre sunt autorizate, în temeiul legislației aplicabile a Uniunii, să aplice o perioadă de preaviz mai scurtă decât cea menționată la alineatele (1) și (2), cantitățile estimate de ton roșu păstrat la bord pot fi notificate în momentul devenit astfel aplicabil pentru notificarea prealabilă sosirii. Dacă zonele de pescuit se află la mai puțin de patru ore distanță de port, cantitățile estimate de ton roșu păstrat la bord pot fi modificate oricând înainte de sosire.
- (4) Autoritățile statului membru al portului țin un registru cu toate notificările prealabile din anul curent.
- (5) Toate debarcărilor sunt controlate, în conformitate cu articolul 55 alineatul (2), de către autoritățile de control relevante din statul membru al portului și un procentaj este inspectat pe baza unui sistem de evaluare a riscurilor, ținându-se seama de cotă, de dimensiunea flotei și de efortul de pescuit. Informațiile complete cu privire la un astfel de sistem de control adoptat de fiecare stat membru se regăsesc în planul anual de inspecție menționat la articolul 53. Respectivul sistem de control se aplică și în cazul operațiunilor de recoltare.
- (6) Comandanții unei nave de pescuit a Uniunii îndeplinesc cerințele de la articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 și, în plus, după fiecare ieșire în larg și indiferent de lungimea navei prezintă o declarație de debarcare autorităților competente ale statului membru de pavilion și, dacă debarcarea are loc în portul altui stat membru sau al altei PCC, autorităților competente ale statului membru al portului sau ale PCC al portului în cauză.
- (7) Toate capturile debarcate se cântăresc.

Articolul 32

Transbordările

- (1) Se interzice în orice situație transbordarea pe mare a tonului roșu în zona reglementată de convenție.
- (2) Navele de pescuit transbordează capturile de ton roșu numai în porturile desemnate, în condițiile stabilite la articolul 30.
- (3) Statul membru al portului asigură prezența continuă a inspectorilor la toate orele de transbordare și în toate locurile de transbordare.
- (4) Înainte de intrarea în orice port și cu cel puțin 48 de ore înainte de ora estimată de sosire, comandanții sau reprezentanții navelor de pescuit receptoare furnizează următoarele informații autorităților competente ale statului membru sau ale PCC al cărui/cărei port doresc să îl utilizeze:
- (a) data și ora estimate de sosire și portul de sosire;
 - (b) cantitatea estimată de ton roșu păstrat la bord și informații despre zona geografică din care a fost capturat;
 - (c) numele navei de pescuit care efectuează transbordarea și numărul acesteia din registrul ICCAT al navelor de capturare autorizate să pescuiască activ ton roșu sau din registrul ICCAT al celorlalte nave de pescuit autorizate să efectueze operațiuni cu tonul roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană;
 - (d) numele navei de pescuit receptoare și numărul acesteia din registrul ICCAT al navelor de capturare autorizate să pescuiască activ ton roșu sau din registrul ICCAT al celorlalte nave de pescuit autorizate să efectueze operațiuni cu tonul roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană; și
 - (e) cantitatea de ton roșu care urmează a fi transbordat și zona geografică în care acesta a fost capturat.
- (5) Navelor de pescuit nu le este permis să efectueze operațiuni de transbordare dacă nu au obținut o autorizație prealabilă de la statul de pavilion.
- (6) Comandanții navelor de pescuit care efectuează operațiuni de transbordare informează statul de pavilion, înainte să înceapă transbordarea, cu privire la următoarele:
- (a) cantitățile de ton roșu care urmează a fi transbordat;
 - (b) data și portul transbordării;

- (c) numele, numărul de înmatriculare și pavilionul navei de pescuit receptoare, precum și numărul acesteia din registrul ICCAT al navelor de capturare autorizate să pescuiască activ ton roșu sau din registrul ICCAT al celorlalte nave de pescuit autorizate să efectueze operațiuni cu tonul roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană; și
 - (d) zona geografică în care a fost capturat tonul roșu.
- (7) Toate transbordările sunt inspectate de autoritățile competente ale statului membru în portul desemnat. Autoritățile respective:
- (a) inspectează nava de pescuit receptoare la sosire și verifică încărcătura și documentele privind operațiunea de transbordare;
 - (b) transmite un raport de transbordare autorității statului de pavilion al navei de pescuit care efectuează transbordarea, în termen de cinci zile de la finalizarea operațiunii de transbordare.
- (8) Prin derogare de la articolele 21 și 22 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009, comandanții unei nave de pescuit a Uniunii completează declarația ICCAT de transbordare, indiferent de lungimea navei, și o transmit autorităților competente ale statului membru al cărui pavilion este arborat de nava respectivă. Declarația se transmite în termen de maximum 48 de ore de la data efectuării operațiunii de transbordare în port, în formatul prevăzut în anexa III la prezentul regulament.

SECȚIUNEA 4

Operațiunile de transfer

Articolul 33

Autorizația de transfer

- (1) Înaintea oricărei operațiuni de transfer, comandantul unei nave de capturare sau al unui remorcher sau operatorul fermei piscicole sau al capcanei de unde provine transferul în cauză transmite autorităților competente ale statului său membru relevant o notificare prealabilă a transferului în care indică:
- (a) numele navei de capturare, al remorcherului, al fermei piscicole sau al capcanei și numărul din registrul ICCAT;
 - (b) ora estimată a transferului;
 - (c) cantitatea estimată de ton roșu care urmează a fi transferat;
 - (d) informații despre poziția geografică (latitudine/longitudine) unde se va efectua transferul, precum și numerele identificabile ale cuștilor;
 - (e) numele remorcherului receptor, numărul de cuști remorcate și, dacă este cazul, numărul din registrul ICCAT;
 - (f) portul, ferma piscicolă sau cușca de destinație a tonului roșu.
- (2) În scopul menționat la alineatul (1), fiecărei cuști i se atribuie un număr unic de cușcă. Numerele se emit pe baza unui sistem unic de numerotare care cuprinde cel puțin cele trei litere ale codului alfa corespunzătoare pavilionului remorcherelor, urmate de trei cifre.
- (3) Navelor de capturare, remorcherelor, fermelor și capcanelor nu le este permis să efectueze operațiuni de transfer dacă nu au obținut o autorizație prealabilă de la statul membru relevant. Autoritățile statului membru respectiv decid, pentru fiecare operațiune de transfer, dacă să acorde sau nu autorizația. În scopul respectiv, statul membru responsabil atribuie, pentru fiecare operațiune de transfer, un număr unic de identificare pe care îl comunică, după caz, comandantului navei de pescuit, operatorului capcanei sau operatorului fermei piscicole. În cazul în care se acordă autorizația, numărul respectiv cuprinde codul din trei litere al statului membru, cele patru cifre pentru an și cele trei litere „AUT” pentru autorizație, urmate de numărul secvențial. În cazul în care se refuză autorizația, numărul respectiv cuprinde codul din trei litere al statului membru, cele patru cifre pentru an și cele trei litere „NEG” pentru neacordarea autorizației, urmate de numărul secvențial.

- (4) În situația în care pești mor în cursul operațiunii de transfer, statele membre relevante și operatorii implicați în operațiunea de transfer procedează în conformitate cu anexa XII.
- (5) Autorizația de transfer se acordă sau se refuză de către statul membru de care aparține nava de capturare, remorcherul, ferma piscicolă sau capcana, după caz, în termen de 48 de ore de la transmiterea notificării prealabile a transferului.
- (6) Autorizarea transferului de către statul membru relevant nu constituie o autorizare a operațiunii de plasare în cuști.

Articolul 34

Refuzarea autorizației de transfer

- (1) Statul membru de care aparține nava, capcana sau ferma piscicolă nu autorizează transferul în cazul în care, la primirea notificării prealabile a transferului, consideră că:
- (a) nava de capturare sau capcana care, conform declarațiilor, a capturat peștele nu dispune de o cotă suficientă;
 - (b) cantitatea de pește fie nu a fost raportată în mod corespunzător de nava de capturare sau de operatorul capcanei, fie nu a făcut obiectul unei autorizații de plasare în cuști sau nu a fost luată în considerare pentru utilizarea cotei eventual aplicabile;
 - (c) nava de capturare sau capcana care, conform declarațiilor, a capturat peștele nu este autorizată să pescuiască ton roșu; sau
 - (d) remorcherul care, conform declarațiilor, este receptorul transferului de pește nu este înscris în registrul ICCAT al tuturor celorlalte nave de pescuit (cu excepția navelor de capturare) autorizate să efectueze operațiuni cu ton roșu astfel cum se menționează la articolul 20 alineatul (1) litera (b) sau nu este echipat cu un VMS.
- (2) Dacă transferul nu este autorizat:
- (a) statul membru de care aparține nava de capturare sau capcana transmite comandantului navei de capturare, operatorului capcanei sau operatorului fermei piscicole, după caz, un ordin de eliberare și informația că transferul nu este autorizat și că peștele trebuie eliberat în mare;
 - (b) comandantul navei de capturare, operatorul fermei piscicole sau operatorul capcanei, după caz, eliberează peștele;
 - (c) eliberarea tonului roșu are loc în conformitate cu procedurile stabilite în anexa XI.

Articolul 35

Monitorizarea video

- (1) În cazul operațiunilor de transfer, comandantul navei de capturare, comandantul remorcherului, operatorul fermei piscicole sau operatorul capcanei care transferă ton roșu se asigură că operațiunile de transfer sunt monitorizate sub apă cu ajutorul unei camere video, în vederea verificării numărului de pești transferați. Standardele minime și procedurile pentru înregistrarea video sunt conforme cu anexa IX.
- (2) Fiecare stat membru de care aparține nava, capcana sau ferma piscicolă se asigură că înregistrările video menționate la alineatul (1) sunt puse la dispoziția inspectorilor și a observatorilor regionali ai ICCAT.
- (3) Fiecare stat membru de care aparține nava, capcana sau ferma piscicolă se asigură că înregistrările video menționate la alineatul (1) sunt puse la dispoziția inspectorilor Uniunii și a observatorilor naționali.
- (4) Fiecare stat membru de care aparține nava, capcana sau ferma piscicolă ia măsurile necesare pentru a evita înlocuirea, modificarea sau manipularea înregistrării video originale.

Articolul 36

Verificarea de către observatorii regionali ai ICCAT și deschiderea și desfășurarea anchetelor

- (1) Observatorii regionali ai ICCAT aflați la bordul navei de capturare sau prezenți la o capcană, astfel cum se prevede la articolul 51 și în anexa VII, înregistrează operațiunile de transfer efectuate și întocmesc un raport în acest sens, observă și estimează capturile transferate și verifică datele din autorizația de transfer prealabilă, menționată la articolul 33, și din declarația ICCAT de transfer, menționată la articolul 38.
- (2) În cazurile în care există o diferență de număr mai mare de 10 % între estimările de captură efectuate de observatorul regional al ICCAT, de autoritățile de control relevante și/sau de comandantul navei de capturare ori de reprezentantul capcanei sau în care înregistrarea video nu are o calitate sau o claritate suficientă pentru efectuarea unor astfel de estimări, statul membru de care aparține nava de capturare, ferma piscicolă sau capcana respectivă deschide o anchetă care se finalizează înainte de momentul plasării în cuști la fermă sau, în orice caz, în termen de 96 de ore de la deschidere. Până la aflarea rezultatelor acestei anchete nu se autorizează plasarea în cuști și nu se validează secțiunea referitoare la capturare din documentul privind capturile de ton roșu (BCD).
- (3) Cu toate acestea, când înregistrarea video nu are o calitate sau o claritate suficientă pentru estimarea numărului, operatorul poate solicita autorităților statului de pavilion al navei, al capcanei sau al fermei piscicole autorizația de a efectua o nouă operațiune de transfer și să furnizeze observatorului regional al ICCAT înregistrarea video aferentă.
- (4) Fără a aduce atingere verificărilor efectuate de un inspector, observatorii regionali ai ICCAT semnează declarația ICCAT de transfer numai atunci când observațiile lor concordă cu măsurile ICCAT de conservare și de gestionare și când informațiile cuprinse în declarația de transfer corespund observațiilor lor, inclusiv unei înregistrări video conforme, astfel cum se prevede la articolul 35 alineatul (1). Când semnează declarația respectivă, observatorii regionali ai ICCAT își scriu numele în clar și precizează numărul ICCAT.
- (5) Observatorii regionali ai ICCAT verifică, de asemenea, dacă declarația ICCAT de transfer este transmisă comandantului remorcherului sau reprezentantului fermei piscicole ori al capcanei.

Articolul 37

Măsurile pentru estimarea cantității de ton roșu care urmează a fi plasat în cuști, în număr și în greutate

Statele membre întreprind măsurile și acțiunile necesare pentru studierea de noi metodologii care să permită o mai bună estimare a cantității de ton roșu, exprimată atât în greutate, cât și în număr de exemplare, în momentul capturării și al plasării în cuști. Fiecare stat membru prezintă Comisiei, până la data de 22 august a fiecărui an, rapoarte cu privire la măsurile întreprinse, iar Comisia transmite rapoartele în cauză către SCRS.

Articolul 38

Declarația de transfer

- (1) La sfârșitul operațiunii de transfer, comandanții de nave de capturare sau de remorchere, operatorii de capcane sau operatorii de ferme piscicole completează și transmit autorităților competente ale statului lor membru declarația ICCAT de transfer, în formatul prevăzut în anexa IV.
- (2) Formularele de declarație de transfer sunt numerotate de către autoritățile competente ale statului membru de care aparțin navele, fermele piscicole sau capcanele de unde se efectuează transferurile. Sistemul de numerotare cuprinde codul din trei litere al statului membru, urmat de cele patru cifre pentru an, de numărul secvențial din trei cifre și de cele trei litere „ITD” (SM-20**/xxx/ITD).
- (3) Declarația de transfer, în original, însoțește transferul peștelui. Un exemplar al declarației este păstrat de comandantul navei de capturare, de operatorul capcanei, de comandantul remorcherului sau de operatorul fermei piscicole.
- (4) Comandanții navelor care desfășoară operațiuni de transfer (inclusiv remorcherele) își raportează activitățile în conformitate cu cerințele stabilite în anexa II.

*Articolul 39***Actele de punere în aplicare**

Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească norme detaliate privind operațiunile de transfer menționate la articolele 33-38 și în anexele la care fac trimitere aceste articole. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (2).

*SECȚIUNEA 5***Operațiunile de plasare în cuști***Articolul 40***Autorizația de plasare în cuști**

- (1) Înainte de începerea fiecărei operațiuni de plasare în cuști se interzice ancorarea cuștilor de transport la mai puțin de 0,5 mile marine de instalațiile de creștere.
- (2) Înaintea oricărei operațiuni de plasare în cuști, autoritatea competentă a statului membru de care aparține ferma piscicolă informează statul membru sau PCC de care aparține nava de capturare sau capcana cu privire la cantitățile capturate de nava sau capcana respectivă și solicită o autorizație de plasare în cuști.
- (3) Operațiunea de plasare în cuști nu începe fără autorizația prealabilă obținută de la:
 - (a) statul membru sau PCC de care aparține nava de capturare sau capcana; sau
 - (b) statul membru sau PCC de care aparține ferma piscicolă, dacă acest lucru a fost convenit de statele membre implicate sau cu PCC de pavilion implicată.
- (4) Autorizația de plasare în cuști se acordă sau se refuză de către statul membru sau PCC de care aparține nava de capturare, capcana sau, după caz, ferma piscicolă, în termen de o zi lucrătoare de la depunerea cererii și de la prezentarea informațiilor menționate la alineatul (2). Dacă în termen de o zi lucrătoare nu se primește niciun răspuns de la statul membru sau de la PCC de pavilion de care aparține nava de capturare sau capcana, plasarea în cuști poate fi autorizată de către PCC sau statul membru de care aparține ferma piscicolă.
- (5) Tonul roșu se plasează în cuști înainte de 15 august cu excepția cazurilor în care statul membru sau PCC de care aparține ferma piscicolă receptoare prezintă motive justificate în mod corespunzător. Motivele respective sunt prezentate împreună cu raportul privind plasarea în cuști.

*Articolul 41***Refuzarea autorizației de plasare în cuști**

- (1) Statul membru de care aparține nava de capturare, capcana sau, după caz, ferma piscicolă refuză autorizația de plasare în cuști dacă, la primirea informațiilor menționate la articolul 40 alineatul (2), consideră că:
 - (a) nava de capturare sau capcana care, conform declarațiilor, a capturat peștele nu dispunea de o cotă suficientă pentru tonul roșu care a fost plasat în cuști;
 - (b) cantitatea de pește nu a fost raportată în mod corespunzător de nava de capturare sau de capcană ori nu a fost luată în considerare la calcularea cotei aplicabile; sau
 - (c) nava de capturare sau capcana care, conform declarațiilor, a capturat peștele nu este autorizată să pescuiască ton roșu.

(2) Dacă plasarea în cuști nu este autorizată, statul membru sau PCC de care aparține nava de capturare solicită statului membru sau PCC de care aparține ferma piscicolă să confiște capturile și să elibereze peștele, prin emiterea unui ordin de eliberare.

(3) După primirea ordinului de eliberare, operatorul fermei piscicole desfășoară operațiunile de eliberare a peștelui în conformitate cu anexa XI.

Articolul 42

Documentele privind capturile de ton roșu

Statele membre de care aparțin fermele piscicole interzic orice operațiune de plasare în cuști a tonului roșu în scopul creșterii dacă aceasta nu este însoțită de documentele solicitate de ICCAT și în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 640/2010 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾. Documentele trebuie să fie exacte, complete, precum și confirmate și validate de către autoritățile din statul membru sau PCC de care aparțin navele de capturare sau capcanele.

Articolul 43

Inspecțiile

Statele membre de care aparțin fermele piscicole iau măsurile necesare pentru inspectarea fiecărei operațiuni de plasare în cuști care are loc în fermele piscicole.

Articolul 44

Monitorizarea video

(1) Fiecare stat membru de care aparține ferma piscicolă se asigură că operațiunile de plasare în cuști sunt monitorizate sub apă cu ajutorul unei camere video. Se efectuează câte o înregistrare video pentru fiecare operațiune de plasare în cuști, în conformitate cu anexa IX.

(2) Fiecare stat membru de care aparține ferma piscicolă se asigură că înregistrările video menționate la alineatul (1) sunt puse la dispoziția inspectorilor și a observatorilor regionali ai ICCAT.

(3) Fiecare stat membru de care aparține ferma piscicolă se asigură că înregistrările video menționate la alineatul (1) sunt puse la dispoziția inspectorilor Uniunii și a observatorilor naționali.

(4) Fiecare stat membru de care aparține ferma piscicolă ia măsurile necesare pentru a evita înlocuirea, modificarea sau manipularea înregistrării video originale.

Articolul 45

Deschiderea și desfășurarea anchetelor

(1) Atunci când există o diferență de număr mai mare de 10 % între estimările de ton roșu efectuate de observatorul regional al ICCAT, de autoritățile de control relevante din statul membru în cauză sau de operatorul fermei piscicole, statul membru de care aparține ferma piscicolă deschide o anchetă în cooperare cu statul membru sau PCC de care aparține nava de capturare sau capcana.

(2) Până la aflarea rezultatelor anchetei respective, nu au loc operațiuni de recoltare și nu se validează secțiunea referitoare la creștere din BCD.

(3) Statul membru de care aparține ferma piscicolă și statul membru de care aparține nava de capturare sau capcana pot folosi, pentru finalizarea anchetelor întreprinse, și alte informații de care dispun, inclusiv rezultatele programelor menționate la articolul 46.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 640/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2010 de stabilire a unui program de documentare a capturilor de ton roșu (*Thunnus thynnus*) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1984/2003 al Consiliului (JO L 194, 24.7.2010, p. 1).

Articolul 46

Măsurile și programele pentru estimarea cantității de ton roșu care urmează a fi plasat în cuști, în număr și în greutate

- (1) Statele membre întreprind măsurile și acțiunile necesare, astfel cum sunt menționate la articolul 37.
- (2) În scopul determinării cu mai multă exactitate a cantității de pește plasat în cuști în cadrul fiecărei operațiuni, în număr de exemplare și în greutate, 100 % din operațiunile de plasare în cuști sunt cuprinse într-un program care utilizează sisteme de camere stereoscopice sau tehnici alternative de o precizie echivalentă.
- (3) Programul se desfășoară în conformitate cu procedurile prevăzute în secțiunea B din anexa X.
- (4) Statul membru de care aparține ferma piscicolă comunică rezultatele programului atât statului membru sau PCC de care aparține nava de capturare sau capcana, cât și Comisiei, în conformitate cu secțiunea B din anexa X. Comisia transmite rezultatele Secretariatului ICCAT, care le transmite mai departe observatorului regional al ICCAT.
- (5) Atunci când rezultatele programului indică o diferență între cantitățile de ton roșu care a fost plasat în cuști și cantitățile de ton roșu care, conform rapoartelor, a fost capturat și transferat, statul membru de care aparține ferma piscicolă deschide o anchetă în cooperare cu statul membru sau PCC de care aparține nava de capturare sau capcana. Dacă ancheta nu este finalizată în termen de 10 zile lucrătoare de la comunicarea rezultatelor menționate la alineatul (4) de la prezentul articol sau dacă în urma anchetei se observă o cantitate de ton roșu, în număr de exemplare sau în greutate medie, mai mare decât cantitatea de ton roșu care, conform rapoartelor, a fost capturat și transferat, autoritățile din statul membru de pavilion sau PCC a navei de capturare sau a capcanei emit un ordin de eliberare a cantității excedentare. Aceasta se eliberează în conformitate cu procedurile stabilite în anexa XI.
- (6) În conformitate cu procedurile prevăzute în secțiunea B punctul 3 din anexa X și după operațiunea de eliberare, dacă este cazul, cantitățile calculate în urma programului se utilizează pentru:
 - (a) determinarea cantităților finale de capturi care urmează să fie deduse din cota națională;
 - (b) înscrierea cantităților respective în declarațiile de plasare în cuști și în secțiunile relevante ale BCD.
- (7) Fiecare stat membru de care aparține ferma piscicolă prezintă Comisiei rapoarte cu rezultatele programelor respective până la data de 30 august a fiecărui an, iar Comisia transmite rapoartele în cauză către SCRS.
- (8) Transferul de ton roșu viu dintr-o cușcă de creștere în alta nu are loc dacă nu este autorizat de către autoritățile de control ale statului fermei piscicole și dacă aceste autorități nu sunt prezente în momentul transferului.
- (9) O diferență mai mare sau egală cu 10 % între cantitățile de ton roșu care, conform rapoartelor, a fost capturat de navă/capcană și cantitățile stabilite de camerele de control, astfel cum se menționează la alineatul (5) de la prezentul articol și la articolul 45, constituie o posibilă nerespectare a normelor de către nava/capcana în cauză, iar statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura urmărirea corespunzătoare a situației.

Articolul 47

Raportul privind plasarea în cuști

- (1) În termen de o săptămână de la finalizarea operațiunii de plasare în cuști, statul membru de care aparține ferma piscicolă transmite un raport privind plasarea în cuști, care conține elementele prevăzute în secțiunea B din anexa X, atât statului membru sau PCC ale cărui/cărei nave sau capcane au capturat tonul roșu, cât și Comisiei. Raportul conține, de asemenea, informațiile incluse în declarația de plasare în cuști, astfel cum sunt prevăzute la articolul 4b din Regulamentul (CE) nr. 1936/2001 și în anexa la acest regulament. Raportul este transmis apoi Secretariatului ICCAT de către Comisie.
- (2) În sensul alineatului (1), operațiunea de plasare în cuști nu se consideră finalizată înainte de încheierea unei eventuale anchete care a fost deschisă și, dacă este cazul, înainte de încheierea oricărei eventuale operațiuni de eliberare pentru care a fost emis un ordin.

Articolul 48

Actele de punere în aplicare

Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să stabilească norme detaliate privind operațiunile de plasare în cuști menționate la articolele 40-47 și în anexele la care fac trimitere aceste articole. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 59 alineatul (2).

SECȚIUNEA 6

Monitorizarea și supravegherea

Articolul 49

Sistemul de monitorizare prin satelit a navelor de pescuit

(1) Prin derogare de la articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009, obligația care se referă la VMS se aplică tuturor remorcherelor înscrise în registrul ICCAT al navelor, menționat la articolul 20 alineatul (6) din prezentul regulament, indiferent de lungimea lor.

(2) Navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 metri care sunt înscrise pe lista navelor menționată la articolul 20 alineatul (1) litera (a), sau pe lista navelor menționată la articolul 20 alineatul (1) litera (b), încep să transmită date VMS către ICCAT cu cel puțin 15 zile înainte de deschiderea sezonului de pescuit și continuă să transmită datele respective timp de cel puțin 15 zile după închiderea sezonului de pescuit, cu excepția cazului în care Comisiei i se transmite în prealabil o cerere de eliminare a navei din registrul ICCAT al navelor.

(3) Din rațiuni de control, transmiterea datelor VMS de la navele de capturare autorizate să pescuiască activ ton roșu nu se întrerupe atunci când navele se află în port.

(4) Statele membre se asigură că centrele lor de monitorizare a pescuitului înaintează Comisiei și unui organism desemnat de aceasta, în timp real și în formatul „*https data feed*”, mesajele VMS primite de la navele de pescuit aflate sub pavilionul lor. Comisia transmite mesajele respective Secretariatului ICCAT pe cale electronică.

(5) Statele membre se asigură că:

- (a) mesajele VMS de la navele de pescuit aflate sub pavilionul lor sunt înaintate Comisiei cel puțin o dată la două ore;
- (b) în cazul unor defecțiuni tehnice ale VMS, mesajele alternative de la navele de pescuit aflate sub pavilionul lor, care sunt primite în temeiul articolului 25 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 404/2011, sunt transmise Comisiei în termen de 24 de ore de la primirea acestora de către centrele lor de monitorizare a pescuitului;
- (c) mesajele transmise Comisiei sunt numerotate în mod secvențial (cu un identificator unic) pentru a se evita duplicarea;
- (d) mesajele transmise Comisiei sunt conforme cu articolul 24 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 404/2011.

(6) Fiecare stat membru ia măsurile necesare pentru a se asigura că toate mesajele puse la dispoziția navelor sale de inspecție sunt tratate în mod confidențial și se limitează la operațiunile de inspecție pe mare.

Articolul 50

Programul național de observare

(1) În privința navelor care desfășoară activități de pescuit al tonului roșu, statele membre asigură cel puțin următoarele niveluri procentuale de prezență a observatorilor naționali:

- (a) 20 % din traulerele pelagice (cu o lungime mai mare de 15 metri);

- (b) 20 % din navele cu paragate (cu o lungime mai mare de 15 metri);
 - (c) 20 % din navele de pescuit marin cu undițe pe punte (cu o lungime mai mare de 15 metri);
 - (d) 100 % din remorchere;
 - (e) 100 % din operațiunile de recoltare din capcane.
- (2) Statele membre eliberează observatorilor naționali un document oficial de identificare.
- (3) Sarcinile observatorului național constau, în special, în următoarele:
- (a) monitorizarea respectării prezentului regulament de către navele de pescuit și capcane;
 - (b) înregistrarea și raportarea activităților de pescuit, cuprinzând următoarele elemente:
 - (i) cantitatea capturii (inclusiv capturile accesorii), care include și repartizarea pe specii, de exemplu cele reținute la bord sau cele aruncate înapoi în mare, moarte sau vii;
 - (ii) zona în care s-a efectuat captura, cu precizarea latitudinii și longitudinii;
 - (iii) măsurarea efortului (de exemplu, numărul de paragat, numărul de cârlige), conform definiției din Manualul ICCAT al operațiunilor pentru diferite unelte;
 - (iv) data efectuării capturii;
 - (c) observarea și estimarea capturilor și verificarea datelor consemnate în jurnalul de bord;
 - (d) reperarea și consemnarea navelor care ar putea practica un pescuit incompatibil cu măsurile de conservare și de gestionare ale ICCAT.
- (4) La cererea ICCAT, observatorii naționali desfășoară de asemenea activități științifice, cum ar fi colectarea de date referitoare la sarcina II, astfel cum este definită de ICCAT, pe baza instrucțiunilor primite de la SCRS.
- (5) În sensul alineatelor (1)-(4), fiecare stat membru asigură, de asemenea, următoarele:
- (a) prezența reprezentativă, în timp și spațiu, a unor observatori naționali pe navele și capcanele sale, pentru a garanta obținerea de către Comisie a unor date și informații adecvate și corespunzătoare cu privire la capturi, la efort și la alte aspecte științifice și de gestionare, luând în considerare caracteristicile flotelor și ale activităților de pescuit;
 - (b) protocoale solide de culegere a datelor;
 - (c) instruirea și abilitarea corespunzătoare a observatorilor naționali înainte ca aceștia să fie trimiși pe teren;
 - (d) perturbarea minimă, în măsura posibilului, a operațiunilor desfășurate de navele de pescuit și capcanele care pescuiesc în zona reglementată de convenție.
- (6) Datele și informațiile colectate în cadrul programului de observare al fiecărui stat membru sunt furnizate Comisiei până la data de 15 iulie a fiecărui an. Comisia transmite respectivele date și informații către SCRS și către Secretariatul ICCAT, după cum este necesar.

Articolul 51

Programul regional de observare al ICCAT

- (1) Programul regional de observare al ICCAT, astfel cum este prevăzut la alineatele (2)-(6) și prezentat în detaliu în anexa VII, se aplică în Uniune.

- (2) Statele membre asigură prezența unui observator regional al ICCAT:
 - (a) pe toate navele de pescuit cu plasă-pungă autorizate să pescuiască ton roșu;
 - (b) în cursul tuturor operațiunilor de transfer al tonului roșu de pe nave de pescuit cu plasă-pungă;
 - (c) în cursul tuturor operațiunilor de transfer al tonului roșu din capcane în cuști de transport;
 - (d) în cursul tuturor transferurilor de la o fermă la alta;
 - (e) în cursul tuturor operațiunilor de plasare a tonului roșu în cuști din ferme piscicole;
 - (f) în cursul tuturor operațiunilor de recoltare a tonului roșu din ferme piscicole.
- (3) Navele de pescuit cu plasă-pungă pe care nu este prezent un observator regional al ICCAT nu sunt autorizate să pescuiască ton roșu sau să efectueze operațiuni legate de pescuitul acestuia.
- (4) Statele membre de care aparțin ferme piscicole asigură prezența unui observator regional al ICCAT în cursul tuturor operațiunilor de plasare în cuști și de recoltare a peștelui din fermele piscicole respective.
- (5) Observatorii regionali ai ICCAT au, în special, următoarele sarcini:
 - (a) observarea și monitorizarea operațiunilor de pescuit și de creștere în conformitate cu măsurile relevante de conservare și gestionare ale ICCAT;
 - (b) semnarea declarațiilor ICCAT de transfer, menționate la articolul 38, a rapoartelor privind plasarea în cuști, menționate la articolul 47, și a BCD atunci când consideră că informațiile conținute în aceste documente corespund observațiilor lor;
 - (c) desfășurarea de activități științifice, cum ar fi prelevarea de probe, conform cerințelor ICCAT, pe baza instrucțiunilor primite de la SCRS.
- (6) Statul membru de pavilion ia măsurile necesare astfel încât comandanții, echipajul și proprietarii fermei piscicole, ai capcanei și ai navei să nu stânjenească, să nu intimideze, să nu deranjeze, să nu influențeze, să nu mituiască și nici să nu încerce să mituiască observatorii regionali ai ICCAT în exercițiul funcțiilor lor.

SECȚIUNEA 7

Inspecțiile și verificările încrucișate

Articolul 52

Programul ICCAT de inspecție comună internațională

- (1) Programul ICCAT de inspecție comună internațională (denumit în continuare „programul ICCAT”), prevăzut în anexa VIII, se aplică în Uniune.
- (2) Statele membre ale căror nave de pescuit sunt autorizate să pescuiască ton roșu în Oceanul Atlantic de Est și în Marea Mediterană afectează inspectori și asigură desfășurarea inspecțiilor pe mare în cadrul programului ICCAT.
- (3) În cazul în care, în orice moment, în zona reglementată de convenție desfășoară activități de pescuit al tonului roșu peste 15 nave de pescuit aflate sub pavilionul unui stat membru, statul membru respectiv trimite la fața locului o navă de inspecție în scopul inspecției și al controlului pe mare în zona reglementată de convenție pe toată durata prezenței acelor nave în zona respectivă. Se consideră că această obligație a fost îndeplinită atunci când statele membre cooperează pentru trimiterea la fața locului a unei nave de inspecție sau când o navă de inspecție a Uniunii este trimisă în zona reglementată de convenție.
- (4) Comisia sau un organism desemnat de aceasta poate afecta programului ICCAT inspectori ai Uniunii.
- (5) Comisia sau un organism desemnat de aceasta coordonează activitățile de supraveghere și de inspecție pentru Uniune. Comisia poate elabora, în coordonare cu statele membre implicate, programe comune de inspecție care să permită Uniunii să își îndeplinească obligația în cadrul programului ICCAT. Statele membre ale căror nave de pescuit desfășoară activități de pescuit al tonului roșu adoptă măsurile necesare pentru a facilita realizarea acestor programe, în special în ceea ce privește resursele umane și materiale necesare, precum și perioadele și zonele geografice în care vor fi utilizate resursele respective.

(6) Statele membre aduc la cunoștința Comisiei, până la data de 1 aprilie a fiecărui an, numele inspectorilor și ale navelor de inspecție pe care intenționează să le afecteze programului ICCAT în cursul anului. Pe baza acestor informații, Comisia, în colaborare cu statele membre, elaborează în fiecare an un plan privind participarea Uniunii la programul ICCAT, pe care îl trimite Secretariatului ICCAT și statelor membre.

Articolul 53

Transmiterea planurilor de inspecție

- (1) Statele membre transmit planurile de inspecție Comisiei până la data de 31 ianuarie a fiecărui an. Planurile de inspecție se întocmesc în conformitate cu:
- (a) obiectivele, prioritățile și procedurile, precum și criteriile de referință pentru activitățile de inspecție, care sunt stabilite în programul specific de control și inspecție având ca obiect tonul roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană, instituit în temeiul articolului 95 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009;
 - (b) programul național de acțiuni de control pentru tonul roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană, instituit în temeiul articolului 46 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009.
- (2) Comisia compilează planurile naționale de inspecție și le integrează în planul de inspecție al Uniunii. Comisia transmite planul respectiv Secretariatului ICCAT, în vederea aprobării de către ICCAT, împreună cu planurile menționate la articolul 6 alineatul (1).

Articolul 54

Inspecțiile efectuate în cazul încălcărilor

- (1) Statul membru de pavilion acționează în temeiul alineatului (2) din prezentul articol în cazul în care o navă aflată sub pavilionul său:
- (a) nu și-a respectat obligația de raportare menționată la articolele 25 și 26; sau
 - (b) a încălcat dispozițiile prezentului regulament, ale articolelor 89-93 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009 sau ale capitolului IX din Regulamentul (CE) nr. 1005/2008.
- (2) Statul membru de pavilion se asigură că o inspecție fizică are loc sub autoritatea sa în porturile sale sau este efectuată de către o altă persoană desemnată de el, în cazul în care nava nu se află în unul dintre porturile sale.

Articolul 55

Verificarea încrucișată

- (1) Fiecare stat membru verifică, inclusiv cu ajutorul datelor din rapoartele de inspecție, al datelor din rapoartele observatorilor și al datelor VMS, prezentarea jurnalelor de bord și a informațiilor relevante înregistrate în jurnalele de bord ale navelor sale de pescuit, în documentele de transfer sau de transbordare și în BCD în conformitate cu articolul 109 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009.
- (2) Fiecare stat membru efectuează verificări încrucișate în cazul tuturor operațiunilor de debarcare, de transbordare sau de plasare în cuști, efectuând comparații între cantitățile pe specii consemnate în jurnalul de bord al navelor de pescuit sau cantitățile pe specii consemnate în declarația de transfer sau de transbordare și cantitățile consemnate în declarația de debarcare, în declarația de plasare în cuști sau în orice alt document relevant, precum facturi și/sau note de vânzare, în conformitate cu articolul 109 din Regulamentul (CE) nr. 1224/2009.

SECȚIUNEA 8

Comercializarea

Articolul 56

Măsurile de piață

(1) Fără a aduce atingere Regulamentelor (CE) nr. 1224/2009 și (CE) nr. 1005/2008 și Regulamentului (UE) nr. 1379/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, sunt interzise, în Uniune, operațiunile de comerț, de debarcare, de import, de export, de plasare în cuști în scopul îngrășării sau al creșterii, de reexport și de transbordare a tonului roșu, dacă aceste operațiuni nu sunt însoțite de documente exacte, complete și validate prevăzute în prezentul regulament, în Regulamentul (UE) nr. 640/2010 și la articolul 4b din Regulamentul (CE) nr. 1936/2001.

(2) Sunt interzise, în Uniune, operațiunile de comerț, de import, de debarcare, de plasare în cuști în scopul îngrășării sau al creșterii, de prelucrare, de export, de reexport și de transbordare a tonului roșu, dacă:

- (a) tonul roșu a fost capturat cu ajutorul unor nave de pescuit sau al unor capcane al căror stat de pavilion nu dispune de o cotă, de o limită de captură sau de un efort de pescuit alocat pentru tonul roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană, în temeiul măsurilor de conservare și gestionare ale ICCAT; sau
- (b) tonul roșu a fost capturat cu ajutorul unei nave de pescuit sau al unei capcane în cazul căreia, în momentul capturării, cota individuală sau posibilitățile de pescuit ale statului fuseseră epuizate.

(3) Fără a aduce atingere Regulamentelor (CE) nr. 1224/2009, (CE) nr. 1005/2008 și (UE) nr. 1379/2013, sunt interzise, în Uniune, operațiunile de comerț, de import, de debarcare, de prelucrare și de export a tonului roșu din fermele piscicole de îngrășare sau de creștere care nu sunt conforme cu regulamentele menționate la alineatul (1).

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 57

Evaluarea

Statele membre transmit Comisiei în fiecare an, până la 15 septembrie, un raport detaliat privind punerea în aplicare a prezentului regulament. Pe baza informațiilor primite de la statele membre, Comisia transmite Secretariatului ICCAT în fiecare an, până la 15 octombrie, un raport detaliat privind punerea în aplicare a Recomandării 14-04 a ICCAT.

Articolul 58

Finanțarea

În sensul Regulamentului (UE) nr. 508/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾, planul multianual de refacere a stocurilor de ton roșu din Oceanul Atlantic de Est și din Marea Mediterană este considerat plan multianual în înțelesul articolului 9 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1379/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind organizarea comună a piețelor în sectorul produselor pescărești și de acvacultură, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1184/2006 și (CE) nr. 1224/2009 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 104/2000 al Consiliului (JO L 354, 28.12.2013, p. 1).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 508/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 mai 2014 privind Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 2328/2003, (CE) nr. 861/2006, (CE) nr. 1198/2006 și (CE) nr. 791/2007 ale Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 1255/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 149, 20.5.2014, p. 1).

*Articolul 59***Punerea în aplicare**

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru pescuit și acvacultură instituit prin articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Articolul 60***Abrogarea**

- (1) Regulamentul (CE) nr. 302/2009 se abrogă.
- (2) Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa XIII.

*Articolul 61***Intrarea în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 14 septembrie 2016.

Pentru Parlamentul European
Președintele
M. SCHULZ

Pentru Consiliu
Președintele
I. KORČOK

ANEXA I

Condiții specifice aplicabile activităților de pescuit menționate la articolul 14 alineatul (2)

1. În plus față de dispozițiile articolului 9 alineatul (3), numărul maxim de nave de pescuit cu undițe pe punte și de nave de pescuit cu undițe tractate autorizate pentru pescuitul tonului roșu în Oceanul Atlantic de Est, în condițiile specifice care se aplică derogării menționate la articolul 14 alineatul (2) litera (a), este fixat la numărul navelor de capturare ale Uniunii care participau la pescuitul direcționat de ton roșu în 2006.
2. În plus față de dispozițiile articolului 9 alineatul (3), numărul maxim de nave de capturare autorizate pentru pescuitul tonului roșu în Marea Adriatică în scopul creșterii, în condițiile specifice care se aplică derogării menționate la articolul 14 alineatul (2) litera (b), este fixat la numărul navelor de capturare ale Uniunii care participau la pescuitul direcționat de ton roșu în 2008. În acest scop, este luat în considerare numărul de nave de capturare croate care participau la pescuitul direcționat de ton roșu în 2008.
3. În plus față de dispozițiile articolului 9 alineatul (3), numărul maxim de nave de pescuit cu undițe pe punte, de nave cu paragate și de nave cu undițe de mână autorizate pentru pescuitul tonului roșu în Marea Mediterană, în condițiile specifice care se aplică derogării menționate la articolul 14 alineatul (2) litera (c), este fixat la numărul navelor de capturare ale Uniunii care participau la pescuitul direcționat de ton roșu în 2008.
4. Numărul maxim de nave de capturare determinat în conformitate cu punctele 1, 2 și 3 din prezenta anexă se repartizează între statele membre, în conformitate cu TFUE și cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.
5. Cel mult 7 % din cota Uniunii de ton roșu între 8 kg și 30 kg sau între 75 cm și 115 cm se repartizează între navele de capturare autorizate, astfel cum sunt menționate la articolul 14 alineatul (2) litera (a) și la punctul 1 din prezenta anexă. Cota respectivă se repartizează între statele membre în conformitate cu TFUE și cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.
6. Prin derogare de la articolul 14 alineatul (2) litera (a), în limitele cotei de 7 % menționate la punctul 5 din prezenta anexă, o cantitate de până la 100 de tone poate fi alocată capturilor de ton roșu de cel puțin 6,4 kg sau 70 cm de către nave de pescuit marin cu undițe pe punte mai mici de 17 metri.
7. Partea maximă din cota Uniunii alocată fiecărui stat membru pentru pescuit în condițiile specifice care se aplică derogării menționate la articolul 14 alineatul (2) litera (b) și la punctul 2 din prezenta anexă se determină în conformitate cu TFUE și cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.
8. Cel mult 2 % din cota Uniunii de ton roșu între 8 kg și 30 kg sau între 75 cm și 115 cm se repartizează între navele de capturare autorizate, astfel cum sunt menționate la articolul 14 alineatul (2) litera (c) și la punctul 3 din prezenta anexă. Respectiva cotă se repartizează între statele membre în conformitate cu TFUE și cu articolul 16 din Regulamentul (UE) nr. 1380/2013.
9. Fiecare stat membru ale cărui nave de pescuit marin cu undițe pe punte, nave cu paragate, nave cu undițe de mână și nave cu undițe tractate sunt autorizate să pescuiască ton roșu în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) și cu prezenta anexă stabilește următoarele cerințe privind marcarea cozilor:
 - (a) marcajele se aplică pe coada fiecărui exemplar de ton roșu imediat după descărcare;
 - (b) fiecare marcaj are un număr unic de identificare care este inclus în documentele statistice privind tonul roșu și este inscripționat pe exteriorul oricărui ambalaj care conține ton.

ANEXA II

Cerințe referitoare la jurnalele de bord**A NAVE DE CAPTURARE**

Specificații minime pentru jurnalele de pescuit:

1. Filele jurnalului de bord se numerotează.
2. Jurnalul de bord se completează zilnic (miezul nopții) sau înainte de sosirea în port.
3. Jurnalul de bord se completează în cazul inspecțiilor pe mare.
4. O copie a paginilor rămâne atașată la jurnalul de bord.
5. Jurnalele de bord se păstrează pe navă pentru o perioadă de operațiuni de un an.

Informații standard minime pentru jurnalele de pescuit:

1. Numele și adresa comandantului.
 2. Datele și porturile de plecare, datele și porturile de sosire.
 3. Numele navei, numărul de înmatriculare, numărul ICCAT, indicativul internațional de apel radio și numărul OMI (dacă este disponibil).
 4. Uneltele de pescuit:
 - (a) codul de tip FAO;
 - (b) dimensiunile (de exemplu, lungimea, dimensiunea ochiurilor de plasă, numărul de cârlige).
 5. Operațiunile pe mare cu (minimum) un rând pe zi de ieșire, indicând:
 - (a) activitatea (de exemplu, pescuit, navigare);
 - (b) poziția: pozițiile zilnice exacte (în grade și minute), înregistrate pentru fiecare operațiune de pescuit sau la prânz atunci când nu s-au efectuat operațiuni de pescuit în timpul zilei respective;
 - (c) înregistrarea capturilor, indicând:
 1. codul FAO;
 2. greutatea rotunjită (RWT) în kg pe zi;
 3. numărul de exemplare pe zi.
- În cazul navelor de pescuit cu plasă-pungă, aceste informații ar trebui înregistrate pentru fiecare operațiune de pescuit, inclusiv în cazul capturilor egale cu zero.
6. Semnătura comandantului.
 7. Metodele de măsurare a greutății: estimare, cântărire la bord.
 8. În jurnal se înregistrează greutatea în echivalent de greutate în viu a peștilor și se menționează factorii de conversie folosiți pentru evaluare.

Informații minime pentru jurnalele de pescuit în cazul operațiunilor de debarcare sau de transbordare:

1. Datele și portul de debarcare/transbordare.
2. Produsele:
 - (a) specii și prezentare după codul FAO;
 - (b) număr de pești sau de lăzi și cantitatea în kg.

3. Semnătura comandantului sau a agentului navei.
4. În cazul operațiunilor de transbordare: numele navei receptoare, pavilionul acesteia și numărul ICCAT.

Informații minime pentru jurnalele de pescuit în cazul operațiunilor de transfer în cuști:

1. Data, ora și poziția (latitudinea/longitudinea) transferului.
2. Produsele:
 - (a) identificarea speciilor după codul FAO;
 - (b) numărul de pești transferați în cuști și cantitatea în kg a acestora.
3. Numele remorcherului, pavilionul acestuia și numărul ICCAT.
4. Numele fermei piscicole de destinație și numărul ICCAT al acesteia.
5. În cazul unei OPC, în plus față de informațiile prevăzute la punctele 1-4, comandanții consemnează în jurnal următoarele:
 - (a) în ceea ce privește nava de capturare care efectuează transferul peștelui în cuști:
 - cantitatea capturilor imbarcate;
 - cantitatea capturilor scăzută din cota individuală a navei respective;
 - numele celorlalte nave care participă la OPC;
 - (b) în ceea ce privește celelalte nave de capturare din cadrul aceleiași OPC care nu sunt implicate în transferul peștelui:
 - numele navelor respective, indicativele internaționale de apel radio ale acestora și numerele ICCAT;
 - faptul că nicio captură nu a fost imbarcată sau transferată în cuști;
 - cantitatea capturilor scăzută din cotele individuale ale navelor respective;
 - numele și numărul ICCAT al navei de capturare la care se face referire la litera (a).

B REMORCHERE

1. Comandantul unui remorcher consemnează în jurnalul de bord zilnic data, ora și poziția transferului, cantitățile transferate (numărul de pești și cantitatea în kg), numărul cuștii, precum și numele navei de capturare, pavilionul acesteia și numărul ICCAT, numele celeilalte (celorlalte) nave implicate și numărul ICCAT al acesteia (acestora), ferma piscicolă de destinație și numărul ICCAT al acesteia și numărul declarației ICCAT de transfer.
2. Transferurile ulterioare către nave auxiliare sau către alte remorchere fac obiectul unui raport în care se precizează aceleași informații ca cele menționate la punctul 1, precum și numele navei auxiliare sau al remorcherului, pavilionul, numărul ICCAT și numărul declarației ICCAT de transfer.
3. Jurnalul de bord zilnic conține informații detaliate cu privire la toate transferurile efectuate în cursul sezonului de pescuit. Jurnalul de bord zilnic este păstrat la bord și este accesibil în orice moment în vederea controlului.

C NAVE AUXILIARE

1. Comandantul unei nave auxiliare înregistrează zilnic activitățile în jurnalul de bord, inclusiv data, ora și pozițiile, cantitățile de ton roșu imbarcat, precum și numele navei de pescuit, al fermei piscicole sau al capcanei în asociere cu care operează.
2. Jurnalul de bord zilnic conține informații detaliate cu privire la toate activitățile desfășurate în cursul sezonului de pescuit. Jurnalul de bord zilnic este păstrat la bord și este accesibil în orice moment în vederea controlului.

D NAVE DE PRELUCRARE

1. Comandantul unei nave de prelucrare consemnează în jurnalul de bord zilnic data, ora și poziția activităților, precum și cantitățile transbordate și, dacă este cazul, cantitatea, în număr de exemplare și greutate, de ton roșu preluat de la ferme piscicole, de la capcane sau de la navele de capturare. Comandantul trebuie să indice, de asemenea, numele și numerele ICCAT ale fermelor piscicole, capcanelor sau navelor de capturare respective.

