

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La legge 12 agosto 2016, n. 170 recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione Europea all'art. 18 prevede l'autorizzazione al Governo, ai sensi degli articoli 30, comma 2, lettera c), e 35, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, a dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo.

La direttiva 2014/90/UE ha abrogato la direttiva 96/98/CE introducendo una nuova disciplina in materia di equipaggiamento marittimo.

Il nuovo assetto normativo proposto dalla citata direttiva viene recepito all'interno dell'ordinamento nazionale attraverso uno decreto del Presidente della Repubblica che traspone tutti gli aspetti della nuova disciplina e, in particolar modo, identifica chiaramente le autorità pubbliche che costituiscono le strutture responsabili:

- dell'applicazione delle previsioni relative alle materie di vigilanza sul mercato in materia di equipaggiamento marittimo;
- dell'accreditamento/designazione degli organismi di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi;
- degli adempimenti tecnico amministrativi cui viene sottoposto il naviglio;
- dell'istituzione dell' Autorità di vigilanza sul mercato che si occupa, in maniera strutturata e permanente, secondo specifiche procedure ed anche attraverso l'effettuazione di prove di laboratorio, dei rischi derivanti dagli equipaggiamenti marittimi presenti sul mercato ed a bordo del naviglio europeo.

Lo schema di provvedimento, intervenendo in materia di adempimenti per la tutela della concorrenza, per la sicurezza della navigazione e per la tutela dell'ecosistema, quali la conformità dell'equipaggiamento marittimo, è riconducibile alle materie "moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato; armonizzazione dei bilanci pubblici; perequazione delle risorse finanziarie", "determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale e "tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali", di esclusiva competenza statale ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere e), m) e s) della Costituzione.

Nel merito dello schema di provvedimento, si specifica che per equipaggiamento marittimo si intende qualsiasi equipaggiamento a bordo di una nave che possa essere fornito al momento della costruzione oppure sistemato successivamente e destinato a garantire una adeguata sicurezza sia per il personale imbarcato che per l'ambiente marino circostante. E' compresa in tale definizione un'ampia categorie di equipaggiamenti, quali le apparecchiature di navigazione, le dotazioni di navi da carico, le attrezzature antincendio, i mezzi di salvataggio, nonché le attrezzature specializzate per scopi ambientali. Gli equipaggiamenti marittimi coperti dal presente schema di decreto sono i più disparati. Questi possono essere individuati in due macro categorie (mobili e fissi) e, in base alla loro tipologia ed uso, in altre specifiche sottocategorie quali, solo a titolo d'esempio:

- impianti radio elettrici;
- separatore delle acque oleose;
- mezzi collettivi/individuali di salvataggio;
- impianti di rilevamento incendi e materiali con particolare resistenza al fuoco.

L'obiettivo principale dell'intervento normativo è quello di consentire che l'equipaggiamento marittimo sia conforme alle norme di sicurezza previste dagli strumenti internazionali applicabili, comprese le pertinenti norme di prova, al fine di assicurare che l'equipaggiamento conforme a detti requisiti possa circolare liberamente nel mercato interno ed essere sistemato a bordo di navi battenti bandiera di qualsiasi Stato membro. E' previsto che gli operatori



economici sono responsabili della conformità dell'equipaggiamento marittimo in funzione del rispettivo ruolo che rivestono nella catena di fornitura, in modo da garantire un elevato livello di protezione degli interessi pubblici disciplinati e una concorrenza leale sul mercato dell'Unione. Tutti gli operatori economici che intervengono nella catena di fornitura e distribuzione devono adottare, secondo una ripartizione chiara e proporzionata degli obblighi corrispondenti, le misure necessarie per garantire la messa a disposizione sul mercato solo di apparecchi conformi. L'intervento normativo ha l'obiettivo di assicurare l'attuazione armonizzata delle norme I.M.O. in materia di equipaggiamento marittimo e garantire il corretto funzionamento del mercato interno dell'equipaggiamento marittimo. Ulteriore obiettivo è quello di migliorare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento da sistemare a bordo delle navi. Inoltre con l'intervento si garantisce la rintracciabilità dell'equipaggiamento marittimo in tutta la catena di fornitura che contribuisce a semplificare la vigilanza del mercato e a migliorarne l'efficienza. Un sistema efficiente di rintracciabilità facilita il compito delle Autorità di vigilanza sul mercato di rintracciare l'operatore economico che abbia messo a disposizione del mercato equipaggiamento non conforme. È necessario garantire che l'equipaggiamento marittimo proveniente da paesi terzi che entrano nel mercato dell'Unione europea siano conformi e in particolare che siano state effettuate adeguate procedure di valutazione della conformità. Pertanto è previsto che gli importatori si assicurino di immettere sul mercato equipaggiamento conforme alle prescrizioni stabilite, che siano state effettuate le procedure di valutazione della conformità e che la marcatura dell'equipaggiamento e la documentazione elaborata dai fabbricanti siano a disposizione delle Autorità nazionali competenti a fini di controllo. All'atto dell'immissione di un equipaggiamento sul mercato ogni importatore deve indicare sullo stesso il proprio nome, la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio registrato e l'indirizzo postale al quale può essere contattato. Sono previste eccezioni qualora le dimensioni o la natura dell'equipaggiamento non lo consentano. Il distributore mette un equipaggiamento a disposizione sul mercato dopo che il fabbricante o l'importatore lo ha immesso sul mercato. Qualsiasi operatore economico che immette sul mercato un equipaggiamento con il proprio nome o marchio commerciale oppure modifica un equipaggiamento in modo tale da incidere sulla conformità è considerato fabbricante e deve assumersi, pertanto, i relativi obblighi. I distributori, gli importatori, vista la loro vicinanza al mercato, sono coinvolti nei compiti di vigilanza del mercato svolti dalle Autorità nazionali competenti e devono essere pronti a parteciparvi attivamente, fornendo a tali Autorità tutte le informazioni necessarie sull'equipaggiamento in questione. Per consentire agli operatori economici di dimostrare e alle autorità competenti di garantire che gli equipaggiamenti messi a disposizione sul mercato sono conformi agli obiettivi di sicurezza, sono previste procedure di valutazione della conformità. La decisione n. 768/2008/CE contiene una serie di moduli per le procedure di valutazione della conformità che vanno dalla procedura meno severa a quella più severa con un rigore proporzionale al livello di rischio effettivo e di sicurezza richiesto. Per garantire la coerenza intersettoriale ed evitare varianti ad hoc, le procedure di valutazione della conformità anche in questo caso sono scelte tra tali moduli. La marcatura di conformità UE fornisce le informazioni richieste sulla conformità di un equipaggiamento marittimo alle prescrizioni stabilite ed è la conseguenza visibile di un intero processo che comprende la valutazione della conformità. Per la valutazione della conformità è richiesto l'intervento di organismi di valutazione della conformità i quali sono notificati dagli Stati membri alla Commissione europea. E' tuttavia indispensabile che tutti gli organismi notificati svolgano le proprie funzioni allo stesso livello e nelle stesse condizioni di concorrenza leale. A tal fine sono stabilite prescrizioni obbligatorie per gli organismi di valutazione della conformità che desiderano essere notificati per fornire servizi di valutazione della conformità. Per garantire un livello uniforme di qualità nella prestazione della valutazione della conformità è necessario stabilire anche le prescrizioni da applicare alle autorità di notifica



e agli altri organismi coinvolti nella valutazione, nella notifica e nel controllo degli organismi notificati. Il sistema a tal fine previsto è completato dal sistema di accreditamento di cui al regolamento (CE) n. 765/2008, l'accREDITAMENTO è un mezzo essenziale per la verifica della competenza degli organismi di valutazione della conformità. Spesso gli organismi di valutazione della conformità subappaltano parti delle loro attività connesse alla valutazione della conformità e fanno ricorso ad un'affiliata. Al fine di salvaguardare il livello di tutela richiesto per gli elementi destinati a costituire l'equipaggiamento marittimo e da immettere sul mercato dell'Unione europea, è previsto che i subappaltatori e le affiliate rispettino le stesse prescrizioni applicate agli organismi notificati in relazione allo svolgimento di compiti di valutazione della conformità. Nell'interesse della competitività è fondamentale che gli organismi di valutazione della conformità applichino le procedure di valutazione della conformità senza creare oneri superflui per gli operatori economici. Per questo motivo, e per garantire la parità di trattamento degli operatori economici, si garantisce la coerenza nell'applicazione tecnica delle procedure di valutazione della conformità, mediante un coordinamento appropriato e la cooperazione tra organismi di valutazione della conformità.

Il decreto si compone di trentasette articoli e due allegati, che qui si riportano.

L'articolo 1 individua le finalità che intende perseguire il decreto. La finalità è quella di attuare la libera circolazione dell'equipaggiamento marittimo nel mercato interno, assicurando, nel contempo, l'esigenza della sicurezza in mare, della tutela della pubblica incolumità e dei consumatori, nonché della protezione ambientale. Il presente decreto individua, inoltre, i requisiti essenziali di sicurezza che deve possedere l'equipaggiamento marittimo da sistemare o già sistemato a bordo di navi.

L'articolo 2 delinea il campo di applicazione del decreto. Il decreto si applica all'equipaggiamento marittimo già sistemato o da sistemare a bordo delle navi mercantili adibite al trasporto marittimo per il quale è richiesta l'approvazione dello Stato di bandiera dalle pertinenti Convenzioni internazionali.

L'articolo 3 fornisce le definizioni del decreto, adattando le stesse alle esigenze della legislazione nazionale. In particolare, si segnala la definizione di amministrazione competente. Tale definizione lascia intendere che ogni volta che si ricorre alla frase "l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo" si intende far riferimento al Ministero dell'interno, dello sviluppo economico e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ognuno per la parte di rispettiva competenza ai sensi delle convenzioni internazionali citate nel decreto.

L'articolo 4 individua i requisiti per l'equipaggiamento marittimo in conformità alle Convenzioni e agli strumenti internazionali. Tutto l'equipaggiamento marittimo che viene sistemato a bordo deve essere conforme ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza previsti dalla normativa internazionale applicabile. Tale conformità è dimostrata sulla base di norme di prova e mediante procedure di valutazione e solamente dopo queste verifiche può essere immesso sul mercato e sistemato a bordo delle navi. Fermo restando quanto previsto al comma 1, l'equipaggiamento marittimo da sistemare o già sistemato su navi nazionali per il quale la Commissione europea non ha indicato i requisiti e le norme di prova deve essere conforme ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento. Per le apparecchiature di radiocomunicazione i requisiti sono stabiliti dal Ministero dello sviluppo economico.

L'articolo 5 individua le funzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Autorità competente. L'attività ispettiva è svolta dall'autorità marittima con le altre amministrazioni competenti attraverso ispettori autorizzati e secondo le disposizioni dei pertinenti strumenti internazionali. La norma prevede, altresì, la verifica della conformità



dell'equipaggiamento marittimo al decreto all'atto del rilascio, convalida o rinnovo della certificazione di sicurezza delle navi. Tale attività compete alle Autorità marittime, agli Organismi riconosciuti e alle altre Amministrazioni competenti per specifiche normative di settore (Ministero dell'interno, Ministero dello sviluppo economico Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare).

L'articolo 6, in virtù del concetto del riconoscimento reciproco tra Stati membri dell'equipaggiamento conforme, pone le basi per la libera circolazione dell'equipaggiamento marittimo all'interno della U.E.. Solamente alle navi nazionali dotate di equipaggiamento conforme sono rilasciati o rinnovati a richiesta i relativi certificati di sicurezza.

L'articolo 7 disciplina il caso particolare del trasferimento di una nave non UE non registrata nelle matricole o nei registri nazionali. Tale iscrizione può avvenire solo a seguito di un procedimento volto alla verifica della conformità degli equipaggiamenti marittimi già sistemati a bordo ed al conseguente rinnovo dei certificati di bordo.

L'articolo 8 definisce la marcatura di conformità. La marcatura di conformità è la dimostrazione della conformità dell'equipaggiamento marittimo ai previsti requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza. La marcatura di conformità è soggetta a specifici principi di carattere generale di cui all'articolo 30, paragrafi 1 e da 3 a 6 del regolamento CE n. 765/2008. La sua forma viene individuata nell'allegato I. La norma prevede, altresì, il luogo e il momento dell'apposizione della marcatura di conformità. Questa marcatura deve essere seguita dal numero di identificazione dell'organismo notificato, nel caso in cui tale organismo intervenga nella fase di controllo della produzione e dall'anno in cui lo stesso viene apposto. La marcatura di conformità viene apposta sull'equipaggiamento marittimo in modo visibile, leggibile ed indelebile e può essere anche inclusa in un software.

L'articolo 9 disciplina le modalità di apposizione dell'etichettatura elettronica in sostituzione o integrazione della marcatura di conformità di cui all'articolo 8. All'etichetta elettronica si applicano le norme dettate per la marcatura di conformità. La finalità dell'apposizione dell'etichetta elettronica è quella di facilitare la vigilanza sul mercato e prevenire la contraffazione.

L'articolo 10 si applica agli equipaggiamenti previsti di tipo approvato dalle convenzioni internazionali, per i quali, invece, non esistono regole comuni. In questo caso, i requisiti tecnici sono stabiliti dalle amministrazioni nazionali competenti e resi disponibili attraverso gli ordinari canali di informazione. In particolare, la disposizione prevede che l'equipaggiamento marittimo conforme ai requisiti di cui all'articolo 4, comma 4, è dichiarato di tipo approvato nazionale dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo. L'equipaggiamento marittimo dichiarato di tipo approvato è munito di un marcatura recante la dicitura "di tipo approvato", seguito dall'indicazione del decreto di approvazione. Questo viene apposto sull'equipaggiamento marittimo in modo visibile, leggibile ed indelebile e può essere anche incluso in un software. La norma stabilisce il procedimento amministrativo per il conseguimento della dicitura "di tipo approvato" e un equipaggiamento marittimo è ritenuto "di tipo approvato" nel caso in cui sia stato già dichiarato di tipo approvato dalle autorità competenti di altri Stati membri dell'Unione europea o dai loro organismi autorizzati.

L'articolo 11 prevede l'obbligatorietà di specifiche ispezioni a bordo delle navi UE non soggette a convenzioni internazionali, le quali devono essere iscritte nei registri o nelle matricole nazionali. Secondo quanto previsto dal 4° considerando della direttiva, infatti, esistono nel diritto dell'Unione diversi altri strumenti che fissano requisiti e condizioni finalizzati, tra l'altro, a garantire la libera circolazione delle merci nel mercato interno o che perseguono obiettivi ambientali, per determinati prodotti di natura simile all'equipaggiamento utilizzato a bordo delle navi ma che non sono conformi alle norme internazionali. Questi requisiti e condizioni possono a loro volta differire notevolmente dalla legislazione interna dell'Unione e sono in costante evoluzione. I prodotti in questione non possono pertanto essere



certificati dagli Stati membri in conformità delle pertinenti convenzioni internazionali sulla sicurezza marittima. Al fine, pertanto, di garantire che l'equipaggiamento destinato all'installazione a bordo di navi UE sia conforme alle norme internazionali in materia di sicurezza e alla disciplina uniforme dettata dalla direttiva 2014/90, la disposizione prevede un procedimento teso riconoscere il citato equipaggiamento, previo accertamento tecnico, come conforme al presente decreto, che recepisce la direttiva 2014/90. Nel caso in cui al termine delle ispezioni l'equipaggiamento non venga ritenuto equivalente questo deve essere sostituito con quello ritenuto equivalente. Nel caso in cui, invece, venga ritenuto equivalente deve essere rilasciata apposita certificazione attestante l'equivalenza. Gli accertamenti riguardanti le apparecchiature di radiocomunicazione sono di competenza del Ministero dello sviluppo economico e le apparecchiature di radiocomunicazione facenti parte dell'equipaggiamento marittimo non devono creare interferenze nocive con gli altri apparati di radiocomunicazione.

L'articolo 12 prevede gli obblighi in capo al fabbricante. Questi si assume la responsabilità di garantire che l'equipaggiamento marittimo è stato progettato e fabbricato conformemente alle specifiche tecniche e alle norme di prova di cui al presente schema di decreto. La marcatura di conformità viene apposta successivamente alla verifica del prodotto secondo la procedura di valutazione della conformità applicabile conformemente all'articolo 17. Al termine di tale procedimento i fabbricanti redigono la dichiarazione UE di conformità ai sensi dell'articolo 18 e appongono la marcatura di conformità secondo quanto previsto dall'articolo 8. I fabbricanti hanno l'obbligo di conservare per dieci anni la pertinente documentazione inerente la conformità del prodotto e, in ogni caso, per un periodo di tempo non inferiore al periodo di vita atteso per l'equipaggiamento marittimo interessato. E' altresì onere del fabbricante verificare che la produzione in serie dell'equipaggiamento marittimo sia conforme all'equipaggiamento dotato della marcatura di conformità. Il fabbricante deve assicurarsi che sugli equipaggiamenti vengano apposti gli elementi necessari per l'identificazione degli stessi e i pertinenti elementi che consentano al consumatore di contattare il fabbricante. I prodotti devono essere dotati di tutte le istruzioni e le informazioni che consentano un utilizzo corretto dell'equipaggiamento. Nel caso in cui il fabbricante ritenga che l'equipaggiamento su cui è stata apposta la marcatura di cui all'articolo 8 non sia conforme ai requisiti di progettazione deve prendere tutte le misure necessarie o a rendere conforme lo stesso o a ritirarlo dal mercato. Nel caso in cui l'equipaggiamento marittimo presenti un rischio il fabbricante deve informare la pertinente Autorità nazionali fornendo in particolare i dettagli relativi alla non conformità e a qualsiasi misura correttiva adottata. I fabbricanti cooperano con le autorità nazionali competenti fornendo tutte le informazioni e la documentazione necessaria per dimostrare la conformità dell'equipaggiamento marittimo in una lingua che può essere facilmente compresa da tale Autorità.

L'articolo 13 obbliga i fabbricanti che non hanno sede nel territorio di almeno uno Stato membro di designare mediante mandato scritto un proprio rappresentante autorizzato per l'Unione e l'indirizzo al quale questo può essere contattato. Il rappresentante autorizzato esegue i compiti del mandato ricevuto e collabora con l'Autorità nazionale competente. Il rappresentante autorizzato deve mantenere per almeno dieci anni la documentazione tecnica relativa alla dichiarazione di conformità e, in ogni caso, non inferiore al periodo di vita atteso dell'equipaggiamento marittimo. Il rappresentante autorizzato fornisce all'autorità nazionale competente tutte le informazioni e la documentazione necessaria per dimostrare la conformità dell'equipaggiamento e cooperare con la stessa.

L'articolo 14 individua gli altri operatori economici ed i loro compiti. Questi sono gli importatori e i distributori. Gli importatori indicano sull'equipaggiamento marittimo o, in determinati casi, sull'imballaggio o in un documento di accompagnamento, tutte le informazioni necessarie dell'equipaggiamento marittimo e il loro punto di contatto. Gli importatori e i distributori hanno degli obblighi nei confronti dell'Autorità nazionale competente identici a quelli dei fabbricanti.



L'articolo 15 prevede l'applicazione degli obblighi del fabbricante di cui all'articolo 12 nel caso in cui un importatore o un distributore metta a disposizione sul mercato o sistemi a bordo di una nave U.E. un equipaggiamento marittimo con il proprio nome o marchio commerciale oppure modifichi l'equipaggiamento già introdotto sul mercato in modo da influenzarne la conformità.

L'articolo 16 individua il procedimento per l'identificazione degli operatori economici che sono intervenuti nella filiera della produzione. Gli operatori economici comunicano alle autorità di vigilanza del mercato le informazioni relative gli operatori economici cui hanno fornito equipaggiamento marittimo e da cui hanno ricevuto lo stesso. Gli operatori sono in grado di fornire le predette osservazioni per un periodo di dieci anni dall'apposizione della marcatura di conformità e, in ogni caso, per un periodo di tempo non inferiore al periodo di vita atteso dell'equipaggiamento marittimo interessato.