2. Comandantul unei nave de prelucrare ține un jurnal zilnic de prelucrare, în care precizează greutatea rotunjită și numărul de pești transferați sau transbordați, factorul de conversie utilizat, greutatea și cantitățile pe tip de prezentare a produsului.
 3. Comandantul unei nave de prelucrare ține la zi un plan de arimare care indică amplasarea și cantitățile pentru fiecare specie și tip de prezentare a produsului.
 4. Jurnalul de bord zilnic conține informații detaliate cu privire la toate transbordările efectuate în cursul sezonului de pescuit. Jurnalul de bord zilnic, jurnalul de prelucrare, planul de arimare și originalele declarațiilor ICCAT de transbordare sunt păstrate la bord și sunt accesibile în orice moment în vederea controlului.
-

Declarație ICCAT de transbordare

Documentul nr.

NAVA DE TRANSPORT	NAVA DE PESCUIT	DESTINAȚIA FINALĂ:
Numele navei și indicativul de apel radio:	Numele navei și indicativul de apel radio:	Portul:
Pavilionul:	Pavilionul:	Țara:
Numărul autorizației statului de pavilion:	Numărul autorizației statului de pavilion:	Statul:
Numărul din registrul național:	Numărul din registrul național:	
Numărul din registrul ICCAT:	Numărul din registrul ICCAT:	
Numărul OMI:	Identificarea externă:	
	Numărul filei din jurnalul de pescuit:	

	Ziua	Luna	Ora	Anul	[2_0_ _ _]	Numele comandantului navei de pescuit:	Numele comandantului navei de transport:
Plecare	[_]	[_]	[_]	De la:	[_ _ _ _]		
Întoarcere	[_]	[_]	[_]	La:	[_ _ _ _]	Semnătura:	Semnătura:
Transbordare	[_]	[_]	[_]		[_ _ _ _]		

Pentru transbordare, indicați greutatea în kilograme sau unitatea folosită (de ex., ladă, coș) și greutatea debarcată corespunzătoare unității respective, exprimată în kilograme: [_] kilograme.

LOCUL TRANSBORDĂRII

Portul	Marea		Specia	Numărul de exemplare de pește	Tipul de produs viu	Tipul de produs întreg	Tipul de produs eviscerat	Tipul de produs fără cap	Tipul de produs filetat	Tipul de produs	Transbordări ulterioare
	Lat.	Long.									
											Data: _____ Locul/Poziția: _____ Numărul autorizației PC: Semnătura comandantului navei de transfer:
											Numele navei receptoare:
											Pavilionul:
											Numărul din registrul ICCAT:
											Numărul OMI:
											Semnătura comandantului:
											Data: _____ Locul/Poziția: _____ Numărul autorizației PC: Semnătura comandantului navei de transfer:
											Numele navei receptoare:
											Pavilionul:
											Numărul din registrul ICCAT:
											Numărul OMI:
											Semnătura comandantului:

Obligații în caz de transbordare:

1. Originalul declarației de transbordare este pus la dispoziția navei receptoare (navă de prelucrare/de transport).
2. Copia declarației de transbordare este păstrată de nava de capturare sau de capcana corespunzătoare.
3. Operațiunile ulterioare de transbordare sunt autorizate de PCC relevantă care a autorizat operațiunile navei.
4. Originalul declarației de transbordare trebuie păstrat de nava receptoare care deține peștele, până la locul de debarcare.
5. Operațiunea de transbordare este înregistrată în jurnalul de bord al tuturor navelor implicate în operațiune.

ANEXA IV

Documentul nr.	Declarație ICCAT de transfer			
1. TRANSFER DE TON ROȘU VIU DESTINAT CREȘTERII				
Numele navei de pescuit:	Numele capcanei:	Numele remorcherului:	Numele fermei piscicole de destinație:	
Indicativul de apel:	Numărul din registrul ICCAT:	Indicativul de apel:	Numărul din registrul ICCAT:	
Pavilionul:		Pavilionul:		
Numărul autorizației de transfer a statului de pavilion:		Numărul din registrul ICCAT:		
Numărul din registrul ICCAT:		Identificarea externă:	Numărul cuștii:	
Identificarea externă:				
Numărul jurnalului de pescuit:				
Numărul OPC:				
2. INFORMAȚII PRIVIND TRANSFERUL				
Data: __/__/____	Locul sau poziția:	Portul:	Lat.:	Long.:
Numărul de exemplare:		Specia:	Greutatea:	
Tipul de produs: Viu ☐ Întreg ☐ Eviscerat ☐ Altele (a se preciza):				
Numele și semnătura comandantului navei de pescuit/operatorului capcanei/operatorului fermei piscicole:		Numele și semnătura comandantului navei receptoare (remorcher, navă de prelucrare, navă de transport):		Numele, numărul ICCAT și semnătura observatorului:
3. TRANSFERURI ULTERIOARE				
Data: __/__/____	Locul sau poziția:	Portul:	Lat.:	Long.:
Numele remorcherului:	Indicativul de apel:	Pavilionul:	Numărul din registrul ICCAT:	
Numărul autorizației de transfer a statului fermei piscicole:	Identificarea externă:	Numele și semnătura comandantului navei receptoare:		

16.9.2016

RO

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene

L 252/35

Data: __ / __ / ____	Locul sau poziția:	Portul:	Lat.:	Long.:
Numele remorcherului:	Indicativul de apel:	Pavilionul:	Numărul din registrul ICCAT:	
Numărul autorizației de transfer a statului fermei piscicole:	Identificarea externă:	Numele și semnătura comandantului navei receptoare:		
Data: __ / __ / ____	Locul sau poziția:	Portul:	Lat.:	Long.:
Numele remorcherului:	Indicativul de apel:	Pavilionul:	Numărul din registrul ICCAT:	
Numărul autorizației de transfer a statului fermei piscicole:	Identificarea externă:	Numele și semnătura comandantului navei receptoare:		
4. CUȘTI DIVIZATE				
Numărul cuștii donatoare:	Kg:	Numărul de pești:		
Numele remorcherului donator:	Indicativul de apel:	Pavilionul:	Numărul din registrul ICCAT:	
Numărul cuștii receptoare:	Kg:	Numărul de pești:		
Numele remorcherului receptor:	Indicativul de apel:	Pavilionul:	Numărul din registrul ICCAT:	
Numărul cuștii receptoare:	Kg:	Numărul de pești:		
Numele remorcherului receptor:	Indicativul de apel:	Pavilionul:	Numărul din registrul ICCAT:	
Numărul cuștii receptoare:	Kg:	Numărul de pești:		
Numele remorcherului receptor:	Indicativul de apel:	Pavilionul:	Numărul din registrul ICCAT:	

Formular de raport de capturi												
Pavilionul	Numărul ICCAT	Numele navei	Începutul perioadei de raportare	Sfârșitul perioadei de raportare	Durata perioadei de raportare (în zile)	Data capturii	Locul capturii		Capturi			Greutatea atribuită în cazul unei operațiuni comune de pescuit (kg)
							Lat.	Long.	Greutate (kg)	Număr de exemplare	Greutate medie (kg)	

ANEXA VI

Operațiuni comune de pescuit								
Statul de pavilion	Numele navei	Numărul ICCAT	Durata operațiunii	Identitatea operatorilor	Cota individuală a navei	Cheia de repartizare per navă	Ferma piscicolă de îngrășare sau de creștere de destinație	
							PCC	Numărul ICCAT

Data ...

Validarea de către statul de pavilion ...

ANEXA VII

Programul regional de observare al ICCAT

DESEMNAREA OBSERVATORILOR REGIONALI AI ICCAT

1. Fiecare observator regional al ICCAT deține următoarele calificări pentru a își îndeplini sarcinile:

- (a) experiență suficientă pentru identificarea speciilor și a uneltelor de pescuit;
- (b) un nivel suficient de cunoștințe referitoare la măsurile ICCAT de conservare și gestionare, atestate printr-un certificat furnizat de statele membre pe baza orientărilor ICCAT privind formarea profesională;
- (c) capacitatea de a observa și înregistra corect;
- (d) cunoașterea satisfăcătoare a limbii statului de pavilion al navei sau al fermei piscicole aflate sub observație.

OBLIGAȚIILE OBSERVATORULUI REGIONAL AL ICCAT

2. Observatorii regionali ai ICCAT trebuie:

- (a) să fi absolvit formarea tehnică prevăzută în orientările stabilite de ICCAT;
- (b) să fie resortisanți ai unuia dintre statele membre și, în măsura posibilului, nu ai statului de care aparține ferma piscicolă sau capcana, nici ai statului de pavilion al navei de pescuit cu plasă-pungă. Cu toate acestea, în cazul în care tonul roșu este recoltat din cușcă și comercializat ca produs proaspăt, observatorul regional ICCAT care este martor la recoltare poate fi resortisant al statului membru de care aparține ferma piscicolă;
- (c) să fie în măsură să exercite sarcinile prevăzute la punctul 3;
- (d) să fie înscrși pe lista observatorilor regionali ai ICCAT care este ținută de ICCAT;
- (e) să nu aibă, la momentul respectiv, interese financiare sau de alt gen în sectorul pescuitului de ton roșu.

SARCINILE OBSERVATORULUI REGIONAL AL ICCAT

3. Observatorii regionali al ICCAT au în special următoarele sarcini:

- (a) în cazul observatorilor de pe navele cu plasă-pungă, monitorizarea conformității navelor cu plasă-pungă cu măsurile relevante de conservare și gestionare adoptate de ICCAT. În special, observatorul regional:
 - 1. în cazul în care observă ceea ce ar putea constitui o nerespectare a recomandării ICCAT, transmite fără întârziere informațiile respective societății însărcinate cu punerea în aplicare a programului de observare regională al ICCAT, care le transmite, la rândul său, fără întârziere, autorităților statului de pavilion al navei de capturare;
 - 2. înregistrează activitățile de pescuit desfășurate și raportează în legătură cu acestea;
 - 3. observă și estimează capturile și verifică datele consemnate în jurnalul de bord;
 - 4. întocmește un raport zilnic cu privire la activitățile de transfer ale navelor de pescuit cu plasă-pungă;
 - 5. reperează și înregistrează navele care este posibil să practice un pescuit incompatibil cu măsurile de conservare și gestionare ale ICCAT;
 - 6. înregistrează și raportează în legătură cu activitățile de transfer desfășurate;
 - 7. verifică poziția navei atunci când aceasta este implicată în activitatea de transfer;

8. observă și estimează produsele transferate, inclusiv prin examinarea înregistrărilor video;
 9. verifică și înregistrează numele navei de pescuit în cauză și numărul ICCAT al acesteia;
 10. desfășoară activități științifice, precum culegerea de date pentru sarcina II, atunci când i se solicită acest lucru de către ICCAT, pe baza instrucțiunilor primite de la SCRS;
- (b) în cazul observatorilor regionali ai ICCAT de la fermele piscicole și capcane, monitorizarea conformității fermelor piscicole și a capcanelor cu măsurile relevante de conservare și gestionare adoptate de ICCAT. În special, observatorul regional al ICCAT:
1. verifică datele conținute în declarația de transfer și în declarația de plasare în cuști, precum și în BCD, inclusiv prin examinarea unor înregistrări video;
 2. certifică datele cuprinse în declarația de transfer și în declarația de plasare în cuști, precum și în BCD-uri;
 3. întocmește un raport zilnic cu privire la activitățile de transfer ale fermelor piscicole și ale capcanelor;
 4. contrasemnează declarația de transfer, declarația de plasare în cuști și BCD-urile doar atunci când consideră că informațiile conținute în acestea corespund propriilor observații, inclusiv unei înregistrări video conforme, astfel cum se prevede la articolul 35 alineatul (1) și la articolul 44 alineatul (1);
 5. desfășoară activități științifice, precum prelevarea de probe, conform cerințelor Comisiei, pe baza instrucțiunilor primite de la SCRS;
 6. înregistrează și verifică prezența oricărui tip de marcaj, inclusiv a semnelor naturale, și notifică orice indiciu de eliminare recentă a unui marcaj;
- (c) întocmește rapoarte generale compilând informațiile culese în conformitate cu prezentul punct și le oferă comandantului și operatorului fermei piscicole posibilitatea de a include în acestea orice informație relevantă;
- (d) depune la Secretariat raportul general menționat la litera (c) în termen de 20 de zile de la sfârșitul perioadei de observație;
- (e) exercită orice altă funcție definită de ICCAT.
4. Observatorul regional al ICCAT tratează drept confidențiale toate informațiile referitoare la operațiunile de pescuit și de transfer ale navelor de pescuit cu plasă-pungă și ale fermelor piscicole și acceptă respectiva cerință în scris, ca o condiție a numirii sale ca observator regional al ICCAT.
5. Observatorul regional al ICCAT respectă cerințele stabilite în legile și reglementările statului de pavilion sau ale statului fermei piscicole sub a căruia jurisdicție se află nava sau ferma piscicolă la care este repartizat observatorul regional al ICCAT.
6. Observatorul regional al ICCAT respectă ierarhia și normele generale de conduită care se aplică întregului personal al navei și al fermei piscicole, cu condiția ca aceste norme să nu afecteze atribuțiile observatorului regional al ICCAT din cadrul acestui program și obligațiile personalului navei și al fermei piscicole, astfel cum sunt prevăzute la punctul 7 din prezenta anexă și la articolul 51 alineatul (6).

OBLIGAȚIILE STATELOR MEMBRE DE PAVILION FAȚĂ DE OBSERVATORII REGIONALI AI ICCAT

7. Statele membre de care aparține nava de pescuit cu plasă-pungă, ferma piscicolă sau capcana se asigură că observatorilor regionali ai ICCAT:
- (a) li se permite contactul cu personalul navei, al fermei piscicole și al capcanei, precum și accesul la unelte, cuști și echipamente;
 - (b) li se permite, la cerere, accesul la echipamentele enumerate în continuare, în cazul în care acestea sunt prezente pe navele pe care au fost repartizați, pentru a le facilita îndeplinirea sarcinilor prevăzute la punctul 3 din prezenta anexă:
 1. echipamente de navigație prin satelit;
 2. ecrane de afișare radar, atunci când sunt în funcțiune;
 3. mijloace electronice de comunicare;

- (c) li se oferă cazare și masă, precum și accesul la instalații sanitare adecvate, în condiții egale cu cele de care beneficiază ofițerii;
- (d) li se pune la dispoziție un spațiu adecvat pe pasarelă sau în timonerie pentru a își desfășura activitatea administrativă, precum și un spațiu pe punte, adecvat pentru îndeplinirea sarcinilor de observare.

COSTURILE GENERATE DE PROGRAMUL REGIONAL DE OBSERVARE AL ICCAT

8. Toate costurile generate de activitățile observatorilor regionali ai ICCAT sunt suportate de fiecare operator de fermă piscicolă sau proprietar de nave de pescuit cu plasă-pungă.
-

ANEXA VIII

Programul ICCAT de inspecție comună internațională

Cu ocazia celei de a patra reuniuni ordinare (Madrid, noiembrie 1975) și a reuniunii sale anuale din 2008, de la Marrakech, ICCAT a convenit astfel:

În temeiul articolului IX alineatul (3) din convenție, ICCAT recomandă stabilirea următoarelor dispoziții pentru controlul internațional în afara apelor aflate sub jurisdicție națională, pentru a se asigura aplicarea convenției și a măsurilor în vigoare care decurg din aceasta:

I. ÎNCĂLCĂRI GRAVE

1. În sensul prezentelor proceduri, următoarele încălcări ale măsurilor ICCAT de conservare și gestionare adoptate de ICCAT constituie o încălcare gravă:
 - (a) pescuitul fără licență, permis sau autorizație eliberată de PCC de pavilion;
 - (b) nerespectarea obligației de a păstra registre corespunzătoare privind capturile și date suficiente legate de capturi, în conformitate cu cerințele de raportare ale ICCAT sau raportarea cu erori grave a capturilor și/sau a datelor legate de capturi;
 - (c) pescuitul într-o zonă în care pescuitul este interzis;
 - (d) pescuitul într-un sezon în care pescuitul este interzis;
 - (e) capturarea sau reținerea deliberată a unor specii, cu încălcarea măsurilor aplicabile de conservare și gestionare adoptate de ICCAT;
 - (f) încălcarea semnificativă a limitelor de captură sau a cotelor în vigoare în temeiul normelor ICCAT;
 - (g) utilizarea unor unelte de pescuit interzise;
 - (h) falsificarea sau ascunderea intenționată a marcajelor, a identității sau a înmatriculării unei nave de pescuit;
 - (i) ascunderea, alterarea sau distrugerea probelor legate de investigarea unei încălcări;
 - (j) încălcările multiple care, considerate împreună, constituie o nerespectare gravă a măsurilor în vigoare în temeiul ICCAT;
 - (k) agresarea, opunerea de rezistență, intimidarea, hărțuirea sexuală, stânjenirea unui inspector sau a unui observator autorizat sau obstrucționarea ori întârzierea nejustificată a activităților acestuia;
 - (l) modificarea sau scoaterea din funcțiune, în mod deliberat, a VMS;
 - (m) alte încălcări definite de ICCAT, din momentul în care au fost incluse și publicate într-o versiune revizuită a respectivelor proceduri;
 - (n) pescuitul cu ajutorul unor avioane de detectare;
 - (o) perturbarea sistemului de monitorizare prin satelit și/sau operarea unei nave fără VMS;
 - (p) efectuarea activității de transfer fără declarație de transfer;
 - (q) transbordarea în largul mării.
2. În cazul operațiunilor de urcare la bord și inspecție a unei nave de pescuit pe parcursul căreia inspectorul autorizat observă o activitate sau o stare de lucruri care ar constitui o încălcare gravă, astfel cum este definită la punctul 1, autoritățile statului de pavilion al navelor de inspecție notifică imediat statul de pavilion al navei de pescuit, în mod direct, precum și prin intermediul Secretariatului ICCAT. În aceste situații, inspectorul informează, de asemenea, orice navă de inspecție a statului de pavilion al navei de pescuit, despre care se știe că se află în apropiere.
3. Inspectorul ICCAT consemnează inspecțiile efectuate și toate încălcările constatate în jurnalul de bord al navei de pescuit.

4. Statul membru de pavilion se asigură că, în urma inspecției menționate la punctul 2, nava de pescuit în cauză încetează toate activitățile de pescuit. Statul membru de pavilion solicită navei de pescuit să se îndrepte în termen de 72 de ore către un port desemnat de acesta, unde se va începe o anchetă.
5. În cazul în care nava nu este invitată să se îndrepte către un port, statul membru de pavilion oferă Comisiei Europene, cu promptitudine, o justificare adecvată; Comisia Europeană transmite informațiile către Secretariatul ICCAT care le pune, la cerere, la dispoziția altor părți contractante.

II. EFECTUAREA INSPECȚIILOR

6. Inspecțiile sunt efectuate de inspectori desemnați de către părțile contractante. Numele agențiilor guvernamentale autorizate și ale inspectorilor individuali desemnați în acest sens de către guvernele lor respective sunt comunicate către ICCAT.
7. Navele care efectuează operațiuni internaționale de urcare la bordul navelor și de inspecție în conformitate cu prezenta anexă arborează un pavilion special sau o flamură specială aprobate de ICCAT și furnizate de Secretariatul ICCAT. Numele navelor folosite în acest scop sunt comunicate Secretariatului ICCAT, cât mai curând posibil înainte de începerea activităților de inspecție. Secretariatul ICCAT pune la dispoziția tuturor PCC informații cu privire la navele de inspecție desemnate, inclusiv prin publicarea acestor informații pe site-ul său internet protejat cu parolă.
8. Fiecare inspector are asupra sa un document de identitate corespunzător, eliberat de autoritățile statului de pavilion și conform formatului indicat la punctul 21 din prezenta anexă.
9. Sub rezerva dispozițiilor convenite în conformitate cu punctul 16, o navă aflată sub pavilionul unei părți contractante și care pescuiește ton sau pești asemănători în zona reglementată de convenție din afara apelor aflate sub jurisdicția națională a părții respective se oprește atunci când primește semnalul corespunzător din Codul internațional de semnale de la o navă care arborează flamura ICCAT descrisă la punctul 7 și la bordul căreia se află un inspector, cu excepția cazului în care este angajată efectiv în operațiuni de pescuit, caz în care se oprește imediat după ce a încheiat operațiunile respective. Comandantul navei permite echipei de inspecție, astfel cum se specifică la punctul 10, să urce la bord și pune la dispoziția acesteia o scară de urcare la bord. Comandantul înlesnește realizarea, de către echipa de inspecție, a examinării echipamentelor, a capturilor sau a uneltelor și a tuturor documentelor relevante pe care un inspector le consideră necesare pentru a verifica dacă sunt respectate recomandările în vigoare ale ICCAT aplicabile statului de pavilion al navei inspectate. În plus, un inspector poate solicita orice explicație pe care o consideră necesară.
10. Dimensiunea echipei de inspecție este stabilită de către comandantul navei de inspecție, fiind luate în considerare circumstanțele relevante. Echipa de inspecție este cât se poate de mică pentru a îndeplini în condiții de siguranță și securitate sarcinile stabilite în prezenta anexă.
11. La urcarea la bordul navei, inspectorul prezintă documentul de identitate descris la punctul 8. Inspectorul respectă reglementările, procedurile și practicile internaționale general acceptate în ceea ce privește siguranța navei inspectate și a echipajului acesteia, intervine cât mai puțin în operațiunile de pescuit sau de depozitare a produselor și, în măsura posibilului, evită orice măsură care ar putea avea efecte negative asupra calității capturii aflate la bord.

Fiecare inspector își limitează cercetările la evaluarea conformității cu recomandările în vigoare ale ICCAT aplicabile statului de pavilion al navei în cauză. În cadrul inspecției pe care o efectuează, inspectorul îi poate solicita comandantului navei de pescuit asistența de care poate avea nevoie. Inspectorul întocmește un raport al inspecției efectuate, în formatul aprobat de ICCAT. Inspectorul semnează raportul în prezența comandantului navei, care are dreptul de a adăuga sau de a solicita să se adauge în raport orice observație pe care o consideră relevantă și pe care o confirmă printr-o semnătură.

12. Copii ale raportului sunt predate comandantului navei și guvernului echipei de inspecție; acesta din urmă transmite copii autorităților competente ale statului de pavilion al navei inspectate și ICCAT. În cazul în care se descoperă o încălcare a recomandărilor ICCAT, inspectorul informează, de asemenea, în măsura posibilului, toate navele de inspecție ale statului de pavilion al navei de pescuit despre care se știe că se află în apropiere.
13. Opunerea de rezistență față de un inspector sau nerespectarea indicațiilor sale este tratată de către statul de pavilion al navei inspectate în același mod în care este tratată opunerea de rezistență față de orice inspector național.
14. Inspectorul își îndeplinește sarcinile care îi revin în temeiul prezentelor dispoziții în conformitate cu normele stabilite în prezentul regulament, dar rămâne sub controlul operațional al autorităților sale naționale și răspunde în fața acestora.

15. Părțile contractante țin cont de rapoartele de inspecție ale inspectorilor străini, de fișele de informații de reperare conforme cu Recomandarea 94-09 și de declarațiile rezultate din inspectarea documentelor și acționează pe baza acestora în temeiul prezentelor dispoziții, în conformitate cu legislația lor națională, în același mod ca în cazul rapoartelor întocmite de inspectorii naționali. Dispozițiile prezentului punct nu impun nicio obligație unei părți contractante de a conferi raportului întocmit de un inspector străin o valoare probatorie superioară celei pe care raportul ar avea-o în țara inspectorului. Părțile contractante colaborează pentru a facilita procedurile judiciare sau de altă natură care decurg din raportul întocmit de un inspector în temeiul acestor dispoziții.
16. (a) Părțile contractante informează ICCAT până la data de 15 februarie a fiecărui an în legătură cu planurile lor previzionale privind efectuarea, în anul calendaristic respectiv, a activităților de inspecție în temeiul prezentului regulament, iar ICCAT poate adresa sugestii părților contractante în vederea coordonării operațiunilor naționale în acest domeniu, inclusiv în ceea ce privește numărul de inspectori și de nave la bordul cărora se află inspectorii.
- (b) Dispozițiile stabilite în prezentul regulament și planurile de participare se aplică între părțile contractante, cu excepția cazului în care există alte acorduri între acestea, caz în care acordurile respective sunt notificate către ICCAT. Cu toate acestea, punerea în aplicare a programului este suspendată între oricare două părți contractante, în cazul în care una dintre acestea a notificat ICCAT în acest sens, în așteptarea încheierii unui astfel de acord.
17. (a) Uneltele de pescuit sunt inspectate în conformitate cu reglementările în vigoare pentru subzona în care se desfășoară inspecția. Inspectorul precizează în raportul de inspecție subzona în care a avut loc inspecția și include în acest raport o descriere a tuturor încălcărilor constatate.
- (b) Inspectorul are dreptul de a inspecta toate uneltele de pescuit utilizate sau care se găsesc la bord.
18. Inspectorul aplică o marcă de identificare aprobată de ICCAT pe orice unealtă de pescuit inspectată care pare a încălca recomandările în vigoare ale ICCAT aplicabile statului de pavilion al navei în cauză și consemnează acest fapt în raportul de inspecție.
19. Inspectorul poate fotografia uneltele, echipamentele, documentația și orice alt element pe care îl consideră necesar, astfel încât să evidențieze acele caracteristici care, în opinia sa, nu sunt în conformitate cu reglementările în vigoare, caz în care elementele fotografiate sunt enumerate în raportul său, iar copiile fotografiilor sunt anexate la copia raportului care este destinată statului de pavilion.
20. Inspectorul inspectează, dacă este necesar, toate capturile de la bord pentru a determina dacă recomandările ICCAT sunt respectate.
21. Modelul de carte de identitate pentru inspectorii este următorul:

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

ANEXA IX

Standarde minime pentru procedurile de înregistrare video**Operațiunile de transfer**

1. Dispozitivul electronic de stocare conținând înregistrarea video originală este pus la dispoziția observatorului regional al ICCAT cât mai curând posibil după finalizarea operațiunii de transfer; acesta îl marchează imediat cu inițialele sale, pentru a se evita orice manipulare ulterioară.
2. Înregistrarea originală se păstrează, după caz, la bordul navei de capturare sau de către operatorul fermei piscicole ori al capcanei, pe întreaga perioadă de autorizare.
3. Se realizează două copii identice ale înregistrării video. O copie este transmisă observatorului regional al ICCAT aflat la bordul navei de pescuit cu plasă-pungă, iar cealaltă observatorului național aflat la bordul remorcherului, iar această din urmă copie însoțește declarația de transfer și capturile asociate la care se referă. Respectiva procedură se aplică numai observatorilor naționali în cazul transferurilor între remorchere.
4. Numărul ICCAT al autorizației de transfer este afișat la începutul și/sau la sfârșitul fiecărei înregistrări video.
5. Ora și data înregistrării sunt afișate în permanență, pe tot parcursul fiecărei înregistrări video.
6. Înregistrarea video cuprinde deschiderea și închiderea plasei/ușii înainte de începerea transferului și secvențe care să arate dacă cuștile receptoare și cuștile donatoare conțin deja ton roșu.
7. Înregistrarea video este continuă, fără întreruperi și fără bucăți tăiate, și acoperă întreaga operațiune de transfer.
8. Înregistrarea video este de o calitate suficientă pentru a se putea estima numărul de exemplare de ton roșu care sunt transferate.
9. În cazul în care înregistrarea video nu este de o calitate suficientă pentru a se estima numărul de exemplare de ton roșu care sunt transferate, autoritățile de control solicită un nou transfer. Noul transfer include deplasarea tuturor exemplarelor de ton roșu din cușca receptoare într-o altă cușcă, care trebuie să fie goală.

Operațiunile de plasare în cuști

1. Dispozitivul electronic de stocare conținând înregistrarea video originală este pus la dispoziția observatorului regional al ICCAT cât mai curând posibil după finalizarea operațiunii de plasare în cuști; acesta îl marchează imediat cu inițialele sale, pentru a se evita orice manipulare ulterioară.
2. Înregistrarea originală se păstrează de către ferma piscicolă, după caz, pe întreaga perioadă de autorizare.
3. Se realizează două copii identice ale înregistrării video. O copie este transmisă observatorului regional al ICCAT repartizat la ferma piscicolă.
4. Numărul ICCAT al autorizației de plasare în cuști este afișat la începutul și/sau la sfârșitul fiecărei înregistrări video.
5. Ora și data înregistrării sunt afișate în permanență, pe tot parcursul fiecărei înregistrări video.
6. Înregistrarea video cuprinde deschiderea și închiderea plasei/ușii înainte de începerea plasării în cuști și arată dacă cuștile receptoare și cuștile donatoare conțin deja ton roșu.
7. Înregistrarea video este continuă, fără întreruperi și fără bucăți tăiate, și acoperă întreaga operațiune de plasare în cuști.
8. Înregistrarea video este de o calitate suficientă pentru a se putea estima numărul de exemplare de ton roșu care sunt transferate.
9. În cazul în care înregistrarea video nu este de o calitate suficientă pentru a se estima numărul de exemplare de ton roșu care sunt transferate, autoritățile de control solicită o nouă operațiune de plasare în cuști. Noua operațiune de plasare în cuști include deplasarea tuturor exemplarelor de ton roșu din cușca receptoare a fermei piscicole într-o altă cușcă a fermei, care este goală.

ANEXA X

Standarde și proceduri pentru programele și obligațiile de raportare prevăzute la articolul 46 alineatele (2)-(7) și la articolul 47 alineatul (1)**A. Utilizarea sistemelor de camere stereoscopice**

Utilizarea sistemelor de camere stereoscopice în cadrul operațiunilor de plasare în cuști, astfel cum este prevăzută la articolul 46 din prezentul regulament, se efectuează cu respectarea condițiilor expuse mai jos:

1. Intensitatea eșantionării peștelui viu nu coboară sub 20 % din cantitatea de pește plasat în cuști. Atunci când este posibil din punct de vedere tehnic, se efectuează eșantionarea secvențială a peștelui viu, măsurându-se unul din cinci exemplare; un astfel de eșantion este format din exemplare măsurate la o distanță cuprinsă între 2 și 8 metri față de cameră.
2. Dimensiunile porții de transfer care face legătura între cușca donatoare și cușca receptoare se stabilesc la maximum 10 m lățime și maximum 10 m înălțime.
3. Atunci când măsurătorile lungimii peștilor prezintă o distribuție multimodală (două sau mai multe grupuri de dimensiuni diferite), este posibilă folosirea a mai mult de un algoritm de conversie pentru aceeași operațiune de plasare în cuști; se utilizează cel mai actual algoritm stabilit (cei mai actuali algoritmi stabiliți) de SCRS pentru a transforma lungimile la furcă în greutate totale, conform categoriei de mărime a peștelui măsurat în timpul operațiunii de plasare în cuști.
4. Validarea măsurătorilor stereoscopice ale lungimii este realizată înainte de fiecare operațiune de plasare în cuști folosind o scară grafică la o distanță cuprinsă între 2 și 8 metri.
5. Atunci când sunt comunicate rezultatele programului stereoscopic, informațiile indică marja de eroare inerentă specificațiilor tehnice ale sistemului de camere stereoscopice, care nu depășește $\pm 5\%$.
6. Raportul privind rezultatele programului stereoscopic include detalii cu privire la toate specificațiile tehnice de mai sus, printre care se numără intensitatea eșantionării, metodologia de eșantionare, distanța față de cameră, dimensiunile porții de transfer și algoritmul (raportul dintre lungime și greutate). SCRS verifică specificațiile respective și, dacă este necesar, formulează recomandări de modificare a acestora.
7. În cazurile în care calitatea materialului filmat cu sistemul de camere stereoscopice este insuficientă pentru a se putea estima cantitatea de ton roșu plasat în cuști, autoritățile statului membru de care aparține nava de capturare, capcana sau ferma piscicolă dispun efectuarea unei noi operațiuni de plasare în cuști.

B. Prezentarea și utilizarea rezultatelor programelor

1. Deciziile referitoare la diferențele dintre raportul de capturi și rezultatele programului care utilizează sistemul de camere stereoscopice sunt luate la nivelul capturilor totale ale OPC sau al capturilor totale din capcane în cazul OPC și al capturilor din capcane care sunt destinate unei ferme piscicole în care este implicată o singură PCC și/sau un singur stat membru. Decizia referitoare la diferențele dintre raportul de capturi și rezultatele programului care utilizează sistemul de camere stereoscopice este luată la nivelul operațiunilor de plasare în cuști în cazul OPC în care sunt implicate cel puțin două PCC și/sau state membre, cu excepția cazului în care există alte acorduri între toate autoritățile PCC și/sau ale statului membru de pavilion al navelor de capturare implicate în OPC.
2. Statul membru de care aparține ferma piscicolă prezintă un raport atât statului membru sau PCC de care aparține nava de capturare sau capcana, cât și Comisiei, incluzând următoarele documente:
 - (a) raportul tehnic referitor la sistemul de camere stereoscopice, care include:
 - informații cu caracter general: specii, sit, cușcă, dată, algoritm;
 - informații statistice referitoare la dimensiuni: greutatea și lungimea medie, greutatea și lungimea minimă, greutatea și lungimea maximă, numărul de pești incluși în eșantion, distribuția în funcție de greutate, distribuția în funcție de dimensiune;
 - (b) rezultatele detaliate ale programului, cu precizarea dimensiunii și a greutății fiecărui pește care a fost inclus în eșantion;
 - (c) raportul privind plasarea în cuști, care include:
 - informații cu caracter general privind operațiunea: numărul operațiunii de plasare în cuști, numele fermei piscicole, numărul cuștii, numărul BCD, numărul ITD, numele și pavilionul navei de capturare sau al capcanei, numele și pavilionul remorcherului, data utilizării sistemului de camere stereoscopice și numele fișierului video;

- algoritmul utilizat pentru a transforma lungimea în greutate;
 - comparația dintre valorile declarate în BCD și cele constatate prin intermediul sistemului de camere stereoscopice în ceea ce privește numărul de pești, greutatea medie și greutatea totală [formula folosită pentru a calcula diferența este următoarea: (sistemul de camere stereoscopice-BCD)/sistemul de camere stereoscopice * 100];
 - marja de eroare a sistemului;
 - în cazul rapoartelor privind plasarea în cuști referitoare la OPC/capcane, ultimul raport privind plasarea în cuști include, de asemenea, o sinteză a tuturor informațiilor din rapoartele anterioare privind plasarea în cuști.
3. La primirea raportului privind plasarea în cuști, autoritățile statului membru al navei de capturare sau al capcanei iau toate măsurile necesare în funcție de următoarele situații:
- (a) greutatea totală declarată de nava de capturare sau de capcană în BCD se încadrează în intervalul rezultatelor sistemului de camere stereoscopice:
 - nu se dispune efectuarea niciunei operațiuni de eliberare a peștelui;
 - BCD se modifică, atât la nivelul numărului (utilizându-se numărul de pești obținut cu ajutorul camerelor de control sau al tehnicilor alternative), cât și la nivelul greutatei medii, în timp ce greutatea totală nu se modifică;
 - (b) greutatea totală declarată de nava de capturare sau de capcană în BCD este mai mică decât valoarea cea mai mică din intervalul rezultatelor sistemului de camere stereoscopice:
 - se dispune efectuarea unei operațiuni de eliberare utilizându-se cea mai mică valoare din intervalul rezultatelor sistemului de camere stereoscopice;
 - operațiunile de eliberare a peștelui se efectuează în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 34 alineatul (2) și în anexa XI;
 - după desfășurarea operațiunilor de eliberare, se modifică BCD, atât la nivelul numărului (utilizându-se numărul de pești obținut cu ajutorul camerelor de control din care se scade numărul de pești eliberați), cât și la nivelul greutatei medii, în timp ce greutatea totală nu se modifică;
 - (c) greutatea totală declarată de nava de capturare sau de capcană în BCD este mai mare decât valoarea cea mai mare din intervalul rezultatelor sistemului de camere stereoscopice:
 - nu se dispune efectuarea niciunei operațiuni de eliberare a peștelui;
 - BCD se modifică, în mod corespunzător, la nivelul greutății totale (utilizându-se cea mai mare valoare din intervalul rezultatelor sistemului de camere stereoscopice), la nivelul numărului de pești (utilizându-se rezultatele obținute cu ajutorul camerelor de control) și la nivelul greutății medii.
4. Pentru orice modificare relevantă a BCD, valorile (număr și greutate) înscrise în secțiunea 2 corespund celor din secțiunea 6, iar valorile din secțiunile 3, 4 și 6 nu sunt mai mari decât cele din secțiunea 2.
5. În cazul compensării diferențelor constatate în rapoartele individuale privind plasarea în cuști întocmite pentru toate operațiunile de plasare în cuști din cadrul unei OPC/capcane, indiferent dacă se impune sau nu o operațiune de eliberare a peștelui, se modifică toate BCD-urile relevante pe baza celui mai mic interval al rezultatelor sistemului de camere stereoscopice. Se modifică, de asemenea, BCD-urile referitoare la cantitățile de ton roșu eliberat, pentru a reflecta greutatea/numărul de pești eliberați. De asemenea, BCD-urile referitoare la tonul roșu care nu a fost eliberat, dar pentru care rezultatele obținute cu ajutorul sistemelor de camere stereoscopice sau al tehnicilor alternative diferă de cantitățile care, conform rapoartelor, au fost capturate și transferate, se modifică astfel încât să reflecte respectivele diferențe.

Se modifică, de asemenea, BCD-urile referitoare la capturile pentru care a avut loc o operațiune de eliberare a peștelui, pentru a reflecta greutatea/numărul de pești eliberați.

ANEXA XI

Protocol de eliberare a peștelui

1. Eliberarea în mare a tonului roșu din cuștile de creștere este înregistrată cu o cameră video și este urmărită de un observator regional al ICCAT care întocmește un raport și îl prezintă, împreună cu înregistrările video, Secretariatului ICCT.
 2. În cazul în care a fost emis un ordin de eliberare, operatorul fermei piscicole solicită trimiterea pe teren a unui observator regional al ICCAT.
 3. Eliberarea în mare a tonului roșu din cuștile de transport sau din capcane este urmărită de un observator național al statului membru de care aparține remorcherul sau capcana, care întocmește un raport și îl prezintă autorităților de control ale statului membru responsabil.
 4. Înaintea desfășurării unei operațiuni de eliberare, autoritățile de control ale statului membru pot dispune efectuarea unui transfer de control, în cadrul căruia să se utilizeze camere standard și/sau stereoscopice pentru a se estima cantitatea de pește, în număr și în greutate, care trebuie să fie eliberat.
 5. Autoritățile statelor membre pot pune în aplicare orice măsură suplimentară pe care o consideră necesară pentru a garanta că operațiunile de eliberare a peștelui au loc la momentul și în locul cel mai potrivit pentru a mări probabilitatea ca peștii să se întoarcă în stoc. Operatorul este responsabil pentru supraviețuirea peștilor până la desfășurarea operațiunii de eliberare. Respectivile operațiuni de eliberare se desfășoară în termen de trei săptămâni de la finalizarea operațiunilor de plasare în cuști.
 6. După finalizarea operațiunilor de recoltare, peștele care a rămas într-o fermă piscicolă și care nu face obiectul unui BCD este eliberat în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 34 alineatul (2) și în prezenta anexă.
-

ANEXA XII

Tratarea peștelui mort

În timpul operațiunilor de pescuit cu nave de pescuit cu plasă-pungă, cantitățile de pește găsit mort în plasa-pungă sunt înregistrate în jurnalul de bord al navei de pescuit și sunt deduse în consecință din cota statului membru respectiv.

Înregistrarea/tratarea peștelui mort în timpul primului transfer

1. BCD este pus la dispoziția operatorului remorcherului, cu secțiunile 2 (Capturile totale), 3 (Comercializarea peștelui viu) și 4 (Transferul – inclusiv al peștelui mort) completate.

Cantitățile totale raportate în secțiunile 3 și 4 sunt egale cu cantitățile raportate în secțiunea 2. BCD este însoțit de originalul declarației ICCAT de transfer (ITD), în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament. Cantitățile raportate în ITD (pește transferat viu) sunt egale cu cantitățile raportate în secțiunea 3 din BCD asociat.

2. O parte din BCD, care conține secțiunea 8 (Informații privind comercializarea), este completată și înmănată operatorului navei auxiliare care transportă tonul roșu mort la țărm (sau este păstrată pe nava de capturare în cazul în care peștele mort este debarcat direct la țărm). Peștele mort și partea din BCD sunt însoțite de un exemplar al ITD.
 3. Cantitățile de pește mort sunt înregistrate în BCD al navei de capturare care a efectuat captura sau, în cazul OPC, în BCD al navelor de capturare sau în BCD al unei nave aflate sub alt pavilion care participă la OPC.
-

ANEXA XIII

Tabel de corespondență

Regulamentul (CE) nr. 302/2009	Prezentul regulament
Articolul 1	Articolele 1 și 2
Articolul 2	Articolul 3
Articolul 3	Articolul 4
Articolul 4 alineatul (1)	Articolul 5 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (2)	Articolul 6 alineatul (1) litera (a)
Articolul 4 alineatele (3) și (5)	Articolul 7
Articolul 4 alineatul (4) al doilea paragraf	Articolul 6 alineatul (1) litera (a) și articolul 6 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (6) literele (a) și (b) și al doilea paragraf	Articolul 54
Articolul 4 alineatul (6) al treilea paragraf	Articolul 20 alineatul (2)
Articolul 4 alineatele (7)-(12)	—
Articolul 4 alineatul (13)	Articolul 5 alineatul (3)
Articolul 4 alineatul (15)	Articolul 17
Articolul 5 alineatul (1)	Articolul 6 alineatul (1) litera (b)
Articolul 5 alineatele (2)-(6)	Articolul 9 alineatele (1)-(6)
Articolul 5 alineatele (7) și (8) și alineatul (9) primul paragraf	—
Articolul 5 alineatul (9) al doilea paragraf	Articolul 6 alineatul (2)
Articolul 6	Articolul 10
Articolul 7	Articolele 11 și 12
Articolul 8	Articolul 17
Articolul 9 alineatele (1) și (2)	Articolul 14 alineatele (1) și (2)
Articolul 9 alineatele (3), (4), (5) și (7)-(10)	Anexa I
Articolul 9 alineatul (6)	—
Articolul 9 alineatul (11)	Articolul 14 alineatul (3)
Articolul 9 alineatele (12)-(15)	Articolul 15
Articolul 10	—
Articolul 11	Articolul 16 alineatele (2), (3) și (5)
Articolul 12 alineatele (1)-(4)	Articolul 19
Articolul 12 alineatul (5)	—
Articolul 13 alineatele (1), (2) și (3)	Articolul 19
Articolul 13 alineatul (4)	—
Articolul 14 alineatele (1), (2), (3) și (5)	Articolul 20
Articolul 14 alineatul (4)	Articolul 22 alineatul (1)
Articolul 15	Articolul 23
Articolul 16	Articolul 29 alineatele (1), (3) și (4)
Articolul 17	Articolul 30

Regulamentul (CE) nr. 302/2009	Prezentul regulament
Articolul 18 alineatul (1)	Articolul 25
Articolul 18 alineatul (2)	Anexa II
Articolul 19	Articolul 24 alineatele (1), (2) și (3)
Articolul 20 alineatele (1) și (2)	Articolul 26 alineatele (1), (2) și (3)
Articolul 20 alineatele (3) și (4)	Articolul 27
Articolul 21	Articolul 31 alineatele (1)-(6)
Articolul 22 alineatul (1) și alineatul (2) primul paragraf	Articolul 33 alineatele (1), (3) și (5)
Articolul 22 alineatul (2) al doilea paragraf	Articolul 34 alineatul (1)
Articolul 22 alineatul (3)	Articolul 34 alineatul (2)
Articolul 22 alineatul (4)	Articolul 38 alineatele (1), (2) și (3)
Articolul 22 alineatul (5)	Anexa II
Articolul 22 alineatul (6)	Articolul 33 alineatul (6)
Articolul 22 alineatul (7)	Articolul 35 alineatul (1) și anexa IX
Articolul 22 alineatul (8) și alineatul (9) primul paragraf	Articolul 36
Articolul 22 alineatul (9) al doilea paragraf	—
Articolul 22 alineatul (10)	Articolul 39
Articolul 23	Articolul 32
Articolul 24 alineatul (1)	Articolul 47 alineatul (1)
Articolul 24 alineatele (2), (4) și (6)	Articolul 40 alineatele (2)-(5)
Articolul 24 alineatul (3)	Articolul 41 alineatele (1) și (2)
Articolul 24 alineatul (5)	Articolul 42
Articolul 24 alineatul (7)	Articolul 44 alineatul (1) și anexa IX
Articolul 24 alineatul (8) primul paragraf	Articolul 45 alineatele (1) și (2)
Articolul 24 alineatul (9)	—
Articolul 24 alineatul (10)	Articolul 48
Articolul 24a	Anexa X
Articolul 25	Articolul 49
Articolul 26 alineatul (1)	Articolul 26 alineatul (4)
Articolul 26 alineatul (2)	Articolul 27 alineatul (1)
Articolul 26 alineatul (3)	Articolul 26 alineatul (5)
Articolul 27 alineatul (1)	Articolul 31 alineatul (5)
Articolul 27 alineatul (2)	Articolul 41
Articolul 27 alineatul (3)	Articolul 3 punctul 24
Articolul 28	Articolul 55
Articolul 29	Articolul 52
Articolul 30	Articolul 50
Articolul 31 alineatul (1) și alineatul (2) literele (a), (b), (c) și (h)	Articolul 51 alineatele (2) -(6)
Articolul 31 alineatul (2) literele (d)-(g)	Anexa VII
Articolul 31 alineatele (3) și (4)	Anexa VII

Regulamentul (CE) nr. 302/2009	Prezentul regulament
Articolul 32	Articolul 35 alineatele (2), (3) și (4) Articolul 44 alineatele (2), (3) și (4)
Articolul 33	—
Articolul 33a	Articolul 53
Articolul 34	Articolul 56
Articolul 35	—
Articolul 36	—
Articolul 37	Articolul 57
Articolul 38	Articolul 58
Articolul 38a	Articolul 59 alineatele (1) și (2)
Articolul 39	Articolul 60
Articolul 40	—
Articolul 41	Articolul 61

REGULAMENTUL (UE) 2016/1628 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**din 14 septembrie 2016****privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 114,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Piața internă cuprinde o zonă fără frontiere interne, în cadrul căreia trebuie să se asigure libera circulație a mărfurilor, a persoanelor, a serviciilor și a capitalului. În acest scop, prin Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ s-au stabilit măsuri pentru reducerea poluării atmosferice provenind de la motoarele care urmează a fi instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră. Este adecvat să se depună eforturi în vederea dezvoltării și funcționării pieței interne a Uniunii.
- (2) Piața internă ar trebui să se bazeze pe norme transparente, simple și coerente, care să asigure securitate și claritate juridică și de care să poată beneficia întreprinderile și consumatorii deopotrivă.
- (3) A fost introdusă o nouă abordare de reglementare în ceea ce privește legislația Uniunii privind omologarea de tip a motoarelor, în vederea simplificării și accelerării adoptării unei astfel de legislații. În temeiul abordării respective, legiuitorul stabilește normele și principiile fundamentale și conferă Comisiei competența de a adopta acte delegate și de punere în aplicare privind detaliile tehnice suplimentare. Prin urmare, în ceea ce privește cerințele de fond, prezentul regulament ar trebui să stabilească numai dispozițiile esențiale privind emisiile de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră și să confere Comisiei competența de a stabili specificațiile tehnice în acte delegate și de punere în aplicare.
- (4) Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ a stabilit un cadru de reglementare pentru omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere. Având în vedere similitudinea domeniilor și experiența pozitivă ce derivă din aplicarea Regulamentului (UE) nr. 167/2013, multe dintre drepturile și obligațiile prevăzute de acest regulament ar trebui să fie luate în considerare în ceea ce privește echipamentele mobile fără destinație rutieră. Cu toate acestea, este esențial să se adopte un set distinct de norme pentru a lua în calcul în întregime cerințele specifice referitoare la motoarele pentru echipamente mobile fără destinație rutieră.

⁽¹⁾ Avizul Comitetului Economic și Social European din 18 februarie 2015 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 5 iulie 2016 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 18 iulie 2016.

⁽³⁾ Directiva 97/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1997 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la măsurile împotriva emisiei de poluanți gazoși și de pulberi provenind de la motoarele cu ardere internă care urmează să fie instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră (JO L 59, 27.2.1998, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 februarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele agricole și forestiere (JO L 60, 2.3.2013, p.1).