L'articolo 17 individua le procedure di valutazione della conformità messe a disposizione dei fabbricanti o dei rappresentanti autorizzati. Tali procedure sono individuate nell'allegato II e vengono compiute dagli organismi notificati.

L'articolo 18 disciplina la dichiarazione U.E. di conformità che attesta la conformità dell'equipaggiamento marittimo ai requisiti previsti all'articolo 4, comma 1. La dichiarazione U.E. di conformità ha la struttura del modello di cui all'allegato III della decisione n. 768/2008/CE e contiene gli elementi specificati nei pertinenti moduli stabiliti dall'allegato II del decreto. Nel redigere la dichiarazione U.E. di conformità il fabbricante si assume la responsabilità della conformità e gli obblighi di cui all'articolo 12. L'equipaggiamento marittimo sistemato a bordo deve essere provvisto di apposita certificazione attestante la conformità redatta in lingua italiana e inglese. Copia della dichiarazione UE di conformità è fornita all'organismo notificato che ha eseguito la valutazione della conformità.

L'articolo 19 individua l'autorità di notifica nazionale alla Commissione europea e agli altri Stati membri degli organismi autorizzati ad eseguire, in qualità di terzi, compiti di valutazione della conformità e per il controllo sugli organismi notificati. Inoltre, individua l'autorità nazionale che effettua la valutazione degli organismi di valutazione della conformità, ai fini dell'autorizzazione e della notifica, nonché il controllo degli organismi notificati. Quest'ultima funzione può essere delegata o affidata all'organismo nazionale di accreditamento individuato ai sensi della legge 23 luglio 2009, n. 99. La norma prevede, altresì, degli specifici obblighi che fanno capo alle autorità nazionali. Gli organismi di valutazione della conformità sono notificati alla Commissione europea e agli altri Stati membri. Gli organismi notificati devono essere conformi ai requisiti del decreto.

L'articolo 20 prevede le pertinenti prescrizioni che devono essere rispettate dagli organismi notificati. Questi hanno personalità giuridica di diritto privato e devono essere un organismo terzo indipendente dall'organizzazione o dall'equipaggiamento marittimo oggetto di valutazione. L'organismo di valutazione della conformità non può essere uno dei soggetti che intervengono nel ciclo produttivo dell'equipaggiamento marittimo e tali organismi devono sempre disporre dei mezzi necessari per eseguire in modo appropriato i compiti tecnici ed amministrativi connessi alle attività di valutazione della conformità. Gli alti dirigenti ed il personale addetto allo svolgimento dei compiti di valutazione della conformità non possono essere retribuiti sulla base del numero delle valutazioni eseguite o dei risultati di tali valutazioni. Il personale dell'organismo di valutazione della conformità è tenuto al segreto professionale tranne che nei confronti delle autorità competenti dello Stato in cui esercita l'attività. Gli organismi di valutazione della conformità devono sottoscrivere un contratto di assicurazione per la responsabilità civile e devono partecipare alle attività del gruppo di coordinamento degli organismi notificati.

L'articolo 21 sancisce la possibilità per l'organismo notificato, solo con il consenso del cliente, di subappaltare determinati compiti relativi alla valutazione della conformità oppure di ricorrere ad una affiliata. Anche in questi casi devono, comunque, essere rispettati i requisiti di



cui all'articolo 20 del decreto per lo svolgimento di tali attività e ne deve essere informata l'Autorità di notifica ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo 22 individua il procedimento amministrativo per consentire ad un organismo di valutazione di svolgere le proprie funzioni. L'organismo di valutazione della conformità stabilito nel territorio nazionale presenta domanda di autorizzazione e di notifica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dello sviluppo economico. La domanda è corredata da una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo o dei moduli di valutazione della conformità e dell'equipaggiamento marittimo per i quali tale organismo dichiara di essere competente, nonché delle prove documentali necessarie per la verifica, il riconoscimento e il controllo periodico della conformità dell'organismo ai requisiti di cui all'articolo 20. Nel caso in cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico e con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, decidono che la valutazione e il controllo di cui all'articolo 20, comma 2, sono eseguiti dall'organismo unico di accreditamento, in sostituzione delle prove documentali di cui al comma 2, l'organismo allega alla predetta domanda, un certificato di accreditamento rilasciato dallo stesso che attesta che l'organismo è conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 20.

L'articolo 23 individua l'autorità deputata al rilascio delle autorizzazioni agli organismi che presentano le domande per svolgere le attività di valutazione della conformità. L'autorizzazione è rilasciata entro novanta giorni dalla data di presentazione della relativa domanda e ha una durata di quattro anni. La norma prevede, altresì, i compiti che devono svolgere le amministrazioni vigilanti sugli organismi di valutazione. Nel caso in cui siano posti dall'organismo notificato violazioni al regolare svolgimento delle procedure di valutazione o all'adempimento dei propri obblighi, le amministrazioni vigilanti limitano, sospendono o ritirano la notifica, a seconda dei casi, in funzione della gravità del mancato rispetto delle prescrizioni o dell'inadempimento degli obblighi e ne informano immediatamente la Commissione europea e gli altri Stati membri e infliggono i previsti provvedimenti sanzionatori. Nel caso in cui la Commissione europea accerta che un organismo notificato non soddisfa o non soddisfa più le prescrizioni della sua notifica devono essere adottate le misure correttive necessarie ed adeguate ed, all'occorrenza, deve essere ritirata la notifica. Nel caso di violazioni in merito al possesso dei requisiti di cui all'articolo 20, al regolare svolgimento delle procedure o all'adempimento delle propri obblighi da parte dell'organismo notificato, anche su segnalazione delle amministrazioni competenti in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, l'autorità di notifica limita, sospende o ritira la notifica, a seconda dei casi, in funzione della gravità del mancato rispetto di tali prescrizioni o dell'inadempimento di tali obblighi e ne informa immediatamente la Commissione europea e gli altri Stati membri. La misura può consistere in:

- a) richiamo scritto;
- b) sospensione parziale o totale dell'autorizzazione per un periodo variabile da tre mesi a un anno in relazione alla gravità dell'irregolarità rilevata;
- c) revoca dell'autorizzazione.

La misura della sospensione parziale o totale di cui al comma 5, si applica quando l'organismo notificato:

- a) non ottempera alle disposizioni date dall'autorità di notifica, nonostante il richiamo scritto;
- b) viola norme legislative e amministrative che regolano l'attività di valutazione della conformità dei prodotti;
- c) non comunica o non trasmette le informazioni o documenti richiesti

La misura della revoca dell'autorizzazione è sempre disposta quando l'organismo notificato:

- a) ha ricevuto almeno due provvedimenti di sospensione nel quinquennio;
- b) è inattivo per oltre un anno salvo comprovati motivi;



c) non ottempera a un provvedimento di sospensione di cui al comma 6.

Con decreto del Ministero dello sviluppo economico, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabilite, nel rispetto del principio del contraddittorio e dei principi generali dell'attività amministrativa, le procedure di applicazione delle misure di cui al comma 5 per le violazioni accertate dall'autorità di notifica.

L'articolo 24 prevede la preventiva notifica alla Commissione ed agli altri Stati membri degli organismi di valutazione della conformità dell'equipaggiamento marittimo. L'Autorità di notifica nazionale, congiuntamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fornisce prove documentali inerenti la competenza dell'organismo di valutazione. La notifica include tutti i dettagli delle attività di valutazione della conformità, il modulo o i moduli di valutazione della conformità, l'equipaggiamento marittimo interessato e la relativa attestazione di competenza. Nel caso in cui una notifica non è basata su un certificato di accreditamento di cui all'articolo 22, comma 4, il Ministero dello sviluppo economico congiuntamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornisce alla Commissione europea e agli altri Stati membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità nonché le disposizioni predisposte per fare in modo che tale organismo sarà controllato periodicamente e continuerà a soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 20. L'organismo interessato può eseguire le attività di organismo notificato solo se non sono sollevate obiezioni da parte della Commissione europea o degli altri Stati membri entro due settimane dalla notifica, nel caso è usato un certificato di accreditamento, o entro i due mesi successivi a una notifica, nel caso non è usato un accreditamento. Solo tale organismo è considerato un organismo notificato ai fini del presente decreto. Il Ministero dello sviluppo economico informa la Commissione europea delle procedure per la valutazione e la notifica degli organismi di valutazione della conformità e il controllo degli organismi notificati, nonché di eventuali modifiche pertinenti successive riguardanti la notifica.

L'articolo 25 sancisce gli obblighi operativi a carico degli organismi notificati. Questi eseguono o fanno eseguire le valutazioni della conformità secondo le procedure di valutazione della conformità di cui all'articolo 17 del decreto in modo proporzionale ed evitando oneri superflui per gli operatori economici. Nel caso in cui l'organismo notificato accerti che un fabbricante non ha rispettato gli obblighi stabiliti relativamente alla conformità dell'equipaggiamento marittimo, chiede al fabbricante di intraprendere le misure correttive adeguate e non rilascia il certificato di conformità. Tali misure correttive devono essere intraprese dall'organismo notificato anche se nel corso del monitoraggio della conformità, successivo al rilascio di un certificato, riscontri che un equipaggiamento non risulta più conforme. A seconda dei casi l'organismo notificato può limitare, sospendere o ritirare i certificati. Avverso le decisioni degli organismi notificati può essere attivata l'apposita procedura di ricorso prevista dall'organismo nazionale di accreditamento.

L'articolo 26 pone degli obblighi in capo all'organismo notificato in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di avere contezza delle certificazioni di conformità, delle condizioni di notifica, delle richieste pervenute dall'Autorità di vigilanza relativamente alle attività di valutazione della conformità e delle attività di valutazione della conformità eseguite. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa il Ministero dello sviluppo economico circa le richieste di informazioni pervenute agli organismi notificati dalle autorità di vigilanza del mercato in relazione alle attività di valutazione della conformità. Su richiesta della Commissione europea e degli Stati membri, gli organismi notificati forniscono le informazioni pertinenti sugli esiti delle valutazioni della conformità. Gli organismi notificati forniscono agli altri organismi notificati a norma del presente decreto che esercitano attività di valutazione della conformità sull'equipaggiamento marittimo simile, informazioni pertinenti sui risultati negativi e, su richiesta, sui risultati positivi delle valutazioni della conformità. Gli organismi notificati trasmettono trimestralmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli elenchi



degli equipaggiamenti approvati e delle domande ritirate o respinte. Tali elenchi sono trasmessi dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alle altre amministrazioni competenti in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo e sono trasmessi, su richiesta, alla Commissione europea, tramite il relativo sistema di informazione.

L'articolo 27 individua il quadro di vigilanza del mercato che compete all'Autorità nazionale di vigilanza. Questa elabora dei programmi settoriali di vigilanza del mercato. La norma rinvia ad un successivo decreto interministeriale (MIT/MISE/MATTM/MININTERNO) per disciplinare le modalità di svolgimento della vigilanza sul mercato. La vigilanza del mercato comprende verifiche documentali, controlli sull'equipaggiamento marittimo e la norma indica i presupposti in presenza dei quali deve essere attivata la vigilanza sul mercato (rischio per la sicurezza marittima, la salute, la sicurezza delle persone, per le cose o l'ambiente). La vigilanza si esplica mediante accessi ispettivi, acquisizioni di informazioni, prelievi di campioni e prove. Gli accertamenti possono essere effettuati, anche con metodo a campione, presso gli operatori economici e i depositi sussidiari degli operatori economici, nonché presso le navi nazionali e le navi UE. L'accertamento sull'equipaggiamento marittimo già sistemato a bordo di navi nazionali e di navi UE è limitato all'esame effettuato, finché l'equipaggiamento marittimo rimane in funzione a bordo.

A tale fine, è consentito, a spese degli operatori economici e degli armatori:

- a) l'accesso ai luoghi di fabbricazione o di immagazzinamento dell'equipaggiamento;
- b) l'acquisizione di tutte le informazioni necessarie all'accertamento;
- c) il prelievo di campioni per l'esecuzione di esami e prove, qualora necessario e giustificato;
- d) effettuare esami e prove presso strutture tecniche specializzate, pubbliche o private.

L'autorità nazionale di vigilanza del mercato, nel caso in cui ha sufficienti ragioni per ritenere che un equipaggiamento oggetto del presente decreto rappresenta un rischio per la sicurezza marittima, la salute, la sicurezza delle persone, per le cose o per l'ambiente, effettua una valutazione dell'equipaggiamento interessato che investe i requisiti pertinenti di cui al presente decreto. Gli operatori economici interessati cooperano, ove necessario, con l'autorità nazionale di vigilanza del mercato. Se, attraverso tale valutazione, l'autorità nazionale di vigilanza del mercato conclude che l'equipaggiamento non rispetta i requisiti di cui al presente decreto, essa chiede tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare le opportune misure correttive al fine di rendere lo stesso conforme ai suddetti requisiti, di ritirarlo dal mercato o di richiamarlo entro un termine proporzionato alla natura del rischio, da essa prescritto. L'autorità nazionale di vigilanza del mercato ne informa l'organismo notificato competente. Nel caso in cui l'autorità nazionale di vigilanza del mercato ritiene che la non conformità non è limitata al territorio nazionale o alle navi battenti la propria bandiera, informa la Commissione europea e gli altri Stati membri dei risultati della valutazione e dei provvedimenti che ha chiesto di adottare all'operatore economico interessato. L'operatore economico assicura che sono adottate le opportune misure correttive nei confronti dell'equipaggiamento marittimo interessato che esso ha messo a disposizione sul mercato in tutta l'Unione europea o sistemato a bordo di navi nazionali e di navi UE. Nel caso in cui l'operatore economico interessato non adotta le misure correttive adeguate entro il termine di cui al comma 5, l'autorità nazionale di vigilanza del mercato adotta tutte le opportune misure provvisorie per proibire o limitare la messa a disposizione dell'equipaggiamento, per ritirarlo o per richiamarlo dal mercato. L'autorità nazionale di vigilanza del mercato informa immediatamente la Commissione europea e gli altri Stati membri di tali misure. Le informazioni di cui al comma 10 includono tutti gli elementi disponibili, in particolare i dati necessari per identificare l'equipaggiamento marittimo non conforme, la sua origine, la sua catena di fornitura, la natura della presunta non conformità e dei rischi connessi, la natura e la durata delle misure nazionali adottate, nonché gli argomenti espressi dall'operatore economico interessato. In particolare, l'autorità nazionale di vigilanza del mercato indica se la non conformità è dovuta alla mancata rispondenza dell'equipaggiamento marittimo alle prescrizioni di cui all'articolo 4 del presente decreto,



nonché a lacune nelle norme di prove previste all'articolo 4, comma 2. Le autorità di vigilanza di altri Stati membri relativamente alle procedure previste dal presente articolo informano la Commissione europea e gli altri Stati membri di tutti i provvedimenti adottati, di ogni informazione supplementare a loro disposizione sulla non conformità dell'equipaggiamento interessato e, in caso di disaccordo con il provvedimento nazionale notificato, i loro rilievi. Nel caso in cui, entro quattro mesi dal ricevimento delle informazioni di cui al comma 12, uno Stato membro o la Commissione europea non sollevano rilievi contro il provvedimento provvisorio adottato dall'autorità nazionale di vigilanza del mercato, tale provvedimento è confermato. L'autorità nazionale di vigilanza adotta le opportune misure restrittive in relazione all'equipaggiamento in questione, quale il ritiro del prodotto dal mercato, a spese degli operatori economici in funzione dei rispettivi obblighi. Le funzioni di controllo alle frontiere esterne sono svolte dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli conformemente agli articoli da 27 a 29 del regolamento (CE) n. 765/2008.

L'articolo 28 prevede che le obiezioni sollevate contro le misure adottate dall'Autorità nazionale di vigilanza sono soggette a valutazione da parte della Commissione europea. Se la misura è ritenuta giustificata dalla Commissione europea l'equipaggiamento marittimo deve essere ritirato dal mercato. Se, al contrario, non è ritenuta giustificata la misura deve essere ritirata.

L'articolo 29 è relativo all'equipaggiamento marittimo conforme che presenta un rischio per la sicurezza marittima, la salute o l'ambiente. Esso prevede che l'autorità nazionale di vigilanza del mercato, dopo aver effettuato la valutazione dell'equipaggiamento marittimo di cui all'articolo 27, comma 7, nel caso in cui ha sufficienti ragioni per ritenere che un equipaggiamento conforme al presente decreto rappresenta un rischio per la sicurezza marittima, la salute o per l'ambiente, essa chiede tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare le opportune misure correttive al fine di eliminare, all'atto della messa a disposizione sul mercato dello stesso, il citato rischio o, a seconda dei casi, di ritirarlo dal mercato o di richiamarlo entro un termine proporzionato alla natura del rischio, da essa prescritto. L'operatore economico assicura che sono adottate le opportune misure correttive nei confronti dell'equipaggiamento marittimo interessato che esso ha messo a disposizione sul mercato in tutta l'Unione europea o sistemato a bordo di navi nazionali e di navi UE. L'autorità nazionale di vigilanza del mercato informa immediatamente la Commissione europea e gli altri Stati membri di tali misure. Le informazioni includono tutti gli elementi disponibili, in particolare i dati necessari per identificare l'equipaggiamento marittimo interessato, la sua origine, la sua catena di fornitura, la natura dei rischi connessi, nonché la natura e la durata delle misure nazionali adottate, nonché gli argomenti espressi dall'operatore economico interessato. L'autorità nazionale di vigilanza del mercato cura se necessario l'attuazione delle decisioni della Commissione europea comunicate a norma dell'articolo 28, paragrafo 5, della direttiva 2014/90/UE.

L'articolo 30 stabilisce i casi in cui l'Autorità nazionale di vigilanza del mercato può chiedere all'operatore economico interessato di porre fine, entro il termine perentorio massimo di sessanta giorni, alla non conformità contestata. Qualora la non conformità perduri l'Autorità nazionale di vigilanza del mercato adotta le misure più idonee per inibire la circolazione sul mercato dell'equipaggiamento marittimo, a spese degli operatori economici in funzione dei rispettivi obblighi.

L'articolo 31 riguarda lo specifico regime derogatorio da adottare nel caso in cui vi siano delle innovazioni tecniche. In tal caso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le amministrazioni competenti in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, può autorizzare che un equipaggiamento non conforme alle procedure di valutazione venga sistemato a bordo del naviglio nazionale se viene dimostrata la rispondenza dell'equipaggiamento alle prescrizioni del presente decreto. In questo caso il citato Ministero rilascia un certificato per il suddetto equipaggiamento marittimo. Il procedimento di prova



innanzi indicato deve essere svolto senza creare alcuna discriminazione tra l'equipaggiamento marittimo prodotto sul territorio nazionale e quello prodotto in altri Stati membri. Tale sistemazione deve essere comunicata da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti alla Commissione europea agli altri Stati membri unitamente a tutti gli elementi del caso. Nel caso in cui l'equipaggiamento marittimo di cui al comma 1 è sistemato a bordo di nave UE che deve essere iscritta nelle matricole o nei registri tenuti dall'autorità marittima, la nave è sottoposta, all'atto del trasferimento, ad ispezione da parte della medesima autorità, che può adottare gli accertamenti tecnici necessari, incluse, se del caso, prove e dimostrazioni pratiche, per garantire che l'equipaggiamento sia almeno di efficacia pari all'equipaggiamento conforme alle procedure di valutazione della conformità

L'articolo 32 riguarda lo specifico regime da adottare nel caso in cui vi siano delle finalità di prova o di valutazione dell'equipaggiamento marittimo. In tal caso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo può autorizzare che un equipaggiamento, non conforme alle procedure di valutazione, venga sistemato a bordo del naviglio nazionale. L'autorizzazione viene rilasciata per un periodo di tempo determinato al fine di consentire la prova o la valutazione e devono essere fornite tutte le restrizioni e modalità di impiego dell'equipaggiamento. Tale equipaggiamento non sostituisce in nessun caso l'equipaggiamento conforme il quale deve essere presente a bordo e pronto per l'uso.

L'articolo 33 prevede che, se l'equipaggiamento di una nave nazionale deve essere sostituito in un porto fuori dell'Unione europea e vi sono circostanze eccezionali, debitamente giustificate dall'autorità marittima, che non consentono di sistemare a bordo in tempi e a costi ragionevoli l'equipaggiamento provvisto della marcatura conformità di cui all'articolo 8 o dichiarato può essere sistemato altro equipaggiamento, corredato della documentazione rilasciata da un altro Stato membro dell'IMO attestante la conformità ai requisiti dei pertinenti strumenti internazionali. Il comandante della nave, l'armatore o il suo rappresentante legale forniscono immediatamente all'autorità marittima di iscrizione della nave ogni elemento idoneo per verificare le citate circostanze eccezionali, nonché comunicano le caratteristiche dell'equipaggiamento marittimo sistemato. Ricevuta tale comunicazione, l'autorità marittima esegue una ispezione quanto prima possibile, per verificare se le effettive condizioni dell'equipaggiamento marittimo corrispondono ai pertinenti strumenti internazionali e sono conformi al presente regolamento. Gli accertamenti riguardanti apparecchiature di radiocomunicazione sono di competenza del Ministero dello sviluppo economico. L'autorità marittima comunica le attività svolte nei porti esteri all'ufficio consolare, che può fornire assistenza nelle relazioni con lo Stato del porto. Nel caso in cui non è disponibile sul mercato uno specifico equipaggiamento marittimo provvisto della marcatura di conformità di cui all'articolo 8 o un equipaggiamento dichiarato di tipo approvato nazionale, è possibile sistemare altro equipaggiamento marittimo quanto più possibile conforme ai requisiti e alle norme di prova di cui all'articolo 4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, per l'equipaggiamento di cui al comma 2, rilascia un certificato provvisorio di approvazione che è custodito unitamente all'equipaggiamento. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo aver rilasciato il certificato informa immediatamente la Commissione europea. Su richiesta di quest'ultima, il Ministero ritira il predetto certificato provvisorio.

L'articolo 34 garantisce la partecipazione degli organismi notificati ai lavori di uno specifico Gruppo degli organismi notificati istituito presso la Commissione europea

L'articolo 35 è relativo alle disposizioni tariffarie. E' previsto che le spese relative alle procedure di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi di cui all'articolo 17 sono a carico del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato stabilito nel territorio dell'Unione Europea. Gli oneri relativi alle attività di cui all'articolo 19, comma 2, e 23, ivi comprese le attività di cui al comma 3, sono a carico dei medesimi organismi. Con decreto del



Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, il Ministro dell'interno, il Ministro dello sviluppo economico e il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono determinate, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe spettanti per le attività di cui al comma 2, ad esclusione di quelle relative alle attività svolte dall'organismo unico nazionale di accreditamento, nonché i termini e le modalità di versamento e i criteri di riparto delle medesime tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni. Gli oneri relativi alle attività di cui agli articoli 6, comma 2, 7, 11, 31, 32 e 33 sono a carico dei richiedenti e sono stabiliti, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto. Con il medesimo decreto sono stabiliti i termini, i criteri di riparto e le modalità di versamento delle tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni. Le spese previste per le attività di vigilanza sul mercato indicate nel presente decreto, invece, sono sostenute dalle amministrazioni interessate nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe per le attività di cui all'articolo 19, comma 2, e 23, ivi comprese le attività di cui al comma 3, sono a carico dei medesimi organismi affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dell'interno, del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ai fini della copertura delle spese sostenute. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe per le attività di cui agli articoli 6, comma 2, 7, 11, 31, 32 e 33 affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute.

L'articolo 36 contiene la consueta clausola di neutralità finanziaria. Dall'attuazione del decreto, infatti, non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti previsti con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

L'articolo 37 contiene una disposizione transitoria volta a specificare che all'equipaggiamento marittimo già sistemato a bordo di una nave all'entrata in vigore del presente regolamento si applica la disciplina vigente fino alla medesima data. E' stato previsto, infine, di mantenere in servizio gli equipaggiamenti marittimi già sistemati a bordo di una nave all'entrata in vigore del presente regolamento. L'equipaggiamento da sistemare a bordo di una nave non è stato oggetto di disposizioni transitorie, in quanto sono già entrati in vigore gli atti di esecuzione di cui all'articolo 35, paragrafo 2, della direttiva 2014/90/UE, con l'entrata in vigore del regolamento di esecuzione (UE) 2017/306 della Commissione, del 6 febbraio 2017, che indica i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo. L'articolo 40, paragrafo 2, della direttiva 2014/90/UE prevede, infatti, che i requisiti e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo applicabili al 18 settembre 2016 continuano ad applicarsi sino all'entrata in vigore dei citati atti di esecuzione.

L'allegato I contiene l'esatta trasposizione grafica della marcatura di conformità per gli equipaggiamenti marittimi (*cosiddetto "timoncino"*) che dovrà essere rispettato per forma e proporzioni dai produttori che riceveranno le certificazioni relative.

L'allegato II descrive, in maniera dettagliata, le attività che dovranno svolgere gli organismi di valutazione della conformità degli equipaggiamenti per il rilascio delle relative certificazioni sui prodotti e/o sui processi produttivi.



SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO CHE ABROGA LA DIRETTIVA LA DIRETTIVA 96/98/CE DEL CONSIGLIO



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 1	Art.	
Art. 2	Art. 3	
Art. 3, par. 1	Art. 2, comma 1	
Art. 3, par. 2	Art. 2, comma 2	
Art. 4, par. 1	Art. 4, comma 1	
Art. 4, par. 2	Art.4, comma 2	
Art. 4, par. 3	Art. 4, comma 4	
Art. 4, par. 4	Art. 4, comma 3	
Art. 5, par. 1	Art. 5, comma 4	
Art. 5, par. 2	Art. 5, comma 1, comma 2 e comma 3	
Art. 6, par. 1	Art. 6, comma 1 e comma 2	
Art. 7, par. 1	Art. 7, comma 1	
Art.7, par. 2	Art.7, comma 3	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 7, par. 3	Art.7, comma 2 e comma 4	
Art. 7, par. 4	Art. 7, comma 5, comma 6 e comma 7	
Art. 8, par. 1		L'articolo 8, par. 1, della direttiva concerne adempimenti a carico della U.E.
Art. 8, par. 2		L'articolo 8, par. 2, della direttiva concerne adempimenti a carico della U.E.
Art. 8, par. 3		L'articolo 8, par. 3, della direttiva concerne adempimenti a carico della U.E.
Art. 8, par. 4		L'articolo 8, par. 4, della direttiva concerne adempimenti a carico della U.E.
Art. 9, par. 1	Art. 8, comma 1	
Art. 9, par. 2	Art. 8, comma 2	
Art. 9, par. 3	Art. 8, comma 4	
Art. 9, par. 4	Art. 8, comma 3	
Art. 10, par. 1	Art. 8, comma 5	
Art. 10, par. 2	Art. 8, comma 7	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 10, par. 3	Art. 8, comma 8	
Art. 10, par. 4	Art. 8, comma 9	
Art. 11, par. 1	Art. 9, comma 1 e comma 4.	
Art. 11, par. 2		Il paragrafo 2 dell'articolo 11 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea.
Art. 11, par. 3		Il paragrafo 3 dell'articolo 11 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea.
Art. 11, par. 4		Il paragrafo 4 dell'articolo 11 della direttiva concerne oneri a carico della Commissione europea.
Art. 11, par. 5	Art. 9, comma 2	
Art. 11, par. 6	Art. 9, comma 3	
	Art. 10	La norma è relativa a norme di armonizzazione dell'ordinamento interno con l'ordinamento europeo
	Art. 11	La norma è relativa a norme di armonizzazione dell'ordinamento interno con l'ordinamento europeo
Art. 12, par. 1	Art. 12, comma 1	
Art. 12, par. 2	Art. 12, comma 2	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 12, par. 3	Art. 12, comma 2	
Art. 12, par. 4	Art. 12, comma	
Art. 12, par. 5	Art. 12, comma 4	
Art. 12, par. 6	Art. 12, comma 5	
Art. 12, par. 7	Art. 12, comma 7	
Art. 12, par. 8	Art. 12, comma 6	
Art. 12, par. 9	Art. 12, comma 8	
Art. 12, par. 10	Art. 12, comma 9	
Art. 13, par. 1	Art. 13, comma 1	
Art. 13, par. 2	Art. 13, comma 2	
Art. 13, par. 3	Art. 13, comma 3	
Art. 14, par. 1	Art. 14, comma 1	
Art. 14, par. 2	Art. 14, comma 2	
Art. 14, par. 3	Art. 15, comma 1	
Art. 14, par. 4	Art. 16, comma 1	
Art. 15, par. 1	Art. 17, comma 1	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 15, par. 2	Art. 17, comma 2 e comma 3	
Art. 15, par. 3		Il paragrafo 3 dell'articolo 15 della direttiva è inerente ad oneri a carico della Commissione europea.
Art. 16, par. 1	Art. 18, comma 1	
Art. 16, par. 2	Art. 18, comma 2	
Art. 16, par. 3	Art. 18, comma 3	
Art. 16, par. 4	Art. 18, comma 4	
Art. 16, par. 5	Art. 18, comma 5	
Art. 17, par. 1	Art. 19, comma 1	
Art. 17, par. 2	Art. 19, comma 1	
Art. 18, par. 1	Art. 19, comma 2	
Art. 18, par. 2	Art. 23, comma 3.	
Art. 18, par. 3	Art. 19, comma 3	
Art. 18, par. 4	Art. 19, comma 4	
Art. 18, par. 5	Art. 19, comma 5	
Art. 18, par. 6	Art. 19, comma 6	
Art. 19, par. 1	Art. 24, comma 1, comma 2, comma 3, comma 4 e comma 6	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 19, par. 2		Il paragrafo 2 dell'articolo 19 della direttiva è inerente ad oneri a carico della Commissione europea
Art. 20, par. 1	Art. 21, comma 1	
Art. 20, par. 2	Art. 21, comma 2	
Art. 20, par. 3	Art. 21, comma 3	
Art. 20, par. 4	Art. 21, comma 4	
Art. 21, par. 1	Art. 23, comma 5	
Art. 21, par. 2	Art. 23, comma 6	
Art. 22, par. 1	Art. 23, comma 10	
Art. 22, par. 2	Art. 23, comma 10	
Art. 22, par. 3		Il paragrafo 3 dell'articolo 22 della direttiva è inerente ad oneri a carico della Commissione
Art. 22 par. 4		Il paragrafo 4 dell'articolo 22 della direttiva è inerente ad oneri a carico della Commissione



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 23, par. 1	Art. 25, comma 1	
Art. 23, par. 2	Art. 25, comma 3	
Art. 23, par. 3	Art. 25, comma 4, comma 5 e comma 6	
Art. 24, par. 1	Art. 26, comma 1	
Art. 24, par. 2	Art. 26, comma 2, comma 3 e comma 4	
Art. 25, par. 1	Art. 27, comma 1	
Art. 25, par. 2	Art. 27, comma 2	
Art. 25, par. 3	Art. 27, comma 3	
Art. 25, par. 4	Art. 27, comma 4	
Art. 26, par. 1	Art. 27, comma 7	
Art. 26, par. 2	Art. 27, comma 8	
Art. 26, par. 3	Art. 27, comma 9.	
Art. 26, par. 4	Art. 27, comma 10.	
Art. 26, par. 5	Art. 27, comma 11 Art. 4, comma 2	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 26, par. 6	Art. 27, comma 12	
Art. 26, par. 7	Art. 27, comma 13	
Art. 26, par. 8	Art. 27 comma 14,	
Art. 27, par. 1	Art. 28	
Art. 27, par. 2		Il paragrafo 2 dell'articolo 27 è inerente ad oneri a carico della Commissione europea.
Art. 27, par. 3		Il paragrafi 3 dell'articolo 27 è inerente ad oneri a carico della Commissione europea.
Art. 27, par. 4	Art. 28	
Art. 27, par. 5	Art. 28	
Art. 27, par. 6		Il paragrafo 6 dell'articolo 27 è inerente ad oneri a carico della Commissione europea.
Art. 27, par. 7		Il paragrafo 7 dell'articolo 27 è inerente ad oneri a carico della Commissione europea.
Art. 28, par. 1	Art. 29, comma 1	
Art. 28, par. 2	Art. 29, comma 1	
Art. 28, par. 3	Art. 29, comma 2	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 28, par. 4		Il paragrafo 4 dell'articolo 28 della direttiva è inerente ad oneri a Carico della Commissione europea.
Art. 28, par. 5	Art. 29, comma 5	
Art. 29, par. 1	Art. 30, comma 1	
Art. 29, par. 2	Art. 30, comma 2	
Art. 30, par. 1, par. 2 e par. 3.	Art. 31, comma 1 e comma 2	
Art. 30, par. 4	Art. 31, comma 3 e 4	
Art. 30, par. 5	Art. 31, comma 6	
Art. 30, par. 6	Art. 31, commi 4 e 5	
Art. 31, par. 1	Art. 32, comma 1, comma 2, comma 3 e comma 4.	
Art. 32, par. 1, par. 2, par. 3, e par. 4	Art. 33, comma 1	
Art. 32, par. 5 e par. 6.	Art. 33, comma 2	
Art. 32, par. 7	Art. 33, comma 3	
Art. 32, par. 8	Art. 33, comma 4	
Articolo 33 Scambio di esperienze		L'articolo 33 della direttiva prevede oneri a carico della Commissione europea



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Art. 34, par. 1 e par. 2	Art. 34, comma 1	
Art. 35, par. 1	Art. 24, comma 1 e comma 2	
Art. 35, par. 2, par. 3, par. 4 e par.5.		I paragrafi 2, 3, 4, 5 dell'articolo 35 della direttiva prevedono oneri a carico della Commissione europea.
Art. 36 Modifiche		L'articolo 36 della direttiva prevede oneri a carico della Commissione europea
Art. 37, par. 1, par.2 , par. 3, par. 4 e par.5. Esercizio della delega		L'articolo 37 della direttiva prevede oneri a carico della Commissione europea
Art. 38, par.1 e par.2. Comitato		L'articolo 38 della direttiva prevede oneri a carico della Commissione europea
Art. 39, par.1 e par.2. Recepimento		L'articolo 39 della direttiva è inerente al recepimento della direttiva
Art. 40, par. 1 Abrogazione		Il paragrafo 1 dell'articolo 40 della direttiva concerne le abrogazioni.
Art. 40, par. 2		Il paragrafo 2 dell'articolo 40 della direttiva concerne le abrogazioni.
Art. 40, par. 3		Il paragrafo 3 dell'articolo 40 è inerente il testo della direttiva.



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Articolo 41		L'articolo 41 concerne la data di entrata in vigore della direttiva
Articolo 42 Destinatari		L'articolo 40 è inerente il testo della direttiva.
	ART. 35	La norma è relativa a disposizioni tariffarie, di competenza dell'ordinamento nazionale
	ART. 36	La norma è relativa a disposizioni finanziarie, di competenza dell'ordinamento nazionale
	ART. 37	La norma è relativa a disposizioni abrogative, di competenza dell'ordinamento nazionale
Allegato I	Allegato I	
Allegato II	Allegato II	
Allegato III, punto 1	Art. 20, comma 1	
Allegato III, punto 2	Art. 20, comma 2	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Allegato III, punto 3 e punto 4	Art. 20, comma 3	
Allegato III, punto 5, punto 6 e punto 7	Art. 20, comma 4	
Allegato III, punto 8	Art. 20, comma 5	
Allegato III, punto 9 e punto 10	Art. 20, comma 6	
Allegato III, punto 11 e punto 12	Art. 20, comma 7	
Allegato III, punto 13 e punto 14	Art. 20, comma 8	
Allegato III, punto 15	Art. 20, comma 9	
Allegato III, punto 16	Art. 20, comma 10	
Allegato III, punto 17	Art. 20, comma 11	
Allegato III, punto 18	Art. 20, comma 11	
Allegato III, punto 19	Art. 20, comma 12	
Allegato IV, punto 1	Art. 22, comma 1, comma 2, comma 3	



ARTICOLO ED EVENTUALE PARAGRAFO DELLA DIRETTIVA N. 2014/90/UE, DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, DEL 23 LUGLIO 2014, SULL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO	ARTICOLO ED EVENTUALE COMMA DELLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI RECEPIMENTO	Annotazioni
Allegato IV, punto 2	Art. 24, comma 1, comma 2, comma 3, comma 4, comma 5 e comma 6	
Allegato IV, punto 3		L'allegato IV, punto 3, prevede oneri a carico della Commissione
Allegato V, punto 1, punto 2, punto 3, punto 4, punto 5 e punto 6	Art. 19, comma 1 e comma 2	

RELAZIONE TECNICA
Descrizione dell'innovazione normativa
Sezione I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Presidente del Consiglio dei ministri e Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'Interno, dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dell'economia e delle finanze.

C) Tipologia dell'atto:

La legge 12 agosto 2016, n. 170 recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione Europea all'art. 18 prevede l'autorizzazione del Governo, ai sensi degli articoli 30, comma 2, lettera c), e 35, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, a dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo. Il provvedimento reca in generale norme riferite agli equipaggiamenti marittimi, agli adempimenti degli operatori privati interessati e alle relative procedure e disciplina compiti e adempimenti riferiti alle amministrazioni pubbliche che, nella maggior parte dei casi, essendo in linea con quelli attualmente svolti, non determinano comunque nuovi oneri a carico della finanza pubblica. In ultimo, si evidenzia che l'obiettivo della marcatura CE è l'eliminazione delle difformità dei requisiti di sicurezza tra i diversi Stati membri, in modo da assicurare il libero scambio dei prodotti. In pratica si permette ai prodotti di circolare liberamente nel mercato comunitario.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 36).

PER LE CONSEGUENZE FINANZIARIE: /

PER LA COPERTURA: /

PER LA CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA: /

PER LA CLAUSOLA DI INVARIANZA FINANZIARIA: /

E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

SEZIONE II

QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rilevano i contenuti degli articoli.

Il contenuto dell'articolo 36 dello schema che, oltre a recare la rituale norma di chiusura in tema di invarianza finanziaria della spesa, sancisce che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli



adempimenti discendenti dall'attuazione della direttiva 2014/90/UE del 23 luglio 2014 comporta l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Si sottolinea, a tal riguardo, come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto delle altre Amministrazioni interessate al presente decreto. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

L'articolo contiene le disposizioni relative alla finalità del provvedimento. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

L'articolo è relativo al campo di applicazione. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 3

L'articolo riguarda le definizioni. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 4

L'articolo riguarda la conformità dell'equipaggiamento marittimo. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 5

L'articolo individua le funzioni e le attività concernenti le ispezioni relative al controllo dell'equipaggiamento marittimo a bordo delle navi. Al riguardo, si evidenzia come dal provvedimento non derivano, in effetti, nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Comando generale e degli Uffici periferici del Corpo delle Capitanerie di porto. Quanto precede trova riscontro nella circostanza che il complesso delle attività ispettive condotte, quotidianamente, nei confronti delle navi mercantili di bandiera nazionale ed europea, svolte, con l'impiego di personale militare dipendente dal Corpo delle Capitanerie di porto in possesso di requisiti professionali richiesti costituisce una funzione ordinariamente eseguita nel quadro delle attività di istituto condotte dagli Uffici marittimi, disimpegnate compatibilmente con le risorse strumentali disponibili. In dettaglio, quanto al profilo formativo degli ispettori, si sottolinea che tale categoria è costituita dal personale militare del Corpo delle Capitanerie di porto, che già riceve adeguata formazione per svolgere attività ispettiva nei confronti delle navi mercantili di bandiera nazionale ed europea. Per l'attività di formazione degli ispettori, pertanto, già vi provvede il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto nell'ambito della propria struttura e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili; in particolare, per quanto concerne le eventuali spese per la formazione, sono utilizzate le risorse previste nel capitolo 2145 - azione 7.7.6 "Salvaguardia della vita umana in mare" - "Formazione e addestramento". Per quanto concerne l'attività relativa alle procedure di comunicazione tra il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto e le autorità marittime competenti e le altre Amministrazioni competenti, già vi provvede il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto in qualità di autorità competente centrale, comunque nell'ambito della propria struttura e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili; in particolare, per quanto concerne le spese di comunicazione sono utilizzate le risorse previste nel capitolo 2107 - azione 7.7.6 "Salvaguardia della vita umana in mare" - "Spese per beni e servizi". Il predetto Comando generale provvederà infatti, in sede di attività di controllo e coordinamento che già svolge nel settore della sicurezza della



navigazione, a raccogliere e a conservare le relative informazioni provenienti dalle autorità locali (Uffici marittimi) per le finalità previste dal decreto oggetto della presente relazione. L'amministrazione, quindi, quanto alle attività previste dal presente articolo ha l'effettiva possibilità di far fronte a tali compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente. Per quanto attiene alle attività di formazione ed addestramento gravano sull'Azione 7.7.6 "Salvaguardia della vita umana in mare" CAP. 2145 "Addestramento", che presenta uno stanziamento per l'esercizio 2017, pari a Euro 3.020.095,00.