- (5) Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ stabilește cerințele esențiale de sănătate și siguranță referitoare la proiectare și fabricare în vederea îmbunătățirii siguranței echipamentelor introduse pe piață. Cu toate acestea, directiva respectivă nu stabilește cerințe privind emisiile de poluanți gazeși și de particule poluante pentru motoarele pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră. Prin urmare, ar trebui să se stabilească anumite obligații specifice pentru producătorii de echipamente mobile fără destinație rutieră pentru a se asigura faptul că instalarea motoarelor pe astfel de echipamente este efectuată într-un mod care să nu afecteze negativ performanța motoarelor în ceea ce privește emisiile de poluanți gazeși și de particule poluante. Anumite obligații referitoare la aspecte legate de limitele emisiilor de poluanți gazeși și de particule poluante provenind de la motoarele pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră sunt, de asemenea, necesare pentru a se asigura eficacitatea limitelor emisiilor pentru motoarele prevăzute în prezentul regulament.
- (6) Prezentul regulament ar trebui să conțină cerințe de fond referitoare la limitele emisiilor și la procedurile de omologare UE de tip pentru motoarele pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră. Principalele elemente ale cerințelor relevante ale prezentului regulament se bazează pe rezultatele evaluării impactului din 20 noiembrie 2013 efectuate de Comisie, în cadrul căreia au fost analizate diferite opțiuni prin enumerarea avantajelor și dezavantajelor posibile din punct de vedere economic, ecologic, al siguranței și al aspectelor societale, precum și al efectelor asupra sănătății. În respectiva evaluare au fost abordate atât aspectele calitative, cât și cele cantitative.
- (7) În vederea asigurării funcționării pieței interne, prezentul regulament ar trebui să instituie norme armonizate pentru omologarea UE de tip a motoarelor pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră. În acest scop, ar trebui să se stabilească noi limite de emisii și să fie aplicate în cazul motoarelor pentru echipamente mobile fără destinație rutieră precum și al echipamentelor agricole și forestiere, care să reflecte progresele tehnologice și să asigure convergența cu politicile Uniunii în sectorul rutier. Aceste noi limite de emisii ar trebui stabilite în vederea îndeplinirii obiectivelor Uniunii privind calitatea aerului și a reducerii emisiilor provenite de la echipamentele mobile fără destinație rutieră și de la vehiculele agricole și forestiere, diminuând astfel proporția emisiilor echipamentelor mobile fără destinație rutieră în raport cu emisiile vehiculelor rutiere. În consecință, domeniul de aplicare al legislației Uniunii din acest sector ar trebui extins pentru a îmbunătăți armonizarea pieței la nivelul Uniunii și la nivel internațional și pentru a reduce la minimum riscul de distorsiuni pe piață și efectele negative asupra sănătății.
- (8) Pe lângă extinderea domeniului de aplicare a legislației Uniunii în domeniul armonizării pieței, cu reducerea la minimum, în același timp, a riscului de distorsiuni pe piață, prezentul regulament urmărește simplificarea cadrului juridic actual, inclusiv prin stabilirea unor măsuri pentru simplificarea procedurilor administrative, și îmbunătățirea condițiilor generale de punere în aplicare a unei astfel de legislații, în special prin consolidarea reglementărilor privind supravegherea pieței.
- (9) Cartea albă a Comisiei din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” subliniază rolul deosebit pe care îl vor juca căile ferate și căile navigabile interioare în atingerea obiectivelor în materie de climă. Având în vedere faptul că evoluția acestor modalități de transport rămâne inferioară față de cea a altor sectoare în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului, Comisia și autoritățile statelor membre ar trebui să ofere, în domeniul lor de competență, diferite modalități de sprijinire a inovațiilor în domeniul tehnologiilor emisiilor, astfel încât creșterea continuă a volumului mărfurilor transferate pe căile ferate și pe căile navigabile interioare să fie însoțită de o îmbunătățire a calității aerului în Europa.
- (10) Cerințele privind motoarele pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră ar trebui să respecte principiile prevăzute în Comunicarea Comisiei din 5 iunie 2002 intitulată „Planul de acțiune” Simplificarea și ameliorarea mediului de reglementare.”.
- (11) Al șaptelea Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu, astfel cum a fost adoptat prin Decizia nr. 1386/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ reiterează faptul că Uniunea a convenit să atingă niveluri ale calității aerului care nu provoacă impacturi negative semnificative asupra sănătății umane și a mediului și nici riscuri pentru acestea. Legislația Uniunii a stabilit limite adecvate de emisii privind calitatea

⁽¹⁾ Directiva 2006/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 privind echipamentele tehnice și de modificare a Directivei 95/16/CE (JO L 157, 9.6.2006, p. 24).

⁽²⁾ Decizia 1386/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2020 „O viață bună, în limitele planetei noastre” (JO L 354, 28.12.2013, p. 171).

aerului înconjurător în vederea protejării sănătății umane și a persoanelor sensibile, în mod special, precum și cu privire la plafoanele naționale de emisii ⁽¹⁾. Ca urmare a comunicării sale din 4 mai 2001, prin care a fost stabilit Programul „Aer curat pentru Europa” (CAFE), la 21 septembrie 2005 Comisia a adoptat o altă comunicare, intitulată „Strategie tematică privind poluarea aerului”. Una dintre concluziile strategiei tematice este aceea că, pentru a realiza obiectivele Uniunii privind calitatea aerului, este necesară reducerea suplimentară a emisiilor provenind din sectorul transporturilor (transport aerian, maritim și terestru), de la gospodării și din sectoarele energetic, agricol și industrial. În acest context, sarcina reducerii emisiilor provenind de la motoarele pentru echipamente mobile fără destinație rutieră ar trebui abordată în cadrul unei strategii globale. Noile limite de emisii denumite „etapa V” se numără printre măsurile care vizează reducerea emisiilor actuale de poluanți atmosferici, precum particulele poluante și precursorii ozonului, cum ar fi oxizii de azot (NO_x) și hidrocarburile.

- (12) La 12 iunie 2012, Organizația Mondială a Sănătății, prin intermediul Agenției Internaționale pentru Cercetare în Domeniul Cancerului, a reclasificat emisiile de evacuare ale motoarelor diesel drept „cancerigene pentru om” (Grupa 1), pe baza unor dovezi suficiente care atestă faptul că expunerea la acestea este asociată unui risc ridicat de cancer pulmonar.
- (13) În vederea îmbunătățirii calității aerului din Uniune și pentru atingerea obiectivelor sale privind protecția aerului într-o manieră durabilă din prezent până în 2020 și după această dată, este necesar un efort continuu în vederea reducerii emisiilor provenite de la diferite tipuri de motoare. Din acest motiv, ar trebui ca producătorilor să li se furnizeze în prealabil informații clare și cuprinzătoare cu privire la viitoarele valori-limită ale emisiilor și să li se acorde o perioadă de timp adecvată pentru respectarea acestora și realizarea progreselor tehnice necesare.
- (14) Este important ca, la stabilirea limitelor emisiilor, să se ia în considerare implicațiile pentru competitivitatea piețelor și a producătorilor, costurile directe și indirecte pentru operatorii economici și creșterea beneficiilor prin stimularea inovațiilor, îmbunătățirea calității aerului, reducerea costurilor pentru sănătate și creșterea speranței de viață.
- (15) Reducerea într-o manieră durabilă a emisiilor provenite de la motoare necesită intensificarea constantă a cooperării directe dintre producători și întreprinderi conexe, pe de o parte, și instituțiile de cercetare științifică consacrate, pe de altă parte. Această cooperare joacă un rol semnificativ în dezvoltarea de noi produse și tehnologii, care contribuie într-un mod pozitiv la îmbunătățirea calității aerului.
- (16) Emisiile provenind de la motoarele pentru echipamente mobile fără destinație rutieră constituie o proporție semnificativă din totalul emisiilor de anumiți poluanți atmosferici nocivi generate de om. Motoarele responsabile pentru o contribuție semnificativă la poluarea aerului cu NO_x și particule ar trebui să facă obiectul noilor limite privind emisiile.
- (17) Pentru a garanta un nivel optim de protecție a persoanelor care lucrează în apropierea echipamentelor și pentru a menține la un nivel cât mai redus expunerea cumulativă a persoanelor care lucrează în apropierea mai multor echipamente și utilaje mobile, ar trebui să se folosească tehnologii de ultimă oră pentru a reduce la minimum emisiile.
- (18) Comisia ar trebui să evalueze constant situația emisiilor care nu sunt reglementate în prezent și care survin drept consecință a utilizării pe scară mai largă a noilor compoziții ale carburanților, a tehnologiilor pentru motoare și a sistemelor de control al emisiilor. Dacă este cazul, Comisia ar trebui să înainteze o propunere Parlamentului European și Consiliului în vederea reglementării acestor emisii.
- (19) Este necesar să se încurajeze introducerea motoarelor cu alimentare alternativă, care pot produce emisii scăzute de NO_x și de particule poluante. Prin urmare, valorile-limită pentru totalul hidrocarburilor ar trebui să fie adaptate pentru a lua în considerare emisiile de hidrocarburi nemetanice și de metan.
- (20) Prezentul regulament nu aduce atingere dreptului statelor membre de a stabili, în conformitate cu tratatele, cerințele pe care le consideră necesare pentru asigurarea protecției publicului și a lucrătorilor în timpul utilizării echipamentelor mobile fără destinație rutieră menționate în prezentul regulament, cu condiția ca aceste cerințe să nu afecteze introducerea pe piață a motoarelor pentru astfel de echipamente.

⁽¹⁾ Decizia 1600/2002/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 iulie 2002 de stabilire a celui de-al șaselea program comunitar de acțiune pentru mediu (JO L 242, 10.9.2002, p.1); Directiva 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa (JO L 152, 11.6.2008, p.1).

- (21) Pentru a asigura reglementarea emisiilor de particule poluante ultrafine (cu o dimensiune de 0,1 μm și chiar mai mici), Comisia ar trebui să fie autorizată să adopte o abordare în funcție de numărul de particule poluante emise, alături de abordarea utilizată în prezent în funcție de masa acestora. Abordarea în funcție de număr ar trebui să se bazeze pe rezultatele Programului de măsurare a particulelor al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (UNECE) și să corespundă obiectivelor ambițioase care există în materie de mediu.
- (22) Pentru realizarea respectivelor obiective de mediu, este necesar să se prevadă în prezentul regulament probabilitatea ca limitele privind numărul de particule să reflecte cele mai înalte niveluri de performanță obținute în prezent cu filtrele de particule, utilizând cea mai bună tehnologie disponibilă.
- (23) Având în vedere durata de viață îndelungată a echipamentelor mobile fără destinație rutieră, este adecvat să se aibă în vedere postechiparea motoarelor aflate deja în funcțiune. O astfel de postechipare ar trebui să vizeze în special zonele urbane dens populate, reprezentând o modalitate de a facilita respectarea de către statele membre a legislației Uniunii în domeniul calității aerului. Pentru a garanta un nivel comparabil și ambițios de postechipare, statele membre ar trebui să ia în considerare principiile Regulamentului UNECE nr. 132.
- (24) Dacă este cazul și în situațiile de interconectare a tehnologiilor, ar trebui stabilite sinergii între reducerea emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante provenite de la motoarele pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră și limitele emisiilor aplicate în cazul vehiculelor grele. O astfel de acțiune ar putea contribui la îmbunătățirea economiilor de scară și a calității aerului.
- (25) Comisia ar trebui să adopte cicluri de încercare armonizate la nivel mondial în cadrul procedurilor de încercare care constituie baza regulamentelor privind emisiile în vederea omologării UE de tip. Ar trebui să se ia în calcul și aplicarea unor sisteme portabile de măsurare a emisiilor pentru monitorizarea emisiilor reale din timpul funcționării.
- (26) Pentru a aborda emisiile reale din timpul funcționării și pentru a pregăti procesul de conformitate în circulație, ar trebui adoptată, într-un calendar adecvat, o metodologie de încercare pentru monitorizarea respectării cerințelor de performanță privind emisiile, pe baza utilizării sistemelor portabile de măsurare a emisiilor.
- (27) Funcționarea corectă a sistemului de posttratare a gazelor de evacuare, mai precis în cazul NO_x , este esențială pentru respectarea limitelor stabilite pentru emisiile poluante. În acest context, ar trebui introduse măsuri care vizează asigurarea funcționării corespunzătoare a sistemelor de posttratare a gazelor de evacuare care se bazează pe utilizarea oricărui agent consumabil sau nerecuperabil.
- (28) Pompele portative de incendiu sunt esențiale în anumite situații de urgență, atunci când alimentarea cu apă de la rețea nu este disponibilă. Instalarea de sisteme de posttratare a gazelor de evacuare pe motoarele acestor tipuri de echipamente ar spori în asemenea măsură greutatea și temperaturile de funcționare ale acestora, încât acestea ar deveni periculoase pentru operator și ar fi imposibil de transportat manual. Prin urmare, pompele portative de incendiu ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament.
- (29) Modificările aduse unui motor, precum inactivarea sistemului de posttratare a gazelor de evacuare al acestuia sau creșterea puterii sale, ar putea avea consecințe grave asupra performanței motorului în materie de emisii și a durabilității. Persoanele juridice care efectuează astfel de modificări ar trebui, prin urmare, să fie responsabile de asigurarea respectării limitelor aplicabile ale emisiilor.
- (30) Ar trebui să se permită introducerea pe piață în statele membre a motoarelor care respectă noile norme privind limitele emisiilor și procedurile de omologare UE de tip stabilite de prezentul regulament și care fac obiectul acestora. Astfel de motoare nu ar trebui să facă obiectul altor cerințe naționale privind emisiile în ceea ce privește introducerea lor pe piață. Ar trebui ca acest lucru să nu aducă atingere dreptului statelor membre de a încuraja sau de a restricționa utilizarea motoarelor care au fost deja introduse pe piață, cu condiția ca criteriile aplicate să nu fie discriminatorii și să fie justificate obiectiv. Statele membre care acordă omologări UE de tip ar trebui să întreprindă măsuri de verificare pentru a asigura identificarea motoarelor produse conform procedurilor omologării UE de tip.
- (31) Motoarele destinate exportului și utilizării de către forțele armate nu ar trebui să facă obiectul limitelor de emisii stabilite în prezentul regulament. Cu toate acestea, pentru a diferenția astfel de motoare de motoarele care fac obiectul acestor limite de emisii, ar trebui impuse marcate în anumite cazuri.

- (32) Pentru a se ține seama de constrângerile logistice privind aprovizionarea și pentru a se permite derularea unui flux de producție „exact la timp” („just in time”) precum și pentru a se evita costurile inutile și sarcina administrativă, producătorilor ar trebui să li se permită, cu consimțământul producătorului de echipamente originale, să livreze un motor separat de sistemul de posttratare a gazelor de evacuare.
- (33) Unele echipamente mobile fără destinație rutieră funcționează în condiții de natură extremă care implică riscuri pentru viață sau pentru sănătate sau fac obiectul unor cerințe tehnice foarte severe. Având în vedere aceste circumstanțe speciale și numărul relativ mic de motoare pentru echipamente mobile fără destinație rutieră, ar trebui prevăzute anumite derogări de la cerințele privind limitele de emisie prevăzute în prezentul regulament pentru motoarele destinate a fi utilizate în atmosfere potențial explozive și pe vehiculele care lansează bărci de salvare.
- (34) Pentru a permite desfășurarea de activități de încercare pe teren de către producători, care sunt inerente procesului de concepție a motorului, ar trebui să fie permisă introducerea temporară pe piață a motoarelor care nu au primit omologarea UE de tip în etapa respectivă. Ar trebui, de asemenea, să fie permise derogări care să permită introducerea temporară pe piață a motoarelor în scopul încercării pe teren a prototipurilor.
- (35) Pentru a se ține seama de proiectele pe termen lung din sectorul feroviar care necesită investiții majore, ar trebui prevăzută o derogare, în conformitate cu Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, în cazul motoarelor incluse în proiecte care au fost lansate înainte de data punerii în aplicare a prezentului regulament și care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare.
- (36) Este esențial ca inovarea tehnică privind performanța în materie de emisii a motoarelor pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră să nu fie împiedicată de cerințe care nu sunt prevăzute, în prezent, de procedurile administrative existente pentru omologarea de tip. Prin urmare, este necesar să se prevadă anumite derogări și norme pentru motoarele care încorporează tehnologii sau concepte noi.
- (37) Producătorii de echipamente originale care produc un număr limitat de unități pe an se confruntă cu dificultăți majore în ceea ce privește reproiectarea flotei proprii în perioada standard de tranziție. Acești producători sunt de regulă întreprinderi mici și mijlocii (IMM) cu o capacitate limitată în materie de inginerie și care deseori obțin informațiile referitoare la motoarele de nouă generație mai târziu decât alți producători de echipamente originale. Acest lucru este valabil, în special, în cazul producătorilor de echipamente agricole care produc un număr limitat de unități pe an, care s-ar confrunta cu o problemă structurală gravă atunci când efectuează tranziția către limitele de emisii din etapa V. Prin urmare, este necesar să se prevadă norme specifice cu privire la astfel de cazuri.
- (38) Introducerea pe piață a motoarelor destinate înlocuirii motoarelor care sunt deja instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră și care respectă limite de emisii mai scăzute decât cele prevăzute în prezentul regulament ar trebui permisă în scopul de a se permite producătorilor să își îndeplinească obligațiile de garanție și de a se asigura disponibilitatea unui număr suficient de astfel de motoare pe piață.
- (39) Conform estimărilor actuale, un număr de locomotive pentru linii cu ecartament larg vor trebui înlocuite între 2016 și 2025. Locomotivele cu motor de mare putere compatibile cu rețeaua feroviară cu ecartamentul de 1 520 mm nu sunt disponibile pe piața Uniunii. Soluțiile specifice ar spori în mod semnificativ costurile unei noi locomotive și ar descuraja operatorii feroviari să își reînnoiască flotele. În cadrul procedurilor de omologare UE de tip ar trebui să fie luate în considerare restricțiile tehnice și economice aferente rețelei feroviare cu ecartamentul de 1 520 mm. Pentru a facilita și a accelera înverzirea sectorului feroviar din statele membre afectate și pentru a promova utilizarea celor mai bune tehnologii disponibile în prezent pe piață, ar trebui să se acorde o derogare temporară cu privire la anumite cerințe pentru locomotivele respective din rețeaua feroviară. O astfel de derogare ar putea permite reducerea impactului traficului feroviar asupra mediului.
- (40) Producția de bumbac din interiorul Uniunii este limitată la un număr foarte redus de state membre. Din cauza costurilor ridicate ale noilor utilaje de recoltare a bumbacului și pentru a evita impunerea unei sarcini financiare suplimentare sectorului producției de bumbac, care ar amenința și mai mult viabilitatea economică a acestuia, operatorii ar trebui să aibă acces la o gamă largă de echipamente uzate pentru recoltat bumbac. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea să aplice dreptul intern, pentru o perioadă de timp limitată, în cazul motoarelor instalate pe aceste echipamente.

⁽¹⁾ Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 191, 18.7.2008, p. 1).

- (41) În ceea ce privește supravegherea pieței, prezentul regulament ar trebui să impună obligații autorităților naționale care să fie mai specifice decât obligațiile corespunzătoare ale Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
- (42) Pentru a se asigura faptul că procedura de monitorizare a conformității producției, care reprezintă un element-cheie al sistemului de omologare UE de tip, a fost corect pusă în aplicare și funcționează corespunzător, producătorii ar trebui să fie controlați periodic de autoritatea competentă desemnată sau de un serviciu tehnic calificat, desemnat în acest scop.
- (43) Uniunea este o parte contractantă la Acordul UNECE privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și la condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații (denumit în continuare „Acordul revizuit din 1958”). În consecință, omologările acordate în temeiul regulamentelor UNECE și modificările acestora în favoarea cărora Uniunea a votat sau la care Uniunea a aderat, în temeiul Deciziei Consiliului 97/836/CE ⁽²⁾, ar trebui recunoscute ca echivalent al omologărilor UE de tip acordate în temeiul prezentului regulament. Prin urmare, pentru a asigura coerența și alinierea dintre legislația Uniunii și legislația UNECE, Comisiei ar trebui să i se acorde competențe pentru adoptarea actelor delegate pentru a determina ce regulamente UNECE se aplică omologărilor UE de tip.
- (44) În vederea completării prezentului regulament cu dispoziții tehnice mai detaliate, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește monitorizarea performanțelor privind emisiile în timpul funcționării, încercările tehnice și procedurile de măsurare, conformitatea producției, livrarea separată a sistemelor de posttratare a gazelor de evacuare ale motoarelor, motoarele pentru încercare pe teren, motoarele pentru utilizare în atmosfere explozive, echivalența omologărilor UE de tip ale motoarelor, informațiile pentru producătorii de echipamente originale și pentru utilizatorii finali și standardele și evaluarea serviciilor tehnice. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ⁽³⁾. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestora au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinați cu pregătirea actelor delegate.
- (45) Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾.
- (46) Statele membre ar trebui să stabilească norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament și să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile respective ar trebui să fie eficace, proporționale și cu efect de descurajare.
- (47) Pentru a lua în considerare progresele tehnice în curs și ultimele descoperiri din domeniile cercetării și inovației, ar trebui identificat potențialul de reducere suplimentară a emisiilor poluante ale motoarelor instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră. Aceste evaluări ar trebui să se axeze pe categoriile de motoare care intră pentru prima dată sub incidența prezentului regulament și pe acele categorii pentru care valorile-limită ale emisiilor rămân neschimbate în temeiul prezentului regulament.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

⁽²⁾ Decizia 97/836/CE a Consiliului din 27 noiembrie 1997 în vederea aderării Comunității Europene la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea specificațiilor tehnice uniforme pentru vehicule cu roți, echipamente și componente care pot fi montate și/sau folosite la vehicule cu roți și condițiile pentru recunoașterea reciprocă a omologărilor acordate pe baza acestor specificații („Acordul revizuit din 1958”) (JO L 346, 17.12.1997, p. 78).

⁽³⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (48) Valorile-limită, procedurile de încercare și cerințele privind emisiile poluante specifice prevăzute în prezentul regulament ar trebui să se aplice, de asemenea, motoarelor pentru tractoarele agricole și forestiere care fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 167/2013. Având în vedere efectul combinat al amânării etapei IV pentru tractoarele agricole aparținând categoriilor T2, T4.1 și C2 și datele pentru punerea în aplicare a etapei V, etapa IV ar avea o durată foarte scurtă pentru intervalul de putere 56-130 kW. Pentru a evita ineficiența și o sarcină inutilă, data omologării UE de tip obligatorii pentru etapa IV ar trebui amânată cu un an, iar cantitatea care face obiectul flexibilității ar trebui majorată în mod corespunzător. În plus, clauzele tranzitorii din prezentul regulament în raport cu cerințele de aplicare pentru etapa V ar trebui să se aplice, totodată, și motoarelor din etapa IIIB. Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 167/2013 și Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei ⁽¹⁾ ar trebui modificate în consecință.
- (49) Din motive de claritate, predictibilitate, raționalizare și simplificare, precum și pentru a reduce sarcinile pentru producătorii de motoare și echipamente mobile fără destinație rutieră, prezentul regulament ar trebui să conțină un număr limitat de etape de punere în aplicare pentru introducerea unor noi niveluri ale emisiilor și a unor noi proceduri de omologare UE de tip. Definirea în timp util a cerințelor este esențială pentru a asigura o marjă de timp suficientă pentru ca producătorii să elaboreze, să încerce și să pună în aplicare soluții tehnice privind motoarele produse în serie și pentru ca producătorii și autoritățile de omologare să instituie sistemele administrative necesare.
- (50) Directiva 97/68/CE a fost modificată în mod substanțial de mai multe ori. Din motive de claritate, predictibilitate, raționalizare și simplificare, directiva respectivă ar trebui abrogată și înlocuită cu un regulament și un număr limitat de acte delegate și de punere în aplicare. Adoptarea unui regulament garantează că dispozițiile sale sunt direct aplicabile în special producătorilor, autorităților de omologare și serviciilor tehnice și că pot fi modificate mult mai rapid și mai eficient pentru a ține cont mai bine de progresele tehnice.
- (51) Prin urmare, Directiva 97/68/CE ar trebui abrogată începând cu o dată care să ofere industriei suficient timp pentru a se adapta la prezentul regulament și la specificațiile tehnice și administrative ce urmează a fi stabilite prin actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.
- (52) Directiva 97/68/CE nu prevede o derogare pentru motoarele pentru echipamente mobile fără destinație rutieră care urmează a fi utilizate în atmosfere potențial explozive. Pentru a se ține seama de cerințele tehnice stricte care sunt esențiale pentru siguranța funcțională a unor astfel de motoare, Directiva 97/68/CE ar trebui să fie modificată pentru a permite aplicarea unor derogări pentru aceste motoare până la abrogarea respectivei directive.
- (53) Schimbul de date și informații referitoare la omologările UE de tip trebuie să fie îmbunătățit, astfel încât prezentul regulament să poată fi aplicat în mod eficace și rapid. Prin urmare, autorităților naționale ar trebui să li se impună să coopereze eficient unele cu celelalte și cu Comisia și să facă schimb de date și informații cu privire la omologările UE de tip prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (denumit în continuare „IMI”) instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾. Pentru a facilita punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui să fie stabilit un modul al IMI special conceput pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră. De asemenea, ar trebui ca producătorii și serviciile tehnice să poată utiliza IMI pentru schimbul de date și informații privind motoarele pentru echipamente mobile fără destinație rutieră.
- (54) Întrucât obiectivele prezentului regulament, și anume stabilirea de norme armonizate privind cerințele administrative și tehnice referitoare la limitele de emisii și la procedurile privind omologarea UE de tip a motoarelor pentru echipamente mobile fără destinație rutieră, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acestora, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor menționate,

⁽¹⁾ Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei din 1 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere (JO L 16, 23.1.2015, p. 1).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a Deciziei 2008/49/CE a Comisiei („Regulamentul IMI”) (JO L 316, 14.11.2012, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiectul

(1) Prezentul regulament stabilește, pentru toate motoarele menționate la articolul 2 alineatul (1), limitele emisiilor pentru poluanții gazoși și particulele poluante, precum și cerințele administrative și tehnice privind omologarea UE de tip.

Prezentul regulament stabilește, de asemenea, anumite obligații în ceea ce privește echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care urmează a fi instalat sau a fost instalat un motor menționat la articolul 2 alineatul (1), în ceea ce privește limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante provenind de la astfel de motoare.

(2) Prezentul regulament stabilește totodată cerințele de supraveghere a pieței pentru motoarele menționate la articolul 2 alineatul (1) care sunt instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră sau care sunt destinate instalării pe astfel de echipamente și care fac obiectul omologării UE de tip.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament se aplică tuturor motoarelor care intră în categoriile prevăzute la articolul 4 alineatul (1), care sunt instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră sau care sunt destinate instalării pe astfel de echipamente, precum și, în măsura în care sunt vizate limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante provenind de la astfel de motoare, echipamentelor mobile fără destinație rutieră respective.

(2) Prezentul regulament nu se aplică motoarelor destinate pentru:

- (a) propulsia vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾;
- (b) propulsia tractoarelor agricole și forestiere, astfel cum au fost definite la articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013;
- (c) propulsia vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾;
- (d) echipamentele staționare;
- (e) navele maritime care necesită un certificat valabil de navigație sau siguranță;
- (f) construcțiile navale, astfel cum au fost definite în Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ și care nu intră în domeniul de aplicare al acesteia;
- (g) propulsia navelor de navigație interioară cu o putere netă mai mică de 19 kW sau unor scopuri auxiliare;
- (h) ambarcațiuni, astfel cum au fost definite la articolul 3 punctul 1 din Directiva 2013/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾;

⁽¹⁾ Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicliuri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

⁽³⁾ Directiva (UE) 2016/1629 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 septembrie 2016 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE (a se vedea pagina 118 din prezentul Jurnal Oficial).

⁽⁴⁾ Directiva 2013/53/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind ambarcațiunile de agrement și motovehiculele nautice și de abrogare a Directivei 94/25/CE (JO L 354, 28.12.2013, p. 90).

- (i) aeronave, astfel cum au fost definite la articolul 2 litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei ⁽¹⁾;
- (j) vehiculele de agrement, cu excepția snowmobilelor, a vehiculelor pentru toate tipurile de teren și a vehiculelor „side-by-side”;
- (k) vehiculele și echipamentele utilizate exclusiv sau destinate utilizării exclusiv în competiții;
- (l) pompele portative de incendiu astfel cum au fost definite și incluse în standardul european privind pompele portative de incendiu ⁽²⁾;
- (m) modele sau replici la scară redusă ale vehiculelor sau echipamentelor, dacă respectivele modele sau replici au o putere netă mai mică de 19 kW.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „echipament mobil fără destinație rutieră” înseamnă orice echipament mobil, utilaj sau vehicul transportabil cu sau fără caroserie sau roți, care nu este destinat transportului rutier de pasageri sau de mărfuri și care include echipamentul instalat pe șasiul vehiculelor destinate transportului rutier de pasageri sau de mărfuri;
2. „omologare UE de tip” înseamnă procedura prin care autoritatea de omologare certifică faptul că un tip de motor sau o familie de motoare respectă dispozițiile administrative și cerințele tehnice relevante din prezentul regulament;
3. „poluanți gazoși” înseamnă următorii poluanți în starea lor gazoasă emiși de un motor: monoxidul de carbon (CO), hidrocarburile totale (HC) și oxizii de azot (NO_x), NO_x fiind oxidul nitric (NO) și dioxidul de azot (NO₂), exprimați în NO₂ echivalenți;
4. „particule solide” sau „PM” înseamnă masa oricărui material conținut de gazul emis de un motor care este colectat pe un anumit mediu de filtrare după diluarea cu aer filtrat curat a gazului, astfel încât temperatura să nu depășească 325 K (52 °C);
5. „numărul de particule” sau „PN” înseamnă numărul de particule solide emise de un motor cu diametrul mai mare de 23 nm;
6. „particule poluante” înseamnă orice materie emisă de un motor, care se măsoară în PM sau PN;
7. „motor cu ardere internă” sau „motor” înseamnă un convertizor de energie, diferit de o turbină pe gaz, proiectat pentru a transforma energia chimică (intrare) în energie mecanică (ieșire) printr-un proces de combustie internă; acesta include, în cazul în care au fost instalate, sistemul de control al emisiilor și interfața de comunicare (hardware și mesaje) între unitatea (unitățile) electronică (electronice) de control a motorului și orice alt sistem de propulsie sau unitate de control a echipamentului mobil fără destinație rutieră necesare în vederea respectării capitolelor II și III;
8. „tip de motor” înseamnă un grup de motoare care nu diferă în privința unor caracteristici esențiale;
9. „familie de motoare” înseamnă o grupare de către producător a tipurilor de motoare, care, prin concepția lor, au caracteristici similare de emisie de gaze de evacuare și care respectă valorile-limită aplicabile ale emisiilor;
10. „motor-prototip” înseamnă un tip de motor selectat dintr-o familie de motoare astfel încât caracteristicile sale în ceea ce privește emisiile să fie reprezentative pentru familia de motoare respectivă;
11. „motor de înlocuire” înseamnă un motor care:
 - (a) este utilizat exclusiv cu scopul de a înlocui un motor deja introdus pe piață și instalat pe un echipament mobil fără destinație rutieră; și
 - (b) corespunde unei etape de emisii care este inferioară celei aplicabile la data înlocuirii motorului;

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1321/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reперelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 362, 17.12.2014, p. 1).

⁽²⁾ Standardul european EN 14466+A1: 2009 (Pompe de incendiu – Pompe portative – Cerințe de securitate și performanță, încercări).

12. „motor în circulație” înseamnă un motor care funcționează într-un echipament mobil fără destinație rutieră conform modurilor, condițiilor și sarcinilor utile normale de funcționare și care este utilizat pentru efectuarea încercărilor privind monitorizarea emisiilor menționate la articolul 19;
13. „motor CI” înseamnă un motor care funcționează pe principiul aprinderii prin compresie („CI”);
14. „motor SI” înseamnă un motor care funcționează pe principiul aprinderii prin scânteie („SI”);
15. „motor SI portabil” înseamnă un motor SI prevăzut cu o putere de referință mai mică de 19 kW și utilizat într-un echipament care îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:
 - (a) este purtat de operator în timpul executării funcției (funcțiilor) pentru care este conceput;
 - (b) funcționează în multiple poziții, cum ar fi cu susul în jos sau pe laterală în vederea executării funcției (funcțiilor) pentru care este conceput;
 - (c) greutatea sa uscată, incluzând motorul, este mai mică de 20 kg și respectă cel puțin una din următoarele condiții:
 - (i) operatorul susține fizic sau, în mod alternativ, cară echipamentul în timpul executării funcției (funcțiilor) sale;
 - (ii) operatorul asigură susținerea fizică sau controlul echipamentului în timpul executării funcției (funcțiilor) sale;
 - (iii) este folosit pentru un generator sau o pompă;
16. „combustibil lichid” înseamnă un combustibil care există în stare lichidă în condiții ambientale standard (298 K, presiune ambiantă absolută 101,3 kPa);
17. „combustibil gazos” înseamnă orice tip de combustibil care este în întregime gazos în condiții ambientale standard (298 K, presiune ambiantă absolută 101,3 kPa);
18. „motor cu dublă alimentare” înseamnă un motor care este proiectat să funcționeze simultan cu combustibil lichid și combustibil gazos, ambii combustibili fiind măsurați separat, cantitatea consumată dintr-un combustibil în raport cu celălalt combustibil putând varia în funcție de funcționarea motorului;
19. „motor cu un singur tip de alimentare” înseamnă un motor care nu este un motor cu dublă alimentare;
20. „GER (raport gaz/energie)” înseamnă, în cazul unui motor cu dublă alimentare, conținutul energetic al combustibilului gazos împărțit la conținutul energetic al ambilor combustibili; în cazul unui motor cu un singur tip de alimentare, GER este 1 sau 0, în funcție de tipul de combustibil;
21. „motor cu turație constantă” înseamnă un motor a cărui omologare UE de tip este limitată la funcționarea la turație constantă, excluzând motoarele a căror funcție de turație constantă a regulatorului este eliminată sau dezactivată; acesta poate fi prevăzut cu o caracteristică de funcționare la ralanti care poate fi utilizată la pornire sau la oprire și poate fi echipat cu un regulator care poate fi setat la o turație alternativă atunci când motorul este oprit;
22. „motor cu turație variabilă” înseamnă un motor care nu este un motor cu turație constantă;
23. „funcționare la turație constantă” înseamnă funcționarea motorului cu un regulator care controlează automat cererea operatorului de a menține constantă turația motorului, chiar în condiții de modificare a sarcinii;
24. „motor auxiliar” înseamnă un motor instalat sau destinat instalării pe un echipament mobil fără destinație rutieră care nu furnizează propulsie în mod direct sau indirect;
25. „putere netă” înseamnă puterea motorului în kW obținută pe un banc de încercare la capătul arborelui cotit, sau echivalentul acesteia, măsurată în conformitate cu metoda de măsurare a puterii motoarelor cu ardere internă prevăzută în Regulamentul UNECE nr. 120 folosind un combustibil de referință sau o combinație de combustibili prevăzută la articolul 25 alineatul (2);
26. „putere de referință” înseamnă puterea netă care este folosită pentru a determina valorile-limită aplicabile ale emisiilor unui motor;

27. „putere netă nominală” înseamnă puterea netă în kW a motorului astfel cum a fost specificată de producător, la turație nominală;
28. „putere netă maximă” înseamnă cea mai mare valoare a puterii nete pe curba de putere în sarcină maximă nominală pentru un tip de motor;
29. „turația nominală” înseamnă turația maximă în sarcină maximă permisă de regulatorul motorului, astfel cum a fost proiectată de producător, sau, în cazul absenței regulatorului, turația la care se obține puterea netă maximă a motorului, conform specificațiilor producătorului;
30. „data de fabricație a motorului” înseamnă data, exprimată în lună și an, la care motorul a trecut verificarea finală după ce a părăsit linia de producție și este gata de livrare sau de includere în stoc;
31. „perioadă de tranziție” înseamnă primele 24 de luni de la datele stabilite în anexa III pentru introducerea pe piață a motoarelor din etapa V;
32. „motor de tranziție” înseamnă un motor a cărui dată de fabricație este anterioară datei stabilite în anexa III pentru introducerea pe piață a motoarelor din etapa V și care:
 - (a) respectă cele mai recente limite ale emisiilor aplicabile, definite în legislația relevantă, la 5 octombrie 2016; sau
 - (b) se încadrează într-un interval de putere sau este utilizat sau destinat a fi utilizat într-o aplicație care nu a făcut obiectul limitelor de emisii poluante și omologării de tip la nivelul Uniunii la 5 octombrie 2016;
33. „data de fabricație a echipamentului mobil fără destinație rutieră” înseamnă luna și anul indicate pe marcajul reglementar al echipamentului sau, în absența marcajului reglementar, luna și anul în care echipamentul trece verificarea finală după ce a părăsit linia de producție;
34. „navă de navigație interioară” înseamnă o construcție navală ce intră sub incidența Directivei (UE) 2016/1629;
35. „grup electrogen” înseamnă un echipament mobil fără destinație rutieră independent, care nu face parte dintr-un grup motopropulsor și a cărui destinație principală este de a produce energie electrică;
36. „echipament staționar” înseamnă echipamentul proiectat pentru a fi instalat permanent într-un singur loc la prima utilizare și care nu este destinat a fi deplasat, pe cale rutieră sau altfel, cu excepția expedierii de la locul de fabricație la locul primei instalări;
37. „instalat permanent” înseamnă prins cu bolțuri sau fixat efectiv prin alte mijloace, astfel încât să nu poată fi îndepărtat fără utilizarea unor scule sau a unui echipament special, de o fundație sau de un suport alternativ proiectat să permită funcționarea motorului într-un singur loc într-o clădire, structură, resursă sau instalație;
38. „snowmobile” înseamnă un echipament autopropulsat proiectat pentru deplasarea pe teren accidentat, în principal pe zăpadă, acționat prin șine care intră în contact cu zăpada și a cărui direcție este asigurată cu ajutorul unui schi sau a unor schiuri care intră în contact cu zăpada, având o masă maximă fără încărcătură, în funcționare, de 454 kg (inclusiv echipamentul standard, agentul de răcire, lubrifianții, combustibilul și uneltele, însă excluzând accesoriile opționale și șoferul);
39. „vehicul pentru toate tipurile de teren” sau „ATV” înseamnă un vehicul motorizat, propulsat de un motor, proiectat în principal pentru deplasarea pe suprafețe nepavate, pe patru sau mai multe roți cu anvelope de joasă presiune, având numai un scaun destinat ocupării de către șofer sau un scaun destinat ocupării de către șofer și un scaun pentru maximum un pasager, precum și ghidon pentru direcționare;
40. „vehicul side-by-side” sau „SbS” înseamnă un vehicul autopropulsat, nearticulat, controlat de un operator, proiectat în principal pentru deplasarea pe suprafețe nepavate, pe patru sau mai multe roți, având o masă minimă fără încărcătură, în stare de funcționare, de 300 kg (inclusiv echipamentul standard, agentul de răcire, lubrifianții, combustibilul, uneltele, însă excluzând accesoriile opționale și șoferul) și o viteză nominală maximă de 25 km/h sau mai mare; un astfel de vehicul este de asemenea destinat transportului de persoane și/sau marfă și/sau tractării și împingerii de echipamente, este controlat cu ajutorul unui dispozitiv de comandă altul decât un ghidon, este destinat utilizării în scop recreațional sau utilitar și poate transporta maximum șase persoane, inclusiv șoferul, așezate una lângă alta pe unul sau mai multe scaune care nu sunt de tip șai;
41. „vehicul feroviar” înseamnă un echipament mobil fără destinație rutieră, care funcționează exclusiv pe liniile de cale ferată;

42. „locomotivă” înseamnă un vehicul feroviar proiectat pentru a furniza, fie direct prin intermediul roților proprii, fie indirect folosind roțile altor vehicule feroviare, puterea de tracțiune necesară pentru a se autopropulsa și pentru a propulsa alte vehicule feroviare care sunt proiectate pentru transportul de mărfuri, pasageri și alte echipamente, care nu este el însuși proiectat pentru sau destinat transportului de mărfuri sau pasageri, cu excepția persoanelor care îl operează;
43. „automotor” înseamnă un vehicul feroviar proiectat pentru a furniza, fie direct prin intermediul roților proprii, fie indirect folosind roțile altor vehicule feroviare, puterea de tracțiune necesară pentru a se autopropulsa, care este proiectat în mod special pentru a transporta mărfuri sau pasageri, sau atât mărfuri, cât și pasageri, și nu este o locomotivă;
44. „vehicul feroviar auxiliar” înseamnă un vehicul feroviar care nu este nici automotor, nici locomotivă, inclusiv, fără a se limita la, un vehicul feroviar destinat în special realizării de lucrări de întreținere sau construcție sau operațiuni de ridicare asociate liniilor de cale ferată sau altor elemente de infrastructură ale căilor ferate;
45. „macara mobilă” înseamnă o macara autopropulsată cu braț, capabilă să se deplaseze pe șosele sau în afara acestora, și care se stabilizează cu ajutorul gravitației și care funcționează pe anvelope, șenile sau alte mijloace mobile;
46. „freză de zăpadă” înseamnă un utilaj autopropulsat conceput exclusiv pentru deszăpezirea unei suprafețe pavate prin colectarea unei cantități de zăpadă și proiectarea cu forță a acesteia prin intermediul unei guri de aruncare;
47. „punere la dispoziție pe piață” înseamnă furnizarea unui motor sau a unui echipament mobil fără destinație rutieră pentru distribuție sau utilizare pe piața Uniunii, în cursul unei activități comerciale, contra cost sau gratuit;
48. „introducere pe piață” înseamnă prima punere la dispoziție pe piața Uniunii a unui motor sau a unui echipament mobil fără destinație rutieră;
49. „producător” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă în fața autorității de omologare de toate aspectele procesului de autorizare sau de omologare UE de tip a motorului și de asigurarea conformității producției motorului și care este, de asemenea, responsabilă de aspectele legate de supravegherea pieței pentru motoarele pe care le produce, indiferent dacă persoana fizică sau juridică respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și construcție a unui motor supus procedurii de omologare UE de tip;
50. „reprezentant al producătorului” sau „reprezentant” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită pe teritoriul Uniunii care a fost desemnată în mod corespunzător de producător prin mandat scris să îl reprezinte în fața autorității de omologare sau a autorității de supraveghere a pieței și să acționeze în numele producătorului în chestiuni care țin de domeniul de aplicare al prezentului regulament;
51. „importator” înseamnă orice persoană fizică sau juridică stabilită în Uniune care introduce pe piață un motor provenind dintr-o țară terță, indiferent dacă motorul este deja instalat sau nu pe echipamentul mobil fără destinație rutieră;
52. „distribuitor” înseamnă orice persoană fizică sau juridică din lanțul de furnizare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un motor;
53. „operator economic” înseamnă producătorul, reprezentantul producătorului, importatorul sau distribuitorul;
54. „producător de echipamente originale” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care produce echipamente mobile fără destinație rutieră;
55. „autoritate de omologare” înseamnă autoritatea unui stat membru stabilită sau desemnată de către statul membru și notificată de acesta Comisiei și care este responsabilă de:
- (a) toate aspectele omologării UE de tip a unui tip de motor sau a unei familii de motoare;
 - (b) procesul de autorizare;
 - (c) acordarea și, după caz, retragerea sau refuzul omologării UE de tip și eliberarea certificatelor de omologare UE de tip;
 - (d) legătura cu autoritățile competente în materie de omologare ale altor state membre;

- (e) desemnarea serviciilor tehnice; și
 - (f) supravegherea respectării de către producător a obligațiilor în materie de conformitate a producției;
56. „serviciu tehnic” înseamnă organizația sau organismul desemnat de autoritatea de omologare drept laborator de încercări în vederea efectuării de încercări sau drept organism de evaluare a conformității în vederea efectuării evaluării inițiale și a altor încercări sau inspecții, în numele autorității de omologare, sau autoritatea care îndeplinește ea însăși aceste funcții;
57. „supravegherea pieței” înseamnă activitățile desfășurate de autoritățile naționale și măsurile luate de acestea pentru a se asigura că motoarele puse la dispoziție pe piață respectă legislația de armonizare relevantă a Uniunii;
58. „autoritate de supraveghere a pieței” înseamnă o autoritate a unui stat membru care este responsabilă cu supravegherea pieței pe teritoriul acestuia;
59. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de omologare sau orice altă autoritate implicată sau responsabilă de supravegherea pieței, controlul la frontieră sau introducerea pe piață într-un stat membru, în ceea ce privește motoarele ce urmează a fi instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră sau echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate motoare;
60. „utilizator final” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, alta decât producătorul, producătorul de echipamente originale, importatorul sau distribuitorul, care este responsabilă cu exploatarea unui motor instalat pe un echipament mobil fără destinație rutieră;
61. „strategie de control al emisiilor” înseamnă un element sau un set de elemente de proiectare încorporat în proiectul general al unui motor sau într-un echipament mobil fără destinație rutieră pe care motorul este instalat și utilizat în scopul controlului emisiilor;
62. „sistem de control al emisiilor” înseamnă orice dispozitiv, sistem sau element de concepție care controlează sau reduce emisiile;
63. „strategie de invalidare” înseamnă o strategie de control al emisiilor care reduce eficiența sistemului de control al emisiilor în cadrul unor condiții de mediu sau de funcționare ale motorului, întâlnite în timpul funcționării normale a echipamentului sau în afara procedurilor de încercare pentru omologarea UE de tip;
64. „unitate de control electronică” înseamnă dispozitivul electronic al unui motor care face parte din sistemul de control al emisiilor și care folosește datele provenite de la senzorii motorului pentru a controla parametrii motorului;
65. „recircularea gazelor de evacuare” înseamnă un dispozitiv tehnic care face parte din sistemul de control al emisiilor și care reduce emisiile prin redirectionarea gazelor de evacuare eliminate din camera (camerele) de ardere înapoi către motor pentru a fi amestecate cu aerul de admisie înaintea sau în timpul arderii, cu excepția cazului în care se utilizează temporizarea supapei pentru a crește cantitatea de gaze de evacuare reziduale din camera (camerele) de ardere amestecate cu aerul de admisie înaintea sau în timpul arderii;
66. „sistem de posttratare a gazelor de evacuare” înseamnă un catalizator, un filtru de particule, un sistem de NO_x, un filtru de particule de NO_x combinat sau orice alt dispozitiv de reducere a emisiilor, cu excepția sistemelor de recirculare a gazelor de evacuare și a turbocompresoarelor, care face parte din sistemul de control al emisiilor, dar care este instalat în aval de galeriile de evacuare ale motorului;
67. „modificare neautorizată” înseamnă inactivarea, ajustarea sau modificarea sistemului de control al emisiilor, inclusiv a oricăror elemente de software sau de control logic ale unui astfel de sistem, care conduce, intenționat sau nu, la scăderea performanței motorului în ceea ce privește emisiile;
68. „ciclu de încercare” înseamnă o secvență de puncte de încercare, fiecare cu o turație și un cuplu definite, care trebuie urmate de motor la încercarea în regim stabilizat sau în condiții de funcționare tranzitorii;
69. „ciclu de încercare în regim stabilizat” înseamnă un ciclu de încercare în cadrul căruia turația și cuplul motorului sunt menținute la un set definit de valori constante din punct de vedere nominal; ciclurile de încercare în regim stabilizat reprezintă încercări în mod discret sau încercări în regim continuu;
70. „ciclu de încercare în regim tranzitoriu” înseamnă un ciclu de încercare cu o secvență de turație normalizată și cu valori ale cuplului care variază la fiecare secundă în funcție de timp;
71. „carter” înseamnă spațiile din interiorul sau exteriorul unui motor care sunt conectate la baia de ulei prin conducte interioare sau exterioare prin care pot fi emise gaze sau vapori;

72. „regenerare” înseamnă un eveniment în timpul căruia nivelurile emisiilor se modifică în timp ce performanța sistemului de posttratare a gazelor de evacuare este restabilită prin proiectare și care poate fi clasificată ca regenerare continuă sau regenerare ocazională (periodică);
73. „perioadă de durabilitate a emisiilor” înseamnă numărul de ore sau, după caz, distanța folosită pentru a determina factorii de deteriorare;
74. „factori de deteriorare” înseamnă un set de factori care indică relația dintre emisiile de la începutul și de la sfârșitul perioadei de durabilitate a emisiilor;
75. „încercare virtuală” înseamnă simulări pe calculator, inclusiv calcule, efectuate pentru a demonstra nivelul de performanță al unui motor în vederea sprijinirii procesului decizional, fără a necesita utilizarea unui motor fizic.