Per evidenziare i dati del fenomeno, si riportano i dati relativi:

- 1) stima della consistenza della flotta mercantile italiana nell'anno 2013 e 2012 (fonte CONFITARMA):

Flotta mercantile italiana *Italian merchant fleet*

	31.12.2013		31.12.2012		Var. 2013/2012	
	N.	000 gt	N.	000 gt	N.	gt
Navi di oltre 100 gt <i>Ships of 100 gt and over</i>						
NAVI DA CARICO LIQUIDO <i>LIQUID CARGO SHIPS</i>	286	5.319	299	5.611	-4%	-5%
Petroliere <i>Oil tankers</i>	112	3.197	117	3.399	-4%	-6%
Gasiere <i>Gas tankers</i>	26	417	27	425	-4%	-2%
Chimichiere (OIL-CHEM) <i>Chemical tankers</i>	117	1.671	122	1.751	-4%	-5%
Altre cisterne <i>Other tankers</i>	31	33	33	36	-6%	-8%
NAVI DA CARICO SECCO <i>DRY CARGO SHIPS</i>	232	8.135	240	8.262	-3%	-2%
Carico generale <i>General cargo</i>	41	287	42	290	-2%	-1%
Portacontaineri <i>Container ships</i>	19	763	19	763	0%	0%
Portarinfuse <i>Bulk carriers</i>	103	4.466	109	4.648	-6%	-4%
Traghetti <i>Ro-Ro cargo</i>	69	2.619	70	2.561	-1%	2%
NAVI MISTE E DA PASSEGGERI <i>MIXED AND PASSENGER SHIPS</i>	444	4.476	444	4.536	0%	-1%
Crociera <i>Cruise</i>	26	1.908	23	1.983	13%	-4%
Aliscafi, Catamarani e unità veloci <i>High speed vessels</i>	73	23	71	22	3%	3%
Traghetti <i>Ferries</i>	207	2.484	212	2.484	-2%	0%
Altre navi trasporto passeggeri <i>Other passengers ships</i>	138	61	138	47	0%	28%
PORTARINFUSE POLIVALENTI <i>OBO CARRIERS</i>	1	33	1	33	0%	0%
NAVI PER SERVIZI AUSILIARI <i>AUXILIARY SERVICES SHIPS</i>	601	696	597	683	1%	2%
Rimorchiatori e navi appoggio <i>Tugboats and supply vessels</i>	361	251	357	240	1%	5%
Altri tipi di navi <i>Others</i>	240	445	240	443	0%	0%
TOTALE TOTAL	1.564	18.657	1.581	19.124	-1%	-2%

- 2) ispezioni alla flotta mercantile italiana 2014

Al momento, per motivi di fluttuazione non calcolabile dei traffici marittimi – molto consistenti come dalle tabelle precedenti, non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero di navi italiane che saranno assoggettate ad ispezione relativamente all'equipaggiamento marittimo.

Secondo il report annuale 2014 del Paris Mou, l'Organizzazione composta da 27 Amministrazioni marittime partecipanti con sede a Parigi, che riguarda le acque degli Stati costieri europei e il bacino dell'Atlantico settentrionale, dall'America del Nord all'Europa – tra cui l'Italia – si riporta di seguito la seguente tabella, che riguarda il numero di ispezioni di Flag State Control.



Flag	Nr. of inspections	Inspections with deficiencies	Inspections with detentions	Nr. of individual ships inspected	% of inspections with deficiencies	% of inspections with detentions
Honduras	4	3	0	4	75.0	0.00
Hong Kong, China	621	306	5	517	49.3	0.81
Iceland	6	3	1	5	50.0	16.67
India	26	11	0	23	42.3	0.00
Indonesia	2	2	1	1	100.0	50.00
Iran, Islamic Republic of	28	24	0	27	85.7	0.00
Ireland	43	17	0	34	39.5	0.00
Isle of Man (UK)	265	112	4	228	42.3	1.51
Israel	6	1	0	6	16.7	0.00
Italy	416	212	6	358	51.0	1.44
Jamaica	6	2	0	5	33.3	0.00
Japan	20	8	0	19	40.0	0.00

Di seguito, si riportano anche gli ulteriori dati relativi alle ispezioni effettuate dagli ispettori nazionali relativi all'equipaggiamento marittimo, secondo i dati forniti dal sistema COGESTAT del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

3) Ispezioni effettuate a bordo di navi italiane ed europee aventi ad oggetto anche l'equipaggiamento marittimo, per l'Amministrazione italiana:

- Anno 2014, 4352 ispezioni
- Anno 2015, 4557 ispezioni
- Anno 2016, 10101 ispezioni

Da un esame dei dati complessivi, si evince che gli effetti della nuova disciplina non incidono rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente per le ispezioni, in quanto il complesso delle attività ispettive condotte, quotidianamente, nei confronti delle navi mercantili di bandiera nazionale ed europea, svolte, con l'impiego di personale militare dipendente dal Corpo delle Capitanerie di porto in possesso di requisiti professionali richiesti costituisce una funzione ordinariamente eseguita nel quadro delle attività di istituto degli Uffici marittimi, disimpegnate compatibilmente con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili. A ciò è da aggiungersi che, da un esame dei dati degli ultimi tre anni, calcolando una media di 6337 ispezioni annue, le ispezioni potranno ben essere disimpegnate nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente, tenendo conto che con gli stessi si è fatto, comunque, fronte al numero ben più elevato di ispezioni relative all'anno 2016. Al riguardo, si specifica che gli oneri di missione previsti per lo svolgimento delle attività istituzionali di tipo ispettivo gravano sull'Azione 7.7.6 "Salvaguardia della vita umana in mare" CAP.2107 - PG03 missioni nazionali, con stanziamento relativo all'esercizio 2017, pari a euro 585.841,00 e PG04 missioni estere, con stanziamento relativo all'esercizio 2017, pari a Euro 223.407,00. L'amministrazione, quindi, quanto alle attività previste dal presente articolo ha l'effettiva possibilità di far fronte ai previsti compiti con le risorse finanziarie, umane e strumentali disponibili a legislazione vigente.

La disposizione, pertanto, è a invarianza degli effetti sui saldi di finanza pubblica e non comporta, pertanto, nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 6

Il comma 1 concerne la libera circolazione dell'equipaggiamento marittimo. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza



pubblica. Il comma 2 concerne il rilascio o il rinnovo dei pertinenti certificati di sicurezza delle navi mercantili dotate di equipaggiamento marittimo conforme, a richiesta degli armatori. Le modalità di copertura degli oneri relativi alle predette attività di certificazione e di ispezione dovranno essere poste a totale carico dell'armatore o di altro suo rappresentante. Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio reso dalla Amministrazione potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che le ispezioni potranno essere effettuate su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione. Si prevede, pertanto, all'articolo 35 che, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le attività di ispezione e certificazione di cui al presente articolo dello schema di decreto saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto oggetto della presente relazione. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe spettanti al Ministero per le attività di certificazione e di ispezione affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività di cui al presente articolo.

ARTICOLO 7

L'articolo disciplina il trasferimento di nave non UE nei registri nazionali. Tale attività presuppone un sistema di controlli ed ispettivo non fronteggiabile con le risorse ordinarie, in quanto, per lo più non prevedibile, stante appunto la possibilità di impiego degli ispettori oltre il normale orario di lavoro, nonché fuori dall'ordinaria sede di servizio, anche all'estero. Le modalità di copertura degli oneri relativi alle predette attività di certificazione e di ispezione dovranno essere poste a totale carico dell'armatore o di altro suo legale rappresentante. Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio reso dalla Amministrazione potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che le ispezioni potranno essere effettuate su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione. Si prevede, pertanto, all'articolo 35 che, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le attività di ispezione e certificazione di cui al presente articolo dello schema di decreto saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto oggetto della presente relazione. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe spettanti al Ministero per le attività di certificazione e di ispezione affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività di cui al presente articolo.

ARTICOLI 8 e 9

L'articolo richiama i principi generali della marcatura CE dei prodotti conformi e le regole e condizioni di tali marcatura. Le disposizioni sono di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ARTICOLO 10

L'articolo 10 è una norma di armonizzazione della disciplina interna con la nuova normativa europea. Essa disciplina il rilascio della dichiarazione di tipo approvato per l'equipaggiamento marittimo sistemato a bordo di navi nazionali. Attualmente il procedimento in esame è disciplinato dal DPR 18 aprile 1994, n. 347 concernente la semplificazione dei procedimenti di tipo approvato di apparecchi, dispositivi e materiali da installare a bordo delle navi mercantili. Al riguardo, si evidenzia come dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri, rispettivamente per il personale, dotazioni ed infrastrutture, rispetto ai limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente che supportano la dotazione organica e l'attività di istituto del Comando generale e degli Uffici periferici



del Corpo delle Capitanerie di porto. Quanto precede trova riscontro, appunto, nella circostanza che il complesso delle attività previste dal presente articolo sono già svolte, con l'impiego di personale militare dipendente dal Corpo delle Capitanerie di porto in possesso di requisiti professionali richiesti e costituisce una funzione ordinariamente eseguita nel quadro delle attività di istituto condotte dagli Uffici marittimi.

ARTICOLO 11

L'articolo 11 è una norma di armonizzazione della disciplina interna con la nuova normativa europea. Essa disciplina il rilascio della dichiarazione di tipo approvato per l'equipaggiamento marittimo sistemato a bordo di navi non soggette alle convenzioni internazionali. Attualmente il procedimento in esame è disciplinato dal DPR 20 aprile 1994, n. 393 concernente la disciplina dei procedimenti di autorizzazione per il mantenimento di apparecchi, dispositivi e materiali a bordo di nave acquistata all'estero. Il procedimento previsto dal predetto regolamento, tuttavia, non è compatibile con la normativa europea in materia di equipaggiamento marittimo. La verifica della conformità dell'equipaggiamento marittimo, così come disciplinato dal presente decreto, alla normativa nazionale vigente prevede, su istanza di armatore o suo legale rappresentante, un accertamento tecnico da parte del Ministero. Le modalità di copertura degli oneri relativi alle predette attività di certificazione e di accertamento dovranno essere poste a totale carico dell'armatore o di altro suo rappresentante legale, mediante tariffe. Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio reso dalla Amministrazione potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che gli accertamenti tecnici potranno essere effettuati su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione. Si prevede, pertanto, all'articolo 35 che, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le attività di cui al presente articolo dello schema di decreto saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto oggetto della presente relazione. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe spettanti al Ministero per le predette affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività di cui al presente articolo.

ARTICOLI 12, 13, 14, 15 E 16

Gli articoli da 12 a 16 stabiliscono gli obblighi dei fabbricanti, dei rappresentanti autorizzati, degli importatori e dei distributori; stabiliscono, inoltre, quando gli obblighi dei fabbricanti si applicano agli importatori e distributori, nonché gli obblighi finalizzati all'identificazione degli operatori economici. Le disposizioni sono di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ARTICOLO 17

L'articolo disciplina, con riferimento a quelle descritte nell'allegato II, le procedure di valutazione della conformità da applicare per i diversi gruppi di equipaggiamento marittimo individuati in base alla classificazione di cui all'allegato. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

ARTICOLO 18

L'articolo 18 disciplina la dichiarazione di conformità UE. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.



ARTICOLO 19

L'articolo stabilisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è l'Autorità competente alla valutazione e il controllo degli organismi notificati e il Ministero dello sviluppo economico è individuato e designato quale Autorità nazionale di notifica. Inoltre, si prevede che la valutazione e il controllo degli organismi notificati possono essere delegate o affidate all'organismo unico nazionale di accreditamento. Le modalità di svolgimento di tale attività delegata ed i connessi rapporti fra l'organismo unico nazionale di accreditamento e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dello sviluppo economico e l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo sono regolati con apposita convenzione o protocollo di intesa fra gli stessi, senza oneri a carico della finanza pubblica. Tale possibilità attualmente è solo eventuale e non concretamente attuata, in quanto nel nostro ordinamento non si è fatto luogo al ricorso all'Ente unico di accreditamento (ACCREDIA) per tutte le attività delegabili previste dal decreto. Tale convenzione o protocollo in materia di equipaggiamento marittimo non è stata, pertanto, ancora stipulata. La norma detta, poi, le prescrizioni relative all'autorità di notifica, da applicare anche all'organismo nazionale di accreditamento per le attività allo stesso affidate, nonché gli obblighi di informazione delle autorità di notifica nei controlli della Commissione europea. Le attività per la notifica, in assenza di un apposito decreto sulle tariffe, sono state svolte fino ad oggi dalle amministrazioni interessate nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente e con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente. Per attività previste dal presente articolo, comprese le predette attività di notifica, il decreto in esame prevede l'adozione di un decreto interministeriale di definizione delle tariffe per porre a carico dei destinatari i costi delle attività svolte (v. articolo 35 dello schema di decreto). La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLI 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 E 34

In linea con quanto disposto dal Regolamento (CE) n. 765/2008, gli articoli stabiliscono le prescrizioni relative agli organismi notificati e di presunzione di conformità degli stessi (articolo 20), di affiliati e subappaltatori degli organismi notificati (articolo 21), le prescrizioni relative alla domanda di notifica da parte degli organismi (articoli 22 e 23), le procedure di notifica alla Commissione da parte del Ministero e la modifica delle notifiche (articoli 23 e 24), gli obblighi operativi degli organismi notificati (articolo 25) e, infine, le disposizioni relative agli obblighi di informazione a carico degli organismi notificati (articolo 26) e al coordinamento di tali organismi (articolo 34). Si evidenzia a questo riguardo che gli organismi notificati sono organismi privati che si finanziano, fatturando i loro servizi secondo regole di mercato e, pertanto l'assolvimento dei dettati obblighi non determina effetti finanziari sulla finanza pubblica. Gli organismi notificati sono infatti totalmente organismi privati che sopportano a loro carico sia gli oneri tariffari di accreditamento sia quelli di autorizzazione e notifica (da sostenere nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, del Ministero dello sviluppo economico e degli altri Ministeri competenti), sia infine quelli derivanti dagli obblighi che le direttive ed i relativi provvedimenti di recepimento pongono a loro carico. Gli organismi in questione fanno fronte a tali oneri con tariffe privatistiche contrattuali nei confronti degli operatori economici che richiedono i loro servizi di valutazione della conformità, tariffe che sono comunque comunicate al Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto per eventuale verifica. Qualora gli organismi di certificazione o valutazione della conformità siano enti pubblici, ove tale attività sia compatibile/coerente con il loro ordinamento e i loro compiti istituzionali, sono soggetti al pagamento a favore del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto delle medesime tariffe previste per la generalità degli organismi di certificazione, e al pari degli stessi sostengono gli oneri di tale accreditamento e dell'attività che intendono svolgere, adottando, ciascuno secondo il proprio ordinamento, proprie tariffe nei confronti degli operatori economici che chiedono i loro servizi di valutazione della conformità; in questo caso la copertura dei costi delle attività è assicurata nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente nonché dalle tariffe applicate agli operatori, che tengono conto del costo dei servizi resi. Tale eventualità, pertanto, non determina alcun



onere a carico della finanza pubblica. Le attività per la notifica, in assenza di un apposito decreto sulle tariffe, sono state svolte fino ad oggi dalle amministrazioni interessate nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente e con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente; per le medesime attività il decreto in esame prevede l'adozione di un decreto interministeriale di definizione delle tariffe per porre a carico dei destinatari i costi delle attività svolte (v. articolo 35 dello schema di decreto). Per quanto sopra, le disposizioni non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 27

L'articolo si riferisce alla vigilanza del mercato e al controllo degli apparecchi che entrano nel mercato dell'Unione, individuando come autorità competenti il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e le altre Amministrazioni interessate, per le funzioni di vigilanza sul mercato previste dal regolamento (CE) n. 765/2008, salvo il ruolo di controllo alle frontiere esterne spettante all'Agenzia delle dogane e dei monopoli. Dalla disposizione non derivano nuovi oneri a carico della finanza pubblica, in quanto i relativi compiti vengono svolti nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente e sono individuati in conformità alla normativa vigente, come applicata anche in attuazione del citato Regolamento europeo. Si evidenzia inoltre che il ruolo delle amministrazioni doganali degli Stati membri e, pertanto, in Italia, dell'Agenzia delle dogane e dei Monopoli, è già espressamente previsto dagli articoli da 27 a 29 del citato Regolamento (CE) 765/2008. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 28

L'articolo è relativo alla procedura di salvaguardia dell'Unione; per tale procedura, che riguarda essenzialmente la Commissione e i suoi provvedimenti relativamente alle misure di tutela assunte a livello nazionale, il recepimento è riferito alla parte che riguarda la partecipazione alla stessa delle autorità nazionali, rispetto cui le previste attività non comportano nuovi oneri a carico della finanza pubblica in quanto i relativi compiti vengono svolti nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente e sono individuati in conformità alla normativa vigente, come applicata anche in attuazione del citato Regolamento europeo. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 29

L'articolo 29 è relativo all'equipaggiamento marittimo conforme che presenta un rischio per la sicurezza marittima, la salute o l'ambiente. Esso prevede che l'autorità nazionale di vigilanza del mercato, nel caso in cui ha sufficienti ragioni per ritenere che un equipaggiamento conforme al presente decreto rappresenta un rischio per la sicurezza marittima, la salute o per l'ambiente, essa chiede tempestivamente all'operatore economico interessato di adottare le opportune misure correttive al fine di eliminare, all'atto della messa a disposizione sul mercato dello stesso, il citato rischio o, a seconda dei casi, di ritirarlo dal mercato o di richiamarlo entro un termine proporzionato alla natura del rischio, da essa prescritto. L'autorità nazionale di vigilanza del mercato informa immediatamente la Commissione europea e gli altri Stati membri di tali misure. Dalla disposizione non derivano nuovi oneri a carico della finanza pubblica, in quanto i relativi compiti vengono svolti dalle amministrazioni nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente e con le risorse umane e strumentali disponibili a legislazione vigente; per le medesime attività il decreto in esame prevede all'articolo 35, comma 8, che le spese previste sono sostenute dalle amministrazioni interessate nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente. Per quanto sopra, la disposizioni non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 30

L'articolo disciplina i casi di non conformità formale, per i quali prima di ricorrere in caso di inadempienza ad altre sanzioni in forma specifica fino a disporre il ritiro dal mercato, si chiede



all'operatore economico interessato di porre fino allo stato di non conformità; con riferimento agli oneri delle attività dell'autorità nazionale, si evidenzia che le attività possono essere svolte senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio pubblico, in quanto attività già svolte ai sensi del regolamento (CE) 765/2008 già in vigore in tutti gli Stati membri a decorrere dal 2010; le attività a carico delle amministrazioni interessate non prevedono tariffe e sono già svolte nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente; non comportano, quindi, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La disposizione, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 31

L'articolo riguarda lo specifico regime da adottare nel caso in cui vi siano delle innovazioni tecniche. In tal caso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le amministrazioni competenti in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, può autorizzare che un equipaggiamento non conforme alle procedure di valutazione venga sistemato a bordo del naviglio nazionale se viene dimostrata la rispondenza dell'equipaggiamento alle prescrizioni del presente decreto. In questo caso il citato Ministero rilascia un certificato per il suddetto equipaggiamento marittimo. Il procedimento di prova innanzi indicato deve essere svolto senza creare alcuna discriminazione tra l'equipaggiamento marittimo prodotto sul territorio nazionale e quello prodotto in altri Stati membri. Le modalità di copertura degli oneri relativi alle predette attività di certificazione e di accertamento dovranno essere poste a totale carico dell'armatore o di altro suo rappresentante legale, mediante tariffe. Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio reso dalla Amministrazione potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che gli accertamenti tecnici potranno essere effettuati su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione. Si prevede, pertanto, all'articolo 35 che, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le attività di cui al presente articolo dello schema di decreto saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto oggetto della presente relazione. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe spettanti al Ministero per le predette affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività di cui al presente articolo.