Articolul 4

Categoriile de motoare

(1) În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele categorii de motoare, divizate în subcategoriile prevăzute în anexa I:

1. „categoria NRE”:

- (a) motoare pentru echipamente mobile fără destinație rutieră destinate și adecvate pentru a se deplasa sau pentru a fi deplasate, pe căi rutiere sau altfel, care nu sunt excluse conform articolului 2 alineatul (2) și nu sunt incluse în niciuna dintre categoriile prevăzute la punctele 2-10 din prezentul alineat;
- (b) motoare având o putere de referință mai mică de 560 kW utilizate în locul motoarelor din categoriile IWP, IWA, RLL sau RLR din etapa V;

2. „categoria NRG”: motoare cu o putere de referință mai mare de 560 kW, destinate exclusiv utilizării în grupuri electrogene; motoarele pentru grupuri electrogene, altele decât cele care prezintă caracteristicile respective, sunt incluse în categoriile NRE sau NRS, conform caracteristicilor acestora;

3. „categoria NRSh”: motoare SI portabile, cu o putere de referință mai mică de 19 kW, destinate exclusiv utilizării pe echipamente portabile;

4. „categoria NRS”: motoare SI cu o putere de referință mai mică de 56 kW, care nu sunt incluse în categoria NRSh;

5. „categoria IWP”:

- (a) motoare destinate exclusiv utilizării pe navele de navigație interioară, pentru propulsia directă sau indirectă a acestora sau destinate propulsiei directe sau indirecte a acestora, cu o putere de referință mai mare sau egală cu 19 kW;
- (b) motoare utilizate în locul motoarelor din categoria IWA, cu condiția respectării articolului 24 alineatul (8);

6. „categoria IWA”: motoare auxiliare destinate exclusiv utilizării pe navele de navigație interioară, cu o putere de referință mai mare sau egală cu 19 kW;

7. „categoria RLL”: motoare destinate exclusiv utilizării pe locomotive, pentru propulsia acestora sau destinate propulsiei acestora;

8. „categoria RLR”:

- (a) motoare destinate exclusiv utilizării pe automotoare, pentru propulsia acestora sau destinate propulsiei acestora;
- (b) motoare utilizate în locul motoarelor din categoria RLL din etapa V;

9. „categoria SMB”: motoare SI destinate exclusiv utilizării pe snowmobile; motoarele pentru snowmobile, altele decât motoarele SI, sunt incluse în categoria NRE;

10. „categoria ATS”: motoare SI destinate exclusiv utilizării pe ATV-uri și SbS-uri; motoarele pentru ATV și SbS, altele decât motoarele SI, sunt incluse în categoria NRE.

(2) Un motor cu turație variabilă dintr-o anumită categorie poate fi folosit în locul unui motor cu turație constantă din aceeași categorie.

Motoarele cu turație variabilă din categoria IWP folosite pentru funcționarea la turație constantă trebuie să respecte și articolul 24 alineatul (7) sau articolul 24 alineatul (8), după caz.

(3) Motoarele pentru vehiculele feroviare auxiliare și motoarele auxiliare pentru automotoare și locomotive sunt incluse în categoriile NRE sau NRS, conform caracteristicilor acestora.

CAPITOLUL II

OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 5

Obligațiile statelor membre

(1) Statele membre instituie sau desemnează autoritățile de omologare, precum și autoritățile de supraveghere a pieței în conformitate cu prezentul regulament.

(2) Statele membre notifică Comisiei instituirea și desemnarea autorităților de omologare și de supraveghere a pieței menționate la alineatul (1), inclusiv denumirile acestora, adresa poștală și cea electronică și domeniile de competență. Comisia publică pe site-ul său internet o listă cuprinzând autoritățile de omologare, precum și detalii cu privire la acestea.

(3) Statele membre permit numai introducerea pe piață a:

- (a) motoarelor care fac obiectul unei omologări UE de tip valabile, acordate în conformitate cu prezentul regulament, indiferent dacă acestea sunt deja instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră; și
- (b) echipamentelor mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate motoarele menționate la litera (a).

(4) Statele membre nu interzic, nu limitează și nu împiedică introducerea pe piață a:

- (a) motoarelor, din motive legate de aspecte privind construcția și funcționarea lor care fac obiectul prezentului regulament, dacă respectivele motoare respectă cerințele acestuia;
- (b) echipamentelor mobile fără destinație rutieră, din motive legate de emisiile de poluanți gazoși și de particule poluante provenind de la motoarele instalate pe aceste echipamente, în cazul în care motoarele respective intră sub incidența prezentului regulament și respectă cerințele acestuia.

(5) Statele membre organizează și efectuează supravegherea pieței, precum și inspecția motoarelor de pe piață în conformitate cu capitolul III din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

Articolul 6

Obligațiile autorităților de omologare

(1) Autoritățile de omologare se asigură că producătorii care solicită omologarea UE de tip respectă prezentul regulament.

(2) Autoritățile de omologare acordă omologarea UE de tip numai pentru tipurile de motoare sau familiile de motoare care respectă prezentul regulament.

(3) Autoritățile de omologare publică, prin intermediul IMI, un registru al tuturor tipurilor de motoare și familiilor de motoare pentru care au fost acordate, extinse sau retrase omologări UE de tip sau cu privire la care o cerere de omologare UE de tip a fost respinsă.

Registrul respectiv conține cel puțin următoarele informații:

- (a) denumirea și adresa producătorului și denumirea societății, dacă diferă;
- (b) denumirea comercială sau marca comercială (mărcile comerciale) aparținând producătorului;
- (c) desemnarea tipurilor de motoare care fac obiectul omologării UE de tip a tipului de motor sau, după caz, al omologării UE de tip a familiei de motoare;
- (d) categoria motorului;
- (e) numărul omologării UE de tip, inclusiv numărul oricărei extinderi;
- (f) data acordării, extinderii, refuzului sau retragerii omologării UE de tip; și
- (g) conținutul secțiunilor „Informații generale privind motorul” și „Rezultatul final privind emisiile” din raportul de încercare menționat la articolul 24 alineatul (12).

Articolul 7

Obligațiile autorităților de supraveghere a pieței

(1) Autoritățile de supraveghere a pieței efectuează verificări ale documentației și, unde este cazul, verificări fizice și încercări de laborator ale motoarelor, la scară adecvată și pe baza unor eșantioane adecvate. În cadrul acestor acțiuni, autoritățile țin seama atât de principiile consacrate în materie de evaluare a riscului, cât și de reclamații și de orice alte informații relevante.

(2) Autoritățile de supraveghere a pieței pot solicita operatorilor economici să le pună la dispoziție anumite documente și informații considerate necesare în vederea desfășurării activităților autorităților.

Articolul 8

Obligații generale ale producătorilor

(1) La introducerea pe piață a motoarelor, producătorii se asigură că acestea sunt fabricate și omologate în conformitate cu prezentul regulament.

(2) În cazul în care producătorii modifică un motor care face obiectul omologării UE de tip în așa fel încât acesta să îndeplinească condițiile pentru a se încadra ulterior într-o categorie sau subcategorie diferită, aceștia sunt responsabili de asigurarea conformității motorului respectiv cu cerințele aplicabile respectivei categorii sau subcategorii.

În cazul în care o persoană juridică modifică un motor în așa fel încât acesta nu mai respectă limitele emisiilor aplicabile conform categoriei sau subcategoriei acestuia, persoana respectivă este considerată a fi responsabilă de restabilirea respectării acestor limite ale emisiilor.

(3) Producătorii răspund în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare UE de tip și pentru asigurarea conformității producției, indiferent dacă aceștia sunt sau nu implicați direct în toate etapele fabricării unui motor.

(4) Producătorii se asigură că au fost instituite proceduri care să asigure faptul că producția de serie rămâne în conformitate cu tipul omologat, precum și pentru monitorizarea emisiilor generate de motoarele în circulație, în conformitate cu articolul 19.

Modificările în proiectarea sau caracteristicile unui tip de motor, precum și modificările cerințelor în raport cu care un tip de motor este declarat conform sunt luate în considerare în conformitate cu capitolul VI.

(5) Pe lângă marcajul reglementar menționat la articolul 32, producătorii indică pe motoarele pe care le-au fabricat și le-au introdus pe piață sau, dacă acest lucru nu este posibil, într-un document care însoțește motorul, numele lor, denumirea lor comercială înregistrată sau marca lor comercială înregistrată și adresa din Uniune la care pot fi contactați.

- (6) Pe baza unei cereri motivate, producătorii furnizează producătorului de echipamente originale un duplicat al marcajului reglementar menționat la articolul 15 alineatul (4).
- (7) Producătorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu prezentul capitol și cu capitolul III.
- (8) Producătorii pun la dispoziția autorităților de omologare, pentru o perioadă de 10 ani de la introducerea pe piață a unui motor, certificatul de omologare UE de tip împreună cu anexele acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (1), și, după caz, copia declarației de conformitate menționate la articolul 31.
- (9) Producătorii furnizează autorităților naționale, pe baza unei cereri motivate și prin intermediul autorității de omologare, o copie a certificatului de omologare UE de tip pentru un motor. Copia respectivă este redactată într-o limbă care poate fi ușor înțeleasă de către autoritatea națională solicitantă.
- (10) În scopul omologării UE de tip a motoarelor, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune pentru a îi reprezenta în fața autorității de omologare.
- (11) În scopul supravegherii pieței, producătorii stabiliți în afara Uniunii desemnează un reprezentant unic stabilit în Uniune, care poate fi reprezentantul menționat la alineatul (10).

Articolul 9

Obligațiile producătorilor privind motoarele care nu sunt conforme

- (1) Un producător care are motive să creadă sau consideră că unul dintre motoarele sale introdus pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprinde neîntârziat o anchetă pentru a identifica natura neconformității suspectate și probabilitatea de producere a acesteia.

Pe baza rezultatului anchetei, producătorul adoptă măsuri corective pentru a asigura restabilirea la timp a conformității motoarelor aflate în producție cu tipul de motor sau familia de motoare omologate.

Producătorul informează fără întârziere despre anchetă autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip, furnizând, în special, detalii cu privire la neconformitate și la măsurile corective întreprinse.

- (2) În pofida alineatului (1), producătorul nu este obligat să adopte măsuri corective cu privire la motoarele care nu sunt în conformitate cu prezentul regulament ca urmare a unor modificări care nu au fost autorizate de producător și care au fost realizate după ce motorul a fost introdus pe piață.

Articolul 10

Obligațiile reprezentanților producătorilor pentru supravegherea pieței

Ca un minim necesar, reprezentanții producătorilor pentru supravegherea pieței îndeplinesc următoarele sarcini care sunt specificate în mandatul scris primit de la producător:

- (a) asigură punerea la dispoziția autorităților de omologare a certificatului de omologare UE de tip și a anexelor acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (1) și, după caz, a unei copii a declarației de conformitate menționate la articolul 31, pentru o perioadă de cel puțin zece ani de la introducerea pe piață a unui motor;
- (b) furnizează autorității de omologare, pe baza unei cereri motivate, toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea producției unui motor;
- (c) cooperează cu autoritățile de omologare și de supraveghere a pieței, la cererea acestora, cu privire la orice acțiune întreprinsă în temeiul mandatului.

*Articolul 11***Obligațiile generale ale importatorilor**

- (1) Importatorii introduc pe piață numai motoare conforme, care au primit omologarea UE de tip.
- (2) Înainte de introducerea pe piață a unui motor care deține o omologare UE de tip, importatorii se asigură că:
 - (a) certificatul de omologare UE de tip și anexele acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (1), sunt disponibile;
 - (b) motorul poartă marcajul reglementar menționat la articolul 32;
 - (c) motorul respectă articolul 8 alineatul (5).
- (3) Dacă este cazul, importatorii păstrează la dispoziția autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de zece ani de la introducerea pe piață a motorului, o copie a declarației de conformitate menționate la articolul 31 și se asigură că certificatul de omologare UE de tip și anexele acestuia, astfel cum sunt menționate la articolul 23 alineatul (1), pot fi puse la dispoziția acestor autorități, la cerere.
- (4) Importatorii indică pe motor sau, dacă acest lucru nu este posibil, într-un document care însoțește motorul, numele lor, denumirea comercială înregistrată sau marca comercială înregistrată și adresa la care pot fi contactați.
- (5) Importatorii se asigură că motorul este însoțit de instrucțiunile și informațiile menționate la articolul 43.
- (6) Importatorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu prezentul capitol sau cu capitolul III.
- (7) Importatorii furnizează autorității naționale solicitante, pe baza unei cereri motivate, toate informațiile și documentația necesare pentru a demonstra conformitatea unui motor. Informațiile și documentația respective sunt redactate într-o limbă care poate fi ușor înțeleasă de către autoritatea națională solicitantă.

*Articolul 12***Obligațiile importatorilor privind motoarele care nu sunt conforme**

- (1) Importatorul care are motive să creadă sau consideră că un motor nu respectă prezentul regulament și, în special, că acesta nu corespunde omologării UE de tip nu introduce motorul pe piață atât timp cât conformitatea acestuia nu a fost restabilită.

Importatorul informează cu privire la acest lucru, fără întârzieri nejustificate, producătorul, autoritățile de supraveghere a pieței, precum și autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

- (2) Importatorul care are motive să creadă sau consideră că un motor pe care l-a introdus pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament întreprinde neîntârziat o anchetă pentru a identifica natura neconformității suspectate și probabilitatea de producere a acesteia.

Pe baza rezultatului anchetei, importatorul adoptă măsuri corective și informează producătorul în legătură cu acest lucru pentru a asigura restabilirea la timp a conformității motoarelor aflate în producție cu tipul de motor sau familia de motoare omologate.

*Articolul 13***Obligațiile generale ale distribuitorilor**

- (1) Atunci când pun un motor la dispoziție pe piață, distribuitorii acționează cu diligența necesară în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.

- (2) Înainte de punerea la dispoziție pe piață a unui motor, distribuitorii verifică dacă:
- (a) producătorul a respectat articolul 8 alineatul (5);
 - (b) după caz, importatorul a respectat articolul 11 alineatele (2) și (4);
 - (c) motorul poartă marcajul reglementar menționat la articolul 32;
 - (d) informațiile și instrucțiunile menționate la articolul 43 sunt disponibile într-o limbă ușor de înțeles de producătorul de echipamente originale.
- (3) Distribuitorii se asigură că, pe toată perioada în care un motor se află sub responsabilitatea lor, condițiile de depozitare sau transport nu afectează conformitatea cu prezentul capitol sau cu capitolul III.
- (4) În urma unei cereri motivate, distribuitorii se asigură că producătorul furnizează autorității naționale solicitante documentele specificate la articolul 8 alineatul (8) sau că importatorul furnizează autorității naționale solicitante documentele specificate la articolul 11 alineatul (3).

Articolul 14

Obligațiile importatorilor privind motoarele care nu sunt conforme

- (1) În cazul în care un distribuitor are motive să creadă sau consideră că un motor nu respectă prezentul regulament, acesta nu pune motorul la dispoziție pe piață atât timp cât conformitatea acestuia nu a fost restabilită.
- (2) Distribuitorul informează producătorul sau reprezentantul producătorului dacă are motive să creadă sau consideră că motorul pe care l-a pus la dispoziție pe piață nu este în conformitate cu prezentul regulament pentru a se asigura că sunt adoptate măsurile corective necesare, în conformitate cu articolul 9 sau 12, pentru a restabili conformitatea motoarelor aflate în producție cu tipul de motor sau familia de motoare omologate.

Articolul 15

Obligațiile producătorilor de echipamente originale privind instalarea motoarelor

- (1) Producătorii de echipamente originale instalează motoare care dețin o omologare UE de tip pe echipamente mobile fără destinație rutieră conform instrucțiunilor furnizate de producător în temeiul articolului 43 alineatul (2) și într-un mod care să nu afecteze negativ performanța motorului în ceea ce privește emisiile de poluanți gazeși și de particule poluante.
- (2) În cazul în care un producător de echipamente originale nu urmează instrucțiunile menționate la alineatul (1) din prezentul articol sau modifică un motor în cursul instalării pe un echipament mobil fără destinație rutieră într-un mod care afectează în mod negativ performanța motorului în ceea ce privește emisiile de poluanți gazeși și de particule poluante, producătorul de echipamente originale respectiv este considerat ca fiind un producător în sensul prezentului regulament și, în special, face obiectul obligațiilor prevăzute la articolele 8 și 9.
- (3) Producătorii de echipamente originale instalează motoare care dețin o omologare UE de tip pe echipamente mobile fără destinație rutieră doar în conformitate cu tipurile de utilizare exclusivă prevăzute la articolul 4.
- (4) În cazul în care marcajul reglementar al motorului menționat la articolul 32 nu este vizibil fără a demonta unele componente, producătorul de echipamente originale aplică pe echipamentul mobil fără destinație rutieră, în mod vizibil, un duplicat al marcajului menționat la articolul respectiv și în actul de punere în aplicare relevant, respectivul duplicat fiind furnizat de producător.
- (5) În cazul în care un echipament mobil fără destinație rutieră cu un motor de tranziție instalat este introdus pe piață în conformitate cu articolul 58 alineatul (5), producătorii de echipamente originale indică data de fabricație a echipamentului mobil fără destinație rutieră ca parte a marcajului de pe echipament.
- (6) În cazul în care un producător furnizează unui producător de echipamente originale un motor separat de sistemul de posttratare a gazelor de evacuare în conformitate cu articolul 34 alineatul (3), producătorul de echipamente originale furnizează, după caz, producătorului informațiile referitoare la asamblarea motorului și a sistemului de posttratare a gazelor de evacuare al acestuia.

Articolul 16

Aplicarea obligațiilor producătorilor în cazul importatorilor și al distribuitorilor

Un importator sau un distribuitor care pune la dispoziție pe piață un motor sub numele sau marca sa ori care modifică un astfel de motor în așa fel încât conformitatea sa cu cerințele aplicabile poate fi afectată este considerat ca fiind un producător în sensul prezentului regulament și, în special, face obiectul obligațiilor prevăzute la articolele 8 și 9.

Articolul 17

Obligația de notificare a operatorilor economici și producătorilor de echipamente originale

Operatorii economici și producătorii de echipamente originale, la cerere, notifică autorităților de omologare și de supraveghere a pieței, pentru o perioadă de cinci ani de la data introducerii pe piață:

- (a) orice operator economic care le-a furnizat un motor;
- (b) orice operator economic sau, în cazul în care poate fi identificat, orice producător de echipamente originale căruia i-au furnizat un motor.

CAPITOLUL III

CERINȚE DE FOND

Articolul 18

Cerințele privind emisiile de gaze de evacuare pentru omologarea UE de tip

(1) Producătorii se asigură că tipurile de motoare și familiile de motoare sunt proiectate, construite și asamblate astfel încât să se asigure conformitatea cu cerințele prevăzute în capitolul II și în prezentul capitol.

(2) Începând cu datele introducerii pe piață a motoarelor stabilite în anexa III, tipurile de motoare și familiile de motoare nu depășesc valorile-limită ale emisiilor de gaze de evacuare denumite „etapa V” și prevăzute în anexa II.

În cazul în care, conform parametrilor de definire a familiei de motoare din actul de punere în aplicare relevant, o familie de motoare acoperă mai mult de un interval de putere, motorul-prototip (în scopul omologării UE de tip) și toate tipurile de motoare din aceeași familie (în scopul conformității producției) trebuie, cu privire la intervalele de putere aplicabile:

- (a) să fie conforme cu cele mai exigente valori-limită ale emisiilor;
- (b) să fie încercate în baza ciclurilor de încercări care corespund celor mai exigente valori-limită ale emisiilor;
- (c) să facă obiectul primelor date aplicabile pentru omologarea UE de tip și introducerea pe piață prevăzute în anexa III.

(3) Emisiile de gaze de evacuare ale tipurilor de motoare și familiilor de motoare se măsoară pe baza ciclurilor de încercare prevăzute la articolul 24 și în conformitate cu articolul 25.

(4) Tipurile de motoare și familiile de motoare sunt proiectate și prevăzute cu strategii de control al emisiilor, astfel încât să se prevină modificările neautorizate pe cât posibil. Folosirea strategiilor de invalidare este interzisă.

(5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc detaliile referitoare la parametrii care urmează să fie utilizați în definirea tipurilor de motoare și familiilor de motoare, inclusiv a modurilor de operare ale acestora, precum și detaliile tehnice privind prevenirea modificărilor neautorizate menționate la alineatul (4) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 19

Monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație

(1) Emisiile de poluanți gazeși provenite de la motoarele care aparțin tipurilor de motoare sau familiilor de motoare din etapa V a emisiilor care au făcut obiectul unei omologări de tip în conformitate cu prezentul regulament se monitorizează prin încercarea motoarelor în circulație instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră și operate în cicluri normale de funcționare. Astfel de încercări se efectuează, sub responsabilitatea producătorului și în conformitate cu cerințele autorității de omologare, pe motoare întreținute corespunzător conform prevederilor privind selectarea motoarelor, procedurile de încercare și raportarea rezultatelor pentru diferitele categorii de motoare.

Comisia derulează programe-pilot în vederea elaborării unor proceduri de încercare corespunzătoare pentru categoriile și subcategoriile de motoare pentru care nu sunt disponibile astfel de proceduri de încercare.

Comisia desfășoară programe de monitorizare pentru fiecare categorie de motoare pentru a determina în ce măsură emisiile măsurate în ciclul de încercare corespund emisiilor măsurate în condiții normale de funcționare. Aceste programe și rezultatele lor fac obiectul unei prezentări anuale destinate statelor membre și, ulterior, unei comunicări publice.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 în scopul completării prezentului regulament cu măsuri detaliate pentru selectarea motoarelor, procedurile de încercare și raportarea rezultatelor menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

CAPITOLUL IV

PROCEDURI DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 20

Cererea de omologare UE de tip

(1) Producătorii depun o cerere separată de omologare UE de tip pentru fiecare tip de motor sau familie de motoare la autoritatea de omologare dintr-un stat membru, iar fiecare cerere este însoțită de dosarul informativ menționat la articolul 21. Pentru un anumit tip de motor sau, după caz, pentru o anumită familie de motoare se depune o singură cerere la o singură autoritate de omologare.

(2) Producătorii pun la dispoziția serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare UE de tip un motor care are caracteristicile tipului de motor sau, în cazul unei familii de motoare, ale motorului-prototip descrise în dosarul informativ menționat la articolul 21.

(3) În cazul unei cereri de omologare UE de tip pentru o familie de motoare, dacă autoritatea de omologare hotărăște că, în ceea ce privește motorul-prototip selectat, menționat la alineatul (2) din prezentul articol, cererea depusă nu reprezintă în totalitate familia de motoare descrisă în dosarul informativ menționat la articolul 21, producătorii pun la dispoziție un motor-prototip alternativ și, dacă este necesar, unul suplimentar, care este considerat de către autoritatea competentă ca fiind reprezentativ pentru familia de motoare.

(4) În termen de o lună de la începerea producției tipului de motor omologat sau a familiei de motoare omologate, producătorii prezintă planul inițial de monitorizare a motoarelor în circulație autorității de omologare de tip care a acordat omologarea UE de tip pentru respectivul tip de motor sau, după caz, pentru o familie de motoare.

Articolul 21

Dosarul informativ

(1) Solicitantul prezintă autorității de omologare un dosar informativ care cuprinde următoarele elemente:

- (a) un document informativ, inclusiv o listă a combustibililor de referință și, dacă acest lucru este solicitat de către producător, a altor combustibili specificați, amestecuri de combustibili sau emulsii de combustibil menționate la articolul 25 alineatul (2) și descrise în conformitate cu actele delegate menționate la articolul 25 alineatul (4) (denumit în continuare „documentul informativ”);

- (b) toate datele, schițele, fotografiile și alte informații relevante, referitoare la tipul de motor sau, după caz, la motorul-prototip;
 - (c) orice informație suplimentară cerută de autoritatea de omologare în contextul procedurii de solicitare a omologării UE de tip.
- (2) Dosarul informativ poate fi furnizat pe suport de hârtie sau într-o formă electronică care este acceptată de serviciul tehnic și de autoritatea de omologare.
- (3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modele pentru documentul informativ și dosarul informativ. Actele de punere în aplicare respective se adoptă, până la 31 decembrie 2016, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL V

DESFĂȘURAREA PROCEDURILOR DE OMOLOGARE UE DE TIP

Articolul 22

Dispoziții generale

- (1) Autoritatea de omologare căreia i se înaintează cererea acordă omologarea UE de tip pentru toate tipurile de motoare sau familiile de motoare care respectă următoarele elemente:
- (a) datele din dosarul informativ;
 - (b) cerințele prezentului regulament, și în special conformitatea măsurilor de producție menționate la articolul 26.
- (2) Atunci când un motor respectă cerințele prevăzute în prezentul regulament, autoritățile de omologare nu impun nicio altă cerință referitoare la omologarea UE de tip cu privire la emisiile de gaze de evacuare pentru echipamente mobile fără destinație rutieră pe care este instalat un astfel de motor.
- (3) După datele omologării UE de tip a motoarelor prevăzute în anexa III pentru fiecare subcategorie de motoare, autoritățile de omologare nu acordă omologarea UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare care nu îndeplinește cerințele prevăzute de prezentul regulament.
- (4) Certificatele de omologare UE de tip se numerotează în conformitate cu un sistem armonizat care urmează să fie stabilit de Comisie.
- (5) Prin intermediul IMI, autoritatea de omologare:
- (a) pune la dispoziția autorităților de omologare din celelalte state membre o listă a omologărilor UE de tip acordate sau, după caz, extinse, în termen de o lună de la eliberarea certificatului de omologare UE de tip corespunzător;
 - (b) pune la dispoziția autorităților de omologare din celelalte state membre, fără întârziere, o listă a omologărilor UE de tip refuzate sau retrase, precizând motivele deciziei sale;
 - (c) trimite autorității de omologare, în termen de o lună de la primirea unei cereri din partea autorității de omologare a unui alt stat membru, un exemplar al certificatului de omologare UE de tip privind tipul de motor sau familia de motoare, dacă există, însoțit de dosarul de omologare menționat la alineatul (6) pentru fiecare tip de motor sau familie de motoare căreia i-a acordat, a refuzat să îi acorde sau i-a retras omologarea UE de tip.
- (6) Autoritatea de omologare pregătește un dosar de omologare constând în dosarul informativ însoțit de raportul de încercare și orice alt document adăugat de serviciul tehnic sau de autoritatea de omologare la dosarul informativ în cursul exercitării funcțiilor care le revin (denumit în continuare „dosarul de omologare”).

Dosarul de omologare cuprinde un opis al conținutului acestuia, numerotat sau marcat în mod corespunzător, astfel încât să poată fi identificate clar toate paginile și formatul fiecărui document pentru a prezenta o evidență a etapelor succesive din gestionarea omologării UE de tip, în special a datelor reviziilor și ale actualizărilor.

Autoritatea de omologare se asigură că informațiile cuprinse în dosarul de omologare sunt disponibile timp de cel puțin 25 de ani de la încetarea valabilității omologării UE de tip în cauză.

(7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc:

- (a) metoda de stabilire a sistemului armonizat de numerotare menționat la alineatul (4);
- (b) modelele și structura datelor pentru schimbul de date menționat la alineatul (5).

Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 23

Dispoziții speciale privind certificatul de omologare UE de tip

(1) Certificatul de omologare UE de tip conține următoarele anexe:

- (a) dosarul de omologare;
- (b) după caz, numele și specimenul de semnătură al persoanelor autorizate să semneze declarațiile de conformitate menționate la articolul 31 și precizarea funcției lor în cadrul societății.

(2) Comisia stabilește un model pentru certificatul de omologare UE de tip.

(3) Pentru fiecare tip de motor omologat sau pentru fiecare familie de motoare care a fost omologată, autoritatea de omologare efectuează următoarele operații:

- (a) completează toate secțiunile relevante ale certificatului de omologare UE de tip și anexează raportul de încercare;
- (b) redactează opisul dosarului de omologare;
- (c) eliberează solicitantului fără întârziere certificatul completat, însoțit de anexele sale.

(4) În cazul în care o omologare UE de tip, în conformitate cu articolul 35, a fost supusă unor restricții de valabilitate sau în cazul în care tipul de motor sau familia de motoare a făcut obiectul unor derogări de la anumite cerințe ale prezentului regulament, certificatul de omologare UE de tip menționează restricțiile sau derogările respective.

(5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul certificatului de omologare UE de tip menționat la alineatul (2) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 24

Încercările necesare pentru omologarea UE de tip

(1) Conformitatea cu specificațiile tehnice stabilite prin prezentul regulament este demonstrată prin intermediul încercărilor relevante efectuate de către serviciile tehnice desemnate. Procedurile de măsurare și de încercare, precum și echipamentul și instrumentele specifice pentru desfășurarea acestor încercări sunt cele stabilite la articolul 25.

(2) Producătorul pune la dispoziția autorității de omologare numărul de motoare necesare în temeiul actelor de punere în aplicare relevante pentru a permite efectuarea încercărilor necesare.

(3) Încercările necesare se desfășoară pe motoare reprezentative pentru tipul de motor sau, după caz, motorul-prototip al familiei de motoare care urmează să fie omologat.

În pofida primului paragraf, producătorul poate alege, cu acordul autorității de omologare, un motor care, deși nu este reprezentativ pentru tipul de motor sau, după caz, motorul-prototip al familiei de motoare care urmează să fie omologat, include o parte dintre cele mai nefavorabile caracteristici cu privire la nivelul de performanță impus. Pot fi folosite metode de încercare virtuală pentru a facilita luarea deciziilor în timpul procesului de selecție.

(4) Ciclurile de încercare aplicabile în scopul efectuării încercărilor de omologare UE de tip sunt cele prevăzute în anexa IV. Ciclurile de încercare aplicabile fiecărui tip de motor inclus în omologarea UE de tip se indică în documentul informativ.

(5) Motorul care este reprezentativ pentru tipul de motor sau, după caz, pentru motorul-prototip al familiei de motoare, sau motorul selectat în conformitate cu alineatul (3) al doilea paragraf este încercat pe un dinamometru, folosind ciclul de încercare aplicabil efectuat în regim stabilizat pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, care este identificat în tabelele IV-1 până la IV-10 din anexa IV. Producătorul poate alege să efectueze respectiva încercare folosind metoda de încercare discretă sau metoda de încercare în regim continuu. Cu excepția situațiilor menționate la alineatele (7) și (8), un motor cu turație variabilă dintr-o anumită categorie folosit în condiții de funcționare la turație constantă aplicabile aceleiași categorii nu este necesar a fi încercat prin aplicarea ciclului de încercare în regim stabilizat la turație constantă.

(6) În cazul unui motor cu turație constantă cu regulator care poate fi reglat la o turație alternativă, cerințele de la alineatul (5) trebuie îndeplinite la fiecare valoare constantă a turației, iar documentul informativ indică turațiile aplicabile pentru fiecare tip de motor.

(7) În cazul unui motor din categoria IWP destinat utilizării atât în condiții de funcționare cu turație variabilă, cât și cu turație constantă, cerințele de la alineatul (5) trebuie îndeplinite pentru fiecare ciclu individual de încercare în regim stabilizat, iar documentul informativ indică fiecare ciclu de încercare în regim stabilizat pentru care s-au îndeplinit cerințele respective.

(8) În cazul unui motor din categoria IWP care este destinat utilizării în locul unui motor din categoria IWA în conformitate cu articolul 4 alineatul (2), cerințele de la alineatul (5) din prezentul articol trebuie îndeplinite separat pentru fiecare ciclu de încercare în regim stabilizat menționat în tabelele IV-5 și IV-6 din anexa IV, iar documentul informativ indică fiecare ciclu de încercare în regim stabilizat pentru care s-au îndeplinit cerințele respective.

(9) Cu excepția motoarelor cărora li s-a acordat o omologare de tip conform articolului 34 alineatele (5) și (6), motoarele cu turație variabilă din categoria NRE cu o putere netă mai mare sau egală cu 19 kW, dar care nu depășește 560 kW, se încercă, în plus față de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (5) din prezentul articol, pe un dinamometru care utilizează ciclul de încercări în regim tranzitoriu definit în tabelul IV-11 din anexa IV.

(10) Motoarele din subcategoriile NRS-v-2b și NRS-v-3 cu o turație maximă mai mică sau egală cu 3 400 rot./min., în plus față de îndeplinirea cerințelor de la alineatul (5), se încercă și pe un dinamometru care utilizează ciclul de încercări în regim tranzitoriu identificat în tabelul IV-12 din anexa IV.

(11) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin stabilirea specificațiilor tehnice detaliate și a caracteristicilor ciclurilor de încercare în regim stabilizat și ale ciclurilor de încercare în regim tranzitoriu menționate la prezentul articol, inclusiv a metodei corespunzătoare pentru stabilirea sarcinii motorului și a setărilor privind turația. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

(12) Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare prin care se stabilește formatul unic al raportului de încercare necesar pentru omologarea UE de tip. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 25

Efectuarea măsurărilor și a încercărilor pentru omologarea UE de tip

(1) Rezultatele finale ale încercărilor privind emisiile de gaze de evacuare pentru motoarele care intră sub incidența prezentului regulament se calculează prin aplicarea tuturor elementelor următoare la rezultatele încercărilor de laborator:

- (a) emisiile de gaze de carter, în cazurile prevăzute la alineatul (3) și în cazul în care acestea nu au fost deja incluse în măsurătoarea efectuată în laborator;
- (b) orice factor de ajustare necesar, în cazurile prevăzute la alineatul (3) și în cazul în care motorul include un sistem de posttratare a gazelor de evacuare cu regenerare;
- (c) pentru toate motoarele, factorii de deteriorare corespunzători perioadelor de durabilitate a emisiilor specificate în anexa V.

(2) Încercarea unui tip de motor sau unei familii de motoare pentru a determina dacă respectă valorile-limită ale emisiilor stabilite în prezentul regulament se efectuează folosind următorii combustibili de referință sau combinații de combustibili, după caz:

- (a) motorină;
- (b) benzină;
- (c) amestec benzină/ulei, pentru motoare cu aprindere prin scânteie în doi timpi;
- (d) gaz natural/biometan;
- (e) gaz petrolier lichefiat (GPL);
- (f) etanol.

Tipul de motor sau familia de motoare respectă, în plus, limitele privind emisiile de gaze de evacuare stabilite în prezentul regulament cu privire la orice alți combustibili specificați, amestecuri de combustibili sau emulsii de combustibil incluse de producător în cererea de omologare UE de tip și descrise în dosarul informativ.

(3) În ceea ce privește efectuarea măsurătorilor și încercărilor, trebuie îndeplinite cerințele tehnice cu privire la:

- (a) aparatele și procedurile pentru efectuarea încercărilor;
 - (b) aparatele și procedurile pentru măsurarea și eșantionarea emisiilor;
 - (c) metodele de evaluare a datelor și calculare;
 - (d) metodele de stabilire a factorilor de deteriorare;
 - (e) pentru motoarele din categoriile NRE, NRG, IWP, IWA, RLR, NRS, NRSh, SMB și ATS conforme cu limitele de emisii din etapa V prevăzute în anexa II:
 - (i) metodele de luare în considerare a emisiilor de gaze de carter;
 - (ii) metodele de determinare și luare în considerare a regenerării continue sau neregulate a sistemelor de postratare a gazelor de evacuare;
 - (f) pentru motoarele comandate electronic din categoriile NRE, NRG, IWP, IWA, RLL și RLR conforme cu limitele de emisii din etapa V prevăzute în anexa II și care utilizează controlul electronic pentru stabilirea atât a cantității, cât și a intervalului de injecție cu combustibil sau care utilizează controlul electronic pentru a activa, dezactiva sau modula sistemul de control al emisiilor folosit pentru a reduce NO_x :
 - (i) strategiile de control al emisiilor, inclusiv documentația necesară pentru dovedirea strategiilor respective;
 - (ii) măsurile de control al NO_x , inclusiv metoda folosită pentru a demonstra măsurile de control respective;
 - (iii) domeniul asociat ciclului de testare relevant efectuat în regim stabilizat pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, în cadrul căruia este permisă depășirea limitelor emisiilor prevăzute în anexa II la un nivel care este controlat;
 - (iv) selectarea de către serviciul tehnic a unor puncte suplimentare de măsurători din domeniul de control, în cadrul încercării de determinare a emisiilor pe banc.
- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care să precizeze:
- (a) metodologia de adaptare a rezultatelor încercărilor de laborator privind emisiile pentru includerea factorilor de deteriorare menționați la alineatul (1) litera (c);
 - (b) caracteristicile tehnice ale combustibililor de referință menționați la alineatul (2) și, după caz, cerințele privind descrierea altor combustibili specificați, amestecuri de combustibili sau emulsii de combustibil descrise în dosarul informativ;
 - (c) cerințele și caracteristicile tehnice detaliate pentru efectuarea măsurătorilor și încercărilor menționate la alineatul (3);

- (d) metoda folosită pentru măsurarea PN, cu luarea în considerare a specificațiilor din seria 06 a Regulamentului UNECE nr. 49;
- (e) cerințele tehnice detaliate aplicabile încercărilor motoarelor cu dublă alimentare sau a motoarelor cu combustibili gazoși și cu un singur tip de alimentare, menționate în anexa II.

Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

Articolul 26

Măsuri privind conformitatea producției

- (1) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia măsurile necesare cu privire la omologarea UE de tip respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă au fost luate măsurile necesare pentru a garanta conformitatea motoarelor în producție cu tipul omologat, în ceea ce privește cerințele prezentului regulament.
- (2) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia măsurile necesare cu privire la omologarea UE de tip respectivă pentru a verifica dacă declarațiile de conformitate eliberate de producător respectă articolul 31.
- (3) O autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip ia măsurile necesare cu privire la omologarea UE de tip respectivă pentru a verifica, dacă este necesar în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, dacă măsurile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol continuă să fie adecvate astfel încât motoarele aflate în producție să continue să fie conforme cu tipul omologat, iar declarațiile de conformitate, după caz, să continue să respecte articolul 31.
- (4) Pentru a verifica conformitatea unui motor cu tipul omologat, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip poate efectua orice verificare sau încercare impusă pentru omologarea UE de tip pe eșantioane prelevate la sediul producătorului, inclusiv la unitățile de producție ale acestuia.
- (5) În cazul în care o autoritate de omologare care a acordat o omologare UE de tip constată că măsurile menționate la alineatul (1) nu sunt aplicate, se abat semnificativ de la măsurile convenite astfel cum se menționează la alineatul (1), au încetat să mai fie aplicate sau nu mai sunt considerate adecvate, deși producția nu a fost întreruptă, autoritatea de omologare respectivă fie ia măsurile necesare pentru a se asigura că procedura de asigurare a conformității producției este urmată corect, fie retrage omologarea UE de tip.
- (6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 pentru completarea prezentului regulament prin stabilirea măsurilor detaliate care urmează să fie luate și a procedurilor care să fie urmate de către autoritățile de omologare pentru a se asigura că motoarele aflate în producție sunt în conformitate cu tipul omologat. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

CAPITOLUL VI

MODIFICAREA ȘI VALABILITATEA OMOLOGĂRILOR UE DE TIP

Articolul 27

Dispoziții generale

- (1) Producătorul informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip asupra oricărei modificări a datelor din dosarul de omologare.

În cazul unei astfel de modificări, respectiva autoritate de omologare decide care dintre procedurile prevăzute la articolul 28 trebuie urmată.

Dacă este necesar, autoritatea de omologare poate decide, în urma consultării cu producătorul, că trebuie acordată o nouă omologare UE de tip.

(2) O cerere de modificare a unei omologări UE de tip este înaintată numai autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip inițială.

(3) În cazul în care constată că, pentru efectuarea unei modificări, inspecțiile sau încercările trebuie repetate, autoritatea de omologare îl informează pe producător în consecință.

Procedurile stabilite la articolul 28 se aplică numai dacă, pe baza acestor inspecții sau încercări, autoritatea de omologare ajunge la concluzia că cerințele pentru omologarea UE de tip continuă să fie îndeplinite.

Articolul 28

Revizuirile și extinderile omologărilor UE de tip

(1) În cazul modificării datelor din dosarul de omologare, fără a fi necesară repetarea inspecțiilor sau încercărilor, o astfel de modificare este denumită „revizuire”.

În cazul unei astfel de revizuii, autoritatea de omologare revizuieste, fără întârzieri nejustificate, paginile relevante din dosarul de omologare, marcând fiecare pagină revizuită pentru a indica în mod clar natura modificării și precizează data revizuirii și include un opis revizuit al dosarului de omologare. Cerința de la prezentul alineat se consideră îndeplinită prin întocmirea unei versiuni consolidate și actualizate a dosarului de omologare, însoțite de o descriere detaliată a modificării.

(2) O modificare astfel cum este menționată la alineatul (1) este denumită „extindere” în cazul în care datele din dosarul de omologare au fost modificate și survine una dintre situațiile de mai jos:

- (a) sunt necesare noi inspecții sau încercări;
- (b) oricare dintre informațiile incluse în certificatul de omologare UE de tip, cu excepția anexelor, s-a modificat;
- (c) o nouă cerință prevăzută în prezentul regulament sau într-un act delegat sau act de punere în aplicare adoptat în temeiul prezentului regulament devine aplicabilă tipului de motor sau familiei de motoare omologate.

În cazul unei extinderi, autoritatea de omologare stabilește un certificat de omologare UE de tip actualizat, însoțit de un număr de extindere, care crește în concordanță cu numărul de extinderi succesive acordate anterior. Certificatul de omologare UE de tip respectiv specifică în mod clar motivul și data extinderii.

(3) Ori de câte ori sunt modificate pagini din dosarul de omologare sau se stabilește o versiune consolidată și actualizată, opisul dosarului de omologare care se anexează la certificatul de omologare UE de tip se modifică în consecință, astfel încât să indice data celei mai recente extinderi sau revizuii sau data celei mai recente consolidări a versiunii actualizate.

(4) Nu este necesară nicio modificare a omologării UE de tip a unui tip de motor sau familii de motoare în cazul în care o nouă cerință menționată la alineatul (2) litera (c) este irelevantă din punct de vedere tehnic pentru respectivul tip de motor sau respectiva familie de motoare din punctul de vedere al performanței în materie de emisii.

Articolul 29

Eliberarea și notificarea modificărilor

(1) În cazul revizuirii unei omologări UE de tip, autoritatea de omologare eliberează solicitantului, fără întârzieri nejustificate, documentele revizuite sau, după caz, versiunea consolidată și actualizată, inclusiv opisul revizuit al dosarului de omologare, astfel cum este menționat la articolul 28 alineatul (1) al doilea paragraf.

(2) În cazul extinderii unei omologări UE de tip, autoritatea de omologare eliberează solicitantului, fără întârzieri nejustificate, certificatul de omologare UE de tip actualizat menționat la articolul 28 alineatul (2) al doilea paragraf, inclusiv anexele sale, precum și opisul dosarului de omologare.

(3) Autoritatea de omologare notifică autorităților de omologare ale celorlalte state membre, prin intermediul IMI, orice modificare adusă omologărilor UE de tip, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5).

Articolul 30

Valabilitatea omologării UE de tip

- (1) Omologarea UE de tip se eliberează pe durată nelimitată.
- (2) Valabilitatea unei omologări UE de tip acordate pentru un motor încetează în oricare dintre situațiile următoare:
 - (a) în cazul în care noi cerințe aplicabile tipului de motor omologat sau, după caz, familiei de motoare devin obligatorii pentru introducerea pe piață, iar omologarea UE de tip nu poate fi extinsă sau revizuită în consecință;
 - (b) în cazul în care producția tipului de motor omologat sau a familiei de motoare omologate este suspendată definitiv și în mod voluntar;
 - (c) în cazul în care valabilitatea omologării UE de tip expiră ca urmare a unei restricții în conformitate cu articolul 35 alineatul (3);
 - (d) în cazul în care omologarea UE de tip a fost retrasă în conformitate cu articolul 26 alineatul (5), articolul 39 alineatul (1) sau articolul 40 alineatul (3).
- (3) În cazul în care condițiile pentru valabilitatea omologării UE de tip nu mai sunt respectate cu privire la un singur tip de motor dintr-o familie de motoare, valabilitatea omologării UE de tip a respectivei familii de motoare încetează numai cu privire la tipul de motor în cauză.
- (4) În cazul în care producția unui tip de motor sau, după caz, a unei familii de motoare este întreruptă definitiv, producătorul notifică întreruperea autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip corespunzătoare.

În termen de o lună de la primirea notificării respective, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip pentru tipul de motor sau familia de motoare în cauză informează în consecință autoritățile de omologare ale celorlalte state membre.

(5) Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazurile în care valabilitatea unei omologări UE de tip pentru un tip de motor sau, după caz, o familie de motoare urmează să înceteze, producătorul notifică acest fapt autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip corespunzătoare.

În astfel de cazuri, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip comunică fără întârziere toate informațiile relevante autorităților de omologare din celelalte state membre.

Comunicarea respectivă specifică în special data de fabricație și numărul de identificare ale ultimului motor produs.

(6) Cerințele de notificare menționate la alineatele (4) și (5) se consideră îndeplinite la încărcarea informațiilor relevante în IMI.

CAPITOLUL VII

DECLARAȚIA DE CONFORMITATE ȘI MARCAJELE

Articolul 31

Declarația de conformitate

- (1) Producătorul, în calitate de titular al unei omologări UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare, furnizează o declarație de conformitate (denumită în continuare „declarația de conformitate”) care să însoțească motoarele care sunt introduse pe piață, pe baza:
 - (a) unei derogări menționate la articolul 34 alineatul (2), (4), (5), (6), (7) sau (8), la articolul 35 alineatul (4); sau
 - (b) unei dispoziții tranzitorii menționate la articolul 58 alineatul (9), (10) sau (11).

Declarația de conformitate precizează caracteristicile speciale și restricțiile care se aplică motorului, se furnizează gratuit, împreună cu motorul, și, dacă este cazul, însoțește echipamentul mobil fără destinație rutieră pe care este instalat motorul. Furnizarea certificatului nu este condiționată de o cerere explicită sau de transmiterea de informații suplimentare producătorului. Declarația de conformitate poate fi furnizată și sub forma unui fișier electronic securizat.

În decursul unei perioade de 10 ani de la data de fabricație a motorului, producătorul eliberează, la cererea utilizatorului final, un duplicat al declarației de conformitate contra plății unei sume care nu depășește costurile de eliberare. Cuvântul „duplicat” trebuie să fie vizibil în mod clar pe oricare duplicat al declarației de conformitate.

(2) Declarația de conformitate se redactează cel puțin într-una dintre limbile oficiale ale instituțiilor Uniunii.

Orice stat membru poate solicita producătorului traducerea declarației de conformitate în limba sau limbile sale oficiale.

(3) Persoana sau persoanele autorizate să semneze declarații de conformitate aparțin organizației producătorului și sunt autorizate de către conducerea organizației respective să angajeze întreaga responsabilitate juridică a producătorului în ceea ce privește proiectarea și construcția sau conformitatea producției motorului.

(4) Declarația de conformitate se completează integral și nu conține restricții de utilizare a motorului diferite de cele prevăzute de prezentul regulament.

(5) Comisia poate să adopte acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul declarației de conformitate, inclusiv specificațiile pentru prevenirea falsificării și pentru verificarea fișierului electronic securizat. În acest scop, actele de punere în aplicare includ elementele de siguranță utilizate pentru protejarea declarației de conformitate. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 32

Marcajul reglementar al motoarelor

(1) Producătorul aplică un marcaj pe fiecare motor fabricat în conformitate cu tipul omologat (denumit în continuare „marcajul reglementar”).

(2) În ceea ce privește următoarele motoare, marcajul reglementar include informații suplimentare care indică faptul că motorul face obiectul derogării sau al dispoziției tranzitorii relevante:

- (a) motoarele destinate exportului în țări terțe în conformitate cu articolul 34 alineatul (1) care sunt fabricate fie în Uniune, fie în afara Uniunii și instalate ulterior pe echipamente mobile fără destinație rutieră în Uniune;
- (b) motoarele introduse pe piață în conformitate cu articolul 34 alineatul (2), (5), (6) sau (8);
- (c) motoarele introduse temporar pe piață în conformitate cu articolul 34 alineatul (4);
- (d) motoarele de tranziție introduse pe piață în conformitate cu articolul 58 alineatul (5);
- (e) motoarele de înlocuire introduse pe piață în conformitate cu articolul 34 alineatul (7), articolul 58 alineatul (10) sau (11).

(3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul pentru marcajul reglementar, inclusiv informațiile esențiale obligatorii ale acestuia prevăzute a fi specificate în momentul în care motorul părăsește linia de producție, informațiile esențiale obligatorii ale acestuia prevăzute a fi specificate înaintea introducerii pe piață a motorului și, după caz, informațiile suplimentare menționate la alineatul (2) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 33

Marcajul reglementar al motoarelor

- (1) Producătorul aplică un marcaj temporar pe fiecare motor fabricat în conformitate cu tipul omologat care este introdus pe piață în temeiul articolului 34 alineatul (3).
- (2) Motorului care nu este încă în conformitate cu tipul omologat și care este livrat unui producător al respectivului motor i se aplică doar un marcaj temporar.
- (3) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește modelul pentru marcasele temporare menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, inclusiv informațiile esențiale obligatorii indicate de acestea. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL VIII

DEROGĂRI

Articolul 34

Derogări generale

- (1) Cu excepția articolului 32 alineatul (2) litera (a), motoarele destinate exportului către țări terțe nu fac obiectul prezentului regulament.
- (2) Cu excepția articolului 32 alineatul (2) litera (b), motoarele destinate utilizării de către forțele armate nu fac obiectul prezentului regulament.

În sensul prezentului alineat, serviciile de pompieri, serviciile de protecție civilă, forțele de menținere a ordinii publice și serviciile medicale de urgență nu sunt considerate ca făcând parte din forțele armate.

- (3) Fără a aduce atingere articolului 32, un producător poate livra un motor separat de sistemul de posttratare a gazelor de evacuare unui producător de echipamente originale cu consimțământul acestuia din urmă.
- (4) În pofida articolului 5 alineatul (3), statele membre autorizează introducerea temporară pe piață, în scopul încercării pe teren, a motoarelor care nu dețin o omologare UE de tip în conformitate cu prezentul regulament.
- (5) În pofida articolului 18 alineatul (2) și a articolului 22 alineatul (3), statele membre acordă omologarea UE de tip și autorizează introducerea pe piață a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor de poluanți gazeși și de particule poluante stabilite pentru motoarele cu destinație specială prevăzute în anexa VI, cu condiția ca motoarele respective să fie destinate instalării pe echipamente mobile fără destinație rutieră dedicate utilizării în atmosfere potențial explozive, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁾.
- (6) În pofida articolului 18 alineatul (2) și a articolului 22 alineatul (3), statele membre pot acorda, la cerere, omologarea UE de tip și pot autoriza introducerea pe piață a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor de poluanți gazeși și de particule poluante stabilite pentru motoarele cu destinație specială prevăzute în anexa VI, cu condiția ca motoarele respective să fie destinate instalării pe echipamente mobile fără destinație rutieră utilizate exclusiv pentru lansarea și recuperarea bărcilor de salvare operate de către un serviciu național de salvare.
- (7) În pofida articolului 5 alineatul (3) și articolului 18 alineatul (2), pentru motoarele din categoriile RLL sau RLR care au fost introduse pe piața Uniunii cel târziu la 31 decembrie 2011, statele membre pot autoriza introducerea pe piață a motoarelor de înlocuire dacă autoritatea de omologare, cu ocazia examinării, recunoaște și constată faptul că instalarea unui motor care respectă limitele aplicabile ale emisiilor prevăzute în tabelele II-7 și II-8 din anexa II va crea dificultăți tehnice semnificative. În acest caz, motoarele de înlocuire respectă limitele emisiilor pe care ar fi trebuit să le respecte în vederea introducerii lor pe piața Uniunii la 31 decembrie 2011 sau respectă limite mai stricte ale emisiilor.

⁽¹⁾ Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele și sistemele de protecție destinate utilizării în atmosfere potențial explozive (JO L 96, 29.3.2014, p. 309).

În ceea ce privește motoarele din categoriile RLL și RLR care au fost introduse pe piața Uniunii după 31 decembrie 2011, statele membre pot autoriza introducerea pe piață a motoarelor de înlocuire care respectă limitele emisiilor pe care motoarele care urmează să fie înlocuite au trebuit să le îndeplinească în momentul introducerii lor inițiale pe piața Uniunii.

(8) În cazul motoarelor din categoriile RLL sau RLR, statele membre pot autoriza introducerea pe piață a motoarelor care respectă cele mai recente limite aplicabile ale emisiilor, definite în legislația relevantă aplicabilă la 5 octombrie 2016, cu condiția ca:

- (a) motoarele respective să facă parte dintr-un proiect care se află într-un stadiu avansat de dezvoltare la 6 octombrie 2016, astfel cum este definit în Directiva 2008/57/CE; și
- (b) utilizarea motoarelor care respectă limitele aplicabile ale emisiilor prevăzute în anexa II tabelele II-7 sau II-8 să conducă la costuri disproporționate.

Până la 17 septembrie 2017, fiecare stat membru transmite Comisiei lista oricăror astfel de proiecte.

(9) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate conform articolului 55 în scopul completării prezentului regulament cu specificațiile tehnice detaliate și condițiile pentru:

- (a) livrarea de către un producător a unui motor separat de sistemul de posttratare a gazelor de evacuare către un producător de echipamente originale, astfel cum este menționat la alineatul (3);
- (b) introducerea temporară pe piață, în scopul încercării pe teren, a motoarelor care nu au primit omologarea UE de tip în conformitate cu prezentul regulament, astfel cum este menționat la alineatul (4);
- (c) acordarea omologării UE de tip și autorizarea introducerii pe piață a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante aferente motoarelor cu destinație specială menționate în anexa VI, astfel cum este menționat la alineatele (5) și (6).

Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

Articolul 35

Derogările pentru tehnologii sau concepte noi

(1) Producătorul poate solicita o omologare UE de tip pentru un tip de motor sau o familie de motoare care include tehnologii noi sau concepte noi și care, ca urmare a respectivelor tehnologii noi sau concepte noi, sunt incompatibile cu una sau mai multe dintre cerințele prezentului regulament.

(2) Autoritatea de omologare acordă omologarea UE de tip menționată la alineatul (1) dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (a) în cerere se menționează motivele pentru care tehnologiile noi sau conceptele noi fac ca tipul de motor sau familia de motoare să fie incompatibilă cu una sau mai multe dintre cerințele prezentului regulament;
- (b) în cerere sunt descrise implicațiile de mediu ale noilor tehnologii sau ale noilor concepte și măsurile luate pentru a se garanta că este asigurat un nivel de protecție a mediului care este cel puțin echivalent cu nivelul prevăzut de cerințele prezentului regulament pentru care se solicită derogare;
- (c) sunt prezentate descrieri și rezultate ale încercărilor care dovedesc că este îndeplinită condiția specificată la litera (b).

(3) Acordarea omologării UE de tip menționate la alineatul (1) face obiectul unei autorizații din partea Comisiei.

După caz, autorizația din partea Comisiei precizează dacă face obiectul vreunei restricții.

Autorizația se acordă printr-un act de punere în aplicare.

(4) În așteptarea deciziei Comisiei privind autorizarea în temeiul alineatului (3), autoritatea de omologare poate elibera o omologare UE de tip provizorie valabilă:

- (a) numai pe teritoriul statului membru în cauză;
- (b) numai pentru un tip de motor sau o familie de motoare care face obiectul derogării solicitate; și
- (c) pentru o perioadă de minimum 36 de luni.

Atunci când eliberează o omologare UE de tip provizorie, autoritatea de omologare informează neîntârziat Comisia și celelalte state membre prin intermediul unui dosar care conține informațiile menționate la alineatul (2).

Caracterul provizoriu și valabilitatea teritorială limitată a unei astfel de omologări UE de tip provizorii figurează în titlul certificatului de omologare UE de tip și în titlul declarației de conformitate corespunzătoare.

(5) În cazul în care o autoritate de omologare decide să accepte pe teritoriul său o omologare UE de tip provizorie menționată la alineatul (4), aceasta informează autoritatea de omologare competentă și Comisia cu privire la acest lucru, în scris.

(6) În cazul în care Comisia decide să nu acorde autorizația menționată la alineatul (3), autoritatea de omologare notifică de îndată deținătorul omologării UE de tip provizorii menționate la alineatul (4) că omologarea UE de tip provizorie va fi revocată în termen de șase luni de la data refuzului Comisiei.

În pofida deciziei Comisiei de a nu acorda autorizația menționată la alineatul (3), motoarele fabricate conform omologării UE de tip provizorii înainte ca aceasta să își piardă valabilitatea pot fi introduse pe piață în orice stat membru a cărui autoritate de omologare a acceptat omologarea UE de tip provizorie.

(7) Cerințele menționate la alineatul (4) al doilea paragraf și la alineatul (5) se consideră îndeplinite la încărcarea informațiilor relevante în IMI.

(8) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește autorizația menționată la alineatul (3) din prezentul articol. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

(9) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modelele armonizate pentru certificatul de omologare UE de tip și pentru declarația de conformitate menționate la alineatul (4) din prezentul articol, inclusiv informațiile esențiale obligatorii ale acestora. Actele de punere în aplicare respective se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

Articolul 36

Adaptarea ulterioară a actelor delegate și a actelor de punere în aplicare

(1) În cazul în care Comisia autorizează acordarea unei derogări în temeiul articolului 35, aceasta ia imediat măsurile necesare pentru adaptarea la progresul tehnologic a actelor delegate sau a actelor de punere în aplicare în cauză.

În cazul în care derogarea acordată în temeiul articolului 35 se referă la un aspect reglementat de regulamentul UNECE, Comisia propune o modificare a regulamentului respectiv, în conformitate cu procedura aplicabilă în temeiul Acordului din 1958 revizuit.

(2) De îndată ce actele delegate sau de punere în aplicare relevante menționate la alineatul (1) au fost modificate, Comisia ridică orice restricție impusă prin decizia de autorizare a derogării.

În cazul în care măsurile necesare adaptării actelor delegate sau de punere în aplicare nu au fost adoptate, Comisia poate, la cererea statului membru care a acordat omologarea UE de tip provizorie, să autorizeze statul membru respectiv să o extindă printr-o decizie sub forma unui act de punere în aplicare adoptat în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL IX

RAPORTAREA PRODUCȚIEI ȘI VERIFICAREA*Articolul 37***Obligațiile producătorilor cu privire la raportarea producției**

(1) Producătorul transmite autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip o listă cu numărul de motoare pentru fiecare tip de motor și subcategorie de motoare produsă în conformitate cu prezentul regulament și cu omologarea UE de tip de la data transmiterii ultimei raportări a producției sau din momentul în care cerințele prezentului regulament au devenit aplicabile pentru prima dată.

Lista respectivă se transmite:

- (a) în termen de 45 de zile de la încheierea fiecărui an calendaristic;
 - (b) imediat după fiecare dintre datele pentru introducerea pe piață a motoarelor, menționate în anexa III; și
 - (c) până la orice altă dată pe care autoritatea de omologare o poate stipula.
- (2) Lista menționată la alineatul (1) specifică modul cum se corelează numerele de identificare cu tipul de motor și, după caz, familia de motoare corespunzătoare și cu numerele omologărilor UE de tip în cazul în care respectivele corelații nu reies din sistemul de codare al motoarelor.
- (3) Lista menționată la alineatul (1) indică orice situație în care producătorul întrerupe producția unui tip de motor omologat sau a unei familii de motoare omologate.
- (4) Producătorul păstrează o copie a listei menționate la alineatul (1) timp de cel puțin 20 de ani după încetarea valabilității omologării UE de tip în cauză.
- (5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilește formatul listei menționate la alineatul (1) din prezentul articol. Actele respective de punere în aplicare se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

*Articolul 38***Măsurile de verificare**

- (1) Autoritatea de omologare a unui stat membru care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare, dacă este cazul în cooperare cu autoritățile de omologare ale celorlalte state membre, pentru a se asigura că numerele de identificare privind omologarea UE de tip sunt alocate corect producătorilor și sunt utilizate corespunzător de aceștia, înainte de introducerea pe piață sau punerea la dispoziție pe piață a motorului care deține o omologare de tip.
- (2) Se poate efectua o verificare suplimentară a numerelor de identificare, alături de controlul conformității producției prevăzută la articolul 26.
- (3) În ceea ce privește verificarea numerelor de identificare, producătorul sau reprezentantul acestuia furnizează autorității de omologare responsabile, la cerere și fără întârziere, toate informațiile necesare referitoare la achizitorii producătorului, împreună cu numerele de identificare ale motoarelor raportate ca fiind produse în conformitate cu articolul 37. Dacă motoarele sunt puse la dispoziția unui producător de echipamente originale, nu sunt solicitate informații suplimentare producătorului.
- (4) Dacă, în urma unei cereri din partea autorității de omologare, producătorul nu poate să demonstreze respectarea cerințelor privind marcajul reglementar, autoritatea de omologare poate retrage omologarea UE de tip acordată tipului de motor sau familiei de motoare corespunzătoare. Autoritățile de omologare se informează reciproc, în termen de o lună, în legătură cu orice retragere a omologării UE de tip și în legătură cu motivele respectivei retrageri, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5).

CAPITOLUL X

CLAUZE DE SIGURANȚĂ

Articolul 39

Motoarele neconforme cu tipul omologat

(1) În cazul în care motoarele prevăzute cu un marcaj reglementar și, după caz, însoțite de o declarație de conformitate nu sunt în conformitate cu tipul de motor sau familia de motoare omologată, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile necesare pentru a se asigura că motoarele aflate în producție sunt aduse în conformitate cu tipul de motor sau familia de motoare omologată. Astfel de măsuri pot include retragerea omologării UE de tip dacă măsurile de remediere luate de producător sunt insuficiente.

Autoritatea de omologare relevantă informează autoritățile de omologare din celelalte state membre cu privire la măsurile luate.

(2) În sensul alineatului (1), abaterile de la specificațiile din certificatul de omologare UE de tip sau din dosarul de omologare, în măsura în care nu au fost autorizate în conformitate cu capitolul VI, sunt interpretate ca nerespectare a tipului de motor sau familiei de motoare omologate.

(3) În cazul în care o autoritate de omologare constată că motorul însoțit de o declarație de conformitate, dacă este cazul, sau purtând o marcă de omologare de tip eliberată în alt stat membru nu este în conformitate cu tipul de motor sau familia de motoare omologată, aceasta poate solicita autorității de omologare care a acordat omologarea UE de tip să verifice dacă motoarele în curs de fabricație se conformează în continuare tipului de motor sau familiei de motoare omologate. La primirea unei solicitări în acest sens, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia măsurile menționate la alineatul (1) în cel mai scurt timp posibil și în termen de cel mult trei luni de la data solicitării.

(4) Autoritățile de omologare se informează reciproc, în termen de o lună, în legătură cu orice retragere a omologării UE de tip și în legătură cu motivele respectivei retrageri, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5).

(5) În cazul în care autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip contestă neconformitatea care i-a fost notificată, statele membre în cauză depun eforturi pentru soluționarea diferendului.

Autoritatea de omologare informează Comisia cu privire la acest lucru și Comisia organizează, atunci când este necesar, consultări adecvate în vederea ajungerii la o înțelegere.

Articolul 40

Rechemarea motoarelor

(1) În cazul în care un producător căruia i s-a acordat o omologare UE de tip are obligația, în temeiul articolului 20 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 765/2008, să recheme motoarele introduse pe piață, indiferent dacă sunt sau nu instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră, datorită faptului că motoarele reprezintă un risc grav la adresa protecției mediului sau a sănătății publice, respectivul producător:

- (a) informează imediat autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip; și
- (b) propune autorității de omologare respective un ansamblu de soluții adecvate pentru a gestiona riscul grav.

(2) Autoritatea de omologare comunică fără întârziere autorităților de omologare ale celorlalte state membre și Comisiei soluțiile propuse.

Autoritățile de omologare se asigură că soluțiile sunt puse în practică eficient pe teritoriul respectivului stat membru.

(3) În cazul în care o autoritate de omologare consideră că soluțiile sunt insuficiente sau că nu au fost puse în aplicare suficient de repede, aceasta informează fără întârziere autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip.

În cazul în care, ulterior, producătorul nu propune și nu implementează măsuri eficace de remediere, autoritatea de omologare care a acordat omologarea UE de tip ia toate măsurile de protecție necesare, inclusiv retragerea omologării UE de tip.

În cazul retragerii omologării UE de tip, în termen de o lună de la respectiva retragere, autoritatea de omologare notifică producătorul, autoritățile de omologare ale celorlalte state membre și Comisia în legătură cu acest lucru, prin scrisoare recomandată sau mijloace electronice echivalente.

Articolul 41

Notificarea deciziilor și a căilor de atac disponibile

- (1) Următoarele tipuri de decizii sau deciziile adoptate pentru următoarele scopuri se motivează:
 - (a) cele adoptate în conformitate cu prezentul regulament;
 - (b) cele privind refuzul sau retragerea unei omologări UE de tip;
 - (c) cele care solicită rechemarea unui motor de pe piață;
 - (d) cele care interzic, restricționează sau împiedică introducerea pe piață a unui motor; sau
 - (e) cele care interzic, restricționează sau împiedică introducerea pe piață a unui echipament mobil fără destinație rutieră pe care este instalat un motor care intră sub incidența prezentului regulament.
- (2) Autoritățile de omologare notifică partea în cauză cu privire la:
 - (a) orice decizie menționată la alineatul (1);
 - (b) căile de atac de care aceasta dispune în conformitate cu legislația în vigoare în statul membru respectiv, precum și cu privire la termenele aplicabile căilor de atac respective.

CAPITOLUL XI

REGLEMENTĂRI INTERNAȚIONALE ȘI FURNIZAREA INFORMAȚIILOR TEHNICE

Articolul 42

Acceptarea omologărilor de tip echivalente pentru motoare

- (1) Uniunea poate recunoaște, în contextul acordurilor multilaterale sau bilaterale dintre Uniune și țări terțe, echivalența dintre condițiile și dispozițiile pentru acordarea omologării UE de tip a motoarelor prevăzute de prezentul regulament și cele din procedurile prevăzute de reglementările internaționale sau ale țărilor terțe.
- (2) Omologările de tip acordate și marcasele reglementare care sunt conforme cu regulamentele UNECE sau modificările la acestea, în cazul cărora Uniunea a votat pentru sau la care a aderat conform dispozițiilor din actul delegat menționat la alineatul 4 litera (a) sunt recunoscute ca fiind echivalente cu omologările UE de tip acordate și cu marcasele reglementare prevăzute de prezentul regulament.
- (3) Omologările UE de tip acordate în temeiul actelor Uniunii, astfel cum sunt enumerate în actul delegat menționat la alineatul (4) litera (b), sunt recunoscute ca fiind echivalente omologărilor UE de tip acordate conform prezentului regulament.
- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care se prevede:
 - (a) lista regulamentelor UNECE sau a modificărilor la acestea, inclusiv orice cerință stabilită de acestea care se referă la aplicarea lor, în cazul cărora Uniunea a votat pentru sau la care a aderat și care urmează a fi aplicate în cazul omologării UE de tip a tipurilor de motoare și a familiilor de motoare ce urmează să fie instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră;
 - (b) lista actelor Uniunii în temeiul cărora se acordă omologări UE de tip, inclusiv orice cerință stabilită de acestea care se referă la aplicarea lor.

Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

Articolul 43

Informații și instrucțiuni destinate producătorilor de echipamente originale și utilizatorilor finali

- (1) Un producător nu transmite producătorilor de echipamente originale sau utilizatorilor finali niciun fel de date tehnice referitoare la elementele specifice prevăzute în prezentul regulament care se abat de la cele omologate de către autoritatea de omologare.
- (2) Producătorul pune la dispoziția producătorilor de echipamente originale toate informațiile și instrucțiunile relevante necesare pentru instalarea corectă a motorului pe echipamentul mobil fără destinație rutieră, inclusiv o descriere a oricăror condiții speciale sau limitări referitoare la instalarea sau utilizarea motorului.
- (3) Producătorul pune la dispoziția producătorilor de echipamente originale toate informațiile relevante și instrucțiunile necesare destinate utilizatorului final, inclusiv o descriere a oricăror condiții sau limitări speciale referitoare la utilizarea unui motor.
- (4) Producătorii pun la dispoziția producătorilor de echipamente originale valoarea emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) măsurată în cadrul procedurii de omologare UE de tip și solicită producătorilor de echipamente originale să comunice informația respectivă, împreună cu informații explicative privind condițiile de încercare, utilizatorilor finali ai echipamentului mobil fără destinație rutieră pe care urmează să fie instalat motorul.
- (5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care se prevăd detaliile legate de informațiile și instrucțiunile menționate la alineatele (2), (3) și (4) din prezentul articol. Actele delegate respective se adoptă până la 31 decembrie 2016.

Articolul 44

Schimbul de date și informații prin intermediul IMI

- (1) Schimbul de date și informații referitoare la omologările UE de tip între autoritățile naționale sau între autoritățile naționale și Comisie în cadrul prezentului regulament se efectuează în format electronic prin intermediul IMI.
- (2) Toate informațiile relevante referitoare la omologările UE de tip acordate conform prezentului regulament se colectează la nivel central și se pun la dispoziția autorităților naționale și a Comisiei prin intermediul IMI.
- (3) Comisia se asigură că IMI, de asemenea:
 - (a) permite schimbul de date și informații între producători sau serviciile tehnice, pe de o parte, și autoritățile naționale sau Comisie, pe de altă parte;
 - (b) asigură accesul public la anumite informații și date privind rezultatele omologărilor de tip și ale monitorizării motoarelor în circulație;
 - (c) în cazul în care acest lucru este adecvat și fezabil din punct de vedere tehnic și economic și cu acordul statelor membre în cauză, facilitează transferul automat de date între bazele de date naționale existente și IMI.
- (4) Utilizările IMI menționate la alineatul (3) sunt opționale.
- (5) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care se stabilesc cerințele tehnice detaliate și procedurile necesare pentru interconectarea IMI cu bazele de date naționale existente astfel cum se menționează la alineatul (3) litera (c) din prezentul articol. Actele respective de punere în aplicare se adoptă până la 31 decembrie 2016 în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 56 alineatul (2).

CAPITOLUL XII

DESEMNAREA ȘI NOTIFICAREA SERVICIILOR TEHNICE

Articolul 45

Cerințe legate de serviciile tehnice

(1) Serviciul tehnic este desemnat de autoritatea de omologare în conformitate cu articolul 47 și îndeplinește cerințele prevăzute la alineatele (2)-(9) din prezentul articol.

(2) Serviciul tehnic se instituie în conformitate cu dreptul intern al statului membru și are personalitate juridică.

(3) Serviciul tehnic este o parte terță independentă de procesul de proiectare, fabricare, furnizare sau întreținere a motoarelor pe care le evaluează.

Un organism care aparține unei asociații de întreprinderi sau unei federații profesionale care reprezintă întreprinderile implicate în proiectarea, fabricarea, furnizarea, asamblarea, instalarea, utilizarea sau întreținerea motoarelor pe care le evaluează, le supune încercărilor sau le inspectează poate fi considerat ca îndeplinind cerințele de la primul paragraf, cu condiția să demonstreze că este independent și că nu există conflicte de interese.

(4) Serviciul tehnic, inclusiv personalul său din conducerea superioară și personalul responsabil cu îndeplinirea categoriilor de activități pentru care serviciul tehnic este numit în conformitate cu articolul 47 alineatul (1), nu trebuie să aibă calitate de proiectant, producător, furnizor, instalator sau operator de întreținere pentru motoarele pe care le evaluează și nu reprezintă părți angajate în aceste activități. Această restricție nu exclude utilizarea motoarelor evaluate, menționate la alineatul (3) din prezentul articol, care sunt necesare pentru operarea serviciului tehnic sau utilizarea unor astfel de motoare în scopuri personale.

Serviciul tehnic se asigură că activitățile filialelor sale sau ale subcontractanților săi nu afectează confidențialitatea, obiectivitatea sau imparțialitatea sa cu privire la categoriile de activități pentru care a fost desemnat.

(5) Serviciul tehnic îndeplinește categoriile de activități pentru care a fost desemnat la cel mai înalt nivel de integritate profesională și de competență tehnică necesară în domeniul respectiv, iar personalul său este liber de orice presiune și stimulent, îndeosebi financiare, care i-ar putea influența aprecierea sau rezultatele activităților sale de evaluare și, în special, de presiunile și stimulentele din partea persoanelor sau grupurilor de persoane interesate de rezultatele activităților în cauză.

(6) Serviciul tehnic demonstrează autorității de omologare care l-a desemnat că este capabil să îndeplinească toate categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat în conformitate cu articolul 47 alineatul (1), asigurându-se că dispune de:

- (a) personal cu competențele corespunzătoare, cu cunoștințe tehnice specifice și formare profesională, precum și cu experiență suficientă și adecvată pentru a îndeplini sarcinile;
- (b) descrierea procedurilor relevante pentru categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat, garantând transparența și reproductibilitatea acestor proceduri;
- (c) proceduri pentru îndeplinirea categoriilor de activități pentru care solicită să fie desemnat, care să ia în considerare nivelul de complexitate a tehnologiei motorului în cauză și dacă motorul este fabricat conform unui proces de producție în masă sau în serie; și
- (d) mijloacele necesare pentru îndeplinirea în mod corespunzător a sarcinilor legate de categoriile de activități pentru care solicită să fie desemnat și accesul la toate echipamentele și instalațiile necesare.

(7) Serviciul tehnic, inclusiv personalul său din conducerea superioară și personalul de evaluare, este imparțial și nu se implică în niciun fel de activitate care ar putea afecta imparțialitatea sau integritatea în ceea ce privește categoriile de activități pentru care a fost desemnat serviciul tehnic.

(8) Serviciul tehnic încheie o asigurare de răspundere pentru activitățile pe care le desfășoară, cu excepția cazului în care răspunderea revine statului membru, în conformitate cu dreptul intern, sau a cazului în care statul membru este direct responsabil de evaluare.

(9) Personalul unui serviciu tehnic păstrează secretul profesional referitor la toate informațiile obținute în îndeplinirea sarcinilor sale în temeiul prezentului regulament sau al oricărei dispoziții de drept intern de punere în aplicare a acestuia.

Personalul serviciului tehnic nu este ținut să respecte obligația menționată la primul paragraf în privința schimbului de informații cu autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea sau în cazul în care un astfel de schimb este prevăzut de dreptul Uniunii sau de dreptul intern.

Drepturile de proprietate sunt protejate.

Articolul 46

Filialele și subcontractanții serviciilor tehnice

(1) Serviciul tehnic poate subcontracta anumite sarcini legate de categoriile de activități pentru care a fost desemnat în conformitate cu articolul 47 alineatul (1) sau poate delega aceste activități unei filiale, doar cu aprobarea autorității de omologare care le-a desemnat.

În astfel de cazuri, serviciul tehnic se asigură că subcontractantul sau filiala îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 45 și informează autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea în acest sens.

(2) Serviciul tehnic își asumă întreaga responsabilitate pentru sarcinile îndeplinite de oricare dintre subcontractanții sau filialele sale, indiferent de locul de stabilire a acestora.

(3) Serviciul tehnic pune la dispoziția autorității de omologare care l-a desemnat documentele relevante privind evaluarea calificărilor subcontractantului sau ale filialei și privind sarcinile îndeplinite de acestea.

Articolul 47

Desemnarea serviciilor tehnice

(1) Autoritățile de omologare desemnează servicii tehnice pentru una sau mai multe dintre următoarele categorii de activități, în conformitate cu domeniul lor de competență:

- (a) categoria A: efectuarea încercărilor menționate în prezentul regulament în unitățile care aparțin serviciului tehnic în cauză;
- (b) categoria B: supravegherea încercărilor menționate în prezentul regulament, în cazul în care astfel de încercări au loc în cadrul unităților producătorului sau ale unei părți terțe;
- (c) categoria C: evaluarea și monitorizarea cu regularitate a procedurilor producătorului de asigurare a conformității producției;
- (d) categoria D: supravegherea sau efectuarea încercărilor sau inspecțiilor pentru asigurarea conformității producției.

(2) Autoritatea de omologare poate acționa în calitate de serviciu tehnic pentru una sau mai multe dintre categoriile de activități menționate la alineatul (1).

(3) Serviciile tehnice dintr-o țară terță, altele decât cele desemnate în conformitate cu prezentul articol, pot face obiectul unei notificări în temeiul articolului 50, dacă o astfel de recunoaștere a serviciilor tehnice este prevăzută printr-un acord bilateral încheiat între Uniune și țara terță în cauză.

Cu toate acestea, un serviciu tehnic instituit în conformitate cu articolul 45 alineatul (2) poate să stabilească filiale în țări terțe, cu condiția ca filialele să fie gestionate și controlate direct de serviciul tehnic respectiv.

Articolul 48

Proceduri pentru standardele de performanță și evaluarea serviciilor tehnice

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 55 pentru completarea prezentului regulament prin care se stabilesc:

- (a) standardele pe care trebuie să le respecte serviciile tehnice; și
- (b) procedura de evaluare a serviciilor tehnice, inclusiv raportul corespunzător, în conformitate cu articolul 49.

Articolul 49

Evaluarea competențelor serviciilor tehnice

(1) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea întocmește un raport de evaluare prin care demonstrează că serviciul tehnic candidat a fost evaluat în ceea ce privește respectarea prezentului regulament și a actelor delegate adoptate în temeiul acestuia. Raportul de evaluare poate include un certificat de acreditare eliberat de un organism național de acreditare, care să certifice că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament.

Evaluarea care stă la baza raportului de evaluare se efectuează în conformitate cu dispozițiile stabilite într-un act delegat menționat la articolul 48.

(2) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea revizuieste raportul de evaluare cel puțin o dată la trei ani.

(3) Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea comunică raportul de evaluare Comisiei, la cererea acesteia. În cazurile în care evaluarea nu se bazează pe un certificat de acreditare eliberat de un organism de acreditare național, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea furnizează Comisiei documente justificative care certifică următoarele:

- (a) competențele serviciului tehnic;
- (b) măsurile luate pentru a asigura faptul că serviciul tehnic este monitorizat periodic de autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea; și
- (c) faptul că serviciul tehnic îndeplinește cerințele prezentului regulament și ale actelor delegate adoptate în temeiul acestuia.

(4) Autoritatea de omologare care intenționează să funcționeze ca serviciu tehnic în conformitate cu articolul 47 alineatul (2) documentează conformitatea printr-o evaluare efectuată de auditori independenți de activitatea supusă evaluării. Auditorii pot aparține aceleiași organizații, cu condiția de a fi administrați în mod separat față de personalul implicat în activitatea evaluată.

Articolul 50

Procedurile de notificare

(1) Referitor la fiecare serviciu tehnic pe care l-au desemnat, statele membre notifică Comisiei următoarele:

- (a) numele serviciului tehnic;

(b) adresa, inclusiv adresa electronică;

(c) persoanele responsabile;

(d) categoria de activități; și

(e) orice modificare referitoare la desemnarea menționată la articolul 47.

(2) Un serviciu tehnic poate exercita activitățile menționate la articolul 47 alineatul (1) în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, numai dacă respectivul serviciu tehnic a fost notificat în prealabil Comisiei, în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol.

(3) Același serviciu tehnic poate fi desemnat de mai multe autorități de omologare însărcinate cu desemnarea și notificat de statele membre cărora le aparțin respectivele autorități de omologare însărcinate cu desemnarea, indiferent de categoria sau categoriile de activități pe care acesta urmează să le desfășoare în conformitate cu articolul 47 alineatul (1).

(4) În cazul în care, în aplicarea unui act delegat, trebuie desemnată o organizație specifică sau un organism competent care să desfășoare o activitate ce nu este inclusă la articolul 47 alineatul (1), statul membru în cauză notifică Comisiei în conformitate cu prezentul articol.

(5) Comisia publică pe site-ul său internet o listă și detalii privind serviciile tehnice care au făcut obiectul unei notificări în conformitate cu prezentul articol.

Articolul 51

Modificările desemnărilor

(1) În cazul în care o autoritate de omologare însărcinată cu desemnarea a constatat sau a fost informată că un serviciu tehnic desemnat de aceasta nu mai îndeplinește cerințele prevăzute în prezentul regulament sau că acesta nu își îndeplinește obligațiile, aceasta restricționează, suspendă sau revocă desemnarea, după caz, în funcție de gravitatea încălcării cerințelor sau a neîndeplinirii obligațiilor.

Statul membru care notifică respectivul serviciu tehnic Comisiei în conformitate cu articolul 50 alineatul (1) informează fără întârziere Comisia cu privire la orice astfel de restricționare, suspendare sau revocare.

Comisia modifică în consecință informațiile publicate, menționate la articolul 50 alineatul (5).

(2) În caz de restricționare, suspendare sau revocare a desemnării menționate la alineatul (1) sau în cazul în care serviciul tehnic și-a încetat activitatea, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea ia măsurile necesare pentru a se asigura că dosarele serviciului tehnic respectiv fie sunt tratate de un alt serviciu tehnic, fie sunt puse la dispoziția autorității de omologare însărcinate cu desemnarea sau a autorităților de supraveghere a pieței, la cererea acestora.

Articolul 52

Contestarea competenței serviciilor tehnice

(1) Comisia investighează toate cazurile în care are îndoieli sau i se atrage atenția asupra unor îndoieli privind competența unui serviciu tehnic sau continuarea îndeplinirii de către un serviciu tehnic a cerințelor și responsabilităților care îi revin.

(2) Statul membru căruia îi aparține autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea prezintă Comisiei, la cerere, toate informațiile referitoare la baza pentru desemnare sau la menținerea desemnării serviciului tehnic în cauză.

(3) Comisia se asigură că toate informațiile sensibile obținute pe parcursul investigațiilor sale sunt tratate confidențial.

(4) În cazul în care constată că un serviciu tehnic nu îndeplinește sau nu mai îndeplinește cerințele pentru desemnarea sa, Comisia informează statul membru căruia îi aparține autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea, în vederea adoptării, în cooperare cu statul membru respectiv, a măsurilor corective necesare și solicită statului membru respectiv să aplice aceste măsuri corective, inclusiv, dacă este necesar, să revoce desemnarea.

Articolul 53

Obligațiile privind activitatea serviciilor tehnice

(1) Serviciile tehnice prestează categoriile de activități pentru care au fost desemnate în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea și în conformitate cu procedurile de evaluare și încercare prevăzute în prezentul regulament și în actele delegate și de punere în aplicare.

Serviciile tehnice supraveghează efectuarea încercărilor sau efectuează propriile încercări necesare pentru omologarea UE de tip sau pentru inspecțiile stabilite prin prezentul regulament sau unul dintre actele delegate sau de punere în aplicare, cu excepția cazului în care sunt permise proceduri alternative.

Serviciile tehnice nu efectuează încercări, evaluări sau inspecții pentru care nu au fost desemnate.

(2) Serviciile tehnice iau, în orice moment, următoarele măsuri:

- (a) permit autorității de omologare însărcinate cu desemnarea să îi observe atunci când își realizează evaluările, în cazul în care respectiva autoritate consideră că este necesar; și
- (b) fără a aduce atingere articolului 45 alineatul (9) și articolului 54, furnizează autorității de omologare însărcinate cu desemnarea informațiile care pot fi solicitate cu privire la categoriile de activități pe care le desfășoară și care intră sub incidența prezentului regulament.

(3) În cazul în care un serviciu tehnic constată că producătorul nu a îndeplinit cerințele stabilite în prezentul regulament, acesta raportează acest lucru autorității de omologare însărcinate cu desemnarea care, la rândul său, solicită producătorului să ia măsurile corective adecvate.

Autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea nu eliberează un certificat de omologare UE de tip până când producătorul nu a luat măsurile corective necesare, considerate satisfăcătoare de autoritatea de omologare respectivă.

(4) În cazul în care, pe parcursul monitorizării conformității producției, după eliberarea certificatului de omologare UE de tip, un serviciu tehnic care acționează în numele autorității de omologare însărcinate cu desemnarea constată că un tip de motor sau o familie de motoare nu mai respectă prezentul regulament, acesta informează, în consecință, autoritatea de omologare însărcinată cu desemnarea.

Autoritatea de omologare ia măsurile necesare, astfel cum este prevăzut la articolul 26.

Articolul 54

Obligațiile serviciilor tehnice privind informarea

(1) Serviciile tehnice informează autoritățile de omologare însărcinate cu desemnarea cu privire la orice:

- (a) neconformitate care poate implica refuzarea, restricționarea, suspendarea sau retragerea omologării UE de tip;
- (b) circumstanță care afectează domeniul de aplicare sau condițiile desemnării lor;
- (c) cerere de informare cu privire la activitățile lor din partea autorităților de supraveghere a pieței.

(2) La cererea autorității de omologare însărcinate cu desemnarea, serviciile tehnice furnizează informații privind activitățile care fac obiectul desemnării, precum și privind orice altă activitate desfășurată, inclusiv activitățile și subcontractările transfrontaliere.

CAPITOLUL XIII

ACTE DELEGATE ȘI ACTE DE PUNERE ÎN APLICARE

Articolul 55

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 19 alineatul (2), articolul 24 alineatul (11), articolul 25 alineatul (4), articolul 26 alineatul (6), articolul 34 alineatul (9), articolul 42 alineatul (4), articolul 43 alineatul (5) și articolul 48 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 6 octombrie 2016.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 19 alineatul (2), la articolul 24 alineatul (11), la articolul 25 alineatul (4), la articolul 26 alineatul (6), la articolul 34 alineatul (9), la articolul 42 alineatul (4), la articolul 43 alineatul (5) și la articolul 48 poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de a adopta un act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 19 alineatul (2), articolului 24 alineatul (11), articolului 25 alineatul (4), articolului 26 alineatul (6), articolului 34 alineatul (9), articolului 42 alineatul (4), articolului 43 alineatul (5) și articolului 48 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la data notificării actului respectiv Parlamentului European și Consiliului sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 56

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul tehnic pentru autovehicule (CTAV) instituit prin articolul 40 alineatul (1) din Directiva 2007/46/CE. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

CAPITOLUL XIV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 57

Sanțiuni

- (1) Statele membre stabilesc sancțiuni pentru nerespectarea prezentului regulament și a actelor delegate sau de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament de către operatorii economici sau de către producătorii de echipamente originale. Sancțiunile prevăzute sunt eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.

Statele membre notifică normele respective Comisiei până la 7 octombrie 2018 și îi notifică acesteia, fără întârziere, orice modificări ulterioare privind aceste norme.

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că sancțiunile sunt aplicate.

(2) Încălcările care fac obiectul unei sancțiuni includ:

- (a) falsul în declarații, în special în timpul procedurilor de omologare UE de tip, al procedurilor care determină rechemarea sau al procedurilor referitoare la derogări;
- (b) falsificarea rezultatelor încercărilor privind omologarea UE de tip sau monitorizarea motoarelor în circulație;
- (c) nefurnizarea datelor sau a specificațiilor tehnice care ar putea duce la rechemarea motoarelor, refuzul sau retragerea omologării UE de tip;
- (d) utilizarea strategiilor de invalidare;
- (e) refuzul de a furniza accesul la informații;
- (f) introducerea pe piață a unor motoare supuse omologării UE de tip fără omologarea UE de tip sau cu falsificarea documentelor sau a marcajelor reglementare în acest scop;
- (g) introducerea pe piață a motoarelor de tranziție și a echipamentelor mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate astfel de motoare cu încălcarea dispozițiilor referitoare la derogări;
- (h) încălcarea restricțiilor prevăzute la articolul 35 alineatele (3) și (4);
- (i) introducerea pe piață a unui motor modificat în așa fel încât acesta nu mai este conform cu specificațiile omologării UE de tip;
- (j) instalarea motorului pe un echipament mobil fără destinație rutieră destinat unei alte utilizări decât cea exclusivă prevăzută la articolul 4;
- (k) introducerea pe piață a unui motor cu destinație specială conform articolului 34 alineatul (5) sau (6), în scopul utilizării pe un alt echipament mobil fără destinație rutieră decât cel prevăzut la alineatele respective;
- (l) introducerea pe piață a unui motor conform articolului 34 alineatul (7) sau (8) și articolului 58 alineatul (9), (10) sau (11) în scopul utilizării pe un alt echipament decât cel prevăzut la alineatele respective;
- (m) introducerea pe piață a unor echipamente mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate motoare supuse omologării UE de tip în temeiul prezentului regulament, în lipsa unei astfel de omologări;
- (n) introducerea pe piață a unor echipamente mobile fără destinație rutieră care încalcă restricțiile privind echipamentele mobile fără destinație rutieră stabilite la articolul 34 alineatul (8).

Articolul 58

Dispoziții tranzitorii

(1) Fără a aduce atingere capitolelor II și III, prezentul regulament nu anulează nicio omologare UE de tip ori derogare anterior datelor de introducere pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III.

(2) Autoritățile de omologare pot continua să acorde omologări UE de tip conform legislației relevante aplicabile la 5 octombrie 2016 până la datele obligatorii pentru omologarea UE de tip a motoarelor prevăzute în anexa III și pot continua să acorde derogări în conformitate cu legislația respectivă până la datele obligatorii pentru introducerea pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III.

Statele membre pot continua să permită introducerea pe piață a motoarelor conform legislației relevante aplicabile la 5 octombrie 2016 până la datele obligatorii pentru introducerea pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III.

(3) Prin derogare de la prezentul regulament, motoarele care au primit o omologare UE de tip conform legislației relevante aplicabile la 5 octombrie 2016 sau care îndeplinesc cerințele prevăzute de către Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR) și adoptate sub denumirea CCNR etapa II, în contextul Convenției revizuite privind navigația pe Rin, pot fi introduse pe piață în continuare până la datele introducerii pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III.

În acest caz, autoritățile naționale nu interzic, nu restricționează și nu îngreunează introducerea pe piață a motoarelor conforme cu tipul omologat.

(4) Motoarele care la 5 octombrie 2016 nu intrau sub incidența Directivei 97/68/CE pot fi introduse pe piață în continuare pe baza normelor naționale în vigoare, dacă există, până la datele introducerii pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III.

(5) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (3), articolului 18 alineatul (2) și, după caz, Directivei 2008/57/CE și Regulamentului (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei ⁽¹⁾, motoarele de tranziție și, dacă este cazul, echipamentele mobile fără destinație rutieră pe care sunt instalate respectivele motoare de tranziție pot fi introduse pe piață în continuare în perioada de tranziție, cu condiția ca data de fabricație a echipamentului pe care este instalat motorul de tranziție să fie nu mai târziu de 18 luni de la debutul perioadei de tranziție.

Pentru motoarele din categoria NRE, statele membre autorizează prelungirea perioadei de tranziție și a perioadei de 18 luni la care se face referire la primul paragraf cu un interval suplimentar de 12 luni pentru producătorii de echipamente originale cu o producție totală anuală sub 100 de unități de echipamente mobile fără destinație rutieră echipate cu motoare cu ardere internă. În scopul calculării respectivei producții totale anuale, toți producătorii de echipamente originale aflați sub controlul aceleiași persoane fizice sau juridice vor fi considerați drept unul și același producător de echipamente originale.

Pentru motoarele din categoria NRE utilizate pe macarale mobile, perioada de tranziție și perioada de 18 luni menționate la primul paragraf se prelungesc cu 12 luni.

Pentru motoarele din categoria NRS cu o putere a motorului sub 19 kW utilizate pe frezele de zăpadă, perioada de tranziție și perioada de 18 luni menționate la primul paragraf se prelungesc cu 24 de luni.

(6) Sub rezerva alineatului (5) din prezentul articol, motoarele de tranziție respectă cel puțin una dintre următoarele cerințe:

- (a) sunt conforme cu tipurile de motoare sau familiile de motoare a căror omologare UE de tip nu mai este valabilă conform articolului 30 alineatul (2) litera (a) și sunt, la data de fabricație a motoarelor, acoperite de o omologare UE de tip valabilă care respectă cele mai recente limite aplicabile ale emisiilor, astfel cum sunt definite în legislația relevantă aplicabilă la 5 octombrie 2016;
- (b) aparțin unui interval de putere care nu a făcut obiectul unei omologări de tip în materie de emisii poluante la nivelul Uniunii la 5 octombrie 2016; sau
- (c) sunt utilizate sau destinate utilizării într-o aplicație care nu a făcut obiectul unei omologări de tip în materie de emisii poluante la nivelul Uniunii la 5 octombrie 2016.

(7) Perioada pentru introducerea pe piață a motoarelor de tranziție este limitată la:

- (a) 24 de luni de la data aplicabilă pentru introducerea pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III, în situația menționată la alineatul (5) primul paragraf;
- (b) 36 de luni de la data aplicabilă pentru introducerea pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III, în situația menționată la alineatul (5) al doilea paragraf;
- (c) 48 de luni de la data aplicabilă pentru introducerea pe piață a motoarelor prevăzute în anexa III, în situația menționată la alineatul (5) al patrulea paragraf.

(8) Producătorii se asigură că motoarele de tranziție introduse pe piață în perioada de tranziție respectă marcajul menționat la articolul 32 alineatul (2) litera (d).

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228).

(9) În pofida articolului 5 alineatul (3), articolului 18 alineatul (2) și articolului 22, statele membre pot, pentru o perioadă care se va încheia cel târziu la 17 septembrie 2026, să autorizeze introducerea pe piață a motoarelor din categoria RLL cu o putere netă maximă mai mare de 2 000 kW care nu respectă limitele emisiilor prevăzute în anexa II și care urmează să fie instalate pe locomotive care circulă doar într-o rețea feroviară de 1 520 mm izolată din punct de vedere tehnic. În această perioadă, motoarele introduse pe piață respectă cel puțin limitele emisiilor pe care motoarele trebuiau să le îndeplinească pentru a fi introduse pe piață la 31 decembrie 2011. Autoritățile de omologare din statele membre acordă omologarea UE de tip pentru aceste motoare și autorizează introducerea lor pe piață.

(10) În pofida articolului 5 alineatul (3) și a articolului 18 alineatul (2), statele membre autorizează introducerea pe piață a motoarelor de înlocuire, pentru o perioadă care să nu depășească 15 ani de la datele aplicabile pentru introducerea pe piață a motoarelor din etapa V prevăzute în anexa III, cu condiția ca acestea să aparțină unei categorii echivalente cu NRS cu o putere de referință de cel puțin 19 kW sau să aparțină unei categorii echivalente cu NRG, atunci când motorul de înlocuire și motorul inițial aparțin unei categorii de motoare sau unui interval de putere care nu au făcut obiectul omologării de tip la nivelul Uniunii la 31 decembrie 2016.

(11) În pofida articolului 5 alineatul (3) și a articolului 18 alineatul (2), statele membre autorizează introducerea pe piață a motoarelor de înlocuire, pentru o perioadă de cel mult 20 de ani de la datele aplicabile pentru introducerea pe piață a motoarelor din etapa V prevăzute în anexa III, cu condiția ca acestea:

- (a) să aparțină categoriei NRE, să aibă o putere de referință de cel puțin 19 kW și cel mult 560 kW și să se încadreze într-o etapă de emisii care a expirat cu cel mult 20 de ani înainte de introducerea pe piață a motoarelor respective și care este cel puțin la fel de strictă ca limitele de emisii pe care trebuia să le respecte motorul care urma să fie înlocuit atunci când a fost introdus inițial pe piață;
- (b) să aparțină unei categorii echivalente cu NRE și cu o putere de referință peste 560 kW, atunci când motorul de înlocuire și motorul inițial aparțin unei categorii de motoare sau unui interval de putere care nu au făcut obiectul omologării de tip la nivelul Uniunii la 31 decembrie 2016.

(12) Statele membre pot decide să nu aplice prezentul regulament, pentru o perioadă care se încheie până la data de 17 septembrie 2026, pentru motoarele instalate pe mașini de recoltat bumbac.

(13) Producătorii se asigură că motoarele de înlocuire respectă marcajul menționat la articolul 32 alineatul (2) litera (e).

Articolul 59

Raportarea

(1) Până la 31 decembrie 2021, statele membre informează Comisia cu privire la punerea în aplicare a procedurilor de omologare UE de tip prevăzute în prezentul regulament.

(2) Până la 31 decembrie 2022, pe baza informațiilor comunicate în temeiul alineatului (1), Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentului regulament.

Articolul 60

Revizuirea

(1) Până la 31 decembrie 2018, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la evaluarea posibilității de a stabili măsuri armonizate pentru instalarea dispozitivelor de postechipare pentru controlul emisiilor pe motoarele instalate pe echipamentele mobile fără destinație rutieră deja introduse pe piața Uniunii. Respectivul raport abordează, de asemenea, măsuri tehnice și planuri de stimulente financiare, pentru a ajuta statele membre să se conformeze cu legislația Uniunii în domeniul calității aerului prin evaluarea acțiunilor posibile împotriva poluării aerului în zonele dens populate și cu respectarea corespunzătoare a normelor Uniunii privind ajutorul de stat.

(2) Până la 31 decembrie 2020, Comisia transmite un raport Parlamentului European și Consiliului privind:

- (a) evaluarea potențialului de reducere în continuare a emisiilor poluante, pe baza tehnologiilor disponibile și a analizei cost-beneficii.

În special, în cazul motoarelor din categoriile IWP și IWA, evaluarea fezabilității din punct de vedere tehnologic și economic a următoarelor:

- (i) o reducere suplimentară a valorii-limită a emisiilor pentru PN și emisiile de NO_x;
- (ii) o reducere suplimentară a factorului A pentru motoarele alimentate integral sau parțial cu combustibili gazoși în cadrul unei funcționări neutre din punct de vedere climatic în comparație cu motoarele alimentate cu motorină; și
- (iii) o adăugare a unor valori-limită ale PN la acele categorii de motoare pentru care astfel de valori nu au fost stabilite în anexa II la prezentul regulament;

(b) identificării tipurilor de poluanți potențial relevante, neacoperite de prezentul regulament.

(3) Până la 31 decembrie 2025, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la utilizarea clauzelor de derogare prevăzute la articolul 34 alineatele (4) și (5) și monitorizarea rezultatelor încercărilor referitoare la emisii prevăzute la articolul 19 și concluziile acestora.

În plus, raportul evaluează încercările necesare pentru omologarea UE de tip prevăzută la articolele 24 și 25, cu un accent deosebit asupra măsurii în care aceste încercări corespund condițiilor reale de funcționare a motoarelor, și evaluează, de asemenea, fezabilitatea introducerii încercărilor pentru emisiile de particule poluante în cadrul încercării motoarelor în circulație, prevăzute la articolul 19.

(4) Rapoartele menționate la alineatele (2) și (3):

- (a) se bazează pe o consultare cu părțile interesate relevante;
- (b) iau în considerare standardele Uniunii și internaționale existente în materie; și
- (c) sunt însoțite, atunci când este cazul, de propuneri legislative.