ARTICOLO 32

L'articolo riguarda lo specifico regime da adottare nel caso in cui vi siano delle finalità di prova o di valutazione dell'equipaggiamento marittimo. In tal caso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo può autorizzare che un equipaggiamento, non conforme alle procedure di valutazione, venga sistemato a bordo del naviglio nazionale. Le modalità di copertura degli oneri relativi alle predette attività di certificazione e di accertamento dovranno essere poste a totale carico dell'armatore o di altro suo rappresentante legale, mediante tariffe. Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio reso dalla Amministrazione potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che gli accertamenti tecnici potranno essere effettuati su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione. Si prevede, pertanto, all'articolo 35 che, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le attività di cui al presente articolo dello schema di decreto saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto oggetto della presente relazione. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe spettanti al Ministero per le predette affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività di cui al presente articolo.



ARTICOLO 33

L'articolo 33 prevede che, nel caso in cui nei porti extraeuropei non è ragionevolmente praticabile sistemare a bordo in termini di tempi, ritardi e costi un equipaggiamento provvisto della marcatura di conformità di cui all'articolo 8 o un equipaggiamento dichiarato di tipo approvato nazionale, è possibile, in circostanze eccezionali, sistemare altro equipaggiamento marittimo che deve essere corredato della documentazione rilasciata da uno Stato membro dell'IMO attestante la conformità ai requisiti dei pertinenti strumenti internazionali. Il comandante della nave, l'armatore o il suo rappresentante legale forniscono immediatamente all'autorità marittima di iscrizione della nave ogni elemento idoneo per verificare le citate circostanze eccezionali, nonché comunicano le caratteristiche dell'equipaggiamento marittimo sistemato. Ricevuta tale comunicazione, l'autorità marittima esegue una ispezione quanto prima possibile, per verificare se le effettive condizioni dell'equipaggiamento marittimo corrispondono ai pertinenti strumenti internazionali e sono conformi al presente regolamento. Gli accertamenti riguardanti apparecchiature di radiocomunicazione sono di competenza del Ministero dello sviluppo economico. L'autorità marittima comunica le attività svolte nei porti esteri all'ufficio consolare, che può fornire assistenza nelle relazioni con lo Stato del porto. Nel caso in cui non è disponibile sul mercato uno specifico equipaggiamento marittimo provvisto della marcatura di conformità di cui all'articolo 8 o un equipaggiamento dichiarato di tipo approvato nazionale, è possibile sistemare altro equipaggiamento marittimo quanto più possibile conforme ai requisiti e alle norme di prova di cui all'articolo 4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, per l'equipaggiamento di cui al comma 2, rilascia un certificato provvisorio di approvazione che è custodito unitamente all'equipaggiamento. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo aver rilasciato il certificato informa immediatamente la Commissione europea. Su richiesta di quest'ultima, il Ministero ritira il predetto certificato provvisorio. Le modalità di copertura degli oneri relativi alle predette attività di certificazione e di accertamento dovranno essere poste a totale carico dell'armatore o di altro suo rappresentante legale, mediante tariffe. Soltanto tali modalità tariffarie basate sul costo effettivo del servizio reso dalla Amministrazione potranno permettere una adeguata copertura dei costi, considerato che gli accertamenti tecnici potranno essere effettuati su richiesta dei soggetti ai fini della certificazione. Si prevede, pertanto, all'articolo 35 che, ai sensi dell'articolo 30, comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, le tariffe per le attività di cui al presente articolo dello schema di decreto saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto oggetto della presente relazione. Le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe spettanti al Ministero per le predette affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini della copertura delle spese sostenute per le predette attività di cui al presente articolo.

ARTICOLO 35

L'articolo 35 è relativo alle disposizioni tariffarie. Esso prevede che le spese relative alle procedure di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi sono a carico del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato, mentre gli oneri relativi alle attività di valutazione e autorizzazione degli organismi notificati sono a carico dei medesimi organismi.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati, si provvede alla determinazione delle tariffe spettanti per le attività di valutazione e di autorizzazione degli organismi notificati, nonché i termini e le modalità di versamento e i criteri di riparto delle medesime tariffe. L'attività svolta dall'organismo nazionale di accreditamento è senza oneri per la finanza pubblica. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni. Gli oneri relativi alle attività di cui agli articoli 6, comma 2, 7, 11, 31, 32 e 33 sono a carico dei richiedenti e sono stabiliti, ai sensi dell'articolo 30,



comma 4, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, mediante tariffe determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del presente decreto. Con il medesimo decreto sono stabiliti i termini, i criteri di riparto e le modalità di versamento delle tariffe. Le tariffe sono calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e sono aggiornate almeno ogni due anni. Le spese previste per le attività di vigilanza sul mercato indicate nel decreto sono sostenute dalle amministrazioni interessate nei limiti degli stanziamenti di bilancio previsti a legislazione vigente e le entrate derivanti dalla riscossione delle tariffe affluiscono all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate ai pertinenti capitoli dello stato di previsione dei Ministeri ai fini della copertura delle spese sostenute.

ARTICOLO 36

L'articolo introduce la clausola di invarianza finanziaria; lo schema di decreto in esame non prevede alcuna disposizione di spesa, né alcuna innovazione circa i compiti delle amministrazioni interessate che possa determinare effetti di spesa per il bilancio dello Stato. Alla luce di quanto illustrato, e a maggiore garanzia dell'assenza di nuove o maggiori spese o minori entrate, è stato comunque previsto il presente articolo contenente espressamente la clausola di invarianza finanziaria, con la precisazione che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti con le risorse umane, finanziarie e strumentali previste a legislazione vigente. Al riguardo, si evidenzia, comunque, che la spesa sostenuta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto trova copertura nella disponibilità dei capitoli di spesa per il personale e per le spese di funzionamento del centro di responsabilità costituito dal Comando generale. In particolare, in assenza di idoneo capitolo istituito per tale specifica attività, attualmente sono utilizzate le risorse di cui al capitolo 2106 "Spese per beni e servizi".

ARTICOLI 37

L'articolo 37 è relativo alle disposizioni transitorie, del tutto irrilevanti rispetto alla presente relazione tecnico-finanziaria.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I.

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 36).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri.

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art.36).



Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

ALLEGATO

**Prospetto riepilogativo
degli effetti dell' intervento normativo sui saldi di finanza pubblica**

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito

POSITIVO

NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

14 GIU. 2017



ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)
(all. "A" della direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 – G.U. n. 219 del 2008)

Amministrazione proponente: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Titolo: Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante recepimento della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo.

Referente: Ufficio legislativo

PARTE I ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Le ragioni del presente provvedimento vanno ricercate nella necessità di dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 in materia di equipaggiamento marittimo.

La materia dell'equipaggiamento marittimo era disciplinata dalla direttiva 96/98/CE del Consiglio dell'Unione europea del 20 dicembre 1996, recepita nell'ordinamento italiano attraverso il decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407.

Tale direttiva aveva stabilito regole comuni per eliminare le differenze nell'applicazione delle norme internazionali mediante una serie di requisiti chiaramente identificati e di procedure uniformi di certificazione in materia di equipaggiamento marittimo.

L'esperienza acquisita nell'applicazione della direttiva 96/98/CE aveva evidenziato la necessità di adottare misure aggiuntive per migliorare i meccanismi di applicazione ed esecuzione di detta direttiva e semplificare il contesto regolamentare, garantendo al contempo che i requisiti dell'I.M.O. (Organizzazione marittima internazionale) fossero applicati e attuati in modo armonizzato in tutta l'Unione europea.

La Commissione europea, pertanto, ha ritenuto opportuno emanare una nuova direttiva.

La nuova direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 in materia di equipaggiamento marittimo abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio ed è entrata in vigore il 17 settembre 2014. La nuova disciplina scaturente dalla citata direttiva costituisce un approccio unico ed innovativo in materia di equipaggiamento marittimo, dichiarazione di conformità, organismi di valutazione della conformità, Autorità di notifica e Autorità di vigilanza sul mercato.

Il nuovo assetto legislativo europeo identifica chiaramente le autorità pubbliche che costituiranno le strutture responsabili:

- dell'applicazione delle previsioni relative alle materie di vigilanza sul mercato;
- dell'accreditamento/designazione degli organismi di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi;
- degli adempimenti tecnico amministrativi derivanti che coinvolgono il naviglio nazionale.

Inoltre con l'intervento si garantisce la rintracciabilità dell'equipaggiamento marittimo in tutta la catena di fornitura che contribuisce a semplificare la vigilanza del mercato e a migliorarne l'efficienza. Un sistema efficiente di rintracciabilità facilita il compito delle autorità di vigilanza del mercato di rintracciare l'operatore economico che abbia messo a disposizione sul mercato equipaggiamento non conforme.

Per equipaggiamento marittimo si intende qualsiasi equipaggiamento a bordo di una nave, fornito al momento della costruzione oppure sistemato a bordo successivamente, destinato a garantire una adeguata sicurezza sia per il personale imbarcato che per l'ambiente marino circostante.

E' compresa in tale definizione un'ampia categoria di equipaggiamenti, quali le apparecchiature di navigazione, le dotazioni di navi da carico, le attrezzature antincendio, i mezzi di salvataggio, nonché le attrezzature specializzate per scopi ambientali.

Gli equipaggiamenti marittimi coperti dal presente schema di decreto sono i più disparati.

Questi possono essere individuati, in due macro categorie (mobili e fissi) ed, in base alla loro tipologia ed uso, in altre specifiche sottocategorie quali, solo a titolo d'esempio,:

- impianti radio elettrici;
- separatore delle acque oleose;
- mezzi collettivi/individuali di salvataggio;
- impianti di rilevamento incendi e materiali con particolare resistenza al fuoco.

L'obiettivo principale dell'intervento normativo è quello di consentire che l'equipaggiamento marittimo sia conforme alle norme di sicurezza previste dagli strumenti internazionali applicabili, comprese le pertinenti norme di prova, al fine di assicurare che l'equipaggiamento conforme a detti requisiti possa circolare liberamente nel mercato interno ed essere sistemato a bordo di navi battenti bandiera di qualsiasi Stato membro.

L'intervento, pertanto, ha l'obiettivo di assicurare l'attuazione armonizzata delle norme I.M.O. in materia di equipaggiamento marittimo e garantire il corretto funzionamento nel mercato interno dell'equipaggiamento marittimo a vantaggio della tutela della salute e dell'incolumità degli operatori professionali e dei consumatori.

Ulteriori obiettivi sono quelli di migliorare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento da sistemare a bordo delle navi e, infine, conseguire una maggiore responsabilizzazione degli operatori economici e qualificazione degli organismi di valutazione della conformità che diventano coprotagonisti nella realizzazione di un mercato sicuro.

2) Analisi del quadro normativo nazionale

La legge 12 agosto 2016, n. 170 recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea all'art. 18 prevede l'autorizzazione del Governo, ai sensi degli articoli 30, comma 2, lettera c), e 35, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, a dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo.

La direttiva 2014/90/UE, come detto, abroga la Direttiva 96/98/CE del Consiglio del 20 Dicembre 1996 sull'equipaggiamento marittimo.

La direttiva 96/98/CE aveva lo scopo di armonizzare fra tutti gli Stati membri della Comunità europea, le procedure di valutazione della conformità relative all'equipaggiamento destinato ad essere sistemato a bordo delle navi comunitarie. La citata direttiva si applicava alle navi passeggeri e da carico, di bandiera comunitaria, rientranti nel campo di applicazione delle Convenzioni Internazionali, sostanzialmente, tutte le navi impiegate a fini commerciali, con esclusione delle imbarcazioni da guerra, da diporto e da pesca.

La direttiva 96/98/CE è stata recepita puntualmente all'interno dell'ordinamento nazionale attraverso il già citato decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407 ed in particolar modo l'allegato A elencava gli equipaggiamenti da imbarcare a bordo e le relative norme tecniche e di costruzione a cui necessariamente i predetti equipaggiamenti dovevano conformarsi al fine di ottenere la certificazione di conformità.

Con le direttive della Commissione 98/85/CE, 2001/53/CE, 2002/75/CE, 2008/67/CE, 2009/26/CE, 2010/68/UE, 2011/75/UE, 2012/32/UE, 2013/52/UE e 2015/559/UE la direttiva 96/98/CE è stata modificata revisionando l'elenco dei prodotti inseriti nell'allegato A ed aggiornando il riferimento agli strumenti internazionali contemplati nelle norme di prova stabilite per determinare la conformità dell'equipaggiamento marittimo. Ai sensi dell'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, gli aggiornamenti introdotti dalle successive direttive emendative sono stati attuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministro dello sviluppo economico e Ministro dell'interno, a norma dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Il nuovo sistema introdotto dalla direttiva 2014/90/UE prevede che gli emendamenti di aggiornamento ai requisiti tecnici non avvengano più attraverso l'emissione di direttive (soggette quindi ad esplicita attuazione di ciascuno Stato membro), bensì attraverso regolamenti comunitari, direttamente applicabili e con data certa ed univoca in tutto il territorio europeo.

Oltreché al più volte citato decreto del Presidente della Repubblica partecipano alla definizione del quadro legislativo nazionale anche le seguenti fonti normative:

- 1) legge 5 giugno 1962, n. 616;
- 2) legge 27 dicembre 1977, n. 1085;
- 3) legge 23 maggio 1980, n. 313;
- 4) legge 29 settembre 1980, n. 662;
- 5) legge 23 agosto 1988, n. 400;
- 6) legge 28 gennaio 1994, n. 84;

- 7) legge 6 febbraio 1996, n. 52;
- 8) decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112;
- 9) legge 23 luglio 1999, n. 99;
- 10) decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
- 11) decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104;
- 12) decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435;
- 13) decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407;
- 14) decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 10 maggio 2016.

Il provvedimento non determina distorsioni del quadro normativo, costituendo un adeguamento delle norme nazionali alle norme europee, anzi esso contribuisce a creare un quadro più dettagliato e articolato di regole che si pongono a garanzia della sicurezza del mercato, degli operatori professionali e dei consumatori.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Il presente decreto provvede a recepire la direttiva 2014/90/UE, in virtù di espressa delega.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento, in virtù della sua natura così come dei contenuti in esso richiamati, non presenta problematiche di rilievo costituzionale. La materia è ascrivibile a profili afferenti la sicurezza della navigazione e la concorrenza, materie di esclusiva competenza statale.

5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie e a Statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento appare in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato/Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lett. v) del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 sono mantenute all'Amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. La materia è ascrivibile a profili afferenti la sicurezza della navigazione e la concorrenza, materie di esclusiva competenza statale.

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Il provvedimento appare in linea con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, comma 1, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e delegificazione e con esito positivo in tema di semplificazione normativa.

Ciò consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pronunciamenti giurisprudenziali nella materia.

PARTE II CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

1) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

L'intervento non incide su principi e norme derivanti dall'ordinamento comunitario, ma anzi, essendone diretta attuazione, se ne adegua pienamente. Lo schema che si propone è compatibile con l'ordinamento comunitario, in quanto deriva dal recepimento della direttiva 2014/90/UE.

Lo schema di decreto legislativo recepisce pressoché testualmente il contenuto della direttiva, per le parti che richiedono un recepimento nell'ordinamento giuridico. Alcune disposizioni non richiedono recepimento (ad esempio in quanto stabiliscono obblighi in capo alla Commissione).

2) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto.

Per il mancato recepimento della direttiva 2014/90/UE, la Commissione ha avviato la procedura di infrazione 2016/0773 in data 23 novembre 2016.

3) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il decreto è pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

4) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non sono presenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee.

5) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Lo schema che si propone deriva dal recepimento della direttiva europea 2014/90/UE, pertanto, è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri. Non si hanno particolari indicazioni al riguardo considerato che il recepimento della direttiva è in corso pressoché contestualmente anche in altri Paesi europei e che comunque tutti gli Stati sono vincolati al conforme e corretto recepimento della direttiva stessa

PARTE III ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Le nuove definizioni normative inserite nel testo all'articolo 3, rispetto alla preesistente struttura del decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, derivano dall'introduzione di nuove definizioni nella direttiva 2014/90/CE cui s'intende dare recepimento.

Tali definizioni risultano necessarie per una logica e coerente predisposizione dei precetti che si intendono impartire al livello nazionale.

In particolare l'introduzione delle definizioni relative agli operatori economici ("Fabbricante", "Rappresentante autorizzato", "Importatore", "Distributore") discendono dalla necessità di implementare e dare piena attuazione al regime del nuovo quadro legislativo comunitario stabilito dalla decisione 768/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti, mentre per quanto riguarda il quadro UE di vigilanza ("Autorità di notifica", "Autorità nazionale di vigilanza sul mercato") le nuove figure sono state create per dare attuazione al regime nazionale di vigilanza del mercato istituito in conformità del quadro di vigilanza del mercato di cui al Capo III del già citato Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi e non si evidenziano criticità.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Non è stato utilizzato il ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Vi sono effetti abrogativi impliciti delle disposizioni di cui al DPR 6 ottobre 1999, n. 407.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sussistono disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica rispetto alla normativa vigente. Il provvedimento contiene, anzi, le opportune disposizioni di carattere transitorio volte a consentire l'utilizzo di equipaggiamento marittimo messo a disposizione del mercato o messo in servizio anteriormente all'entrata in vigore del decreto

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non vi sono deleghe aperte sul medesimo oggetto del provvedimento.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Sono previsti i seguenti decreti di attuazione:

- articolo 20, comma 9, inerente le caratteristiche minime del contratto assicurativo da stipularsi a cura degli organismi di valutazione della conformità;
- articolo 23, comma 8, recante le procedure sanzionatorie per le violazioni accertate dall'autorità di notifica in materia di possesso dei requisiti degli organismi notificati nonché al regolare svolgimento delle procedure o all'adempimento degli obblighi da parte dei medesimi organismi;
- articolo 27, comma 2, inerente la definizione delle modalità di svolgimento della vigilanza sul mercato ed il controllo sull'equipaggiamento;
- articolo 35, comma 3, inerente la definizione degli oneri relativi alle attività di valutazione ed autorizzazione degli organismi notificati;
- articolo 35, comma 5, per la copertura degli oneri di cui agli articoli 6, comma 2, 7, 11, 31, 32, 33.

I termini stabiliti per l'attuazione dei decreti di cui ai punti sono indicati in giorni dall'adozione del provvedimento di attuazione della direttiva 2014/90/UE e risultano congrui.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Non è stato necessario ricorrere a particolari banche dati o riferimenti statistici in quanto i dati utilizzati dall'Amministrazione sono stati ritenuti sufficienti.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(all. "A" alla Direttiva P.C.M. 16 gennaio 2013)

Titolo: Schema di decreto del Presidente della Repubblica di recepimento della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 2014 sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio.

Referente: **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio Legislativo**

SEZIONE 1 - Contesto e obiettivi dell'intervento di regolamentazione

A) Rappresentazione del problema da risolvere e delle criticità constatate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo, nonché delle esigenze sociali ed economiche considerate.