Articolul 61

Modificarea Directivei 97/68/CE

Directiva 97/68/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 9 alineatul (4a) se adaugă următoarele paragrafe:

„Prin derogare de la primul paragraf, statele membre pot acorda, la cererea unui producător de echipamente originale, introducerea pe piață a motoarelor care respectă valorile-limită ale emisiilor din etapa III A, cu condiția ca motoarele respective să fie destinate instalării pe echipamente mobile fără destinație rutieră care urmează a fi utilizate în atmosfere potențial explozive, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului (*).

Producătorii furnizează autorității de omologare dovezi care să ateste că motoarele sunt instalate exclusiv pe echipamente mobile fără destinație rutieră certificate ca îndeplinind aceste cerințe. O etichetă cu mențiunea «Motor destinat utilizării restricționate pe echipamente fabricate de», urmată de numele producătorului de echipamente originale și de referința unică a derogării aferente se aplică pe orice astfel de motor alături de marcajul reglementar al motorului prevăzut în secțiunea 3 din anexa I.

Prin derogare de la primul paragraf, statele membre pot acorda omologarea UE de tip și pot autoriza introducerea pe piață a motoarelor din categoria RLL cu o putere netă maximă mai mare de 2 000 kW care nu respectă limitele emisiilor prevăzute în anexa II și care urmează să fie instalate pe locomotive care circulă doar într-o rețea feroviară cu ecartamentul de 1 520 mm izolată din punct de vedere tehnic. Aceste motoare respectă cel puțin limitele emisiilor pe care motoarele trebuia să le îndeplinească pentru a fi introduse pe piață la 31 decembrie 2011.

(*) Directiva 2014/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind armonizarea legislațiilor statelor membre referitoare la echipamentele și sistemele de protecție destinate utilizării în atmosfere potențial explozive (JO L 96, 29.3.2014, p. 309).”;

2. La articolul 10 se adaugă următorul alineat:

„(8) Statele membre pot decide să nu aplice prezenta directivă pentru motoarele instalate pe mașini de recoltat bumbac.”

Articolul 62

Modificarea Regulamentului (UE) nr. 1024/2012

În anexa la Regulamentul (UE) nr. 1024/2012 se adaugă următorul punct:

„9. Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1024/2012 și (UE) nr. 167/2013 și de modificare și de abrogare a Directivei 97/68/CE (*): Articolul 44.

(*) JO L 252, 16.9.2016, p. 53.”

Articolul 63

Modificarea Regulamentului (UE) nr. 167/2013

Articolul 19 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013 se modifică după cum urmează:

1. Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Se aplică dispozițiile privind categoriile de motoare, limitele emisiilor de gaze de evacuare, ciclurile de încercare, perioadele de durabilitate a emisiilor, cerințele privind emisiile de gaze de evacuare, monitorizarea emisiilor motoarelor în circulație și efectuarea măsurărilor și a încercărilor, precum și dispozițiile tranzitorii și dispozițiile care permit omologarea UE de tip timpurie și introducerea pe piață timpurie a motoarelor din etapa V prevăzute pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră în Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și în actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

În sensul introducerii pe piață, înregistrării sau punerii în funcțiune a tractoarelor din categoriile T2, T4.1 și C2, motoarele din intervalul de putere 56-130 kW care îndeplinesc cerințele etapei IIIB sunt considerate motoare de tranziție, conform definiției de la articolul 3 punctul 32 din Regulamentul (UE) 2016/1628.

(*) Regulamentul (UE) 2016/1628 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 septembrie 2016 privind cerințele referitoare la limitele emisiilor de poluanți gazoși și de particule poluante și omologarea de tip pentru motoarele cu ardere internă pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 și a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 și de modificare și abrogare a Directivei 97/68/CE (JO L 252, 16.9.2016, p. 53).”

2. La alineatul (6) se adaugă următorul paragraf:

„Prin derogare de la principiul enunțat în al doilea paragraf, Comisia este împuternicită să modifice până la 31 decembrie 2016 Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei (*), astfel încât:

- (a) în scopul omologării UE de tip pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2, perioada de amânare prevăzută la articolul 11 alineatul (4) din Regulamentul delegat (UE) 2015/96 să fie de patru ani;
- (b) în cadrul regimului de flexibilitate menționat la articolul 14 din Regulamentul delegat (UE) 2015/96, flexibilitatea permisă în temeiul punctului 1.1.1 din anexa V la regulamentul delegat menționat anterior să fie majorată la 150 % pentru tractoarele din categoriile T2, T4.1 și C2.

(*) Regulamentul delegat (UE) 2015/96 al Comisiei din 1 octombrie 2014 de completare a Regulamentului (UE) nr. 167/2013 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele de performanță de mediu și de performanță a unității de propulsie ale vehiculelor agricole și forestiere (JO L 16, 23.1.2015, p. 1).”

*Articolul 64***Abrogare**

- (1) Fără a aduce atingere articolului 58 alineatele (1)-(4) din prezentul regulament, Directiva 97/68/CE se abrogă începând cu 1 ianuarie 2017.
- (2) Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.

*Articolul 65***Intrare în vigoare și aplicare**

- (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (2) Prezentul regulament se aplică de la 1 ianuarie 2017, cu excepția articolului 61, care se aplică de la 6 octombrie 2016.

Începând de la 6 octombrie 2016, autoritățile de omologare nu refuză acordarea unei omologări UE de tip pentru un nou tip de motor sau o nouă familie de motoare și nici nu interzic introducerea pe piață a tipului de motor sau a familiei de motoare dacă acestea sunt conforme cu capitolele II, III, IV și VIII și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul prezentului regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 14 septembrie 2016.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

I. KORČOK

ANEXA I

Definirea subcategoriilor de motoare menționate la articolul 4

Tabelul I-1: Subcategoriile aferente categoriei NRE de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 1

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorii	Putere de referință
NRE	CI	variabilă	$0 < P < 8$	NRE-v-1	Puterea netă maximă
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	
	toate		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	constantă	$0 < P < 8$	NRE-c-1	Puterea netă nominală
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	
	toate		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelul I-2: Subcategoriile aferente categoriei NRG de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 2

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
NRG	toate	variabilă	$P > 560$	NRG-v-1	Puterea netă maximă
		constantă	$P > 560$	NRG-c-1	Puterea netă nominală

Tabelul I-3: Subcategoriile aferente categoriei NRSh de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 3

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm ³)	Subcategorie	Putere de referință
NRSh	SI	variabilă sau constantă	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	Puterea netă maximă
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

Tabelul I-4: Subcategoriile aferente categoriei NRS de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 4

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm ³)	Subcategorie	Putere de referință
NRS	SI	variabilă, ≥ 3 600 rpm; sau constantă	0 < P < 19	80 ≤ SV < 225	NRS-vr-1a	Puterea netă maximă
				SV ≥ 225	NRS-vr-1b	
		variabilă, < 3 600 rpm		80 ≤ SV < 225	NRS-vi-1a	
				SV ≥ 225	NRS-vi-1b	
		variabilă sau constantă	19 ≤ P < 30	SV ≤ 1 000	NRS-v-2a	Puterea netă maximă
				SV > 1 000	NRS-v-2b	
			30 ≤ P < 56	oricare	NRS-v-3	Puterea netă maximă

În cazul motoarelor cu o putere mai mică de 19 kW și $SV < 80$ cm³ instalate pe alte echipamente decât cele portabile, se folosesc motoare din categoria NRSh.

Tabelul I-5: Subcategoriile aferente categoriei IWP de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 5

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
IWP	toate	variabilă	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	Puterea netă maximă
			$75 \leq P < 130$	IWP-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-v-3	
			$P \geq 300$	IWP-v-4	
		constantă	$19 \leq P < 75$	IWP-c-1	Puterea netă nominală
			$75 \leq P < 130$	IWP-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP-c-3	
			$P \geq 300$	IWP-c-4	

Tabelul I-6: Subcategoriile aferente categoriei IWA de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 6

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
IWA	toate	variabilă	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	Puterea netă maximă
			$75 \leq P < 130$	IWA-v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-v-3	
			$P \geq 300$	IWA-v-4	

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
		constantă	$19 \leq P < 75$	IWA-c-1	Puterea netă nominală
			$75 \leq P < 130$	IWA-c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA-c-3	
			$P \geq 300$	IWA-c-4	

Tabelul I-7: Subcategoriile aferente categoriei RLL de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 7

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
RLL	toate	variabilă	$P > 0$	RLL-v-1	Puterea netă maximă
		constantă	$P > 0$	RLL-c-1	Puterea netă nominală

Tabelul I-8: Subcategoriile aferente categoriei RLR de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 8

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
RLR	toate	variabilă	$P > 0$	RLR-v-1	Puterea netă maximă
		constantă	$P > 0$	RLR-c-1	Puterea netă nominală

Tabelul I-9: Subcategoriile aferente categoriei SMB de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 9

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
SMB	SI	variabilă sau constantă	$P > 0$	SMB-v-1	Puterea netă maximă

Tabelul I-10: Subcategoriile aferente categoriei ATS de motoare definite la articolul 4 alineatul (1) punctul 10

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Putere de referință
ATS	SI	variabilă sau constantă	$P > 0$	ATS-v-1	Puterea netă maximă

ANEXA II

Limitele de emisii de gaze de evacuare menționate la articolul 18 alineatul (2).

Tabelul II-1: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRE de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 1

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	NRE-v-1 NRE-c-1	0 < P < 8	CI	8,00	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40 ⁽¹⁾	—	1,10
Etapa V	NRE-v-2 NRE-c-2	8 ≤ P < 19	CI	6,60	(HC + NO _x ≤ 7,50)		0,40	—	1,10
Etapa V	NRE-v-3 NRE-c-3	19 ≤ P < 37	CI	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Etapa V	NRE-v-4 NRE-c-4	37 ≤ P < 56	CI	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Etapa V	NRE-v-5 NRE-c-5	56 ≤ P < 130	toate	5,00	0,19	0,40	0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Etapa V	NRE-v-6 NRE-c-6	130 ≤ P ≤ 560	toate	3,50	0,19	0,40	0,015	1 × 10 ¹²	1,10
Etapa V	NRE-v-7 NRE-c-7	P > 560	toate	3,50	0,19	3,50	0,045	—	6,00

⁽¹⁾ 0,60 pentru motoarele cu injecție directă, răcite cu aer, cu pornire manuală

Tabelul II-2: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRG de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 2

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	NRG-v-1 NRG-c-1	P > 560	toate	3,50	0,19	0,67	0,035	—	6,00

Tabelul II-3: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRSh de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 3

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Etapa V	NRSh-v-1a	0 < P < 19	SI	805	50
Etapa V	NRSh-v-1b			603	72

Tabelul II-4: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria NRS de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 4

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Etapa V	NRS-vr-1a NRS-vi-1a	0 < P < 19	SI	610	10
Etapa V	NRS-vr-1b NRS-vi-1b			610	8
Etapa V	NRS-v-2a	19 ≤ P ≤ 30		610	8
Etapa V	NRS-v-2b NRS-v-3	19 ≤ P < 56		4,40 (*)	2,70 (*)

(*) Opțional, ca alternativă, orice combinație de valori care respectă ecuația: $(HC + NO_x) \times CO^{0,784} \leq 8,57$, precum și următoarele condiții: $CO \leq 20,6$ g/kWh și $(HC + NO_x) \leq 2,7$ g/kWh.

Tabelul II-5: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria IWP de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 5

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	IWP-v-1 IWP-c-1	19 ≤ P < 75	toate	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Etapa V	IWP-v-2 IWP-c-2	75 ≤ P < 130	toate	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00
Etapa V	IWP-v-3 IWP-c-3	130 ≤ P < 300	toate	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Etapa V	IWP-v-4 IWP-c-4	P ≥ 300	toate	3,50	0,19	1,80	0,015	1 × 10 ¹²	6,00

Tabelul II-6: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria IWA de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 6

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	IWA-v-1 IWA-c-1	19 ≤ P < 75	toate	5,00	(HC + NO _x ≤ 4,70)		0,30	—	6,00
Etapa V	IWA-v-2 IWA-c-2	75 ≤ P < 130	toate	5,00	(HC + NO _x ≤ 5,40)		0,14	—	6,00

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	IWA-v-3 IWA-c-3	$130 \leq P < 300$	toate	3,50	1,00	2,10	0,10	—	6,00
Etapa V	IWA-v-4 IWA-c-4	$P \geq 300$	toate	3,50	0,19	1,80	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelul II-7: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria RLL de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 7

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	RLL-c-1 RLL-v-1	$P > 0$	toate	3,50	$(HC + NO_x \leq 4,00)$		0,025	—	6,00

Tabelul II-8: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria RLR de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 8

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	PN	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	#/kWh	
Etapa V	RLR-c-1 RLR-v-1	$P > 0$	toate	3,50	0,19	2,00	0,015	1×10^{12}	6,00

Tabelul II-9: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria SMB de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 9

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	NO _x	HC
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh
Etapa V	SMB-v-1	$P > 0$	SI	275	—	75

Tabelul II-10: Limitele de emisii din etapa V pentru categoria ATS de motoare definită la articolul 4 alineatul (1) punctul 10

Etapa de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC + NO _x
		kW		g/kWh	g/kWh
Etapa V	ATS-v-1	$P > 0$	SI	400	8

Dispoziții specifice privind limitele totale de hidrocarburi (HC) pentru motoarele alimentate integral sau parțial cu combustibili gazoși

1. Pentru subcategoriile unde este definit un factor A, limita HC pentru motoarele alimentate integral sau parțial cu combustibili gazoși indicată în tabelele II-1-II-10 se înlocuiește cu o limită calculată pe baza următoarei formule:

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

unde GER este media raportului gaz/energie pe durata ciclului de încercare corespunzător. Acolo unde se aplică atât ciclul de încercare în regim stabilizat, cât și cel în regim tranzitoriu, GER se determină pe baza ciclului de încercare în regim tranzitoriu cu pornire la cald. Acolo unde se aplică mai multe cicluri de încercare în regim stabilizat, media GER se determină pentru fiecare ciclu în parte.

Dacă limita calculată pentru HC depășește valoarea de $0,19 + A$, limita pentru HC se stabilește la $0,19 + A$.

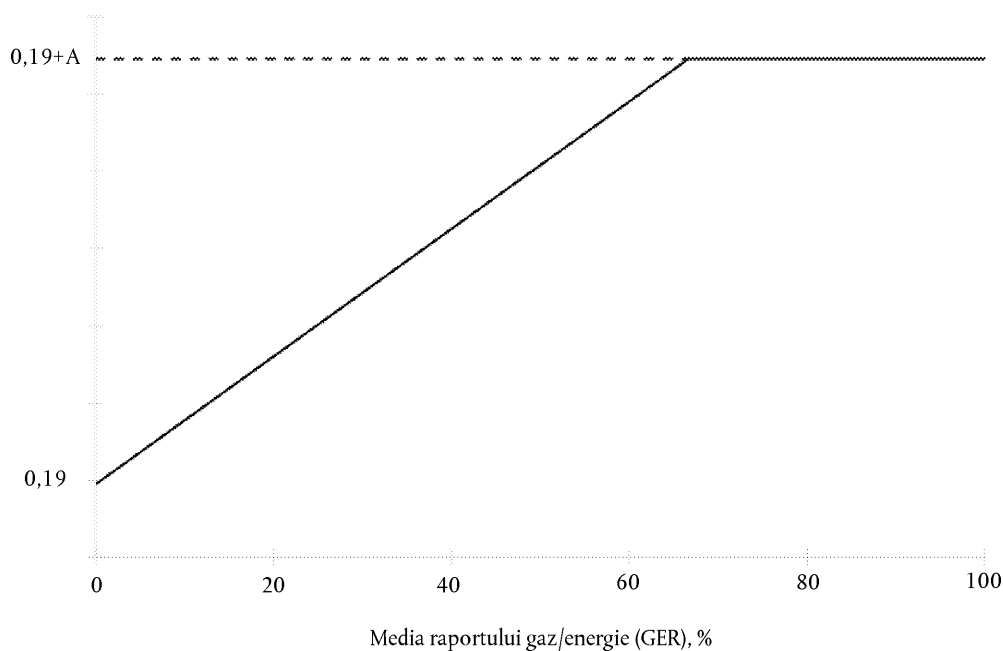


Figura 1. Diagramă indicând limita emisiilor de HC ca funcție a mediei GER

2. Pentru subcategoriile cu o limită combinată de HC și NO_x , valoarea limitei combinate pentru HC și NO_x se reduce cu 0,19 g/kWh și se aplică numai pentru NO_x .
3. Formula nu se aplică în cazul motoarelor care nu sunt alimentate cu combustibili gazoși.

ANEXA III

Calendarul punerii în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește omologarea UE de tip și introducerea pe piață

Tabelul III-1: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRE de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
NRE	CI	$0 < P < 8$	NRE-v-1 NRE-c-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
	CI	$8 \leq P < 19$	NRE-v-2 NRE-c-2		
	CI	$19 \leq P < 37$	NRE-v-3 NRE-c-3	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4 NRE-c-4		
	toate	$56 \leq P < 130$	NRE-v-5 NRE-c-5	1 ianuarie 2019	1 ianuarie 2020
		$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6 NRE-c-6	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$P > 560$	NRE-v-7 NRE-c-7	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-2: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRG de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
NRG	toate	$P > 560$	NRG-v-1 NRG-c-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-3: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRSh de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
NRSh	SI	$0 < P < 19$	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-4: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria NRS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
NRS	SI	$0 < P < 56$	NRS-vr-1a NRS-vi-1a NRS-vr-1b NRS-vi-1b NRS-v-2a NRS-v-2b NRS-v-3	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-5: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria IWP de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
IWP	toate	$19 \leq P < 300$	IWP-v-1 IWP-c-1 IWP-v-2 IWP-c-2 IWP-v-3 IWP-c-3	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$P \geq 300$	IWP-v-4 IWP-c-4	1 ianuarie 2019	1 ianuarie 2020

Tabelul III-6: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria IWA de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
IWA	toate	$19 \leq P < 300$	IWA-v-1 IWA-c-1 IWA-v-2 IWA-c-2 IWA-v-3 IWA-c-3	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019
		$P \geq 300$	IWA-v-4 IWA-c-4	1 ianuarie 2019	1 ianuarie 2020

Tabelul III-7: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria RLL de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
RLL	toate	$P > 0$	RLL-v-1 RLL-c-1	1 ianuarie 2020	1 ianuarie 2021

Tabelul III-8: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria RLR de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
RLR	toate	$P > 0$	RLR-v-1 RLR-c-1	1 ianuarie 2020	1 ianuarie 2021

Tabelul III-9: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria SMB de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
SMB	SI	$P > 0$	SMB-v-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

Tabelul III-10: Datele de punere în aplicare a prezentului regulament pentru categoria ATS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Interval de putere (kW)	Subcategorie	Data obligatorie de punere în aplicare a prezentului regulament pentru	
				Omologarea UE de tip a motoarelor	Introducerea pe piață a motoarelor
ATS	SI	$P > 0$	ATS-v-1	1 ianuarie 2018	1 ianuarie 2019

ANEXA IV

Cicluri de încercare în regim stabilizat pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră (NRSC)

Tabelul IV-1: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRE

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRE	variabilă	Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mică de 19 kW	NRE-v-1 NRE-v-2	G2 sau C1
		Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mare sau egală cu 19 kW, ce nu depășește însă 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	C1
		Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mare de 560 kW	NRE-v-7	C1
	constantă	Motor cu turație constantă	NRE-c-1 NRE-c-2 NRE-c-3 NRE-c-4 NRE-c-5 NRE-c-6 NRE-c-7	D2

Tabelul IV-2: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRG

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRG	variabilă	Motor cu turație variabilă pentru grup electrogen	NRG-v-1	C1
	constantă	Motor cu turație constantă pentru grup electrogen	NRG-c-1	D2

Tabelul IV-3: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRSh

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRSh	variabilă sau constantă	Motor având o putere de referință de maximum 19 kW, pentru utilizare pe echipamente portabile	NRSh-v-1a NRSh-v-1b	G3

Tabelul IV-4: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria NRS

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
NRS	variabilă < 3 600 rpm	Motor cu turație variabilă având o putere de referință de maximum 19 kW, destinat funcționării la turații < 3 600 rpm	NRS-vi-1a NRS-vi-1b	G1

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
	variabilă ≥ 3 600 rpm; sau constantă	Motor cu turație variabilă având o putere de referință de maximum 19 kW, destinat funcționării la turații ≥ 3 600 rpm; motor cu turație constantă având o putere de referință de maximum 19 kW	NRS-vr-1a NRS-vr-1b	G2
	variabilă sau constantă	Motor având o putere de referință între 19 kW și 30 kW și o capacitate cilindrică mai mică de 1 litru	NRS-v-2a	G2
		Motor având o putere de referință mai mare de 19 kW, exceptând motoarele care au o putere de referință între 19 kW și 30 kW și o capacitate cilindrică mai mică de 1 litru	NRS-v-2b NRS-v-3	C2

Tabelul IV-5: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria IWP

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
IWP	variabilă	Motor cu turație variabilă proiectat pentru propulsie, care funcționează pe o curbă cu elice cu pas fix	IWP-v-1 IWP-v-2 IWP-v-3 IWP-v-4	E3
	constantă	Motor cu turație constantă proiectat pentru propulsie, care funcționează cu elice cu pas controlabil sau cuplată electric	IWP-c-1 IWP-c-2 IWP-c-3 IWP-c-4	E2

Tabelul IV-6: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria IWA

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
IWA	variabilă	Motor cu turație variabilă destinat utilizării auxiliare pe nave de navigație interioară	IWA-v-1 IWA-v-2 IWA-v-3 IWA-v-4	C1
	constantă	Motor cu turație constantă destinat utilizării auxiliare pe nave de navigație interioară	IWA-c-1 IWA-c-2 IWA-c-3 IWA-c-4	D2

Tabelul IV-7: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria RLL

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
RLL	variabilă	Motor cu turație variabilă pentru propulsia locomotivelor	RLL-v-1	F
	constantă	Motor cu turație constantă pentru propulsia locomotivelor	RLL-c-1	D2

Tabelul IV-8: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria RLR

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
RLR	variabilă	Motor cu turație variabilă pentru propulsia automotoarelor	RLR-v-1	C1
	constantă	Motor cu turație constantă pentru propulsia automotoarelor	RLR-c-1	D2

Tabelul IV-9: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria SMB

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
SMB	variabilă sau constantă	Motoare pentru propulsia snowmobilelor	SMB-v-1	H

Tabelul IV-10: Cicluri de încercare NRSC pentru motoare din categoria ATS

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	NRSC
ATS	variabilă sau constantă	Motoare pentru propulsia vehiculelor ATV sau SbS	ATS-v-1	G1

Cicluri de încercare în regim tranzitoriu pentru motoare instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră

Tabelul IV-11: Ciclul de încercare în regim tranzitoriu pentru motoare instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră din categoria NRE

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	
NRE	variabilă	Motor cu turație variabilă având o putere de referință mai mare sau egală cu 19 kW, ce nu depășește însă 560 kW	NRE-v-3 NRE-v-4 NRE-v-5 NRE-v-6	NRTC

Tabelul IV-12: Ciclul de încercare în regim tranzitoriu pentru motoare instalate pe echipamente mobile fără destinație rutieră din categoria NRS ⁽¹⁾

Categorie	Mod de funcționare a turației	Scop	Subcategorie	
NRS	variabilă sau constantă	Motor având o putere de referință mai mare de 19 kW, excepând motoarele care au o putere de referință între 19 kW și 30 kW și o capacitate cilindrică mai mică de 1 litru	NRS-v-2b NRS-v-3	LSI-NRTC

⁽¹⁾ Se aplică doar în cazul motoarelor cu o turație de încercare maximă ≤ 3 400 rpm.

ANEXA V

Perioada de durabilitate a emisiilor (EDP) menționată la articolul 25 alineatul (1).

Tabelul V-1: EDP pentru motoare din categoria NRE

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorii	EDP (ore)
NRE	CI	variabilă	$0 < P < 8$	NRE-v-1	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-v-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-v-3	5 000
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-v-4	8 000
	toate		$56 \leq P < 130$	NRE-v-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-v-6	
			$P > 560$	NRE-v-7	
	CI	constantă	$0 < P < 8$	NRE-c-1	3 000
	CI		$8 \leq P < 19$	NRE-c-2	
	CI		$19 \leq P < 37$	NRE-c-3	
	CI		$37 \leq P < 56$	NRE-c-4	8 000
	toate		$56 \leq P < 130$	NRE-c-5	
			$130 \leq P \leq 560$	NRE-c-6	
			$P > 560$	NRE-c-7	

Tabelul V-2: EDP pentru categoria NRG de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
NRG	toate	constantă	$P > 560$	NRG-v-1	8 000
		variabilă		NRG-c-1	

Tabelul V-3: EDP pentru categoria NRSh de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm ³)	Subcategorie	EDP (ore)
NRSh	SI	variabilă sau constantă	$0 < P < 19$	$SV < 50$	NRSh-v-1a	50/125/300 ⁽¹⁾
				$SV \geq 50$	NRSh-v-1b	

⁽¹⁾ Orele EDP corespund categoriilor EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3, astfel cum sunt acestea definite în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

Tabelul V-4: EDP pentru categoria NRS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Cilindree (cm ³)	Subcategorie	EDP (ore)
NRS	SI	variabilă, $\geq 3\ 600$ rpm; sau constantă	$0 < P < 19$	$80 \leq SV < 225$	NRS-vr-1a	125/250/500 ⁽¹⁾
		variabilă $< 3\ 600$ rpm			NRS-vi-1a	
		variabilă, $\geq 3\ 600$ rpm; sau constantă		$SV \geq 225$	NRS-vr-1b	250/500/1 000 ⁽¹⁾
		variabilă $< 3\ 600$ rpm			NRS-vi-1b	
		variabilă sau constantă	$19 \leq P < 30$	$SV \leq 1\ 000$	NRS-v-2a	1 000
				$SV > 1\ 000$	NRS-v-2b	5 000
			$30 \leq P < 56$	oricare	NRS-v-3	5 000

⁽¹⁾ Orele EDP corespund categoriilor EDP Cat 1/Cat 2/Cat 3, astfel cum sunt acestea definite în actele delegate adoptate în temeiul prezentului regulament.

Tabelul V-5: EDP pentru categoria IWP de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
IWP	toate	variabilă	$19 \leq P < 75$	IWP-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP -v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP -v-3	
			$P \geq 300$	IWP -v-4	
		constantă	$19 \leq P < 75$	IWP -c-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWP -c-2	
			$130 \leq P < 300$	IWP -c-3	
			$P \geq 300$	IWP -c-4	

Tabelul V-6: EDP pentru categoria IWA de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
IWA	toate	variabilă	$19 \leq P < 75$	IWA-v-1	10 000
			$75 \leq P < 130$	IWA -v-2	
			$130 \leq P < 300$	IWA -v-3	
			$P \geq 300$	IWA -v-4	

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
		constantă	$19 \leq P < 75$	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	

Tabelul V-7: EDP pentru categoria RLL de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
RLL	toate	variabilă	$P > 0$	RLL-v-1	10 000
		constantă	$P > 0$	RLL-c-1	

Tabelul V-8: EDP pentru categoria RLR de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
RLR	toate	variabilă	$P > 0$	RLR-v-1	10 000
		constantă	$P > 0$	RLR-c-1	

Tabelul V-9: EDP pentru categoria SMB

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
SMB	SI	variabilă sau constantă	$P > 0$	SMB-v-1	400 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ în mod alternativ, este permisă o perioadă de durabilitate a emisiilor de 8 000 km

Tabelul V-10: EDP pentru categoria ATS de motoare

Categorie	Tipul aprinderii	Mod de funcționare a turației	Interval de putere (kW)	Subcategorie	EDP (ore)
ATS	SI	variabilă sau constantă	$P > 0$	ATS-v-1	500/1 000 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Orele EDP corespund următoarelor capacități cilindrice totale ale motorului: $< 100 \text{ cm}^3 / \geq 100 \text{ cm}^3$.

ANEXA VI

Valorile-limită pentru emisiile motoarelor cu destinație specială (SPE) menționate la articolul 34 alineatul (5)

Tabelul VI-1: Valorile-limită ale emisiilor SPE pentru categoria NRE de motoare

Etapă de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRE-v-1 NRE-c-1	$0 < P < 8$	CI	8	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-2 NRE-c-2	$8 \leq P < 19$	CI	6,6	7,5		0,4	6,0
SPE	NRE-v-3 NRE-c-3	$19 \leq P < 37$	CI	5,5	7,5		0,6	6,0
SPE	NRE-v-4 NRE-c-4	$37 \leq P < 56$	CI	5,0	4,7		0,4	6,0
SPE	NRE-v-5 NRE-c-5	$56 \leq P < 130$	toate	5,0	4,0		0,3	6,0
SPE	NRE-v-6 NRE-c-6	$130 \leq P \leq 560$	toate	3,5	4,0		0,2	6,0
SPE	NRE-v-7 NRE-c-7	$P > 560$	toate	3,5	6,4		0,2	6,0

Tabelul VI-2: Valorile-limită ale emisiilor SPE pentru categoria NRG de motoare

Etapă de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	NRG-c-1	$P > 560$	toate	3,5	6,4		0,2	6,0
	NRG-v-1							

Tabelul VI-3: Valorile-limită ale emisiilor SPE pentru categoria RLL de motoare

Etapă de emisii	Subcategoria de motoare	Interval de putere	Tipul aprinderii	CO	HC	NO _x	Masă PM	A
		kW		g/kWh	g/kWh	g/kWh	g/kWh	
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P \leq 560$	toate	3,5	$(HC + NO_x \leq 4,0)$		0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 560 \text{ kW}$	toate	3,5	0,5	6,0	0,2	6,0
SPE	RLL-v-1 RLL-c-1	$P > 2\,000 \text{ kW}$ și SVc ⁽¹⁾ > 5 litri	toate	3,5	0,4	7,4	0,2	6,0

⁽¹⁾ Capacitate cilindrică per cilindru.

DIRECTIVE

DIRECTIVA (UE) 2016/1629 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 14 septembrie 2016

de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, de modificare a Directivei 2009/100/CE și de abrogare a Directivei 2006/87/CE

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾ stabilește condiții armonizate de eliberare a certificatelor tehnice pentru navele de navigație interioară pe căile navigabile interioare ale Uniunii.
- (2) Cerințele tehnice pentru navele care navighează pe fluviul Rin sunt stabilite de către Comisia Centrală pentru Navigația pe Rin (CCNR).
- (3) Cerințele tehnice stabilite în anexele la Directiva 2006/87/CE încorporează majoritatea dispozițiilor prevăzute în Regulamentele de inspecție a navelor pe Rin, în versiunea aprobată în 2004 de CCNR. Condițiile și cerințele tehnice pentru eliberarea de certificate de navigație interioară prevăzute la articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin sunt revizuite periodic și sunt recunoscute ca reflectând stadiul actual al dezvoltării tehnologice.
- (4) Având în vedere cadrele juridice și calendarele diferite pentru procedurile de luare a deciziilor, este dificil să se mențină echivalența dintre certificatele unionale de navigație interioară eliberate în conformitate cu Directiva 2006/87/CE și certificatele eliberate în conformitate cu articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin. Prin urmare, securitatea juridică nu este asigurată, fapt care riscă să compromită siguranța navigației.
- (5) Pentru a obține armonizarea la nivelul Uniunii și pentru a preveni denaturarea concurenței și existența unor niveluri diferite de siguranță, ar trebui să se aplice aceleași cerințe tehnice pentru toate căile navigabile interioare ale Uniunii și acestea ar trebui să fie actualizate cu regularitate.

⁽¹⁾ JO C 177, 11.6.2014, p. 58.

⁽²⁾ JO C 126, 26.4.2014, p. 48.

⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 15 aprilie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și poziția în primă lectură a Consiliului din 16 iunie 2016 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din 14 septembrie 2016.

⁽⁴⁾ Directiva 2006/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2006 de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară și de abrogare a Directivei 82/714/CEE a Consiliului (JO L 389, 30.12.2006, p. 1).

- (6) Dat fiind că CCNR a atins un nivel semnificativ de expertiză în ceea ce privește dezvoltarea și actualizarea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară, expertiza respectivă ar trebui să fie folosită pe deplin pentru căile navigabile interioare din Uniune. Un Comitet european pentru elaborarea de standarde privind navigația interioară (CESNI), aflat sub auspiciile CCNR și deschis experților din toate statele membre, este responsabil pentru elaborarea standardelor tehnice în domeniul navigației interioare, la care Uniunea ar trebui să facă referire.
- (7) Certificatele unionale de navigație interioară care atestă că construcțiile navale sunt pe deplin conforme cu cerințele tehnice ar trebui să fie valabile pe toate căile navigabile interioare ale Uniunii.
- (8) Ar trebui armonizate într-o măsură sporită condițiile pentru eliberarea de către statele membre a certificatelor suplimentare de navigație interioară ale Uniunii pentru operațiunile desfășurate pe căile navigabile din zonele 1 și 2 (estuare) și pentru operațiunile desfășurate pe căile navigabile din zona 4.
- (9) Din motive de siguranță, standardele ar trebui să fie armonizate într-o măsură ridicată și în așa fel, încât să nu se reducă nivelul standardelor de siguranță pe căile navigabile interioare ale Uniunii. Cu toate acestea, ar trebui să li se permită statelor membre, după consultarea Comisiei, să stabilească dispoziții specifice în privința unor cerințe tehnice suplimentare sau reduse pentru anumite zone, cu condiția ca astfel de măsuri să fie limitate la subiectele specifice prevăzute în anexele III și IV.
- (10) În condițiile menținerii unui nivel adecvat de siguranță, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a acorda derogări de la prezenta directivă în anumite cazuri ce privesc căile navigabile care nu sunt conectate cu căile navigabile interioare ale altor state membre sau anumite construcții navale care navighează exclusiv pe o cale navigabilă națională. În cazul în care aceste derogări acoperă toate construcțiile navale care navighează pe teritoriul unui stat membru, ar fi o obligație disproporționată și inutilă ca statul membru respectiv să transpună toate obligațiile prevăzute în prezenta directivă. Statele membre nu pot elibera certificate unionale de navigație interioară decât dacă au transpus obligațiile relevante în temeiul prezentei directive.
- (11) Ar trebui să fie posibile derogări de la prezenta directivă și recunoașterea echivalențelor pentru construcții navale specifice, pentru a se permite abordări alternative, pentru a se promova inovarea sau pentru a se evita costurile nerezonabile, cu condiția să se asigure un nivel de siguranță echivalent sau adecvat. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să i se confere Comisiei competențe de executare cu privire la astfel de derogări și recunoașteri ale echivalențelor. Comisia ar trebui să aibă posibilitatea de a face trimitere la recomandările formulate de CESNI cu privire la astfel de derogări și recunoașteri ale echivalențelor. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
- (12) Din motive de eficiență administrativă, tehnică și economică, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a desemna autorități competente responsabile pentru asigurarea respectării prezentei directive și aplicarea ei corectă în conformitate cu practicile naționale ale statelor în cauză.
- (13) Certificatul unional de navigație interioară ar trebui eliberat construcțiilor navale care trec de o inspecție tehnică efectuată înainte de punerea în funcțiune a respectivelor construcții navale. Această inspecție tehnică ar trebui utilizată pentru a verifica dacă construcția navală respectă cerințele tehnice stabilite în prezenta directivă. Autoritățile competente din statele membre ar trebui să aibă dreptul de a controla în orice moment o astfel de conformitate, precum și prezența la bord a unui certificat de navigație interioară valabil.
- (14) În anumite limite de timp și în funcție de categoria construcției navale în cauză, este necesar să se stabilească perioada de valabilitate a certificatelor unionale de navigație interioară pentru fiecare caz în parte.
- (15) Pentru a menține un nivel ridicat de siguranță al navigației interioare, este necesară stabilirea de dispoziții detaliate în ceea ce privește înlocuirea, reînnoirea, prelungirea valabilității și eliberarea de noi certificate unionale de navigație interioară.
- (16) Pentru a se asigura punerea în aplicare eficientă a prezentei directive, ar trebui să se introducă în baza de date europeană pentru identificarea navelor informații privind construcțiile navale de navigație interioară, spre uzul autorităților competente. Baza de date europeană pentru identificarea navelor ar trebui să ofere în special posibilitatea de a verifica istoricul oricăror cereri de eliberare de certificate aflate în curs de examinare, precum și informații privind toate certificatele valabile eliberate deja pentru construcția navală în cauză. Comisia ar trebui să păstreze și să adapteze baza de date europeană pentru identificarea navelor, astfel încât aceasta să poată susține pe deplin aplicarea prezentei directive.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (17) Este necesar ca măsurile stabilite în Directiva 2009/100/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾ să rămână în vigoare pentru navele care nu fac obiectul prezentei directive.
- (18) Pentru a ameliora claritatea legislației Uniunii, domeniul de aplicare al Directivei 2009/100/CE ar trebui să fie adaptat pentru a lua în considerare domeniul de aplicare complementar al prezentei directive și evoluțiile privind acordurile internaționale. Așadar, Directiva 2009/100/CE ar trebui modificată.
- (19) Ar trebui să se aplice un regim tranzitoriu în cazul construcțiilor navale în folosință care nu dețin încă un certificat unional de navigație interioară, atunci când acestea sunt supuse primei inspecții tehnice în conformitate cu cerințele tehnice revizuite stabilite de prezenta directivă.
- (20) În scopul unei mai bune reglementări și al simplificării, ar trebui să fie posibil ca prezenta directivă să facă trimitere la standarde internaționale fără a le dubla în cadrul juridic al Uniunii.
- (21) CESNI a fost instituit pentru a facilita armonizarea standardelor tehnice aplicate în sectorul căilor navigabile interioare în întreaga Europă. Pentru a asigura un nivel înalt de siguranță și eficiență în navigația interioară, pentru a menține echivalența certificatelor de navigație interioară și pentru a ține seama de progresul tehnic și științific și de alte evoluții din acest sector, ar trebui să fie actualizată trimiterea din prezenta directivă la standardul european CESNI de stabilire a cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară (standardul ES-TRIN) aplicabil. Prin urmare, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește actualizarea trimiterii la cea mai recentă versiune a standardului ES-TRIN și stabilirea datei punerii în aplicare a acestuia.
- (22) Atunci când acest lucru este justificat printr-o analiză corespunzătoare și în absența unor standarde internaționale pertinente și actualizate pentru a asigura siguranța navigației sau în cazul în care modificările procesului decizional al CESNI ar compromite interesele Uniunii, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea, în vederea protejării intereselor Uniunii, a anexei II la prezenta directivă prin prevederea de cerințe tehnice adecvate.
- (23) În vederea modificării sau a completării anumitor elemente neesențiale ale prezentei directive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea clasificării unei căi navigabile; specificarea în detaliu a datelor care urmează să fie introduse în baza de date europeană pentru identificarea navelor, tipurile de acces la respectiva bază de date, precum și instrucțiunile privind utilizarea și exploatarea acesteia; actualizarea cerințelor tehnice minime pentru construcțiile navale care navighează pe căile navigabile interioare și modificarea anexelor III și IV pentru a ține cont de progresul științific și tehnic, a anexei V în scopul actualizării și simplificării dispozițiilor sale procedurale și a anexei VI în vederea modificării criteriilor de recunoaștere a societăților de clasificare în scopul asigurării siguranței navigației, precum și modificarea oricăror trimiteri din prezenta directivă la anexele II și V, modificări care au devenit necesare în urma adoptării de acte delegate.
- (24) La adoptarea actelor delegate, este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ⁽²⁾. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (25) În scopul de a permite abordări alternative, de a promova inovarea, de a evita costurile nerezonabile, de a prevedea un proces eficient de eliberare a certificatelor sau de a ține seama de circumstanțele regionale, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare în ceea ce privește autorizarea anumitor derogări de la cerințele tehnice pentru construcții navale specifice, recunoașterea societăților de clasificare și aprobarea de cerințe tehnice suplimentare sau reduse pentru navele care navighează în anumite zone care nu sunt conectate cu căile navigabile interioare ale altui stat membru. Aceste competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

⁽¹⁾ Directiva 2009/100/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație pentru navele de navigație interioară (JO L 259, 2.10.2009, p. 8).

⁽²⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (26) Pentru a asigura un cadru corespunzător pentru coordonarea și cooperarea cu organizațiile internaționale competente în domeniul navigației interioare, în special CCNR, și elaborarea unor standarde tehnice uniforme pentru navigația interioară, la care Uniunea și organizațiile internaționale ar putea face referire, prezenta directivă ar trebui să facă obiectul unei revizui, în special în ceea ce privește eficacitatea măsurilor pe care le introduce, precum și mecanismele pentru cooperarea cu organizațiile internaționale competente în domeniul navigației interioare în vederea creării unui set unic și uniform de standarde tehnice.
- (27) În Danemarca, Estonia, Irlanda, Grecia, Spania, Cipru, Letonia, Malta, Portugalia, Slovenia și Finlanda nu există căi navigabile interioare sau navigația interioară nu este utilizată într-o măsură semnificativă. În consecință, obligația ca aceste state membre să transpună și să pună în aplicare prezenta directivă ar fi disproporționată și inutilă.
- (28) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume stabilirea cerințelor tehnice necesare pentru asigurarea siguranței construcțiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre dar, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului menționat.
- (29) Prin urmare, Directiva 2006/87/CE ar trebui abrogată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

CAPITOLUL 1

DOMENIU DE APLICARE, DEFINIȚII ȘI ZONE DE NAVIGAȚIE

Articolul 1

Obiect

Prezenta directivă stabilește:

- (a) cerințele tehnice necesare pentru asigurarea siguranței construcțiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare menționate la articolul 4; precum și
- (b) clasificarea căilor navigabile interioare respective.

Articolul 2

Domeniu de aplicare

- (1) Prezenta directivă se aplică următoarelor construcții navale:
- (a) nave cu o lungime (L) de cel puțin 20 de metri;
- (b) nave pentru care produsul dintre lungime (L), lățime (B) și pescaj (T) reprezintă un volum de cel puțin 100 de metri cubi;
- (c) remorchere și împingătoare destinate remorcării sau împingerii construcțiilor navale astfel cum sunt menționate la literale (a) și (b) sau instalații plutitoare ori destinate deplasării prin legare la ureche a unor astfel de construcții navale sau instalații plutitoare;
- (d) nave de pasageri;
- (e) instalații plutitoare.

(2) Prezenta directivă nu se aplică:

(a) feriboturilor;

(b) navelor militare;

(c) navelor maritime, inclusiv remorcherelor și împingătoarelor maritime, care:

(i) navighează sau staționează în zone fluvio-maritime; sau

(ii) navighează temporar pe căi navigabile interioare,

cu condiția ca acestea să dețină la bord cel puțin:

— un certificat care dovedește conformitatea cu Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS) din 1974 sau un certificat echivalent; un certificat care dovedește conformitatea cu Convenția internațională asupra liniilor de încărcare din 1966 sau un act echivalent și un certificat internațional de prevenire a poluării cu hidrocarburi (IOPP) care dovedește conformitatea cu Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) din 1973/78;

— în cazul navelor maritime care nu fac obiectul SOLAS, al Convenției internaționale asupra liniilor de încărcare din 1966 sau al MARPOL, certificatele relevante și mărcile de bord liber impuse de legislația statului de pavilion;

— în cazul navelor de pasageri care nu fac obiectul niciuneia dintre convențiile menționate la prima liniuță, un certificat privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri eliberat în conformitate cu Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾; sau

— în cazul construcțiilor navale de agrement care nu fac obiectul niciuneia dintre convențiile menționate la prima liniuță, un certificat din partea țării căreia îi arborează pavilionul care să ateste un nivel adecvat de siguranță.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

(a) „construcție navală” înseamnă o navă sau o instalație plutitoare;

(b) „navă” înseamnă o navă de navigație interioară sau o navă maritimă;

(c) „navă de navigație interioară” înseamnă o navă destinată exclusiv sau în principal navigației pe căile navigabile interioare;

(d) „remorcher” înseamnă o navă special construită pentru a efectua operațiuni de remorcare;

(e) „împingător” înseamnă o navă special construită pentru a asigura propulsia unui convoi împins;

(f) „navă de pasageri” înseamnă o navă pentru voiaj de zi sau o navă cu cabine, construită și echipată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri;

(g) „instalație plutitoare” înseamnă o structură plutitoare care transportă echipamente de lucru, precum macarale, echipament de dragare, sonete sau elevatoare;

(h) „construcție plutitoare” înseamnă orice structură plutitoare care nu este în mod normal destinată a fi deplasată, cum ar fi un bazin de înot, un doc, un debarcader sau un hangar pentru bărci;

(i) „mijloc plutitor” înseamnă o plută sau altă structură, mijloc sau ansamblu care poate să navigheze și care nu este o navă sau o instalație ori construcție plutitoare;

⁽¹⁾ Directiva 2009/45/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri (JO L 163, 25.6.2009, p. 1).

- (j) „construcție navală de agrement” înseamnă o navă, alta decât o navă de pasageri, destinată să fie utilizată în scopuri sportive sau recreative;
- (k) „navă de mare viteză” înseamnă o construcție navală motorizată capabilă să atingă viteze de peste 40 km/h în raport cu apa;
- (l) „deplasament volumetric” înseamnă volumul imers al navei, exprimat în metri cubi;
- (m) „lungime (L)” înseamnă lungimea maximă a corpului navei, exprimată în metri, excluzând cârma și bompresul;
- (n) „lățime (B)” înseamnă lățimea maximă a corpului navei, exprimată în metri, măsurată în exteriorul tablelor învelișului bordajului (excluzând roțile cu zbaturi, brâiele de acostare și altele similare);
- (o) „pescaj (T)” înseamnă distanța verticală, exprimată în metri, dintre punctul cel mai de jos al corpului navei, fără a lua în considerare chila sau alte elemente accesorii fixe, și linia pescajului maxim;
- (p) „căi navigabile interioare conectate” înseamnă căi navigabile ale unui stat membru conectate cu căile navigabile interioare ale altui stat membru prin intermediul unor căi navigabile interioare pe care pot naviga, potrivit dreptului național sau internațional, construcțiile navale care intră sub incidența prezentei directive.

Articolul 4

Clasificarea căilor navigabile interioare

- (1) În sensul prezentei directive, căile navigabile interioare ale Uniunii se clasifică după cum urmează:
 - (a) zonele 1, 2, 3 și 4:
 - (i) zonele 1 și 2: căile navigabile enumerate în anexa I capitolul 1;
 - (ii) zona 3: căile navigabile enumerate în anexa I capitolul 2;
 - (iii) zona 4: toate celelalte căi navigabile interioare pe care pot naviga, potrivit dreptului intern, construcțiile navale care intră sub incidența prezentei directive;
 - (b) zona R: căile navigabile dintre cele menționate la litera (a) pentru care certificatele se eliberează în conformitate cu articolul 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin, așa cum este formulat la 6 octombrie 2016.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 în ceea ce privește modificările la anexa I, pentru a schimba clasificarea unei căi navigabile, inclusiv a adăuga și a elimina căi navigabile. Astfel de modificări la anexa I se pot face numai la solicitarea statului membru în cauză, pentru căi navigabile de pe teritoriul său.

CAPITOLUL 2

CERTIFICATE DE NAVIGAȚIE

Articolul 5

Îndeplinirea cerințelor tehnice și de siguranță

- (1) Statele membre asigură că construcțiile navale menționate la articolul 2 alineatul (1) care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii menționate la articolul 4 sunt construite și întreținute în conformitate cu cerințele prevăzute în prezenta directivă.
- (2) Respectarea de către o construcție navală a alineatului (1) se atestă printr-un certificat eliberat în conformitate cu prezenta directivă.

Articolul 6

Certificate unionale de navigație interioară

- (1) Certificatele unionale de navigație interioară sunt eliberate de autoritățile competente ale statelor membre, în conformitate cu prezenta directivă. La eliberarea unui certificat unional de navigație interioară, statele membre verifică dacă pentru construcția navală în cauză nu s-a eliberat deja un certificat valabil de tipul celor menționate la articolul 7.
- (2) Certificatele unionale de navigație interioară se întocmesc în conformitate cu modelul prevăzut în anexa II.
- (3) Fiecare stat membru întocmește o listă cu autoritățile competente în domeniul eliberării certificatelor unionale de navigație interioară și notifică în acest sens Comisia, inclusiv privind orice modificări aduse listei. Comisia păstrează o listă actualizată a autorităților competente pe un site adecvat.
- (4) Certificatul unional de navigație interioară se eliberează în urma unei inspecții tehnice efectuate înainte de punerea în funcțiune a construcției navale, cu scopul de a verifica dacă aceasta îndeplinește cerințele tehnice menționate în anexele II și V.
- (5) Îndeplinirea de către o construcție navală a cerințelor suplimentare menționate la articolul 23 alineatele (1) și (2) este verificată, după caz, în cadrul inspecțiilor tehnice prevăzute la alineatul (4) de la prezentul articol și la articolul 29 sau în cadrul unei inspecții tehnice efectuate la cererea proprietarului construcției navale sau a reprezentantului său.
- (6) Procedurile privind depunerea cererii pentru inspecție și privind stabilirea locului și datei de desfășurare a inspecției respective intră în atribuțiile autorităților competente care eliberează certificatul unional de navigație interioară. Autoritatea competentă stabilește ce documente trebuie prezentate. Procedura se desfășoară astfel încât să se garanteze că inspecția se poate efectua într-o perioadă rezonabilă de timp de la data depunerii cererii.
- (7) Autoritățile competente din statele membre eliberează un certificat unional de navigație interioară pentru construcțiile navale care nu fac obiectul prezentei directive, la cererea proprietarilor sau a reprezentanților acestora, în cazul în care construcțiile navale îndeplinesc cerințele prevăzute în prezenta directivă.