A partire dalla seconda metà del '900 le merci di elevato valore unitario hanno iniziato a viaggiare sulle lunghe distanze servendosi del trasporto marittimo, utilizzato sino ad allora prevalentemente per le materie prime energetiche e non. Successivamente, a partire dal secondo dopoguerra, il commercio marittimo mondiale cominciò a crescere come mai era accaduto in passato, passando da circa 500 milioni di tonnellate di merci trasportate nel 1950 ad oltre 8 miliardi nel 2008. Quando, infatti, la produzione industriale, il commercio internazionale e la ricchezza globale crescono, la domanda di trasporto ne trae benefici immediati. La diffusione del container, inoltre, ha favorito la crescita del trasporto via mare e lo sviluppo dell'intermodalità, consentendo ai vettori marittimi di soddisfare i mutevoli bisogni dei caricatori. La containerizzazione ha fatto esplodere il traffico marittimo perché garantisce:

- immediata disponibilità dei container;
- maggiore rapidità e facilità nelle operazioni di carico/scarico delle merci a bordo (minori costi del lavoro, riduzione tempi portuali, minore transit time);
- maggiore protezione e sicurezza per le merci che divengono "omogenee" (prima dell'avvento del container il danneggiamento della merce raggiungeva il 30%);
- utilizzazione economica delle navi più intensiva;
- eliminazione delle "rotture di carico" fra un mezzo di trasporto e l'altro (utilizzo trasporto door-to-door);
- sviluppo delle imprese di trasporto intermodale (maggiori possibilità per la logistica);
- riduzione dei costi di trasporto sul totale dei costi (prima del 1960 il costo di spedizione poteva arrivare al 25% del costo del prodotto);
- semplificazioni documentali con legislazioni meno restrittive;
- servizi ad alto valore aggiunto;
- spedizione programmata (prevedibilità dei tempi di resa);

- trasporto internazionale.

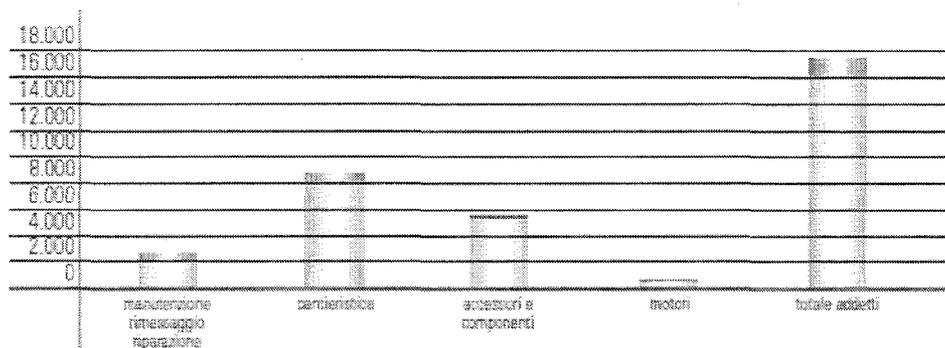
Ad un incremento, pertanto, del trasporto via mare è immediatamente connesso un incremento degli standards di sicurezza per il bene nave a protezione dell'uomo e dell'ambiente, ma anche del prodotto trasportato. Fatta questa necessaria premessa, l'intervento normativo ha lo scopo di porre in essere un approccio unico ed innovativo nel campo dell'equipaggiamento marittimo mercantile, creando un nuovo quadro normativo in attuazione della direttiva dell'Unione Europea innanzi citata che è diretta emanazione delle convenzioni internazionali in materia di sicurezza marittima. Tali fonti normative, infatti, impongono agli Stati di bandiera di assicurare che l'equipaggiamento sistemato a bordo delle navi mercantili sia conforme a determinati requisiti di sicurezza per quanto attiene alla progettazione, costruzione ed efficienza ed impone, altresì, agli Stati di bandiera di rilasciare le relative certificazioni di conformità. Per equipaggiamento marittimo si intende qualsiasi equipaggiamento a bordo di una nave che possa essere fornito al momento della costruzione oppure sistemato successivamente e destinato a garantire una adeguata sicurezza sia per il personale imbarcato che per l'ambiente marino circostante. E' compresa in tale definizione un'ampia gamma di prodotti, quali le apparecchiature di navigazione, le dotazioni di navi da carico, le attrezzature antincendio, i mezzi di salvataggio, nonché le attrezzature specializzate per scopi ambientali. Gli equipaggiamenti marittimi coperti dal presente schema di decreto sono i più disparati. Questi possono essere individuati, in due macro categorie (mobili e fissi) ed, in base alla loro tipologia ed uso, in altre specifiche sottocategorie quali, solo a titolo d'esempio,:

- impianti radio elettrici;
- separatore delle acque oleose;
- mezzi collettivi/individuali di salvataggio;
- impianti di rilevamento incendi e materiali con particolare resistenza al fuoco.

L'equipaggiamento marittimo rappresenta tra il 40 e l'80 % del valore delle navi di nuova costruzione. L'industria dell'equipaggiamento marittimo è un settore ad alto valore aggiunto, che gode di una posizione leader e di un ruolo rilevante quale esportatore, con elevati livelli di investimento, e che conta tra le 5.000 e le 6.000 imprese e 300.000 addetti all'interno dell'Unione Europea (Fonte: *Comitato Economico e Sociale dell'UE 2013*). Tutti i dati che seguono sono disponibili in rete e sono stati tratti dal seguente indirizzo di posta elettronica a cura della UCINA:

<http://www.lanauticaincifre.it/pubblicazioni/?authkey=cfdc208495d565ef66e7dff9f98764da0365f386df33ac090e78baca9788b076&id=16>

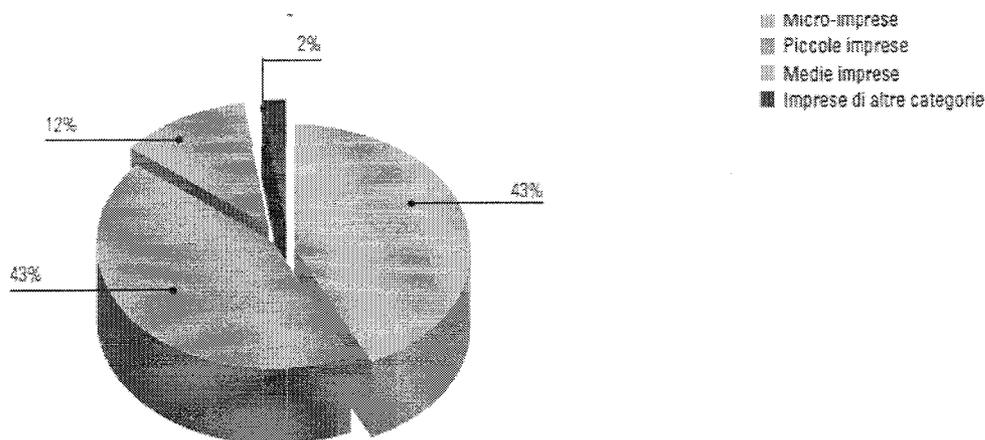
Altresì alcuni dati e tabelle sono stati tratti dal rapporto sui sinistri marittimi elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti elaborato nell'anno 2012. Osservando la tabella seguente è possibile evincere il dato relativo alle imprese del settore diviso nelle sue componenti.



Il dato che interessa ai fini del presente studio è quello riferito agli accessori e alla componistica. Nel grafico seguente è riportata la suddivisione delle imprese esaminate in base all'appartenenza alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese o medie imprese. I parametri per attribuire l'appartenenza di una impresa alle categorie suddette, stabiliti dalla raccomandazione 2003/361 della Commissione europea, del 6 maggio 2003, sono i seguenti:

- per la microimpresa: < di 10 occupati e fatturato annuo non superiore a 2 milioni di €;
- piccola impresa: < di 50 occupati e fatturato annuo non superiore a 10 milioni di €;
- media impresa: < di 250 occupati e fatturato annuo non superiore a 50 milioni di €.

Come si evince dal grafico seguente soltanto il 2% delle aziende prese in esame non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come PMI, oltre il 40% sono microimprese e piccole imprese. Questa analisi consente di valutare che le aziende del settore sono quasi totalmente PMI e che la quota delle microimprese è piuttosto rilevante.



La precedente direttiva 96/98/CE sui materiali costituenti equipaggiamento marittimo, che era stata recepita con il decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, aveva stabilito regole comuni per eliminare le differenze nell'applicazione delle norme internazionali mediante una serie di requisiti chiaramente identificati e di procedure uniformi di certificazione. L'esperienza acquisita nell'applicazione della direttiva 96/98/CE aveva evidenziato la necessità di adottare misure aggiuntive per migliorare i meccanismi di applicazione ed esecuzione di detta direttiva e semplificare il contesto regolamentare, garantendo al contempo che i requisiti dell'I.M.O.

(Organizzazione marittima internazionale) fossero applicati e attuati in modo armonizzato in tutta l'Unione. La Commissione europea, pertanto, per tale motivazione, ha ritenuto opportuno emanare una nuova direttiva. Per tale motivazione è stata emanata la direttiva 2014/90/UE che ha abrogato la direttiva 96/98/CE introducendo una nuova disciplina sull'equipaggiamento marittimo. Obiettivo specifico della direttiva è quello di allineare la disciplina sull'equipaggiamento marittimo al nuovo quadro legislativo (come previsto dall'articolo 2 della decisione 768/2008/CE), tenendo in debita considerazione le specificità dell'equipaggiamento marittimo nell'ambito della sorveglianza del mercato, della valutazione della conformità dei prodotti e degli obblighi imposti ai soggetti che intervengono nell'ambito della catena di distribuzione. Alla base della direttiva citata vi è la necessità, fortemente avvertita dal legislatore europeo, di introdurre una disciplina organica inerente il controllo degli organismi notificati e, quindi, la qualità dell'attività da essi svolta (gli organismi notificati sono gli organismi che eseguono le procedure di valutazione della conformità per conto degli Stati membri). Inoltre ulteriori necessità alla base dell'intervento normativo sono quelle di:

- individuare obblighi univoci a carico degli operatori economici che intervengono durante il ciclo di immissione in commercio dell'equipaggiamento marittimo;
- creare un efficace sistema di vigilanza sul mercato sia antecedente all'immissione in commercio del prodotto sia durante la filiera;
- creare un adeguato sistema che possa consentire allo Stato membro di adottare adeguate misure in relazione all'equipaggiamento marittimo non conforme e che tali misure siano soggette a controllo per accertare che non costituiscano ostacoli mascherati alla libera circolazione dell'equipaggiamento marittimo in contrasto con il TFUE.

La legge 12 agosto 2016, n. 170 recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione Europea all'art. 18 prevede l'autorizzazione del Governo, ai sensi degli articoli 30, comma 2, lettera c), e 35, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, a dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo.

B) Indicazione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) perseguiti con l'intervento normativo.

L'obiettivo principale nel breve periodo è quello di consentire che l'equipaggiamento marittimo sia conforme alle norme di sicurezza previste dagli strumenti internazionali applicabili, comprese le pertinenti norme di prova, al fine di assicurare che l'equipaggiamento conforme a detti requisiti possa circolare liberamente nel mercato interno ed essere sistemato a bordo di navi battenti bandiera di qualsiasi Stato membro. L'intervento, pertanto, ha l'obiettivo di assicurare l'attuazione armonizzata delle norme I.M.O. in materia di equipaggiamento marittimo e garantire il corretto funzionamento del mercato interno dell'equipaggiamento marittimo. Ulteriori obiettivi sono quelli di introdurre una disciplina organica inerente il controllo degli organismi notificati (e, quindi, la qualità dell'attività da essi svolta), individuare obblighi a carico degli operatori economici e creare, conseguentemente, un adeguato sistema di vigilanza sul mercato e di accrescere la credibilità del marchio CE, eliminando in tal modo i possibili ostacoli anche alla libera e legittima circolazione dei prodotti italiani ed in generale al corretto svolgimento del mercato europeo in tale settore. Ulteriori obiettivi operativi a breve termine sono:

- la maggiore qualificazione degli organismi di valutazione della conformità, che diventano "coprotagonisti" nella realizzazione di un mercato corretto e sicuro;

- la tracciabilità più completa della catena di fornitura e commercializzazione;
- la maggiore responsabilizzazione degli operatori economici attraverso la loro migliore identificazione e maggiore responsabilizzazione di tutti i soggetti di tale catena.

Gli obiettivi specifici di medio termine che il provvedimento si propone di conseguire sono quelli di migliorare, nel settore dell'equipaggiamento marittimo, la competitività delle imprese e degli organismi notificati che rispettano gli obblighi normativi, come conseguenza del miglioramento della tutela e della sicurezza del mercato dal rischio di immissione e messa in servizio di equipaggiamento marittimo non conforme, realizzando, altresì, un'efficace azione di sorveglianza del mercato stesso.

Nel lungo periodo l'obiettivo principale è quello di migliorare la sicurezza in mare e prevenire l'inquinamento marino mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento da sistemare a bordo delle navi.

C) Descrizione degli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati e di monitorare l'attuazione dell'intervento nell'ambito della VIR.

Gli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi generali sono gli indici di variazione dei dati statistici economici di andamento del settore interessato e dei dati statistici relativi ai malfunzionamenti o agli incidenti provocati dall'utilizzo di equipaggiamento marittimo, gli indici relativi all'attività di controllo di competenza dell'autorità di sorveglianza del mercato (denunce, richiami o ritiri dal mercato di prodotti non conformi). Per gli obiettivi specifici potranno essere utilizzati come indicatori da un lato i medesimi indici di rilevazione dei casi di ritiro o richiamo di equipaggiamenti non conformi e, dall'altro, più in generale, indici di variazione dei dati statistici economici di andamento del settore interessato che consentano di verificare se gli operatori nazionali stiano beneficiando della conseguente situazione di più corretta concorrenza. Per gli obiettivi operativi più immediati potranno essere utilizzati come indicatori gli eventuali casi di segnalazioni e reclami contro l'attività degli organismi notificati ed i casi di difficoltà di identificazione dell'operatore responsabile in occasione di controlli sull'equipaggiamento nell'ambito della sorveglianza del mercato e, in particolare, di rilevazione di equipaggiamento non conforme. In aggiunta ulteriori indicatori che con efficacia possono dimostrare il grado di raggiungimento degli obiettivi sono indicati nella tabella 1 (anche se tutti i dati forniti di seguito nelle tabelle rappresentano elementi aggregati riferiti a tutte le tipologie di unità navali quali unità mercantili, unità da diporto e unità da pesca, mentre il campo di applicazione della direttiva in parola riguarda esclusivamente le unità mercantili). Al riguardo basterà verificare se con l'introduzione della nuova normativa in materia di equipaggiamento marittimo si determinerà una diminuzione dei sinistri marittimi e di tutti gli indicatori ad esso connessi. In Italia dal 2009 al 2012 sono stati registrati 1.387 sinistri marittimi che hanno coinvolto 1.713 unità navali. Come evidenziato nel grafico 1, la sinistrosità marittima presenta già un trend tendenzialmente decrescente nel corso del periodo esaminato. Nella tabella seguente sono riassunti alcuni dati notevoli relativi al periodo preso in esame, come la consistenza dei sinistri marittimi e il numero di unità navali in essi coinvolte o perdute, nonché la consistenza dei decessi e ferimenti provocati da tali sinistri alle persone a bordo della nave.

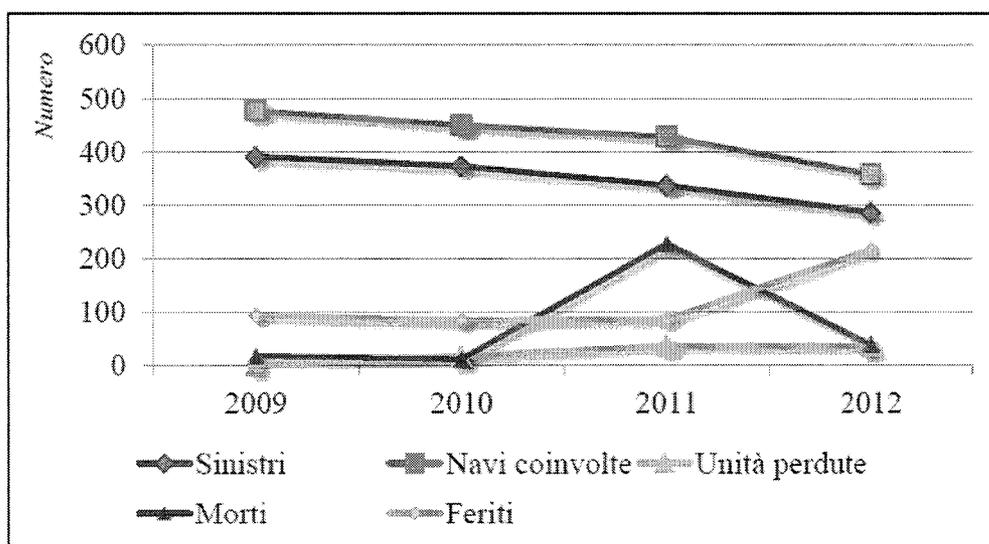
Tabella 1 – Dati relativi ai sinistri marittimi, distinti per anno – Periodo 2009 – 2012.

Numero

Indicatori	2009	2010	2011	2012	Totale periodo
Sinistri	391	373	337	286	1387
Navi coinvolte	477	450	428	358	1713
Unità perdute	1	18	37	36	92
Morti	18	12	227	38	295
Feriti	94	84	87	217	482

Dati MIT – Capitanerie di Porto

Grafico 1 – Dati notevoli relativi ai sinistri marittimi– Periodo 2009 – 2012.



Nella tabella seguente sono riassunti alcuni dati relativi alla distribuzione delle unità navali coinvolte in sinistri marittimi, per tipo di utilizzo dell'unità navale: si osservi come le unità da diporto costituiscano in media più del 50 % delle unità coinvolte in sinistri marittimi.

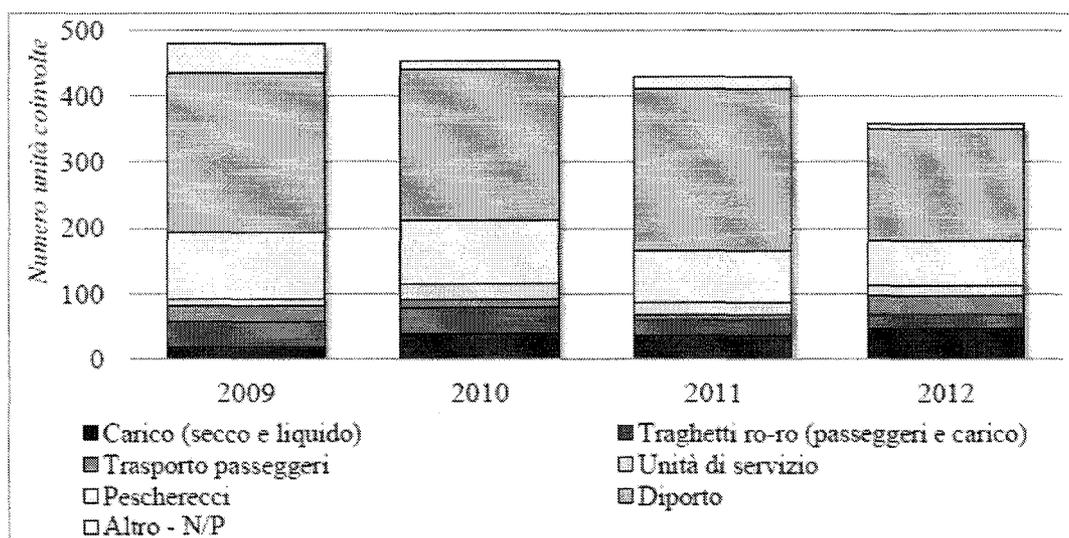
Tabella 2 – Numero di unità coinvolte in sinistri marittimi, distinte per anno e per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

Numero

Tipo di unità navale	2009	2010	2011	2012	Totale
Carico (secco e liquido)	19	39	36	46	140
Traghetti ro-ro (passeggeri e carico)	39	39	23	21	122
Trasporto passeggeri	22	12	9	29	72
Unità di servizio	10	25	19	15	69
Pescherecci	104	98	79	70	351
Diporto	239	224	243	171	877
Altro - N/P	44	13	19	6	82
Totale complessivo	477	450	428	358	1713

Dati MIT – Capitanerie di Porto

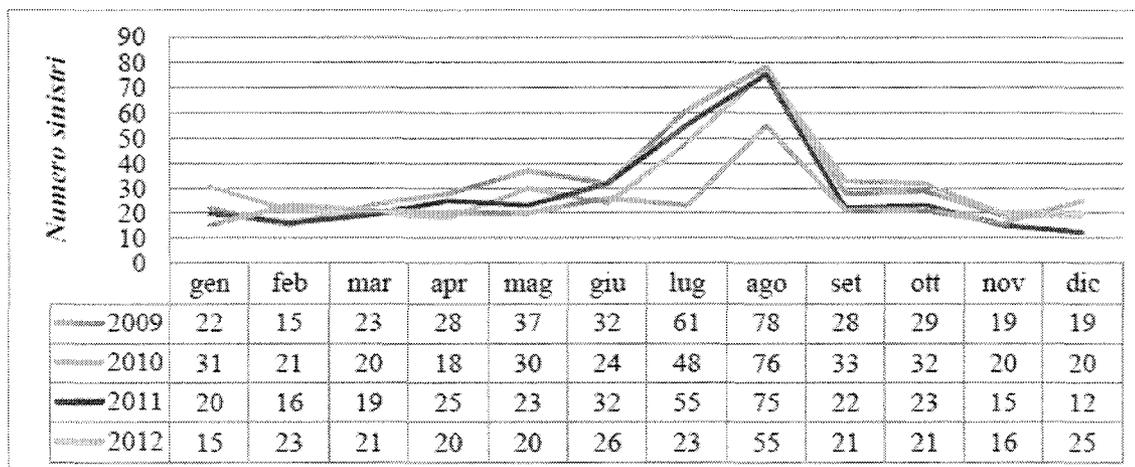
Grafico 2 – Numero di unità coinvolte in sinistri marittimi, distinte per anno e per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.



Nel grafico seguente è rappresentata la distribuzione dei sinistri marittimi, distribuiti rispetto al mese e all'anno in cui è avvenuto l'evento incidentale.

Grafico 3 – Sinistri marittimi distinti per anno e per mese dell'evento – Periodo 2009 – 2012.

Numero



Come si può osservare nel grafico precedente, nei mesi estivi, ed in particolare nel mese di agosto, si nota un picco nella frequenza dei sinistri marittimi; si noti inoltre che per l'anno 2012 è stata rilevata una quasi costante diminuzione dei sinistri marittimi, ed in particolare nel periodo estivo, tale da far ipotizzare una parallela diminuzione del traffico marittimo e/o dei tipi di navigazione operati soprattutto in tale periodo, come, ad esempio, la navigazione da diporto. Si noti inoltre che, nei sinistri che coinvolgono le navi da carico, le unità navali di provenienza extra-comunitaria sono maggiormente coinvolte in incidenti rispetto a quelle di provenienza comunitaria, e con una consistenza paragonabile, se non superiore, a quella delle navi da carico battenti bandiera nazionale.

Grafico 10 – Navi da carico coinvolte in sinistri marittimi nelle acque territoriali italiane distinte per anno e per bandiera di appartenenza – Periodo 2009 – 2012.

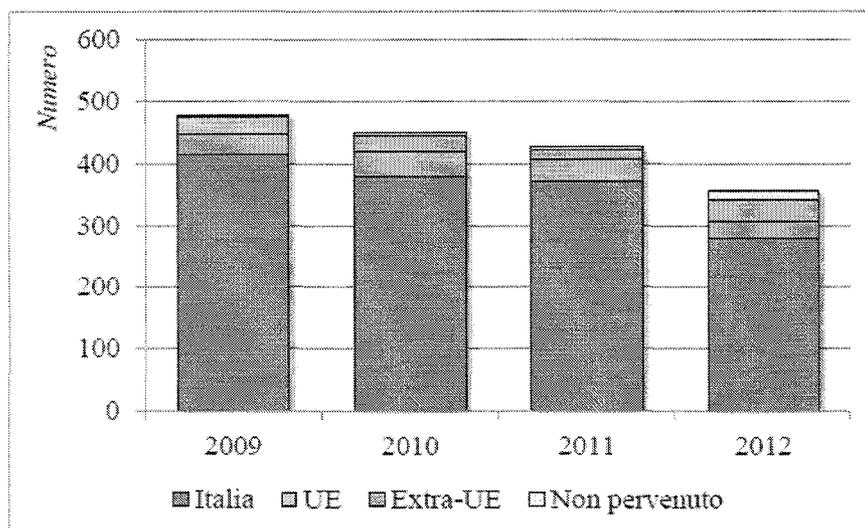


Tabella 3 – Composizione dei sinistri marittimi per anno e per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

Numero

Anno	Dati	Carico (secco e liquido)	Traghetti ro-ro (pass. e carico)	Trasporto passeggeri	Unità di servizio	Pesche-recci	Diporto	Altro - N/P	Totale
2009	Sinistri	15	33	15	6	80	208	34	391
	Unità coinvolte	19	39	22	10	104	239	44	477
	Unità perdute	0	0	0	0	0	1	0	1
	Decessi	0	0	0	0	3	15	0	18
	Feriti	2	8	19	0	14	50	1	94
2010	Sinistri	38	32	9	15	69	198	12	373
	Unità coinvolte	39	39	12	25	98	224	13	450
	Unità perdute	0	0	1	0	5	12	0	18
	Decessi	1	0	0	0	2	9	0	12
	Feriti	4	7	5	9	17	42	0	84
2011	Sinistri	34	16	7	12	48	203	17	337
	Unità coinvolte	36	23	9	19	79	243	19	428
	Unità perdute	0	0	0	2	6	29	0	37
	Decessi	0	0	0	1	5	9	212	227
	Feriti	0	8	2	4	8	62	3	87
2012	Sinistri	42	19	22	4	52	141	6	286
	Unità coinvolte	46	21	29	15	70	171	6	358
	Unità perdute	0	0	1	0	3	32	0	36
	Decessi	0	0	32	0	2	4	0	38
	Feriti	5	12	161	0	5	34	0	217
Totale Sinistri		129	100	53	37	249	750	69	1387
Totale unità coinvolte		140	122	72	69	351	877	82	1713
Totale unità perdute		0	0	2	2	14	74	0	92
Totale decessi		1	0	32	1	12	37	212	295
Totale feriti		11	35	187	13	44	188	4	482

Dati MIT – Capitanerie di Porto

Nella tabella 3 sono riassunti alcuni dati notevoli sui sinistri marittimi, come il numero di unità navali coinvolte in sinistri e perdute a seguito degli stessi e il numero di decessi e ferimenti originati dal sinistro, rispetto all'anno dell'evento e al tipo di utilizzo dell'unità navale. Come evidenziato, si conferma il trend in diminuzione nel tempo della consistenza dei sinistri marittimi e delle navi in essi coinvolte, mentre si osserva un progressivo incremento sia nel numero delle navi perdute, che nel numero dei decessi e dei feriti. In particolare, il picco nei decessi rilevato nel 2011 è dovuto maggiormente ad un gravissimo sinistro marittimo occorso ad una unità navale utilizzata per l'immigrazione clandestina, che si capovolse e affondò a causa dell'eccessivo carico trasportato – principalmente esseri umani - e del maltempo. L'affondamento causò il decesso di 212 persone delle circa 265 imbarcate. Analogamente, l'incremento nel numero dei decessi e ferimenti dovuti al sinistro marittimo osservato nel 2012 è in gran parte riconducibile ad un unico evento incidentale, il gravissimo incidente della Costa Concordia, che da solo ha provocato il decesso di 32 esseri umani e il ferimento di 157 persone imbarcate.

Gli indici utilizzati sono stati ottenuti nel modo seguente:

- *Indice di mortalità*: numero dei decessi avvenuti a seguito di sinistro per ciascun sinistro occorso nel dato anno e per la data tipologia navale;

Indice di mortalità = Numero di morti/Numero di incidenti;

- *Indice di lesività*: numero dei feriti a causa di sinistri per ciascun sinistro occorso nel dato anno e per la data tipologia navale;

Indice di lesività = Numero di feriti/Numero di incidenti;

- *Indice di gravità*: indice di composizione dei decessi sul numero complessivo di infortunati a seguito di sinistro per il dato anno e la data tipologia navale;

Indice di gravità = Numero di morti/Numero di morti e feriti.

- *Indice di incidentalità*: numero di unità coinvolte in sinistri ogni 100 unità naviganti, per il dato anno e la data tipologia navale;

Indice di incidentalità = (Numero di unità coinvolte/Flotta complessiva) x 100.

Tabella 5 – Indicatori caratteristici relativi ai sinistri marittimi – Periodo 2009 – 2012.

Indicatori	Anno	Navi da carico (secco e liquido)	Traghetti ro-ro cargo-pax	Navi per il trasporto di passeggeri	Unità di servizio	Navi da pesca	Unità da diporto	Altro - N/P	Valore medio annuo
Indici di mortalità	2009	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,07	0,00	0,05
	2010	0,03	0,00	0,00	0,00	0,03	0,05	0,00	0,03
	2011	0,00	0,00	0,00	0,08	0,10	0,04	12,47	0,67
	2012	0,00	0,00	1,45	0,00	0,04	0,03	0,00	0,13
Indici di lesività	2009	0,13	0,24	1,27	0,00	0,18	0,24	0,03	0,24
	2010	0,11	0,22	0,56	0,60	0,25	0,21	0,00	0,22
	2011	0,00	0,50	0,29	0,33	0,17	0,31	0,18	0,26
	2012	0,12	0,63	7,32	0,00	0,10	0,24	0,00	0,76
Indici di gravità	2009	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,23	0,00	0,16
	2010	0,20	0,00	0,00	0,00	0,11	0,18	0,00	0,13
	2011	0,00	0,00	0,00	0,20	0,38	0,13	0,99	0,72
	2012	0,00	0,00	0,17	0,00	0,29	0,11	0,00	0,15

Grafico 4 – Indice di mortalità per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

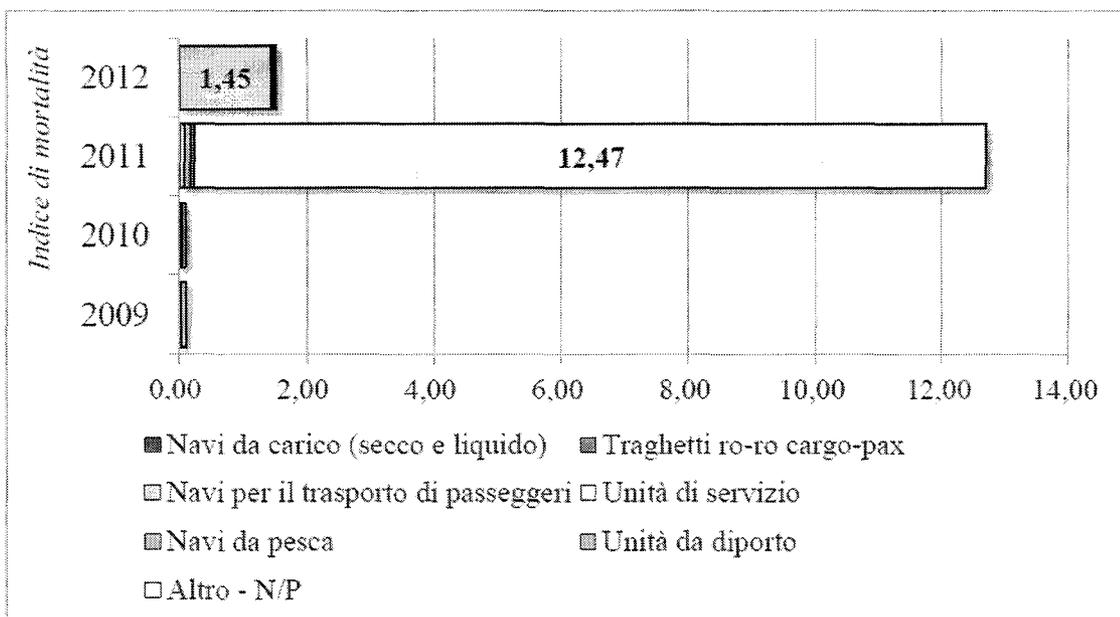


Grafico 5 – Indice di lesività per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2012.

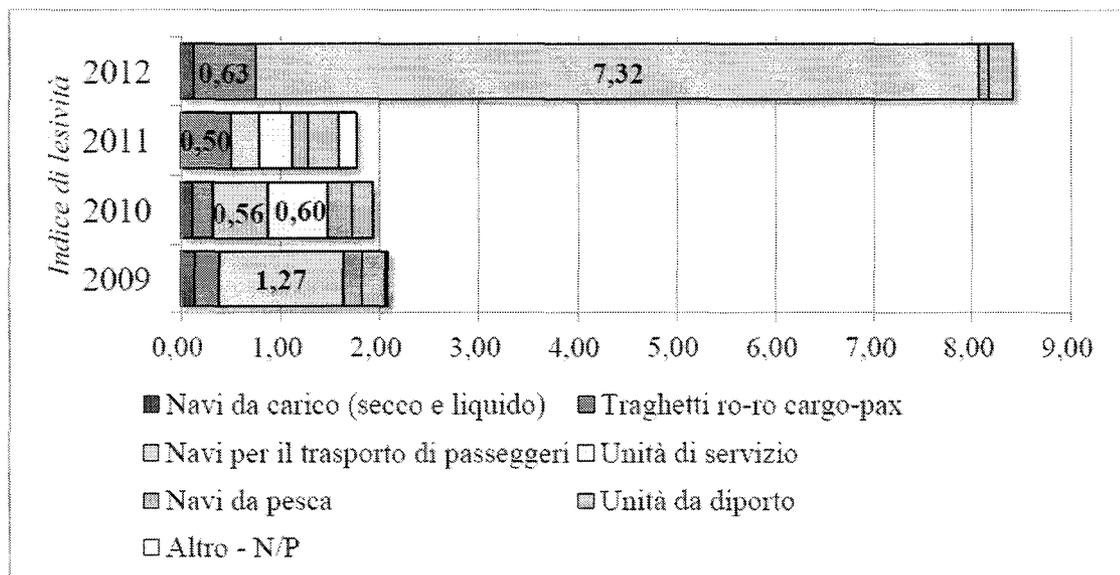


Grafico 6 – Indice di gravità per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2011.

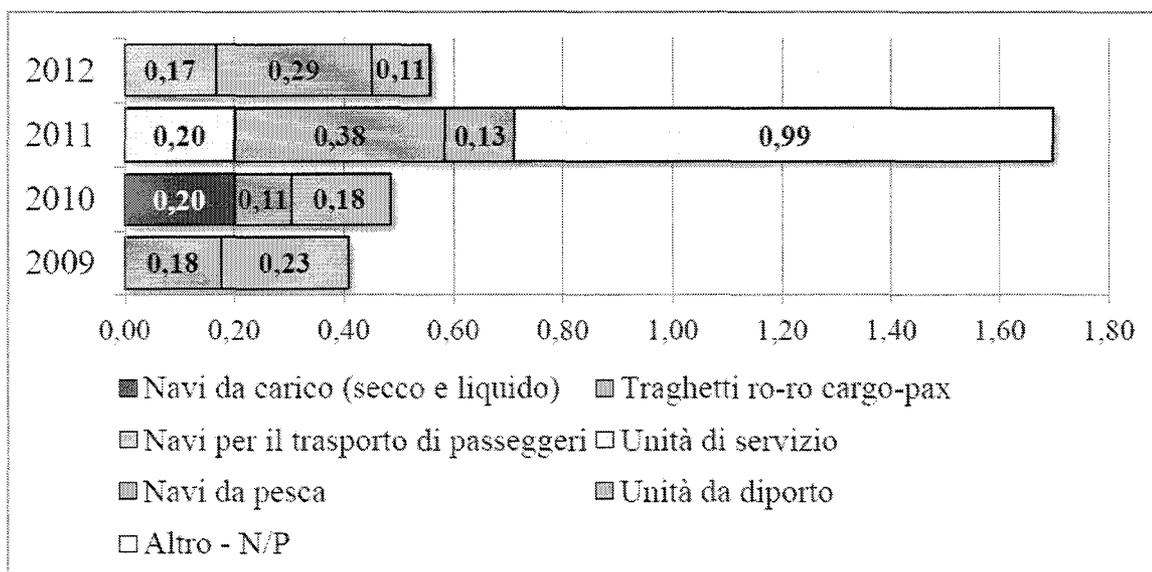


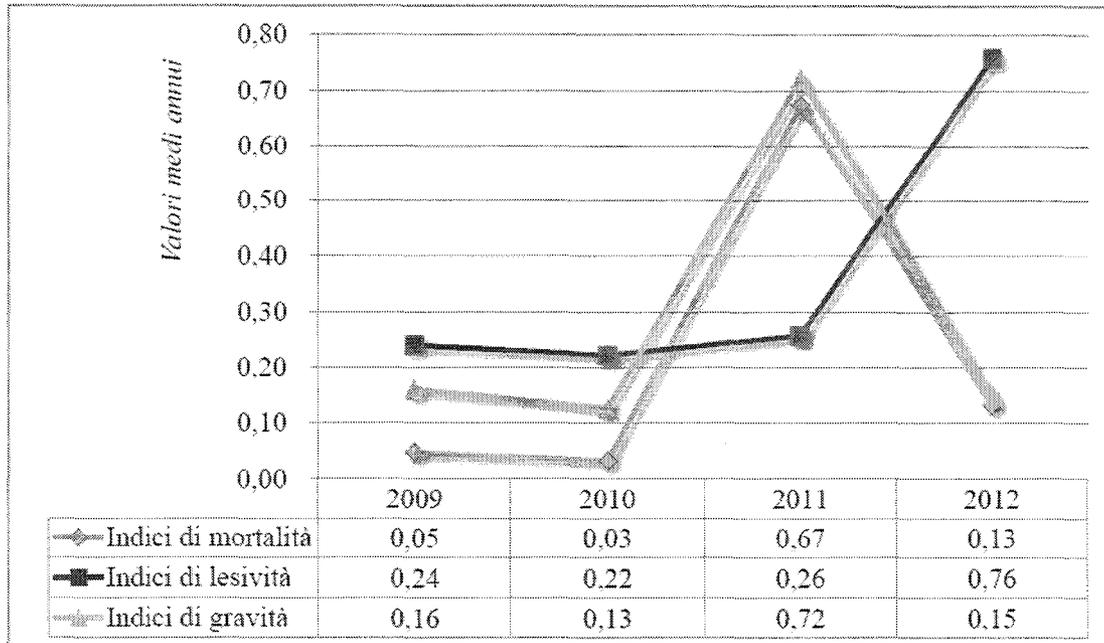
Tabella 5 – Indice di incidentalità relativi ai sinistri marittimi – Periodo 2009 – 2011.

Anno	Carico (secco o liquido)	Trasporto passeggeri e passeggeri e carico	Unità di servizio - ausiliarie	Navi da pesca	Diporto
2009	3,41%	14,36%	3,96%	0,77%	0,29%
2010	4,23%	11,94%	8,66%	0,73%	0,27%
2011	5,69%	5,00%	7,31%	0,61%	0,29%

Come si può verificare nelle tabelle e nei grafici precedenti, negli anni 2009 e 2010 l'indicatore di mortalità risulta inizialmente in flessione, più o meno accentuata, per quasi tutte le tipologie navali, per poi mostrare una inversione di tendenza nel 2011 e 2012 con un notevole accrescimento della mortalità, in particolare dovuto ai due già citati eventi incidentali occorsi nel 2011 e nel 2012, e che hanno comportato un elevato costo in termini di vite umane. Analogamente, nello stesso periodo si osserva una generale flessione dell'indice di lesività per quasi tutte le tipologie navali fino al 2010, che poi si trasforma in un innalzamento generale della lesività in particolare per le navi passeggeri e le navi traghetto. Inoltre, si noti che per tutti gli anni del periodo considerato si rileva una regolarità nella maggiore gravità degli infortuni occorsi a seguito di sinistro su navi da pesca e su unità da diporto, che hanno più spesso esiti mortali rispetto a quelli occorsi su altre tipologie navali, come evidenziato dal grafico 6, eccettuato il caso particolare del sinistro occorso nel 2011 ad una nave non meglio identificata.