Articolul 7

Obligația de a deține un certificat la bord

Construcțiile navale care navighează pe căile navigabile interioare ale Uniunii menționate la articolul 4 au obligația de a deține la bord următoarele documente în original:

- (a) atunci când navighează pe o cale navigabilă din zona R, fie:
 - un certificat eliberat în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin; fie
 - un certificat unional de navigație interioară care atestă, dacă este cazul în conformitate cu dispozițiile tranzitorii în temeiul anexei II la prezenta directivă pentru construcțiile navale care navighează pe Rin (zona R), deplina conformitate a construcției navale cu cerințele tehnice menționate în anexele II și V la prezenta directivă, pentru care echivalența cu cerințele tehnice prevăzute pentru aplicarea Convenției revizuite privind navigația pe Rin a fost stabilită în conformitate cu regulile și procedurile aplicabile;
- (b) atunci când navighează pe alte căi navigabile, un certificat unional de navigație interioară sau un certificat eliberat în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin, incluzând, după caz, orice certificate suplimentare de navigație interioară ale Uniunii în conformitate cu articolul 8 din prezenta directivă.

Articolul 8

Certificate suplimentare de navigație interioară ale Uniunii

- (1) Construcțiile navale care dețin la bord un certificat unional valabil de navigație interioară sau un certificat eliberat în temeiul articolului 22 din Convenția revizuită privind navigația pe Rin primesc un certificat unional suplimentar de navigație interioară în conformitate cu articolul 23 din prezenta directivă.
- (2) Certificatul unional suplimentar de navigație interioară se întocmește în conformitate cu modelul prevăzut în anexa II și este eliberat de autoritățile competente în condițiile stabilite cu privire la respectivele căi navigabile.

Articolul 9

Certificate provizorii de navigație interioară ale Uniunii

- (1) Autoritățile competente ale statelor membre pot elibera un certificat unional de navigație interioară provizoriu:
- (a) construcțiilor navale care, cu permisiunea autorității competente, intenționează să se deplaseze spre o anumită destinație pentru a obține un certificat unional de navigație interioară;
 - (b) construcțiilor navale al căror certificat unional de navigație interioară a fost pierdut, deteriorat sau retras temporar, astfel cum se menționează la articolele 13 și 15 sau în anexele II și V;
 - (c) construcțiilor navale al căror certificat unional de navigație interioară este în curs de eliberare după ce construcțiile navale respective au trecut cu succes de inspecție;
 - (d) construcțiilor navale care nu au îndeplinit toate condițiile necesare pentru obținerea unui certificat unional de navigație interioară în conformitate cu anexele II și V;
 - (e) construcțiilor navale avariate în așa măsură, încât nu mai sunt conforme cu certificatul unional de navigație interioară al acestora;
 - (f) construcțiilor plutitoare sau mijloacelor plutitoare pe care autoritățile responsabile cu operațiunile de transport special le-au autorizat să efectueze un astfel de transport cu condiția obținerii unui astfel de certificat unional de navigație interioară provizoriu, în conformitate cu reglementările aplicabile emise de autoritatea în domeniul navigației din statele membre;
 - (g) construcțiilor navale care beneficiază de o derogare de la anexele II și V, în conformitate cu articolele 25 și 26 din prezenta directivă, până la adoptarea actelor de punere în aplicare relevante.
- (2) Certificatul unional de navigație interioară provizoriu se eliberează numai dacă navigabilitatea construcției navale, a construcției plutitoare sau a mijlocului plutitor pare să fi fost asigurată în mod corespunzător. Certificatul se întocmește pe baza modelului din anexa II.
- (3) Certificatul unional de navigație interioară provizoriu cuprinde condițiile considerate necesare de către autoritatea competentă și este valabil:
- (a) în cazurile menționate alineatul (1) literele (a), (d), (e) și (f), pentru un singur voiaj specific efectuat în decursul unei perioade adecvate care să nu depășească o lună;
 - (b) în cazurile menționate la alineatul (1) literele (b) și (c), pentru o perioadă adecvată;
 - (c) în cazurile menționate la alineatul (1) litera (g), pe o perioadă de șase luni; certificatul unional de navigație interioară provizoriu poate fi prelungit din șase în șase luni până la adoptarea respectivului act de punere în aplicare.

*Articolul 10***Valabilitatea certificatelor unionale de navigație interioară**

(1) Perioada de valabilitate a certificatelor unionale de navigație interioară eliberate construcțiilor navale nou construite este stabilită de autoritatea competentă și nu poate depăși:

(a) cinci ani în cazul navelor de pasageri și al navelor de mare viteză;

(b) zece ani în cazul tuturor celorlalte tipuri de construcții navale.

Perioada de valabilitate trebuie indicată în certificatul unional de navigație interioară.

(2) În cazul construcțiilor navale care se află deja în funcțiune înainte de efectuarea inspecției tehnice, autoritatea competentă stabilește perioada de valabilitate a certificatului unional de navigație interioară pentru fiecare caz în parte, având în vedere rezultatele inspecției. Perioada de valabilitate nu poate însă depăși perioadele prevăzute la alineatul (1).

*Articolul 11***Prelungirea excepțională a valabilității certificatelor unionale de navigație interioară**

În mod excepțional, valabilitatea unui certificat unional de navigație interioară poate fi prelungită, fără efectuarea unei inspecții tehnice, pentru o perioadă de maximum șase luni, în conformitate cu anexele II și V, de către autoritatea competentă care a eliberat sau a reînnoit certificatul. Prelungirea valabilității se menționează în certificatul respectiv.

*Articolul 12***Registrul certificatelor unionale de navigație interioară**

(1) Certificatul unional de navigație interioară se reînnoiește la expirarea perioadei sale de valabilitate, în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 6, în urma unei inspecții tehnice menite să verifice dacă construcția navală îndeplinește cerințele tehnice menționate în anexele II și V. Certificatele unionale de navigație interioară pot fi reînnoite de orice autoritate competentă notificată Comisiei în temeiul articolului 6 alineatul (3).

(2) În cazul reînnoirii certificatelor unionale de navigație interioară, dispozițiile tranzitorii prevăzute în anexa II se aplică construcțiilor navale în condițiile specificate în anexa menționată.

*Articolul 13***Înlocuirea certificatelor unionale de navigație interioară**

Fiecare stat membru stabilește condițiile în care poate fi înlocuit un certificat unional valabil de navigație interioară care a fost pierdut sau deteriorat. Condițiile respective impun construcțiilor navale care solicită înlocuirea certificatelor prezentarea unei declarații privind pierderea certificatului, în cazul pierderii, sau returnarea certificatului deteriorat, în cazul deteriorării. Pe certificatul înlocuitor se menționează faptul că acesta este un duplicat.

*Articolul 14***Modificări sau reparații majore ale construcției navale**

În cazul unor modificări sau reparații majore care afectează respectarea de către construcția navală a cerințelor tehnice menționate în anexele II și V cu privire la integritatea structurală, navigarea, manevrabilitatea sau caracteristicile speciale, respectiva construcție navală trebuie supusă inspecției tehnice prevăzute la articolul 6 înainte de a efectua un alt voiaj.

În urma acestei inspecții, certificatul unional de navigație interioară existent se modifică pentru a reflecta caracteristicile tehnice modificate ale construcției navale, sau certificatul respectiv se retrage și se eliberează un nou certificat. Dacă noul certificat se eliberează în alt stat membru decât cel care a eliberat sau a reînnoit certificatul inițial, autoritatea competentă care a eliberat sau a reînnoit certificatul în cauză este informată în acest sens în termen de 30 de zile de la data eliberării noului certificat.

*Articolul 15***Refuzul de a elibera sau de a reînnoi certificatele unionale de navigație interioară și retragerea acestor certificate**

(1) Orice decizie de a nu elibera sau a nu reînnoi un certificat unional de navigație interioară trebuie să precizeze motivele pe care se bazează. Proprietarul construcției navale sau reprezentantul acestuia este notificat în acest sens și este informat cu privire la căile de atac și termenele aplicabile din statul membru în cauză.

(2) Orice certificat unional valabil de navigație interioară poate fi retras de autoritatea competentă care l-a eliberat sau l-a reînnoit dacă construcția navală nu mai îndeplinește cerințele tehnice specificate în certificatul său.

*Articolul 16***Recunoașterea certificatelor de navigație ale construcțiilor navale din țări terțe**

Până la intrarea în vigoare a acordurilor privind recunoașterea reciprocă a certificatelor de navigație între Uniune și țările terțe, autoritățile competente ale unui stat membru pot recunoaște certificatele de navigație ale construcțiilor navale din țări terțe în scopul navigației pe teritoriul statului membru respectiv.

*Articolul 17***Registre ale certificatelor**

Statele membre se asigură că autoritățile lor competente păstrează un registru cu toate certificatele pe care le-au eliberat sau reînnoit în temeiul articolelor 6, 8, 9 și 12. Registrul respectiv cuprinde informațiile conținute de modelul de certificat prevăzut în anexa II.

CAPITOLUL 3

IDENTIFICAREA NAVELOR, INSPECȚII ȘI CERINȚE TEHNICE MODIFICATE

Articolul 18

Numărul european unic de identificare a navei

- (1) Statele membre se asigură că fiecărei construcții navale i se atribuie un număr european unic de identificare a navei (ENI), în conformitate cu anexele II și V.
- (2) Fiecare construcție navală are doar un ENI care rămâne neschimbat pe întreaga durată de viață a acesteia.
- (3) Atunci când eliberează un certificat unional de navigație interioară, autoritatea competentă introduce ENI în certificatul respectiv.
- (4) Fiecare stat membru întocmește o listă cu autoritățile competente responsabile pentru atribuirea ENI și notifică în acest sens Comisia, precum și privind orice modificări aduse listei. Comisia păstrează o listă actualizată a autorităților competente pe un site adecvat.

Articolul 19

Baza de date europeană pentru identificarea navelor

- (1) Comisia păstrează baza de date europeană pentru identificarea navelor pentru a sprijini măsuri administrative în vederea menținerii siguranței și a facilitării navigației și pentru a asigura punerea în aplicare a prezentei directive.

Orice prelucrare de date cu caracter personal de către statele membre se realizează în conformitate cu dreptul Uniunii privind protecția datelor cu caracter personal, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

Orice prelucrare de date cu caracter personal de către Comisie se realizează în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.

- (2) Statele membre se asigură că, pentru fiecare construcție navală, autoritățile competente introduc fără întârziere în baza de date europeană pentru identificarea navelor:
 - (a) datele de identificare și descriere a construcției navale în conformitate cu prezenta directivă;
 - (b) datele referitoare la certificatele eliberate, reînnoite, înlocuite și retrase, precum și la autoritatea competentă care eliberează certificatul, în conformitate cu prezenta directivă;
 - (c) câte o copie digitală a tuturor certificatelor eliberate de autoritățile competente în conformitate cu prezenta directivă;
 - (d) datele referitoare la orice cerere respinsă sau în curs de soluționare pentru certificate în conformitate cu prezenta directivă; și
 - (e) orice modificări aduse datelor menționate la literele (a)-(d).

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

(3) Datele menționate la alineatul (2) pot fi prelucrate de către autorități competente ale statelor membre, părți contractante la Convenția revizuită privind navigația pe Rin și țări terțe cărora li s-au încredințat sarcini legate de aplicarea prezentei directive și a Directivei 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾, în următoarele scopuri:

- (a) punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2005/44/CE;
- (b) asigurarea traficului și a managementului infrastructurii pe căile navigabile;
- (c) menținerea sau sporirea siguranței navigației;
- (d) colectarea de date statistice.

(4) Autoritatea competentă a unui stat membru poate transfera date cu caracter personal unei țări terțe sau unei organizații internaționale dacă face acest lucru numai cu luarea în considerare a fiecărui caz în parte și dacă cerințele din Regulamentul (UE) 2016/679, în special cele din capitolul V din regulamentul menționat, sunt îndeplinite. Statele membre se asigură că transferul este necesar pentru scopurile menționate la alineatul (3) de la prezentul articol. Statele membre se asigură că țara terță sau organizația internațională nu transferă datele către o altă țară terță sau organizație internațională decât dacă primește o autorizare scrisă în acest sens și dacă respectă condițiile specificate de autoritatea competentă a statului membru.

(5) Comisia poate, cu luarea în considerare a fiecărui caz în parte, să transfere date cu caracter personal unei autorități dintr-o țară terță sau unei organizații internaționale sau să îi ofere acces la baza de date europeană pentru identificarea navelor, cu condiția ca transferul sau accesul să fie necesar pentru scopurile menționate la alineatul (3) de la prezentul articol, iar cerințele articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 45/2001 să fie îndeplinite. Comisia se asigură că transferul sau accesul este necesar pentru scopurile menționate la alineatul (3) de la prezentul articol. Comisia se asigură că țara terță sau organizația internațională nu transferă datele către o altă țară terță sau organizație internațională decât dacă primește o autorizare scrisă în acest sens și dacă respectă condițiile specificate de Comisie.

(6) Autoritatea competentă se asigură că datele referitoare la o construcție navală sunt șterse din baza de date menționată la alineatul (1) atunci când construcția navală respectivă este eliminată.

(7) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 pentru a specifica în detaliu:

- (a) datele care trebuie introduse în baza de date de către statele membre;
- (b) tipurile de acces permis, ținând seama de categoriile de destinatari ai datelor și scopurile pentru care astfel de date sunt prelucrate, menționate la alineatul (3) de la prezentul articol;
- (c) instrucțiunile privind utilizarea și exploatarea bazei de date, în special în ceea ce privește măsurile de securitate a datelor, codificarea și prelucrarea datelor și interconectarea bazei de date cu registrele menționate la articolul 17.

Articolul 20

Efectuarea inspecțiilor tehnice

(1) Statele membre se asigură că autoritățile competente menționate la alineatul (3) execută inspecțiile inițiale, periodice, speciale și voluntare menționate în prezenta directivă.

(2) Autoritățile competente respective pot să nu supună, în întregime sau parțial, construcția navală inspecției tehnice în cazul în care rezultă dintr-un atestat valabil, eliberat de o societate de clasificare recunoscută în conformitate cu articolul 21, că construcția navală îndeplinește, în întregime sau parțial, cerințele tehnice menționate în anexele II și V.

⁽¹⁾ Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale (RIS) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității (JO L 255, 30.9.2005, p. 152).

(3) Fiecare stat membru întocmește o listă cu autoritățile sale competente responsabile pentru executarea inspecțiilor tehnice și notifică în acest sens Comisia, inclusiv privind orice modificări aduse listei. Comisia păstrează o listă actualizată a autorităților competente și a organismelor de inspecție pe un site adecvat.

(4) Fiecare stat membru respectă cerințele specifice în ceea ce privește organismele de inspecție și cererea de efectuare a unei inspecții, astfel cum se prevede în anexele II și V.

Articolul 21

Recunoașterea societăților de clasificare

(1) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în scopul de a recunoaște o societate de clasificare care îndeplinește criteriile enumerate în anexa VI sau de a retrage recunoașterea, în conformitate cu procedura stabilită la alineatele (2) și (3) de la prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 33 alineatul (2).

(2) Cererea de recunoaștere este prezentată Comisiei de către statul membru în care societatea de clasificare își are sediul sau are o filială autorizată să elibereze atestate ce indică respectarea de către o construcție navală a cerințelor menționate în anexele II și V în conformitate cu prezenta directivă. Cererea trebuie să fie însoțită de toate informațiile și documentele necesare pentru a verifica îndeplinirea criteriilor de recunoaștere.

(3) Orice stat membru poate prezenta Comisiei o cerere de retragere a recunoașterii în cazul în care consideră că o societate de clasificare nu mai îndeplinește criteriile stabilite în anexa VI. Cererea de retragere trebuie să fie însoțită de documente justificative.

(4) Societățile de clasificare cărora li s-a acordat recunoașterea până la 6 octombrie 2016, în conformitate cu Directiva 2006/87/CE, își păstrează recunoașterea.

(5) Comisia publică pentru prima dată la 7 octombrie 2017 și ține la zi pe un site adecvat o listă a societăților de clasificare recunoscute în conformitate cu prezentul articol. Statele membre comunică Comisiei orice modificări legate de denumirile sau de adresele societăților de clasificare pentru care au cerut recunoașterea.

Articolul 22

Controlul conformității

(1) Statele membre se asigură că autoritățile lor competente pot controla oricând dacă o construcție navală deține un certificat valabil în conformitate cu articolul 7 și dacă satisface cerințele pentru eliberarea unui astfel de certificat.

În cazul neconformării cu cerințele, autoritățile competente iau măsuri adecvate în conformitate cu alineatele (2)-(5) de la prezentul articol. De asemenea, acestea solicită ca proprietarul construcției navale sau reprezentantul acestuia să ia toate măsurile necesare pentru remedierea situației într-un termen stabilit de autoritățile competente.

Autoritatea competentă care a eliberat certificatul deținut de construcția navală este informată de aceste neconformități în termen de șapte zile de la control.

(2) În cazul în care nu deține un certificat valabil, construcției navale i se poate interzice să continue voiajul.

(3) Dacă pe parcursul controlului constată că construcția navală prezintă un pericol evident pentru persoanele aflate la bord, pentru mediu sau pentru siguranța navigației, autoritățile competente pot să interzică construcției navale să își continue voiajul până când se iau măsurile necesare pentru remedierea situației.

De asemenea, autoritățile competente pot dispune măsuri proporționale care să permită construcției navale să se îndrepte în siguranță, după caz, la terminarea operațiunilor sale de transport, către un loc în care va fi inspectată sau reparată.

(4) Un stat membru care a împiedicat continuarea voiajului unei construcții navale sau care a notificat proprietarului construcției navale sau reprezentantului acestuia intenția sa de a face acest lucru dacă nu se remediază deficiențele constatate informează autoritatea competentă din statul membru care a eliberat certificatul construcției navale sau care l-a reînnoit ultima dată, în termen de șapte zile, cu privire la decizia luată sau pe care intenționează să o ia.

(5) Orice decizie de a întrerupe navigarea unei construcții navale, adoptată în vederea punerii în aplicare a prezentei directive, trebuie să indice în detaliu motivele care stau la baza sa. Decizia respectivă se notifică fără întârziere părții vizate, concomitent cu informațiile despre căile de atac de care dispune în temeiul legislației în vigoare în statul membru în cauză și despre termenele în care acestea pot fi introduse.

Articolul 23

Cerințe tehnice modificate pentru anumite zone

(1) Statele membre pot adopta, după caz, în conformitate cu cerințele Convenției revizuite privind navigația pe Rin, cerințe tehnice suplimentare față de cele menționate în anexele II și V pentru construcțiile navale care navighează pe căile navigabile din zonele 1 și 2 de pe teritoriile lor. Astfel de cerințe suplimentare vizează numai elementele enumerate în anexa III.

(2) Fiecare stat membru poate menține cerințe tehnice suplimentare față de cele menționate în anexele II și V în ceea ce privește navele de pasageri care navighează pe căile navigabile interioare neconectate din zona 3. Astfel de cerințe suplimentare vizează numai elementele enumerate în anexa III.

(3) În cazurile în care aplicarea dispozițiilor tranzitorii menționate în anexa II produce o reducere a nivelului standardelor naționale de siguranță existente, un stat membru poate renunța la aplicarea respectivelor dispoziții tranzitorii în ceea ce privește navele pentru transportul de pasageri care navighează pe căile sale navigabile interioare neconectate. În astfel de situații, statul membru în cauză poate impune navelor de pasageri respective care navighează pe căile sale navigabile interioare neconectate să îndeplinească integral cerințele tehnice menționate în anexele II și V de la 30 decembrie 2008.

(4) Statele membre pot permite o aplicare parțială a cerințelor tehnice sau pot stabili cerințe tehnice mai flexibile decât cele menționate în anexele II și V în cazul construcțiilor navale care navighează exclusiv pe căile navigabile din zonele 3 și 4 de pe teritoriile lor. Aplicarea cerințelor tehnice mai flexibile sau aplicarea parțială a cerințelor tehnice poate viza numai elementele enumerate în anexa IV.

(5) În cazul în care aplică alineatul (1), (2), (3) sau (4), un stat membru notifică Comisia în această privință cu cel puțin șase luni înainte de data preconizată pentru aplicare. Comisia informează în mod corespunzător celelalte state membre.

În cazurile menționate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare de aprobare a cerințelor tehnice suplimentare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 33 alineatul (2).

(6) Îndeplinirea cerințelor tehnice modificate în conformitate cu alineatele (1), (2), (3) și (4) se indică în certificatul unional de navigație interioară sau în certificatul unional suplimentar de navigație interioară.

Articolul 24

Derogări pentru anumite categorii de construcții navale

(1) Menținând un nivel adecvat de siguranță, statele membre pot autoriza derogări de la toate sau o parte din dispozițiile prezentei directive pentru:

- (a) construcțiile navale care navighează pe căi navigabile interioare neconectate;
- (b) construcțiile navale a căror capacitate de încărcare nu depășește 350 de tone sau construcțiile navale care nu sunt destinate transportului de mărfuri și care au un deplasament volumetric mai mic de 100 metri cubi, a căror chilă a fost pusă înainte de 1 ianuarie 1950 și care navighează exclusiv pe teritoriul lor.

(2) Fără a aduce atingere Convenției revizuite privind navigația pe Rin, statele membre pot autoriza, în ceea ce privește navigația pe teritoriul lor, derogări de la prezenta directivă pentru construcții navale care efectuează voiaje scurte de interes local sau în zone portuare. Derogările, precum și voiajele sau zonele pentru care sunt valabile se indică în certificatul construcției navale.

(3) Statele membre notifică Comisiei derogările autorizate în conformitate cu alineatele (1) și (2). Comisia informează în mod corespunzător celelalte state membre.

Articolul 25

Utilizarea noilor tehnologii și derogări pentru construcții navale specifice

(1) Pentru a se încuraja inovarea și utilizarea de noi tehnologii în navigația interioară, Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare care să permită derogări sau să recunoască echivalența dintre specificațiile tehnice pentru o anumită construcție navală cu privire la:

- (a) eliberarea unui certificat unional de navigație interioară care recunoaște utilizarea sau prezența la bordul unei construcții navale a altor materiale, instalații sau echipamente sau adoptarea altor aranjamente sau aspecte legate de proiectare decât cele incluse în anexele II și V, cu condiția să se asigure un nivel echivalent de siguranță;
- (b) eliberarea unui certificat de navigație interioară al Uniunii în scop experimental pentru o perioadă limitată, care încorporează noi specificații tehnice ce derogă de la cerințele din anexele II și V, cu condiția să se asigure un nivel echivalent de siguranță.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 33 alineatul (2).

(2) Autoritățile competente din statele membre specifică orice derogare sau recunoaștere a echivalențelor menționate la alineatul (1) în certificatul unional de navigație interioară.

Articolul 26

Dificultăți

(1) În urma expirării dispozițiilor tranzitorii referitoare la cerințele tehnice prevăzute în anexa II, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare care să permită derogări de la dispozițiile tranzitorii prevăzute în anexa menționată care au făcut obiectul dispozițiilor tranzitorii respective, atunci când cerințele menționate sunt dificil de aplicat din punct de vedere tehnic sau când aplicarea lor ar putea necesita costuri disproporționate.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 33 alineatul (2).

(2) Autoritățile competente din statele membre specifică orice derogări aplicabile menționate la alineatul (1) în certificatul unional de navigație interioară.

Articolul 27

Registrul echipamentelor omologate de tip

Comisia publică pe un site adecvat un registru al echipamentelor care au fost omologate de tip în conformitate cu anexele II și V.

CAPITOLUL 4

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 28

Dispoziții tranzitorii referitoare la utilizarea documentelor

Documentele care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost eliberate de autoritățile competente ale statelor membre în temeiul Directivei 2006/87/CE înainte de 6 octombrie 2016 rămân valabile până la expirarea lor.

Articolul 29

Construcții navale care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 82/714/CEE

(1) Certificatul unional de navigație interioară se eliberează construcțiilor navale care nu intră în domeniul de aplicare al Directivei 82/714/CEE a Consiliului ⁽¹⁾, dar care sunt vizate de prezenta directivă în conformitate cu articolul 2 alineatul (1) din prezenta directivă, în urma unei inspecții tehnice în scopul de a verifica dacă respectiva construcție navală îndeplinește cerințele tehnice menționate în anexele II și V din prezenta directivă. Inspecția tehnică respectivă se efectuează la data expirării certificatului actual al construcției navale, dar în orice caz nu mai târziu de 30 decembrie 2018.

(2) Orice nerespectare a cerințelor tehnice menționate în anexele II și V se indică în certificatul unional de navigație interioară. Dacă autoritățile competente consideră că aceste deficiențe nu reprezintă un pericol evident, construcțiile navale menționate la alineatul (1) de la prezentul articol pot continua să navigheze până la înlocuirea sau modificarea componentelor sau zonelor construcției navale certificate ca fiind neconforme cu cerințele menționate, după care componentele sau zonele respective respectă cerințele tehnice menționate în anexele II și V.

(3) Înlocuirea pieselor existente cu piese identice sau cu piese echivalente ca tehnologie și concepție în cadrul reparațiilor și întreținerii de rutină nu este considerată drept înlocuire sau modificare în sensul alineatului (2).

(4) În sensul alineatului (2) din prezentul articol, se presupune că există un pericol evident în special atunci când sunt afectate cerințele privind integritatea structurală, navigarea sau manevrabilitatea ori caracteristicile speciale ale construcției navale în conformitate cu cerințele tehnice menționate în anexele II și V. Derogările prevăzute în cerințele tehnice menționate în anexele II și V nu sunt considerate drept deficiențe care reprezintă un pericol evident.

⁽¹⁾ Directiva 82/714/CEE a Consiliului din 4 octombrie 1982 de stabilire a condițiilor tehnice pentru navele de navigație interioară (JO L 301, 28.10.1982, p. 1).

*Articolul 30***Dispoziții tranzitorii referitoare la cerințele temporare în temeiul Directivei 2006/87/CE**

Cerințele temporare adoptate în conformitate cu articolul 1.06 din anexa II la Directiva 2006/87/CE rămân valabile până la expirare.

*Articolul 31***Adaptarea anexelor**

(1) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 32 în scopul adaptării anexei II pentru a actualiza, fără întârzieri nejustificate, trimiterea la cea mai recentă versiune a standardului ES-TRIN și pentru a stabili data punerii în aplicare a acestuia.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), atunci când acest lucru este justificat printr-o analiză corespunzătoare și în absența unor standarde internaționale pertinente și actualizate pentru a asigura siguranța navigației sau în cazul în care modificările procesului decizional al CESNI ar compromite interesele Uniunii, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 32, de modificare a anexei II pentru a furniza cerințe tehnice adecvate.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 privind adaptarea anexelor III și IV la progresul științific și tehnic.

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 privind adaptarea anexei V în scopul actualizării și simplificării dispozițiilor administrative.

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32 privind adaptarea anexei VI pentru modificarea criteriilor de recunoaștere a societăților de clasificare în scopul asigurării siguranței navigației.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 32, în vederea actualizării trimiterilor din prezenta directivă la anumite dispoziții ale anexelor II și V pentru a ține seama de modificările aduse anexelor respective.

*Articolul 32***Exercitarea delegării**

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.

(2) Competența de a adopta actele delegate menționate la articolele 4, 19 și 31 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 6 octombrie 2016. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 4, 19 și 31 poate fi revocată oricând de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 4, 19 și 31 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au exprimat nicio obiecție în termen de două luni de la notificarea actului respectiv către Parlamentul European și către Consiliu sau dacă, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 33

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de comitetul instituit în temeiul articolului 7 din Directiva 91/672/CEE a Consiliului ⁽¹⁾ (denumit în continuare „comitetul”). Respectivul comitet este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care avizul comitetului trebuie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat dacă, înainte de expirarea termenului de emitere a avizului, acest lucru este hotărât de președintele comitetului.

Articolul 34

Revizuirea

Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului, înainte de 7 octombrie 2021, un raport de revizuire a eficacității măsurilor introduse de prezenta directivă, în special în ceea ce privește armonizarea cerințelor tehnice și elaborarea standardelor tehnice aplicabile navigației interioare. Raportul evaluează, de asemenea, mecanismele de cooperare cu organizațiile internaționale competente în domeniul navigației interioare. Dacă este cazul, raportul este însoțit de o propunere legislativă menită să raționalizeze și mai mult cooperarea și coordonarea în vederea stabilirii unor standarde la care să se poată face referire în actele legislative ale Uniunii. Comisia prezintă un raport similar în urma oricăror evoluții majore în transportul pe căile navigabile interioare.

Articolul 35

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele referitoare la sancțiunile aplicabile în cazul încălcării dispozițiilor naționale adoptate în temeiul prezentei directive și iau măsurile necesare pentru a asigura punerea în aplicare a acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie efective, proporționale și disuasive.

⁽¹⁾ Directiva 91/672/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind recunoașterea reciprocă a brevetelor naționale ale conducătorilor de navă pentru transportul de mărfuri și călători pe căile navigabile interioare (JO L 373, 31.12.1991, p. 29).

Articolul 36

Modificarea Directivei 2009/100/CE

Directiva 2009/100/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Prezenta directivă se aplică navelor destinate transportului de mărfuri pe căile navigabile interioare, care au o capacitate maximă de încărcare de cel puțin 20 de tone:

- (a) cu o lungime mai mică de 20 de metri; și
- (b) pentru care produsul dintre lungime (L), lățime (B) și pescaj (T) este mai mic de 100 de metri cubi.

Prezenta directivă nu aduce atingere Regulamentelor de inspecție a navelor pe Rin și nici Acordului european privind transportul internațional al mărfurilor periculoase pe căi navigabile interioare (ADN).”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Statele membre pot impune navelor care transportă materiale periculoase astfel cum sunt definite în ADN să respecte cerințele stabilite în acordul menționat. Acestea pot solicita, ca dovadă, prezentarea autorizației prevăzute în acordul menționat.”;

(b) al doilea paragraf al alineatului (5) se înlocuiește cu următorul text:

„Condițiile speciale pentru transportul materialelor periculoase sunt considerate ca fiind îndeplinite pe toate căile navigabile din Comunitate atunci când navele îndeplinesc cerințele din ADN. Dovada respectării cerințelor respective poate fi făcută prin autorizația menționată la alineatul (4).”

Articolul 37

Transpunerea

(1) Fără a aduce atingere articolului 40, statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 7 octombrie 2018 și actele respective se aplică de la această dată. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă astfel de măsuri, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre comunică Comisiei textul dispozițiilor de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Orice stat membru care, în urma derogărilor autorizate în conformitate cu articolul 24 alineatele (1) și (2), nu deține construcții navale vizate de prezenta directivă care navighează pe căile sale navigabile nu are obligația de a transpune capitolul 2, articolul 18 alineatul (3) și articolele 20 și 21.

*Articolul 38***Abrogare**

Directiva 2006/87/CE se abrogă de la 7 octombrie 2018.

Trimiterile la directiva abrogată se înțeleg ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VII.

*Articolul 39***Intrarea în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

*Articolul 40***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre, cu excepția Danemarcei, Estoniei, Irlandei, Greciei, Spaniei, Ciprului, Letoniei, Maltei, Portugaliei, Sloveniei și Finlandei.

Adoptată la Strasbourg, 14 septembrie 2016.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

I. KORČOK

LISTA ANEXELOR

Anexa I:	Lista căilor navigabile interioare ale Uniunii repartizate geografic în zonele 1, 2 și 3
Anexa II:	Cerințe tehnice minime aplicabile construcțiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare din zonele 1, 2, 3 și 4
Anexa III:	Domenii în care pot fi adoptate cerințe tehnice suplimentare aplicabile construcțiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare din zonele 1 și 2 și pe căile navigabile interioare neconectate din zona 3
Anexa IV:	Domenii care pot face obiectul unor cerințe tehnice reduse aplicabile construcțiilor navale care navighează pe căile navigabile interioare din zonele 3 și 4
Anexa V:	Dispoziții procedurale detaliate
Anexa VI:	Societăți de clasificare
Anexa VII:	Tabel de corespondență

ANEXA I

LISTA CĂILOR NAVIGABILE INTERIOARE ALE UNIUNII REPARTIZATE GEOGRAFIC ÎN ZONELE 1, 2 ȘI 3

CAPITOLUL 1

Zona 1*Germania*

Ems	de la linia care leagă vechiul far Greetsiel și cheiul vestic de la intrarea în port la Eemshaven înspre larg până la 53° 30' latitudine nordică și 6° 45' longitudine estică, și anume ușor în afara zonei de transbordare pentru navele de mărfuri uscate în Alte Ems ⁽¹⁾
-----	--

⁽¹⁾ În cazul navelor al căror port de origine se află în altă parte, este necesar să se țină seama de articolul 32 din Tratatul Ems-Dollart din 8 aprilie 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

Polonia

Partea Golfului Pomorska la sud de linia care leagă NordPerd de pe insula Rugen și farul Niechorze.

Partea Golfului Gdańska la sud de linia care leagă farul Hel și geamandura care marchează intrarea în portul Baltijsk.

Suedia

Lacul Vänern, la nord de paralela balizei Bastugrunds

Göta älv și Rivöfjorden, la vest de podul Älvsborg, la est de meridianul farului Gäveskär și la nord de paralela farului Smörbådan

Regatul Unit

SCOȚIA	
Blue Mull Sound	Între Gutcher și Belmont
Yell Sound	Între Tofts Voe și Ulsta
Sullom Voe	În interiorul liniei care leagă limita nord-estică a Insulei Gluss de limita nordică a Calback Ness
Dales Voe	Iarna: în interiorul liniei care leagă limita nordică a Kebister Ness de Coasta Breiwick la 1° 10,8' longitudine vestică
Dales Voe	Vara: a se vedea Lerwick
Lerwick	Iarna: în zona mărginită la nord de linia dintre Scottle Holm și Scarfi Taing de pe insula Bressay și la sud de linia care se întinde între farul Twageos Point și Whalpa Taing de pe insula Bressay
Lerwick	Vara: în zona mărginită la nord de linia dintre Brim Ness și colțul nord-estic al Inner Score și la sud de linia care leagă capătul sudic al Ness of Sound de Kirkabisterness

Kirkwall	Între Kirkwall și Rousay – nu la est de linia dintre Point of Graand (Egilsay) și Galt Ness (Shapinsay) sau dintre Head of Work (continent) prin zona farului Helliar Holm până la Coasta Shapinsay; nu la nord-vest de vârful din sud-est al Insulei Eynhallow, nu spre larg și dincolo de linia dintre coasta Rousay la 59° 10,5' latitudine nordică, 002° 57,1' longitudine vestică și coasta Egilsay la 59° 10' latitudine nordică, 002° 56,4' longitudine vestică
Stromness	Spre Scapa, dar nu dincolo de Scapa Flow
Scapa Flow	Într-o zonă mărginită de liniile care se întind de la Point of Cletts de pe insula Hoy până la punctul topografic Thomson's Hill de pe insula Fara și de acolo spre cheiul Gibraltar de pe insula Flotta; de la cheiul St Vincent de pe insula Flotta spre punctul cel mai vestic al Calf of Flotta; de la punctul cel mai estic al Calf of Flotta până la Needle Point de pe insula South Ronaldsay și de la Ness de pe continent până la farul Point of Oxan de pe insula Graemsay și de acolo până la Bu Point de pe insula Hoy și în largul apelor din Zona 2
Balnakiel Bay	Între Eilean Dubh și A'Chleit
Cromarty Firth	În interiorul liniei care leagă North Sutor de digul de larg Nairn și în largul apelor din Zona 2
Inverness	În interiorul liniei care leagă North Sutor de digul de larg Nairn și în largul apelor din Zona 2
Râul Tay – Dundee	În interiorul liniei care leagă Broughty Castle de Tayport și în largul apelor din Zona 2
Estuarul Forth și râul Forth	În interiorul liniei care leagă Kirkcaldy și Râul Portobello și în largul apelor din Zona 2
Estuarul Solway	În interiorul liniei care se întinde de la Southerness Point până la Silloth
Loch Ryan	În interiorul liniei de la Finnart's Point până la Milleur Point și în largul apelor din Zona 2
The Clyde	Limita exterioară: linia de la Skipness până la un punct situat la o milă sud de Garroch Head și de acolo până la Farland Head Limita interioară în timpul iernii: linia de la farul Cloch până la cheiul Dunoon Limita interioară în timpul verii: linia de la Bogany Point, insula Bute până la Skelmorlie Castle și linia de la Ardlamont Point până la extremitatea sudică a Golfului Ettrick în interiorul Kyles of Bute Notă: Limita interioară menționată anterior pe timpul verii este extinsă între 5 iunie și 5 septembrie (inclusiv ambele date) printr-o linie situată la distanță de două mile depărtare de coasta Ayrshire la Skelmorlie Castle până la Tomont End, Cumbrae, și o linie de la Portachur Point, Cumbrae până la Inner Brigurd Point, Ayrshire

Oban	Într-o zonă mărginită la nord de o linie care leagă farul Dunollie Point și Ard na Chruidh și la sud de o linie de la Rudha Seanach până la Ard na Cuile
Kyle of Lochalsh	Prin Loch Alsh până la capul Loch Duich
Loch Gairloch	Iarna: niciuna Vara: la sud de linia care se întinde la est de la Rubha na Moine până la Eilan Horrisdale și de acolo până la Rubha nan Eanntag
IRLANDA DE NORD	
Belfast Lough	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la Carrickfergus până la Bangor și în largul apelor din Zona 2
Loch Neagh	La o distanță mai mare de 2 mile de țărm
COASTA DE EST A ANGLIEI	
Râul Humber	Iarna: în interiorul liniei de la New Holland până la Paull Vara: în interiorul liniei care leagă cheiul Cleethorpes de biserica Patrington și în largul apelor din Zona 2
ȚARA GALILOR ȘI COASTA DE VEST A ANGLIEI	
Râul Severn	Iarna: în interiorul liniei de la Blacknore Point până la Caldicot Pill, Porstkewett Vara: în interiorul liniei de la cheiul Barry Dock până la Steepholm și de acolo până la Brean Down și în largul apelor din Zona 2
Râul Wye	Iarna: în interiorul liniei de la Blacknore Point până la Caldicot Pill, Portskeewett Vara: în interiorul liniei de la cheiul Barry Dock până la Steepholm și de acolo până la Brean Down și în largul apelor din Zona 2
Newport	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la cheiul Barry Dock până la Steepholm și de acolo până la Brean Down și în largul apelor din Zona 2

Cardiff	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la cheiul Barry Dock până la Steepholm și de acolo până la Brean Down și în largul apelor din Zona 2
Barry	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la cheiul Barry Dock până la Steepholm și de acolo până la Brean Down și în largul apelor din Zona 2
Swansea	În interiorul unei linii care leagă capetele dinspre mare ale digurilor de larg
Strâmtoarea Menai	În interiorul strâmtoării Menai, de la linia care leagă farul de pe insula Llanddwyn de Dinas Dinlleu și de la liniile care leagă extremitatea sudică a insulei Puffin de Trwyn DuPoint și gara din Llanfairfechan, și în largul apelor din Zona 2
Râul Dee	Iarna: în interiorul liniei care leagă Hilbre Point și Point of Air Vara: în interiorul liniei care leagă Formby Point și Point of Air și în largul apelor din Zona 2
Râul Mersey	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei care leagă Formby Point și Point of Air și în largul apelor din Zona 2
Preston și Southport	În interiorul liniei de la Southport până la Blackpool în interiorul țărmurilor și în largul apelor din Zona 2
Fleetwood	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la Rossal Point până la Humphrey Head și în largul apelor din Zona 2
Râul Lune	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la Rossal Point până la Humphrey Head și în largul apelor din Zona 2

Heysham	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la Rossal Point până la Humphrey Head
Morecambe	Iarna: niciuna Vara: în interiorul liniei de la Rossal Point până la Humphrey Head
Workington	În interiorul liniei care se întinde de la Southerness Point până la Silloth și în largul apelor din Zona 2
SUDUL ANGLIEI	
Râul Colne, Colchester	Iarna: în interiorul liniei care leagă Colne Point și Whitstable Vara: în interiorul liniei care leagă Clacton Pier și Reculvers
Râul Blackwater	Iarna: în interiorul liniei care leagă Colne Point și Whitstable Vara: în interiorul liniei care leagă Clacton Pier și Reculvers și în largul apelor din Zona 2
Râul Crouch și râul Roach	Iarna: în interiorul liniei care leagă Colne Point și Whitstable Vara: în interiorul liniei care leagă Clacton Pier și Reculvers și în largul apelor din Zona 2
Râul Tamisa și afluenții acestuia	Iarna: în interiorul liniei care leagă Colne Point și Whitstable Vara: în interiorul liniei care leagă Clacton Pier și Reculvers și în largul apelor din Zona 2
Râul Medway și Swale	Iarna: în interiorul liniei care leagă Colne Point și Whitstable Vara: în interiorul liniei care leagă Clacton Pier și Reculvers și în largul apelor din Zona 2
Chichester	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2

Portul Langstone	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2
Portsmouth	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2
Bembridge, Insula Wight	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2
Cowes, Insula Wight	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2
Southampton	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2
Râul Beaulieu	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2
Lacul Keyhaven	În interiorul insulei Wight într-o zonă mărginită de linii care se întind la est între turnul bisericii (West Wittering) până la Trinity Church (Bembridge) și la vest între Needles și Hurst Point și în largul apelor din Zona 2
Weymouth	În interiorul portului Portland și între râul Wey și Portul Portland
Plymouth	În interiorul liniei care leagă Cawsand de digul de larg până la Staddon și în largul apelor din Zona 2
Falmouth	Iarna: în interiorul liniei care leagă St Anthony Head și Rosemullion Vara: în interiorul liniei care leagă St Anthony Head și Nare Point și în largul apelor din Zona 2
Râul Camel	În interiorul liniei care leagă Stepper Point și Trebetherick Point și în largul apelor din Zona 2
Bridgewater	În interiorul barierelor și spre largul apelor din zona 2

Râul Avon (Avon)	Iarna: în interiorul liniei de la Blacknore Point până la Caldicot Pill, Portskewett Vara: în interiorul liniei de la cheiul Barry Dock până la Steephholm și de acolo până la Brean Down și în largul apelor din Zona 2
------------------	---

Zona 2*Republica Cehă*

Barajul lacului Lipno

Germania

Ems	De la linia care traversează Ems în apropiere de intrarea în portul Papenburg care leagă vechea stație de pompare din Diemen și deschiderea digului de la Halte până la linia de legătură dintre vechiul far Greetsiel și cheiul vestic de la intrarea în port la Eemshaven
Jade	În interiorul liniei care leagă vechiul far din Schillig și turnul bisericii din Langwarden
Weser	De la marginea nord-vestică a podului de cale ferată din Bremen până la linia care leagă turnurile bisericilor din Langwarden și Cappel, inclusiv brațele secundare Westergate, Re-kumer Loch, Rechter Nebarnarm și Schweiburg
Elba cu Büttzflether Süderelbe (de la kilometrul 0,69 până la vărsarea în Elba), Ruthenstrom (de la kilometrul 3,75 până la vărsarea în Elba), Wischhafener Süderelbe (de la kilometrul 8,03 până la vărsarea în Elba)	De la limita inferioară a portului Hamburg până la linia care leagă baliza sferică din Döse și marginea vestică a digului Friedrichskoog (Dieksand), inclusiv Nebenelbe și afluenții Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau și Stör (în fiecare caz de la gura fluviului până la baraj)
Meldorfer Bucht	În interiorul liniei care leagă marginea vestică a digului Friedrichskoog (Dieksand) și capul digului vestic de la Büsum
Eider	De la gura canalului Gieselau (kilometrul 22,64) până la linia care leagă mijlocul fortăreței (Tränke) și turnul bisericii din Vollerwiek
Canalul Gieselau	De la vărsarea în Eider până la intrarea în canalul Nord-Ostsee
Flensburger Förde	În interiorul liniei care leagă farul Kegnäs și Birknack și la nord de frontiera germano-daneză în Flensburger Förde
Schlei	În interiorul liniei care leagă capetele digului din Schleimünde
Eckernförder Bucht	În interiorul liniei care leagă Bocknis-Eck și vârful din nord-est al continentului în apropiere de Dänisch Nienhof
Kieler Förde	În interiorul liniei care leagă farul din Bülk și monumentul comemorativ al marinei din Laboe

Canalul Nord-Ostsee, inclusiv Audorfer See și Schirnauer See	De la linia care leagă capetele de diguri de la Brunsbüttel până la linia care leagă semnalele luminoase de intrare din Kiel-Holtenau, inclusiv Obereidersee și Enge, Audorfer See, Borgstedter See și Enge, Schirnauer See, Flemhuder See și canalul navigabil din Achterwehr
Trave	De la capătul din nord-vest al podului mobil de cale ferată din Lübeck, inclusiv Pötenitzer Wiek, și Dassower See până la linia care leagă capetele de sud spre interior și de nord spre exterior la Travemünde
Leda	De la intrarea în avanportul ecluzei maritime din Leer până la vărsarea în Eems
Hunte	Din portul Oldenburg și de la 140 de metri în aval de Amalienbrücke din Oldenburg până la vărsarea în Weser
Lesum	De la confluența dintre Hamme și Wümme (kilometrul 0,00) până la vărsarea în Weser
Este	De la bieful aval al ecluzei Buxtehude (kilometrul 0,25) până la vărsarea în Elba
Lühe	De la bieful aval al Au-Mühle din Horneburg (kilometrul 0,00) până la vărsarea în Elba
Schwinge	De la marginea de nord a ecluzei Salztor din Stade până la vărsarea în Elba
Oste	De la 210 m în amonte de linia de mijloc a podului rutier de peste barajul Oste (kilometrul 69,360) până la vărsarea în Elba
Pinnau	De la marginea din sud-vest a podului de cale ferată din Pinneberg până la vărsarea în Elba
Krückau	De la marginea din sud-vest a podului de pe șoseaua Wedenkamp din Elmshorn până la vărsarea în Elba
Stör	De la mira hidrometrică din Rensing până la vărsarea în Elba
Freiburger Hafenpriel	De la marginea estică a ecluzei din Freiburg an der Elbe până la vărsarea în Elba
Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff și zona portuară din Wismar	În larg până la linia care leagă Hoher Wieschendorf Huk și farul din Timmendorf și linia care leagă farul din Gollwitz de pe insula Poel și vârful sudic al peninsulei Wustrow
Warnow, inclusiv Breitling și brațele secundare	În aval de Mühlendamm pornind de la marginea nordică a podului Geinitzbrücke din Rostock spre mare până la linia care leagă punctele nordice ale digurilor de vest și est din Warnemünde
Apele împrejmuite de continent, de peninsulele Darß și Zingst și de insulele Hiddensee și Rügen (inclusiv zona portuară Stralsund)	Se întinde spre mare între peninsula Zingst și insula Bock: până la 54° 26 '42" latitudine nordică insulele Bock și Hiddensee: până la linia care leagă vârful nordic al insulei Bock și vârful sudic al insulei Hiddensee insula Hiddensee și insula Rügen (Bug): până la linia care leagă extremitatea sud-estică a Neubessin și Buger Haken

Kleine Jasmunder Bodden	
Greifswalder Bodden	Bodden în larg până la linia care leagă vârful estic al Thiessower Haken (Südperd) și vârful estic al insulei Ruden și de acolo până la vârful nordic al insulei Usedom (54° 10' 37" N, 13° 47' 51" E)
Ryck	Spre est de la podul Steinbecker din Greifswald până la linia de legătură dintre capetele cheiurilor
Apele împrejmuite de continent și de insula Usedom (Peenestrom, inclusiv zona portuară Wolgast, Achterwasser și Oder Haff)	Spre est până la granița cu Republica Polonă în Stettiner Haff
Uecker	De la marginea de sud-vest a podului rutier din Uekermünde până la linia de legătură dintre capetele cheiurilor

Notă: În cazul navelor al căror port de origine se află în alt stat, este necesar să se țină seama de articolul 32 din Tratatul Ems-Dollart din 8 aprilie 1960 (BGBl. 1963 II, p. 602).

Franța

Gironde de la borna kilometrică (BK 48,50) până la partea din aval a podului spre Ile de Patiras, la limita transversală a mării definită de linia care unește Pointe de Grave cu Pointe de Suzac;

Loara de la Cordemais (BK 25) până la limita transversală a mării definită de linia care unește Pointe de Mindin cu Pointe de Penhoët;

Sena de la începutul canalului Tancarville până la limita transversală a mării definită de linia care unește capul Hode, pe malul drept, cu punctul de pe malul stâng în care digul planificat atinge țărmul în aval de Berville;

Vilaine de la barajul Arzal până la limita transversală a mării definită de linia care unește Pointe du Scal cu Pointe du Moustoir;

Lacul Geneva.

Ungaria

Lacul Balaton

Țările de Jos

Dollard

Eems

Waddenzee: inclusiv legăturile cu Marea Nordului

IJsselmeer: inclusiv Markermeer și IJmeer, exceptând Gouwezee

Nieuwe Waterweg și Scheur

Canalul Calland la vest de portul Benelux

Hollands Diep

Breeddiep, Beerkanaal și porturile legate

Haringvliet și Vuile Gat: inclusiv căile navigabile situate între Goeree-Overflakkee, pe de o parte, și Voorne-Putten și Hoeksche Waard, pe de altă parte

Hellegat

Volkerak

Krammer

Grevelingenmeer și Brouwershavensche Gat: inclusiv toate căile navigabile situate între Schouwen-Duiveland și Goeree-Overflakkee

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Scheldt-ul oriental și Roompot: inclusiv căile navigabile situate între Walcheren, Noord-Beveland și Zuid-Beveland, pe de o parte, și Schouwen-Duiveland și Tholen, pe de altă parte, cu excepția canalului Scheldt-Rin

Scheldt și Scheldt-ul occidental și gura acestuia de vărsare în mare: inclusiv căile navigabile situate între Zeeland Flanders, pe de o parte, și Walcheren și Zuid-Beveland, pe de altă parte, cu excepția canalului Scheldt-Rin

Polonia

Laguna Stettin (Szczecin)

Laguna Kamień

Laguna Vistula (Wisła)

Golful Puck

Lacul de acumulare Włocławski

Lacul Śniardwy

Lacul Niegocin

Lacul Mamry

Suedia

Göta älv, la vest de podul Göta älv și la est de podul Älvsborg

Regatul Unit

SCOȚIA	
Scapa Flow	Într-o zonă mărginită de liniile care se întind de la Wharh de pe insula Flotta până la turnul Martello de pe South Walls și de la Point Cletts de pe insula Hoy până la punctul topografic Thomson's Hill de pe insula Fara și de acolo până la cheiul Gibraltar de pe insula Flotta
Kyle of Durness	La sud de Eilean Dubh

Cromarty Firth	În interiorul liniei care leagă North Sutor și South Sutor
Inverness	În interiorul liniei care leagă Fort George și Chanonry Point
Findhorn Bay	În interiorul limbii de pământ
Aberdeen	În interiorul liniei care leagă South Jetty și Abercromby Jetty
Bazinul Montrose	La vest de linia care duce la farul din Scurdie Ness de la nord la sud peste intrarea în port
Râul Tay – Dundee	În interiorul liniei de la bazinul tidal (bazin de pescuit) din Dundee până la Craig Head, East Newport
Estuarul Forth și râul Forth	În interiorul Estuarului Forth, dar nu la est de podul de cale ferată din Forth
Dumfries	În interiorul liniei care leagă Airds Point și Scar Point
Loch Ryan	În interiorul liniei care leagă Cairn Point și Kircolm Point
Portul Ayr	În interiorul barierei
The Clyde	În amonte de apele din zona 1
Kyles of Bute	Între Colintrave și Rhubodach
Portul Campbeltown	În interiorul liniei care leagă Macringan's Point și Ottercharach Point
Loch Etive	În interiorul Loch Etive, deasupra cascadei Lora
Loch Leven	Deasupra podului din Ballachulish
Loch Linnhe	La nord de farul Corran Point
Loch Eil	Întregul lac
Canalul Caledonian	Loch Lochy, Loch Oich și Loch Ness
Kyle of Lochalsh	În zona Kyle Akin, nu la vest de farul din Eilean Ban și nici la est de Eileanan Dubha
Loch Carron	Între Stromemore și Strome Ferry
Loch Broom, Ullapool	În interiorul liniei de la farul Ullapool Point până la Aultnaharrie
Kylesku	Peste Loch Cairnbawn în zona situată între punctul cel mai estic din Garbh Eilean și punctul cel mai vestic din Eilean na Rainich
Portul Stornoway	În interiorul liniei de la farul din Arnish Point până la farul din Golful Sandwick, pe partea din nord-vest

Sound of Scalpay	Nu la est de Berry Cove (Scalpay) și nici la vest de Croc a Loin (Harris)
North Harbour, Scalpay și Portul Tarbert	La distanță de o milă de țărmul insulei Harris
Loch Awe	Întregul lac
Loch Katrine	Întregul lac
Loch Lomond	Întregul lac
Loch Tay	Întregul lac
Loch Loyal	Întregul lac
Loch Hope	Întregul lac
Loch Shin	Întregul lac
Loch Assynt	Întregul lac
Loch Glascarnoch	Întregul lac
Loch Fannich	Întregul lac
Loch Maree	Întregul lac
Loch Gairloch	Întregul lac
Loch Monar	Întregul lac
Loch Mullardach	Întregul lac
Loch Cluanie	Întregul lac
Loch Loyne	Întregul lac
Loch Garry	Întregul lac
Loch Quoich	Întregul lac
Loch Arkaig	Întregul lac
Loch Morar	Întregul lac
Loch Shiel	Întregul lac
Loch Earn	Întregul lac
Loch Rannoch	Întregul lac

Loch Tummel	Întregul lac
Loch Ericht	Întregul lac
Loch Fionn	Întregul lac
Loch Glass	Întregul lac
Loch Rimsdale/nan Clar	Întregul lac
IRLANDA DE NORD	
Strangford Lough	În interiorul liniei care leagă Cloghy Point și Dogtail Point
Belfast Lough	În interiorul liniei care leagă Holywood și Macedon Point
Larne	În interiorul liniei care leagă cheiul din Larne de digul plutitor de pe insula Magee
Râul Bann	De la capetele dinspre mare ale digurilor de larg până la podul din Toome
Lough Erne	Partea superioară și inferioară a Lough Erne
Lough Neagh	La distanță de două mile de coastă
COASTA DE EST A ANGLIEI	
Berwick	În interiorul digurilor de larg
Warkworth	În interiorul digurilor de larg
Blyth	În interiorul capetelor digurilor exterioare
Râul Tyne	Dunston Staithes până la capetele digului din Tyne
Râul Wear	Fatfield până la capetele digului din Sunderland
Seaham	În interiorul digurilor de larg
Hartlepool	În interiorul liniei care leagă Middleton Jetty și capul vechiului dig În interiorul liniei care leagă capul digului din nord și capul digului din sud
Râul Tees	În interiorul liniei care se întinde la vest de Government Jetty până la barajul din Tees
Whitby	În interiorul capetelor de dig din Whitby
Râul Humber	În interiorul liniei care leagă North Ferriby și South Ferriby
Grimsby Dock	În interiorul unei linii care leagă digul vestic al bazinului tidal și digul estic al bazinelor de pescuit, North Quay

Boston	În New Cut
Râul Dutch	Întregul canal
Râul Hull	De la Beverley Beck până la râul Humber
Kielder Water	Întregul lac
Râul Ouse	Sub ecluza din Naburn
Râul Trent	Sub ecluza din Cromwell
Râul Wharfe	De la confluența cu râul Ouse până la podul din Tadcaster
Scarborough	În interiorul capetelor digului din Scarborough
ȚARA GALILOR ȘI COASTA DE VEST A ANGLIEI	
Râul Severn	La nord de linia care se întinde la vest de Sharpness Point (51° 43,4' N) până la barajele din Llanthony și Maisemore și în largul apelor din Zona 3
Râul Wye	La Chepstow, la nord de 51° 38,0' N până la Monmouth
Newport	La nord de cablurile electrice aeriene care se intersectează la Fifoots Points
Cardiff	În interiorul liniei care leagă South Jetty și Penarth Head și apele împrejmuite la vest de barajul golfului Cardiff
Barry	În interiorul unei linii care leagă capetele dinspre mare ale digurilor de larg
Port Talbot	În interiorul liniei care leagă capetele dinspre mare ale digurilor de larg de pe râul Afran dincolo de docurile închise
Neath	În interiorul liniei care se întinde la nord de capătul dinspre mare al debarcaderului pentru nave cisternă din golful Baglan (51° 37,2' N, 3° 50,5' V)
Llanelli și Burry Port	Într-o zonă mărginită de linia care leagă digul vestic din Burry Port și Whiteford Point
Milford Haven	În interiorul liniei care leagă South Hook Point și Thorn Point
Fishguard	În interiorul liniei care leagă capetele dinspre mare ale digurilor de larg nordic și estic
Cardigan	În interiorul strâmtoarei de la Pen-Yr-Ergyd
Aberystwyth	În interiorul extremităților dinspre mare ale digurilor de larg

Aberdyfi	În interiorul liniei care leagă gara din Aberdyfi de baliza din Twyni Bach
Barmouth	În interiorul liniei care leagă gara din Barmouth de Penrhyn Point
Portmadoc	În interiorul liniei de la Harlech Point până la Graig Ddu
Holyhead	Într-o zonă mărginită de principalul dig de larg și de linia trasată de la capul digului de larg până la Brynglas Point, golful Towyn
Strâmtoarea Menai	În strâmtoarea Menai, între linia care leagă Aber Menai Point și Belan Point și linia care leagă cheiul Beaumaris și Pen-y-Coed Point
Conway	În interiorul liniei de la Mussel Hill până la Tremlyd Point
Llandudno	În interiorul digului de larg
Rhyl	În interiorul digului de larg
Râul Dee	Deasupra Connah's Quay până la punctul de extracție a apei din Barrelwell Hill
Râul Mersey	În interiorul liniei care leagă farul din Rock și bazinul nord-vestic din Seaforth, cu excepția altor bazine
Preston și Southport	În interiorul liniei care leagă Lytham și Southport și în interiorul docurilor din Preston
Fleetwood	În interiorul liniei de la Low Light până la Knott
Râul Lune	În interiorul liniei care leagă Sunderland Point și Chapel Hill până la docul Glasson inclusiv
Barrow	În interiorul liniei care leagă Haws Point, insula Walney până la calea de halaj a insulei Roa
Whitehaven	În interiorul digului de larg
Workington	În interiorul digului de larg
Maryport	În interiorul digului de larg
Carlisle	În interiorul liniei care leagă Point Carlisle și Torduff
Coniston Water	Întregul lac
Derwentwater	Întregul lac
Ullswater	Întregul lac
Windermere	Întregul lac

SUDUL ANGLIEI	
Blakeney și Morston – port și căi de acces	La est de linia care se întinde la sud de Blakeney Point până la intrarea râului Stiffkey
Râul Orwell și râul Stour	Râul Orwell se întinde în interiorul liniei de la digul de larg din Blackmanshead până la Landguard Point și în largul apelor din Zona 3
Râul Blackwater	Toate căile navigabile din interiorul liniei care leagă extremitatea de sud-vest a insulei Mersea până la Sales Point
Râul Crouch și râul Roach	Râul Crouch se întinde în interiorul liniei de la Holliwell Point până la Foulness Point, inclusiv râul Roach
Râul Tamisa și afluenții acestuia	Fluviul Tamisa deasupra liniei trasate de la nord la sud prin extremitatea estică a digului din Denton Wharf, Gravesend până la ecluza din Teddington
Râul Medway și Swale	Râul Medway de la linia trasată de la Garrison Point până la Grain Tower și până la ecluza din Allington și Swale de la Whitstable până la râul Medway
Râul Stour (Kent)	Râul Stour în amonte de vărsarea în zona de acostare de la Flagstaff Reach
Portul Dover	În interiorul liniei trasate între intrările dinspre est și vest în port
Râul Rother	Râul Rother deasupra stației de semnalizare a mării de la Camber până la ecluza din Scots Float și până la ecluza de intrare de pe râul Brede
Râul Adur și Canalul Southwick	În interiorul liniei trasate de la intrarea în portul Shoreham până la ecluza canalului Southwick și până la extremitatea vestică a cheiului Tarmac
Râul Arun	Râul Arun deasupra digului din Littlehampton până la portul de ambarcațiuni din Littlehampton
Râul Ouse (Sussex) Newhaven	Râul Ouse de la linia trasată de-a lungul digurilor de la intrarea în portul Newhaven până la extremitatea nordică a North Quay
Brighton	Partea exterioară a portului de ambarcațiuni din Brighton în interiorul liniei care leagă capătul sudic al West Quay și capătul nordic al South Quay
Chichester	În interiorul liniei trasate între Eastoke Point și turnul bisericii (West Wittering) și în largul apelor din Zona 3
Portul Langstone	În interiorul liniei trasate între Eastney Point și Gunner Point
Portsmouth	În interiorul liniei trasate peste intrarea în port de la portul Blockhouse până la Round Tower
Bembridge, Insula Wight	În interiorul portului Brading
Cowes, Insula Wight	Râul Medina în interiorul liniei care leagă farul digului de larg de pe țărmul estic și farul de pe țărmul vestic

Southampton	În interiorul liniei de la Calshot Castle până la farul din Hook
Râul Beaulieu	În interiorul Beaulieu River, nu la est de linia trasată de la nord la sud peste Inchmery House
Lacul Keyhaven	În interiorul liniei trasate la nord de farul din Hurst Point până la ținuturile mlăștinoase din Keyhaven
Christchurch	The Run
Poole	În interiorul liniei feribotului Chain Ferry între Sandbanks și South Haven Point
Exeter	În interiorul liniei trasate de la est la vest între Warren Point și stația costieră de salvare față în față cu Checkstone Ledge
Teignmouth	În port
Râul Dart	În interiorul liniei care leagă Kettle Point și Battery Point
Râul Salcombe	În interiorul liniei care leagă Splat Point și Limebury Point
Plymouth	În interiorul liniei care leagă digul din Mount Batten și Raveness Point prin insula Drake; Râul Yealm în interiorul liniei care leagă Warren Point și Misery Point
Fowey	În port
Falmouth	În interiorul liniei care leagă St. Anthony Head și Pendennis Point
Râul Camel	În interiorul liniei care leagă Gun Point și Brea Hill
Râurile Taw și Torridge	În interiorul unei linii orientate la 200° față de farul de pe Crow Point până la țărm pe Skern Point
Bridgewater	La sud de linia trasată la est de Stert Point (51° 13,0' N)
Râul Avon (Avon)	În interiorul liniei care leagă digul din Avonmouth și Wharf Point, până la digul din Ne-tham

CAPITOLUL 2

Zona 3*Belgia*

Scheldt – partea maritimă (în aval de rada Anvers)

Bulgaria

Dunărea: de la kilometrul 845,650 la kilometrul 374,100

Republica Cehă

Lacuri artificiale: Brněnská (Kníničky), Jesenice, Nechanice, Orlík, Rozkoš, Slapy, Těrlicko, Žermanice și Nové Mlýny III

Lacuri de exploatare de pietriș cu nisip: Ostrožná Nová Ves și Tovačov

Germania

Dunărea	De la Kelheim (kilometrul 2 414,72) până la frontiera germano-austriacă la Jochenstein
Rinul cu Lampertheimer Altrhein (de la kilometrul 4,75 până la Rin), Altrhein Stockstadt-Erfelden (de la kilometrul 9,80 până la Rin)	De la frontiera germano-elvețiană până la frontiera germano-olandeză
Elba (Norderelbe) inclusiv Süderelbe en Köhlbrand	De la gura canalului Elba-Seiten până la limita inferioară a portului Hamburg
Müritz	

Franța

Adour de la Bec du Gave până la mare;

Aulne de la ecluza de la Châteaulin până la limita transversală a mării definită de Passage de Rosnoën;

Blavet de la Pontivy până la Pont du Bonhomme;

Canalul Calais;

Charente de la podul de la Tonnay-Charente până la limita transversală a mării definită de linia care trece prin centrul farului din aval de pe malul stâng și prin centrul Fort de la Pointe;

Dordogne de la confluența cu Lidoire până la Bec d' Ambès;

Garonne de la podul de la Castet en Dorthie până la Bec d' Ambès;

Gironde de la Bec d' Ambès până la linia transversală la BK 48,50 și trecând prin vârful din aval al Île de Patiras;

Hérault de la portul Bessan până la mare, până la limita superioară a liniei tidale;

Isle de la confluența cu Dronne până la confluența cu Dordogne;

Loara de la confluența cu Maine până la Cordemais (BK 25);

Marna de la podul de la Bonneuil (BK 169bis900) și ecluza de la St Maur până la confluența cu Sena;

Rinul

Nive de la barajul Haïtze de la Ustaritz până la confluența cu Adour;

Oise de la ecluza Janville până la confluența cu Sena;

Orb de la Sérignan până la mare, până la limita superioară a liniei tidale;

Ronul de la frontiera cu Elveția până la mare, cu excepția Petit Rhône;

Saône de la podul Pont de Bourgogne până la Chalon-sur-Saône la confluența cu Ronul;

Sena de la ecluza de la Nogent-sur-Seine până la începutul canalului Tancarville;

Sèvre Niortaise de la ecluza de la Marans până la limita transversală a mării de partea cealaltă a postului de pază de la gura râului;

Somme de la latura din aval a podului Pont de la Portelette de la Abbeville până la viaductul căii ferate Noyelles–Saint-Valéry-sur-Somme;

Vilaine de la Redon (BK 89,345) până la barajul Arzal;

Lacul Amance;

Lacul Annecy;

Lacul Biscarosse;

Lacul Bourget;

Lacul Carcans;

Lacul Cazaux;

Lacul Der-Chantecoq;

Lacul Guerlédan;

Lacul Hourtin;

Lacul Lacanau;

Lacul Orient;

Lacul Pareloup;

Lacul Parentis;

Lacul Sanguinet;

Lacul Serre-Ponçon;

Lacul Temple.

Croația

Dunărea: de la kilometrul 1 295 + 500 la kilometrul 1 433 + 100

Râul Drava: de la kilometrul 0 la kilometrul 198 + 600

Râul Sava: de la kilometrul 210 + 800 la kilometrul 594 + 000

Râul Kupa: de la kilometrul 0 la kilometrul 5 + 900

Râul Una: de la kilometrul 0 la kilometrul 15

Ungaria

Dunărea: de la kilometrul 1 812 la kilometrul 1 433

Dunărea Moson: de la kilometrul 14 la kilometrul 0

Dunărea Szentendre: de la kilometrul 32 la kilometrul 0

Dunărea Ráckeve: de la kilometrul 58 la kilometrul 0

Râul Tisa: de la kilometrul 685 la kilometrul 160

Râul Dráva: de la kilometrul 198 la kilometrul 70

Râul Bodrog: de la kilometrul 51 la kilometrul 0

Râul Kettős-Körös: de la kilometrul 23 la kilometrul 0

Râul Hármas-Körös: de la kilometrul 91 la kilometrul 0

Canalul Sió: de la kilometrul 23 la kilometrul 0

Lacul Velence

Lacul Fertő

Țările de Jos

Rin

Sneekemeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotermeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartemeer, Veluwemeer, Eemmeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsesloten IJ, Noordzeekanaal, Portul IJmuiden, zona portuară Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordsche Kil, Boven Merwede, Waal, canalul Bijlandsch, Boven Rijn, canalul Pannersdensch, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canalul Amsterdam-Rin, Veerse Meer, canalul Scheldt Rin până la gura de vărsare în Volkerak, Amer, Bergsche Maas, Meuse în aval de Venlo, Gooimeer, Europort, Calandkanaal (la est de portul Benelux), Hartelkanaal

Austria

Dunărea: de la frontiera cu Germania până la frontiera cu Slovacia

Inn: de la gura de vărsare până la hidrocentrala din Passau-Ingling

Traun: de la gura de vărsare până la kilometrul 1,80

Enns: de la gura de vărsare până la kilometrul 2,70

March: până la kilometrul 6,00

Polonia

— Râul Biebrza de la estuarul canalului Augustowski până la estuarul râului Narwia

— Râul Brda de la punctul de legătură cu canalul Bydgoski în Bydgoszcz până la estuarul râului Vistula (Wisła)

- Râul Bug de la estuarul râului Muchawiec până la estuarul râului Narwia
- Lacul Dąbie până la frontiera cu apele maritime interioare
- Canalul Augustowski de la legătura cu râul Biebrza până la frontiera statului, împreună cu toate lacurile situate de-a lungul cursului canalului
- Canalul Bartnicki de la lacul Ruda Woda până la lacul Bartężek, inclusiv lacul Bartężek
- Canalul Bydgoski
- Canalul Elbląski de la lacul Druzno până la lacul Jeziorak și lacul Szeląg Wielki, inclusiv acestea, și lacurile situate pe cursul canalului, și drumul secundar în direcția Zalewo de la lacul Jeziorak până la lacul Ewingi, inclusiv
- Canalul Gliwicki și canalul Kędzierzyński
- Canalul Jagielloński de la legătura cu râul Elbląg până la râul Nogat
- Canalul Łaczański
- Canalul Ślesiński, inclusiv lacurile situate pe traseul acestuia și lacul Gopło
- Canalul Żerański
- Râul Martwa Wisła de la râul Vistula (Wisła) din Przegalina până la frontiera cu apele maritime interioare
- Râul Narew de la estuarul râului Biebrza până la estuarul râului Vistula, inclusiv lacul Zegrzyński
- Riul Nogat de la râul Vistula până la estuarul lagunei Vistula
- Râul Noteć (superior) de la lacul Gopło până la legătura cu canalul Górnonotecki și canalul Górnonotecki, și râul Noteć (inferior) de la legătura cu canalul Bydgoski până la estuarul râului Warta
- Riul Nysa Łużycka din Gubin până la estuarul râului Oder (Odra)
- Râul Oder din orașul Racibórz până la legătura cu râul Oder de est care devine râul Regalica începând de la tăierea de cot Klucz-Ustowo, împreună cu râul respectiv și brațele secundare ale acestuia până la lacul Dąbie, precum și un traseu secundar al râului Oder de la ecluza din Opatowice până la ecluza din orașul Wrocław
- Râul Oder de vest de la barajul din Widuchowa (704,1 km ai râului Oder) până la frontiera cu apele maritime interioare, inclusiv brațele secundare, precum și tăierea de cot Klucz-Ustowo care leagă râul Oder de est cu râul Oder de vest
- Râul Parnica și tăierea de cot Parnicki de la râul Oder de vest până la frontiera cu apele maritime interioare
- Râul Pisa de la lacul Roś până la estuarul râului Narew
- Râul Szarpawa de la râul Vistula până la estuarul lagunei Vistula
- Râul Warta de la lacul Ślesińskie până la estuarul râului Oder
- Sistemul Wielkie Jeziora Mazurskie, cuprinzând lacurile care sunt legate de râurile și canalele ce reprezintă un traseu principal de la lacul Roś (inclusiv) din Pisz până la canalul Węgorzewski (inclusiv) din Węgorzewo, împreună cu lacurile: Seksty, Mikołajskie, Tałty, Tałtowisko, Kotek, Szymon, Szymoneckie, Jagodne, Boczne, Tajty, Kisajno, Dargin, Łabap, Kirsajty și Święcajty, și canalele Giżycki, Niegociński și Piękna Góra, și o prelungire secundară a lacului Ryńskie (inclusiv) din Ryn până la lacul Nidzkie (până la 3 km, care formează granița cu rezervația naturală „lacul Nidzkie”), împreună cu lacurile Bełdany, Guzianka Mała și Guzianka Wielka
- Râul Vistula de la estuarul râului Przemsza până la legătura cu canalul Łaczański, precum și de la gura de vărsare a acestui canal în Skawina până la estuarul râului Vistula și până la golful Gdańsk, cu excepția lacului artificial Włocławski

România

Dunărea: de la frontiera sârbo-română (kilometrul 1 075) până la Marea Neagră pe brațul Sulina

Canalul Dunăre-Marea Neagră (64,410 kilometri lungime): de la gura de confluență cu fluviul Dunărea, la kilometrul 299,300 al Dunării de la Cernavodă (respectiv kilometrul 64,410 al canalului), până la portul Constanța Sud-Agigea (kilometrul „0” al canalului)

Canalul Poarta Albă-Midia Năvodari (34,600 kilometri lungime): de la gura de confluență cu Canalul Dunăre-Marea Neagră, la kilometrul 29,410 de la Poarta Albă (respectiv kilometrul 27,500 al canalului), până la portul Midia (kilometrul „0” al canalului)

Slovacia

Dunărea: de la kilometrul 1 880,26 la kilometrul 1 708,20

Canalul Dunărea: de la kilometrul 1 851,75 la kilometrul 1 811,00

Râul Váh: de la kilometrul 0,00 la kilometrul 70,00

Râul Morava: de la kilometrul 0,00 la kilometrul 6,00

Râul Bodrog: de la kilometrul 49,68 la kilometrul 64,85

Lacuri artificiale: Oravská Priehrada, Liptovská Mara, Zemplínska Šírava

Suedia

Canalul Trollhätte și Göta älv, de la paralela balizei Bastugrunds până la podul Göta älv

Lacul Mälaren

Porturile Stockholmului, mărginite spre nord-vest de podul Lidingö, spre nord-est de o linie care trece prin farul Elfvikgrund cu orientare 135-315 grade și spre sud de podul Skuru

Canalul Södertälje și porturile Södertälje, mărginite spre nord de ecluza Södertälje și spre sud de paralela N 59° 09' 00"

Regatul Unit

SCOȚIA	
Leith (Edinburgh)	În interiorul digurilor de larg
Glasgow	Strathclyde Loch
Canalul Crinan	De la Crinan până la Ardrishaig
Canalul Caledonian	Secțiunile de canal
IRLANDA DE NORD	
Râul Lagan	De la barajul din Lagan până la Stranmillis
ESTUL ANGLIEI	
Râul Wear (neafectat de mare)	Vechiul pod de cale ferată, Durham până la podul Prebends, Durham
Râul Tees	În amonte de barajul Tees

Grimsby Dock	În interiorul ecluzelor
Immingham Dock	În interiorul ecluzelor
Hull Docks	În interiorul ecluzelor
Boston Dock	În interiorul porților ecluzelor
Aire și Calder Navigation	Bazinele portuare din Goole până la Leeds; confluența cu Leeds și canalul Liverpool; confluența Bank Dole până la Selby (ecluza râului Ouse); confluența Castleford până la Wakefield (ecluza descendentă)
Râul Ancholme	De la ecluza din Ferriby până la Brigg
Calder și canalul Hebble	Wakefield (ecluza descendentă) până la ecluza din Broadcut Top
Râul Foss	De la confluența (Blue Bridge) cu râul Ouse până la Monk Bridge
Canalul Fosdyke	Confluența cu râul Trent până la Brayford Pool
Goole Dock	În interiorul porților ecluzelor
Hornsea Mere	Întregul canal
Râul Hull	De la ecluza Struncheon Hill până la Beverley Beck
Canalul Market Weighton	De la ecluza râului Humber până la ecluza din Sod Houses
New Junction Canal	Întregul canal
Râul Ouse	De la ecluza Naburn până la Nun Monkton
Canalul Sheffield și South Yorkshire	De la ecluza din Keadby până la ecluza din Tinsley
Râul Trent	De la ecluza Cromwell până la Shardlow
Râul Witham	De la ecluza Boston până la Brayford Poole (Lincoln)
ȚARA GALILOR ȘI VESTUL ANGLIEI	
Râul Severn	Deasupra Llanthony și barajele Maisemore
Râul Wye	Deasupra Monmouth
Cardiff	Lacul Roath Park
Port Talbot	În interiorul bazinelor închise

Swansea	În interiorul bazinelor închise
Râul Dee	Deasupra punctului de extracție a apei din Barrelwell Hill
Râul Mersey	Bazinele portuare (cu excepția bazinului Seaforth)
Râul Lune	Deasupra bazinului Glasson
Râul Avon (Midland)	De la ecluza din Tewkesbury până la Evesham
Gloucester	Bazinele orașului Gloucester, canalul Gloucester/Sharpness
Lacul Hollingworth	Întregul lac
Manchester Ship Canal	Întregul canal și bazinele Salford, inclusiv râul Irwell
Lacul Pickmere	Întregul lac
Râul Tawe	Între barajul maritim/portul de ambarcațiuni și stadionul sportiv din Morfa
Lacul Rudyard	Întregul lac
Râul Weaver	În aval de Northwich
SUDUL ANGLIEI	
Râul Nene	Wisbech Cut și râul Nene până la ecluza Dog-in-a-Doublet
Râul Great Ouse	Kings Lynn Cut și râul Great Ouse în jos de podul rutier din West Lynn
Yarmouth	Estuarul râului Yare de la linia trasată între capetele digurilor de intrare la nord și sud, inclusiv Breydon Water
Lowestoft	Portul Lowestoft în jos de ecluza Mutford până la linia trasată între digurile de intrare în portul exterior
Râurile Alde și Ore	Deasupra intrării pe râul Ore până la Westrow Point
Râul Deben	Deasupra intrării pe râul Deben până la Felixstowe Ferry
Râul Orwell și râul Stour	De la linia trasată între Fagbury Point și Shotley Point pe râul Orwell până la docul Ipswich și de la linia trasată pe direcția nord/sud prin Erbarton Ness pe râul Stour până la Manningtree
Chelmer și Canalul Blackwater	La est de ecluza din Beeleigh
Râul Tamisa și afluenții acestuia	Râul Tamisa în amonte de ecluza Teddington până la Oxford

Râul Adur și Canalul Southwick	Râul Adur în amonte de extremitatea vestică a debarcaderului Tarmac, și în interiorul Canalului Southwick
Râul Arun	Râul Arun în amonte de portul de ambarcațiuni Littlehampton
Râul Ouse (Sussex), Newhaven	Râul Ouse în amonte de extremitatea nordică a North Quay
Bewl Water	Întregul lac
Grafham Water	Întregul lac
Rutland Water	Întregul lac
Lacul Thorpe Park	Întregul lac
Chichester	La est de linia care leagă Cobnor Point și Chalkdock Point
Christchurch	În interiorul portului Christchurch exceptând Run
Canalul Exeter	Întregul canal
Râul Avon (Avon)	Bazinele orașului Bristol de la digul din Netham până la barajul din Pulteney

ANEXA II

CERINȚE TEHNICE MINIME APLICABILE CONSTRUCȚIILOR NAVALE CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE
INTERIOARE DIN ZONELE 1, 2, 3 ȘI 4

Cerințele tehnice aplicabile construcțiilor navale sunt cele stabilite în standardul ES-TRIN 2015/1.

ANEXA III

DOMENII ÎN CARE POT FI ADOPTATE CERINȚE TEHNICE SUPLIMENTARE APLICABILE CONSTRUCȚIILOR NAVALE CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE DIN ZONELE 1 ȘI 2 ȘI PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE NECONECTATE DIN ZONA 3

Toate cerințele tehnice suplimentare adoptate de un stat membru în temeiul articolului 23 alineatele (1) și (2) din prezenta directivă pentru construcțiile navale care navighează pe teritoriul respectivului stat membru se limitează la următoarele domenii:

1. Definiții

- Necesare înțelegerii cerințelor suplimentare

2. Stabilitate

- Consolidarea structurii
- Certificatul/atestatul din partea unei societăți de clasificare recunoscute

3. Distanță de siguranță și bord liber

- Bordul liber
- Distanța de siguranță

4. Etanșeitatea deschiderilor din corpul navei și a suprastructurilor

- Suprastructurile
- Ușile
- Ferestrele și hublourile
- Capacele gurilor de magazie
- Alte deschideri (tubulaturi de ventilație, tubulaturi de evacuare etc.)

5. Echipamente

- Ancore și lanțuri de ancoră
- Lumini de navigare
- Semnale sonore
- Compas
- Radar
- Instalații de emisie-recepție
- Echipamente de salvare
- Disponibilitatea hărților de navigație

6. Dispoziții suplimentare pentru navele de pasageri

- Stabilitate (forța vântului, criterii)
- Echipamente de salvare
- Bordul liber
- Distanța de siguranță
- Vizibilitatea din timonerie

7. Convoaie și transportul containerelor

- Conectare împingător nava-barjă
 - Stabilitatea construcțiilor navale sau a barjelor care transportă containere
-

ANEXA IV

DOMENII CARE POT FACE OBIECTUL UNOR CERINȚE TEHNICE REDUSE APLICABILE CONSTRUCȚIILOR NAVALE
CARE NAVIGHEAZĂ PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE DIN ZONELE 3 ȘI 4

Toate cerințele tehnice reduse permise de un stat membru în temeiul articolului 23 alineatul (4) din prezenta directivă pentru navele care navighează exclusiv pe căile navigabile din zona 3 sau din zona 4 de pe teritoriul respectivului stat membru se limitează la următoarele domenii:

Zona 3

- Echipamente de ancorare, inclusiv lungimea lanțurilor de ancoră
- Viteza (înainte)
- Mijloace de salvare colectivă
- Standard cu două compartimente
- Vizibilitatea din timonerie

Zona 4

- Echipamente de ancorare, inclusiv lungimea lanțurilor de ancoră
 - Viteza (înainte)
 - Mijloace de salvare
 - Situația 2 de compartimentare
 - Vizibilitatea din timonerie
 - Sistem secundar independent de propulsie
-

ANEXA V

DISPOZIȚII PROCEDURALE DETALIATE

Articolul 2.01

Organisme de inspecție

- (1) Organismele de inspecție sunt înființate de statele membre.
- (2) Organismele de inspecție sunt formate dintr-un președinte și din experți.

Din fiecare organism fac parte cel puțin următorii:
 - (a) un funcționar din administrație responsabil cu navigația interioară;
 - (b) un expert în proiectarea navelor de navigație interioară și a motoarelor acestora;
 - (c) un expert nautic ce deține un brevet de comandant de navă pentru căi navigabile interioare, care îl autorizează pe deținător să conducă nava care urmează să fie inspectată.
- (3) Președintele și experții din cadrul fiecărui organism sunt desemnați de autoritățile din statul membru în care a fost înființat organismul respectiv. În momentul în care își preiau atribuțiile, președintele și experții declară în scris că își vor îndeplini obligațiile în mod pe deplin independent. Funcționarii nu au obligația de a face nici o declarație.
- (4) Organismele de inspecție pot fi asistate de experți specialiști în conformitate cu dispozițiile naționale aplicabile.

Articolul 2.02

(Fără obiect)

Articolul 2.03

Prezentarea construcției navale pentru inspecție

- (1) Proprietarul sau reprezentantul acestuia prezintă construcția navală fără încărcătură, curată și echipată. După caz, proprietarul oferă asistență în timpul inspecției, de exemplu, pune la dispoziție o ambarcațiune de serviciu adecvată și personal și descoperă părți ale corpului sau instalații care nu sunt direct accesibile sau vizibile.
- (2) Cu ocazia primei inspecții, organismul de inspecție solicită o inspecție pe uscat. Inspecția pe uscat nu se mai face în cazul în care se prezintă un certificat de clasificare sau un certificat eliberat de o societate de clasificare recunoscută care dovedește că respectiva construcție îndeplinește cerințele prevăzute sau în cazul în care se prezintă un certificat care dovedește că o altă autoritate competentă a efectuat deja o inspecție pe uscat în alte scopuri. În cazul unei inspecții periodice sau al unei inspecții prevăzute la articolul 14 din prezenta directivă, organismul de inspecție poate solicita o inspecție pe uscat.

În timpul primei inspecții a motonavelor sau a convoaielor sau atunci când s-au efectuat modificări semnificative la echipamentul de propulsie sau de guvernare, organismul de inspecție efectuează voiaje de încercare.
- (3) Este posibil ca organismul de inspecție să solicite și alte încercări operaționale, precum și alte documente doveditoare. Prezenta dispoziție se aplică, de asemenea, în timpul realizării construcției navale.

*Articolul 2.04**(Fără obiect)**Articolul 2.05**(Fără obiect)**Articolul 2.06**(Fără obiect)**Articolul 2.07***Mențiuni și modificări în certificatul unional de navigație interioară**

- (1) Proprietarul unei construcții navale sau reprezentantul acestuia comunică autorității competente orice modificare a numelui sau orice schimbare a proprietarului, orice remăsurare, precum și orice modificare a înmatriculării sau a portului de origine și trimite autorității respective certificatul unional de navigație interioară, în vederea modificării.
- (2) Orice autoritate competentă poate completa sau modifica certificatul unional de navigație interioară.
- (3) În cazul în care completează sau modifică un certificat unional de navigație interioară, autoritatea competentă în cauză comunică acest lucru autorității competente care a eliberat respectivul certificat unional de navigație interioară.

*Articolul 2.08**(Fără obiect)**Articolul 2.09***Inspecție periodică**

- (1) Construcția navală face obiectul unei inspecții periodice înainte de expirarea certificatului unional de navigație interioară.
- (2) Autoritatea competentă stabilește o nouă perioadă de valabilitate a certificatului unional de navigație interioară în funcție de rezultatele inspecției efectuate.
- (3) Perioada de valabilitate se menționează în certificatul unional de navigație interioară și se comunică autorității care a eliberat respectivul certificat unional de navigație interioară.
- (4) În cazul în care, în locul prelungirii perioadei de valabilitate, un certificat unional de navigație interioară este înlocuit cu o nouă versiune, certificatul unional anterior de navigație interioară se restituie autorității competente care l-a eliberat.

*Articolul 2.10***Inspecție la cerere**

Proprietarul unei construcții navale sau reprezentantul acestuia poate solicita oricând o inspecție în mod voluntar.

Solicitările respective i se dă curs.

Articolul 2.11

(Fără obiect)

Articolul 2.12

(Fără obiect)

Articolul 2.13

(Fără obiect)

Articolul 2.14

(Fără obiect)

*Articolul 2.15***Cheltuieli**

Proprietarul unei construcții navale sau reprezentantul acestuia suportă toate costurile aferente inspecției construcției navale și eliberării certificatului unional de navigație interioară, în funcție de un tarif special stabilit de fiecare stat membru.

*Articolul 2.16***Informarea**

Autoritatea competentă poate permite persoanelor care dovedesc un interes bine justificat să ia cunoștință de conținutul unui certificat unional de navigație interioară și le poate pune la dispoziție extrase sau copii legalizate ale certificatelor unionale de navigație interioară, menționând statutul de autenticitate al respectivelor documente.

*Articolul 2.17***Registrul certificatelor unionale de navigație interioară**

- (1) Autoritățile competente păstrează, în original sau în copie, toate certificatele unionale de navigație interioară pe care le-au eliberat și introduc în acestea orice informație sau modificare, precum și orice anulare sau înlocuire a certificatelor unionale de navigație interioară. Acestea actualizează în mod corespunzător registrul menționat la articolul 17 din prezenta directivă.

- (2) În vederea aplicării măsurilor administrative de menținere a siguranței și a ușurinței în navigare, precum și în vederea implementării articolelor 2.02-2.15 din prezenta anexă, precum și a articolelor 6, 9, 10, 13, 14, 15, 20, 21 și 22 din prezenta directivă, se va permite accesul la registru, numai pentru citire, în conformitate cu modelul stabilit în anexa II, autorităților competente din alte state membre, state semnatare ale Convenției de la Mannheim, și, în măsura în care se garantează un nivel echivalent de securitate, țărilor terțe, pe baza unor acorduri administrative.

Articolul 2.18

Numărul european unic de identificare a navei

- (1) Numărul european unic de identificare a navei (ENI) este format din opt cifre arabe, conform anexei II la prezenta directivă.
- (2) În cazul în care construcția navală nu posedă, în momentul eliberării certificatului unional de navigație interioară, un ENI, acesta se atribuie construcției navale de către autoritatea competentă a statului membru în care construcția navală a fost înmatriculată sau își are portul de origine.

În ceea ce privește construcțiile navale aparținând statelor în care nu este posibilă atribuirea unui ENI, ENI care urmează să fie introdus în certificatul unional de navigație interioară se atribuie de autoritatea competentă care eliberează respectivul certificat unional de navigație interioară.

- (3) Proprietarul construcției navale sau reprezentantul acestuia solicită autorității competente atribuirea unui ENI. Proprietarul sau reprezentantul acestuia răspunde și de aplicarea pe construcția navală a ENI care este introdus în certificatul unional de navigație interioară.

Articolul 2.19

(Fără obiect)

Articolul 2.20

Notificări

Fiecare stat membru sau autoritățile competente ale acestuia notifică Comisiei și celorlalte state membre sau celorlalte autorități competente următoarele:

- (a) denumirile și adresele serviciilor tehnice care, împreună cu autoritatea națională competentă din respectivul stat membru, sunt responsabile pentru aplicarea anexei II;
- (b) fișa datelor prevăzută în anexa II pentru tipurile de instalații de tratare a apei de la bordul navei pentru care s-a eliberat o aprobare de la ultima notificare;
- (c) aprobările de tip recunoscute pentru instalațiile de tratare a apei de la bordul navei bazate pe standarde diferite de cele prevăzute în anexa II pentru utilizarea pe căile navigabile naționale ale statelor membre;
- (d) eventuala retragere a unei aprobări de tip pentru instalațiile de tratare a apei de la bordul navei și motivele acestei retrageri, în termen de o lună de la această retragere;
- (e) orice ancoră specială autorizată, ca urmare a unei cereri de reducere a masei ancorei, precizând denumirea tipului și reducerea autorizată a masei ancorei. Autoritatea competentă acordă solicitantului autorizația la cel puțin trei luni de la transmiterea notificării către Comisie, cu condiția să nu existe obiecții din partea Comisiei;

- (f) echipamentele radar de navigație și indicatoarele vitezei de rotație pentru care au emis aprobări de tip. Notificarea în cauză include numărul de aprobare de tip atribuit, precum și denumirea tipului, numele producătorului, numele deținătorului aprobării de tip și data aprobării de tip;
 - (g) autoritățile competente responsabile pentru aprobarea firmelor specializate care pot efectua instalarea, înlocuirea, repararea sau întreținerea echipamentelor radar de navigație și a indicatoarelor vitezei de rotație.
-

ANEXA VI

SOCIETĂȚI DE CLASIFICARE

Criterii de recunoaștere a societăților de clasificare

Societățile de clasificare care doresc să obțină recunoașterea în temeiul articolului 21 din prezenta directivă îndeplinesc următoarele criterii:

1. societatea de clasificare trebuie să poată dovedi prin documente o experiență vastă în materie de proiectare și construcție a navelor de navigație interioară. Societatea de clasificare dispune de norme și reglementări cuprinzătoare pentru proiectarea, construcția și inspecția periodică a navelor de navigație interioară, în special pentru calculul stabilității în conformitate cu partea 9 din regulamentele anexate la ADN, conform anexei II. Respectiv normele și reglementări trebuie publicate cel puțin în limba engleză, franceză, germană sau olandeză și se actualizează și se îmbunătățesc permanent prin programe de cercetare și dezvoltare. Normele și reglementările trebuie să nu contravină dispozițiilor dreptului Uniunii sau acordurilor internaționale în vigoare;
2. societatea de clasificare își publică anual registrul navelor;
3. societatea de clasificare nu este controlată de proprietarii de nave, de constructorii de nave sau de terții care desfășoară o activitate comercială în domeniul proiectării, fabricării, echipării, reparării, exploatării sau asigurării navelor. Veniturile societății de clasificare nu depind de o singură activitate comercială;
4. sediul societății de clasificare sau o filială autorizată să hotărască și să acționeze în toate domeniile care intră în sfera sa de acțiune în temeiul normelor care reglementează transportul pe căi navigabile interioare se află într-unul din statele membre;
5. societatea de clasificare și experții săi au o bună reputație în ceea ce privește transportul pe căi navigabile interioare; experții sunt în măsură să facă dovada abilităților lor profesionale. Ei își desfășoară activitatea în baza responsabilității societății de clasificare;
6. societatea de clasificare dispune de suficient personal tehnic, de conducere, de asistență, de inspecție și de cercetare, proporțional cu sarcinile de îndeplinit și cu numărul de nave clasificate, care asigură și dezvoltarea capacității și actualizarea reglementărilor. Ea dispune de inspectori în cel puțin un stat membru;
7. societatea de clasificare se guvernează pe baza unui cod etic;
8. societatea de clasificare este condusă și administrată astfel încât să se asigure confidențialitatea informațiilor cerute de un stat membru;
9. societatea de clasificare este pregătită să furnizeze unui stat membru informațiile pertinente;
10. conducerea societății de clasificare își definește și documentează politica și obiectivele în materie de calitate, precum și angajamentul de a le respecta și s-a asigurat că politica menționată anterior este înțeleasă, pusă în aplicare și menținută la toate nivelurile societății de clasificare;
11. societatea de clasificare elaborează, implementează și menține un sistem eficace de calitate internă, bazat pe părțile corespunzătoare din standardele de calitate recunoscute pe plan internațional și conform cu EN ISO/IEC 17020:2004, astfel cum este interpretat prin cerințele programului IACS de certificare a sistemelor de calitate. Sistemul de calitate trebuie să fie certificat de un organism independent de audit recunoscut de administrația statului în care se află sediul sau sucursala societății de clasificare prevăzute la punctul 4, care, printre altele, se asigură că:
 - (a) normele și reglementările societății de clasificare sunt stabilite și menținute în mod sistematic;
 - (b) normele și reglementările societății de clasificare sunt respectate;
 - (c) sunt îndeplinite cerințele activității statutare pentru care este autorizată societatea de clasificare;
 - (d) responsabilitățile și autoritatea ce revin membrilor personalului a căror activitate influențează calitatea serviciilor societății de clasificare, precum și relațiile dintre acești membri ai personalului sunt definite și documentate;

- (e) întreaga activitate se desfășoară în condiții controlate;
 - (f) există un sistem de supraveghere care monitorizează acțiunile și activitatea inspectorilor și a personalului tehnic și administrativ angajat de societatea de clasificare;
 - (g) cerințele cu privire la principala activitate statutară pentru care este autorizată societatea de clasificare sunt aplicate sau supervizate direct numai de către inspectorii săi sau de către inspectorii altor societăți de clasificare recunoscute;
 - (h) este implementat un sistem de calificare a inspectorilor și de actualizare permanentă a cunoștințelor acestora;
 - (i) se păstrează înregistrări care demonstrează respectarea standardelor cerute în domeniile în care sunt furnizate serviciile, precum și funcționarea eficientă a sistemului de calitate; și
 - (j) în toate locațiile există un sistem extins de audituri interne planificate și documentate cu privire la activitățile legate de calitate;
12. sistemul de calitate trebuie să fie certificat de un organism independent de audit recunoscut de administrația statului membru în care se află sediul sau sucursala societății de clasificare, după cum se prevede la punctul 4;
13. societatea de clasificare se angajează să își adapteze cerințele ținând cont de directivele corespunzătoare ale Uniunii și să furnizeze Comisiei toate informațiile relevante în timp util;
14. societatea de clasificare se angajează să consulte periodic societățile de clasificare deja recunoscute pentru a garanta echivalența standardelor lor tehnice și a implementării acestora și să permită participarea reprezentanților unui stat membru și a altor părți interesate la dezvoltarea normelor și a reglementărilor sale.
-

ANEXA VII

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 2006/87/CE	Prezenta directivă
—	Articolul 1
Articolul 2	Articolul 2
—	Articolul 3
Articolul 1	Articolul 4
—	Articolul 5
Articolul 9	Articolul 6 alineatele (1) și (3)
Articolul 8 alineatul (1)	Articolul 6 alineatele (2) și (4)
Articolul 8 alineatul (4)	Articolul 6 alineatul (5)
Articolul 3	Articolul 7
Articolul 4	Articolul 8
Articolul 11 alineatul (2)	Articolul 9
Articolul 11 alineatul (1)	Articolul 10
Articolul 14	Articolul 11
Articolul 13	Articolul 12
Articolul 12	Articolul 13
Articolul 15	Articolul 14
Articolul 16	Articolul 15
Articolul 18	Articolul 16
—	Articolul 17
—	Articolul 18
—	Articolul 19
Articolul 10	Articolul 20
—	Articolul 21
Articolul 17	Articolul 22
Articolul 5	Articolul 23
Articolul 6 a fost eliminat prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾	—
Articolul 7 alineatele (1)-(3)	Articolul 24
—	Articolul 25
—	Articolul 26
—	Articolul 27
—	Articolul 28

Directiva 2006/87/CE	Prezenta directivă
Articolul 8 alineatele (2) și (3)	Articolul 29
—	Articolul 30
Articolul 20 alineatul (1)	Articolul 31
Articolul 20 alineatul (2)	—
Articolul 22	—
—	Articolul 32
Articolul 19	Articolul 33
—	Articolul 34
Articolul 24	Articolul 35
Articolul 21	Articolul 36
Articolul 23	Articolul 37 alineatele (1) și (2)
Articolul 7 alineatul (4)	Articolul 37 alineatul (3)
—	Articolul 38
—	Articolul 39
Articolul 25	—
Articolul 26	—
Articolul 27	Articolul 40

(¹) Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

ISSN 1977-0782 (ediție electronică)
ISSN 1830-3625 (ediție tipărită)



Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

RO