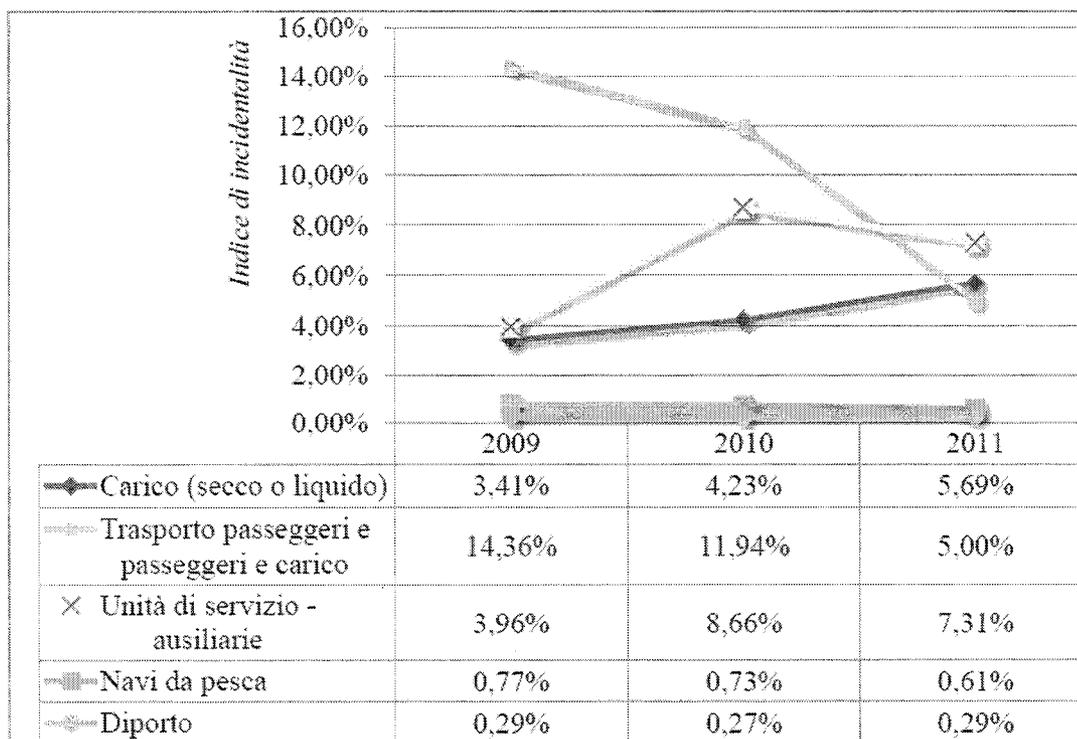
Nel grafico 7 è illustrato l'andamento dei valori annui assunti dai succitati indicatori. Come si può osservare, sono evidenti i picchi negli indici calcolati in corrispondenza dei due gravi sinistri citati precedentemente.

Grafico 7 – Indicatori caratteristici relativi ai sinistri marittimi – Media Periodo 2009 – 2012.



Nel grafico 8 è mostrato l'andamento dell'indice di incidentalità nel periodo 2009 - 2011, inteso come frequenza percentuale delle unità coinvolte in sinistri rispetto alla flotta complessiva relativa al corrispondente tipo di nave e anno. Come si può verificare, fino al 2010 la tipologia navale le cui unità incorrono più frequentemente in sinistri marittimi (nel 2009 oltre 14 navi coinvolte in incidenti ogni 100 naviganti) è quella relativa alle navi per trasporto di passeggeri e passeggeri e carico (comprendente le navi passeggeri e la porzione di navi ro-ro che trasportano passeggeri e passeggeri e carico), mentre nel 2011 le tipologie navali che incorrono più frequentemente in sinistri sono le navi addette ad attività di servizio od ausiliarie (circa 7 navi coinvolte in incidenti ogni 100 naviganti) e le navi da carico. Si osservi infatti che in questo periodo le navi per trasporto di passeggeri e passeggeri e carico mostrano un trend decrescente dell'indice di incidentalità, contrariamente a quanto avviene per le altre due tipologie navali.

Grafico 8 – Indice di incidentalità per tipo di unità navale – Periodo 2009 – 2011.



Ulteriori indicatori specifici che consentiranno di monitorare l'efficacia e l'efficienza dell'intervento normativo possono essere individuati come segue:

- procedimenti semplificati (quali procedure di notifica, procedure di certificazione etc.) da rilevare mediante appositi procedimenti di consultazione con gli operatori economici;
- procedimenti atti a verificare l'omogenea ed allineata applicazione dei requisiti IMO sul mercato europeo, rilevata attraverso gli organismi di controllo nazionale;
- numero degli organismi notificati sulla base della nuova disciplina;
- numero di notifiche ritirate;
- numero di sospensioni e ritiri dei certificati di conformità;
- numero di utilizzo dell'etichetta elettronica;
- numero di procedure per equipaggiamento marittimo potenzialmente pericoloso;
- numero di scambi di esperienze svolti;
- tempi di comunicazione per le procedure di valutazione e notifica degli organismi di valutazione della conformità.

In ultimo ulteriori indicatori sono quelli atti affinché l'equipaggiamento marittimo possa circolare liberamente all'interno della U.E. in aderenza ai principi ispiratori del TFUE relativi alla libera circolazione delle merci e al corretto funzionamento del mercato interno dell'Unione europea.

D) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento regolatorio.

Il destinatario pubblico diretto è l'Amministrazione marittima nazionale che viene identificata, in questo caso, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella sua articolazione del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con il concerto per le materie di rispettiva competenza, delle articolazioni dei Ministeri dell'interno – Dipartimento dei VV.FF., del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero dell'Ambiente. Essa costituisce lo strumento attraverso il quale è possibile una corretta implementazione della intera disciplina sulla materia. Altri soggetti di natura privatistica su cui il presente decreto produce i suoi effetti diretti possono individuarsi in tutti quei soggetti economici che, per la loro attività tipica commerciale, rappresentano la catena di produzione, importazione e/o distribuzione degli equipaggiamenti marittimi la cui conformità è certificata dagli organismi notificati, che possono, anch'essi considerarsi, soggetti destinatari dei precetti della norma; ad essi infatti il presente decreto attribuisce specifici compiti e responsabilità di comunicazione e controllo della produzione, a tutela del mercato comunitario, oltreché destinatari, essi stessi, dei controlli da parte delle Autorità pubbliche circa la loro idoneità ad effettuare le valutazioni sui requisiti tecnici degli equipaggiamenti. Infine è possibile annoverare tra i destinatari "indiretti" degli effetti del presente decreto anche gli armatori e le Società di gestione delle navi mercantili di bandiera comunitaria, che dovranno obbligatoriamente dotarsi degli equipaggiamenti ricompresi negli elenchi di volta in volta pubblicati con apposito regolamento comunitario e le cui caratteristiche tecnico/costruttive verranno certificate dagli Organismi notificati.

SEZIONE 2 - Procedure di consultazione precedenti l'intervento

Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati.

Trattandosi di intervento di modifica di una normativa nazionale per mezzo del recepimento di una direttiva caratterizzata, tra l'altro, dall'ampia presenza di formulazioni pressoché vincolanti, le procedure di valutazione e consultazione, nonché di impatto della regolamentazione sono state oggetto di lunga discussione e partecipazione nella fase ascendente della produzione normativa europea, attraverso il coinvolgimento diretto sia delle diverse amministrazioni competenti che dei principali stakeholders ai tavoli di concertazione e discussione presso le sedi europee. Ciò premesso si precisa che, in ogni caso, onde acquisire eventuali ulteriori ed utili osservazioni in merito, le principali linee guida dell'iniziativa sono state da tempo oggetto di confronto anche a livello nazionale con tutti i soggetti interessati, ivi comprese le imprese e le loro associazioni di rappresentanza, nell'ambito di numerosi incontri e convegni anche a carattere seminariale. Con decreto dirigenziale n. 211 del 2 marzo 2015 del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto si è proceduto alla predisposizione di un gruppo di lavoro che, attraverso periodiche consultazioni, ha contribuito alla preparazione del testo definitivo dello strumento di recepimento comunitario. Il gruppo di lavoro, con funzioni consultive, è stato coordinato dai rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – VI Reparto Sicurezza della navigazione) ed è stato composto oltreché da rappresentanti delle singole Amministrazioni coinvolte (Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente) anche dai rappresentanti dei singoli organismi notificati interessati in quanto destinatari di parte dell'articolato normativo di riferimento.

Durante i lavori, pertanto, sono stati informati i vari portatori di interessi, anche per mezzo di riunioni, i quali sono stati invitati ad apportare eventuali contributi. La scelta dell'intervento normativo, dunque, è scaturita a seguito di un costruttivo ed intenso confronto con le strutture tecniche sopra citate, tenuto conto degli interessi delle categorie interessate. Pertanto, il testo dello schema di decreto in esame costituisce una sintesi condivisa delle analisi e del confronto svolto da tutte le parti interessate partecipanti al predetto tavolo tecnico. Tale partecipazione ha permesso pertanto di individuare forme giuridiche e procedure operative concertate già alla fonte, evitando, quindi, eventuali contrasti applicativi successivi ovvero potenziali malcontenti che si possano poi tradurre in atti di tutele giurisdizionali a vario titolo ostative del buon andamento della pubblica amministrazione.

SEZIONE 3 - Valutazione dell'opzione di non intervento di regolamentazione (opzione zero)

Valutazione Opzione Zero e prevedibili effetti

L'intervento normativo, come già detto, ha lo scopo di migliorare la sicurezza in mare mediante l'applicazione uniforme dei pertinenti strumenti internazionali relativi all'equipaggiamento da sistemare a bordo delle navi nonché assicurare la libera circolazione di tale equipaggiamento all'interno dell'Unione. Un mancato intervento in materia limiterebbe l'implementazione del livello di sicurezza della navigazione marittima, in quanto il testo prevede l'introduzione e l'attuazione di misure adeguate nel settore dei trasporti marittimi. Trattandosi del recepimento di una direttiva europea, i cui contenuti sono stati già ampiamente concertati in sede europea, non è stata ritenuta percorribile la c.d. opzione zero, in quanto l'adeguamento della normativa nazionale, fatto salvo l'esercizio delle opzioni ivi presenti, risulta formalmente e di fatto obbligatorio per tutti gli Stati membri, nel termine previsto. Peraltro l'opzione zero va scartata anche per motivi sostanziali, in quanto il mancato recepimento di queste nuove prescrizioni europee non consentirebbe di conseguire gli obiettivi evidenziati nelle sezioni precedenti e verrebbe a creare un peggioramento del funzionamento del mercato interno.

SEZIONE 4 - Opzioni alternative all'intervento regolatorio

Non sussistono opzioni alternative rispetto a quella adottata e lasciate alla discrezionalità dello Stato membro.

SEZIONE 5 - Giustificazione dell'opzione regolatoria proposta e valutazione degli oneri amministrativi e dell'impatto sulle PMI

A) Gli svantaggi e i vantaggi dell'opzione prescelta, per i destinatari diretti e indiretti, a breve e a medio-lungo termine, adeguatamente misurati e quantificati, anche con riferimento alla possibile incidenza sulla organizzazione e sulle attività delle pubbliche amministrazioni, evidenziando i relativi vantaggi collettivi netti e le relative fonti di informazione.

I vantaggi dell'opzione scelta sono quelli derivanti dalla rifusione in un unico testo della disciplina dei rapporti dell'Amministrazione con gli organismi notificati cui sono affidate le attività di valutazione della conformità degli equipaggiamenti e le relative certificazioni. Il nuovo intervento tende infatti a modificare le vigenti disposizioni in materia di equipaggiamento marittimo allo scopo di introdurre una disciplina più idonea rispetto a quella previgente. I vantaggi a favore dei destinatari diretti, sia nel breve che nel medio-lungo termine, derivanti dell'intervento normativo sono quelli a vantaggio del consumatore finale, della maggiore rapidità nella gestione dei rapporti tra autorità preposte ed utenti finali con auspicate positive ricadute anche in termini economici.

L'Amministrazione ha valutato gli effetti dell'intervento normativo e, all'esito dell'analisi, è pervenuta alla positiva valutazione degli interventi da effettuare con il provvedimento. L'intervento normativo non comporta svantaggi e garantisce, al contempo, vantaggi collettivi derivanti dalla fruibilità di prodotti più sicuri per la sicurezza della navigazione. La mancata attuazione della direttiva potrebbe causare maggiori costi sociali in termini di minor sicurezza delle unità navali con ripercussioni sulla collettività per le ricadute negative in caso di incidenti in mare che causino decessi, ferimenti ed anche casi di inquinamento marino. Al contempo, l'applicazione delle nuove norme, comporterà un miglioramento degli standards di sicurezza. Gli inevitabili costi economici per le imprese del settore per il connesso mantenimento del già elevato livello di sicurezza qualitativo degli equipaggiamenti comunitari dovrebbero, nel tempo, essere compensati da maggiori utili connessi ad un prevedibile aumento delle vendite di equipaggiamenti marittimi più sicuri sia a livello nazionale che all'interno del mercato europeo, anche a fronte di una minor concorrenza da parte di mercati extracomunitari meno propensi al rispetto di alti standards qualitativi. Ulteriore vantaggio, diretto per le Amministrazioni vigilanti ma indiretto per l'intera collettività, è costituito dalla possibilità di avere una maggiore facilità nell'interscambio, tra gli Stati membri, di informazioni relative all'attività di vigilanza sul mercato e sugli Organismi notificati. Questo produrrà una maggiore efficienza ed efficacia dell'attività stessa, a tutto vantaggio, appunto, del mercato stesso e dei suoi utenti. Inoltre, tale situazione creerà una semplificazione amministrativa ed un'abbreviazione significativa dei procedimenti di competenza delle predette Autorità. Va evidenziato che la normativa in oggetto si inserisce in un contesto di politica economica non del tutto agevole per un perfetto conseguimento degli obiettivi che la stessa si prefigge di conseguire in quanto il quadro macroeconomico risulta caratterizzato da una prolungata deflazione. Questa particolare situazione politica economica è connessa, altresì, ad una altrettanto particolare situazione geopolitica caratterizzata dalla presenza di aree attraversate da una profonda instabilità politica e ciò potrebbe indurre a privilegiare modalità di trasporto differenti dal trasporto marittimo. Inoltre i vantaggi e gli svantaggi connessi al recepimento della direttiva sono stati analizzati nell'impatto della regolamentazione già a livello ascendente, ed anche in sede di recepimento possono pertanto essere valutati in termini generali sulla base degli effetti correlati o strumentali al mancato conseguimento degli obiettivi già indicati nelle precedenti sezioni della presente relazione. Nella totale assenza della norma di recepimento proposta non si avrebbe pertanto alcun vantaggio per i destinatari diretti ed indiretti della disposizione, mentre, oltre agli effetti negativi sul funzionamento dell'intero mercato europeo per la non conseguita armonizzazione anche per l'Italia delle disposizioni vigenti in questo settore, si avrebbero effetti di incertezza giuridica per gli operatori (potendo la direttiva essere comunque ritenuta dopo la sua scadenza direttamente applicabile) di maggior rischio di presenza di prodotti dannosi o pericolosi nel mercato, di minore credibilità dei nostri organismi notificati e di maggiori difficoltà per le autorità competenti per la sorveglianza del mercato. Ciò premesso, sebbene l'opzione normativa sia, a monte giustificata, quanto agli effetti, dall'obbligo di recepimento della direttiva, si evidenzia che il principale vantaggio auspicato e perseguito con l'intervento normativo è connesso proprio alla maggiore sicurezza per gli utilizzatori. Più in generale il vantaggio atteso è quello di garantire una maggiore sicurezza per gli operatori commerciali e per gli utilizzatori professionali e non, rispetto al pericolo derivante dall'immissione sul mercato di equipaggiamento marittimo privo dei requisiti essenziali prescritti. Gli oneri posti a carico degli operatori commerciali, relativi in particolare alle procedure per l'apposizione del marchio CE, sono peraltro già previsti dalla normativa vigente e, come già precisato, gli eventuali maggiori costi sono connessi alla maggiore correttezza e sicurezza così garantita al mercato e sono compensati dalla conseguente possibilità di legittima circolazione delle apparecchiature così marcate e dalla maggior fiducia che naturalmente tale sistema di conformità ai requisiti di sicurezza genera negli utilizzatori e nel mercato.

B) Individuazione e stima degli effetti dell'opzione prescelta sulle micro, piccole e medie imprese.

L'innalzamento degli standards qualitativi degli equipaggiamenti marittimi, sulla base dell'intervento normativo di cui trattasi, potrà consentire la crescita di imprese di piccole e medie dimensioni. Infatti l'immissione in commercio di equipaggiamenti rispondenti a standards elevati di sicurezza della navigazione e di una maggiore protezione ambientale potrà consentire di immettere nel mercato degli equipaggiamenti marittimi rispondenti ai requisiti previsti in ambito europeo e quindi permettere una presumibile crescita del fatturato delle imprese coinvolte nel ciclo produttivo e nell'indotto collegato. Una stima concreta allo stato attuale non risulta preventivabile in quanto soggetta a variabili di mercato, gli effetti saranno oggetto di monitoraggio deducibili anche dall'analisi del mercato e dai dati relativi alla immatricolazione di nuove unità navali. Ne risulta anche un vantaggio in relazione alle attribuzioni di responsabilità da parte degli operatori economici coinvolti nel ciclo produttivo degli equipaggiamenti marittimi. A tal proposito per gli importatori il fatto di apporre il marchio di conformità comporterà l'assunzione di responsabilità sull'equipaggiamento con tutte le implicazioni discendenti. In ultimo si evidenzia come è resa obbligatoria la nomina di un rappresentante autorizzato per i fabbricanti stabiliti al di fuori dell'U.E., ciò a maggiore tutela del consumatore finale. Gli effetti dell'opzione prescelta sulle imprese sono favorevoli, in quanto la realizzazione di un mercato sicuro qualifica gli operatori economici, consentendo ai prodotti nazionali di circolare liberamente e legittimamente nel mercato europeo, e più in generale rendendo i prodotti europei più competitivi sui mercati internazionali, sotto il profilo della qualità e della sicurezza degli stessi. In altre parole gli eventuali maggiori costi connessi alla maggiore sicurezza così garantita sono compensati dalla conseguente possibilità di legittima circolazione dell'equipaggiamento e dalla maggior fiducia che naturalmente tale sistema di conformità ai requisiti di sicurezza genera negli utilizzatori e nel mercato. Ci si attende una maggiore competitività delle imprese e degli organismi notificati nell'adempimento dei loro obblighi in relazione a coloro che aggirano il sistema nonché un migliore funzionamento del mercato intero, garantendo la parità di trattamento di tutti gli operatori economici, in particolare importatori, distributori ed organismi notificati. In termini di vantaggi, dunque, la nuova regolamentazione garantirà un assetto di maggiore stabilità e certezza per le imprese che operano nel settore e la maggiore disponibilità di procedure di valutazione della conformità accessibili e affidabili potrà risultare vantaggiosa in particolare per le micro, piccole e medie imprese.

C) Indicazione della stima degli oneri informativi e dei relativi costi amministrativi, introdotti o eliminati a carico di cittadini e imprese (per onere informativo si intende qualunque adempimento comportante raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni e documenti alla pubblica amministrazione).

Non risultano nuovi ed ulteriori oneri informativi e pertanto maggiori costi amministrativi rispetto al preesistente regime che resta invariato. Inoltre, non sono rilevabili, a seguito dell'intervento normativo, ulteriori oneri informativi a carico di cittadini o imprese connesse alla raccolta, elaborazione, trasmissione, conservazione e produzione di informazioni, ed in ogni caso gli stessi, nella materia, non superano il livello minimo previsto dalla normativa europea. Non sono previsti specifici regimi di esenzione dedicati alle PMI, in quanto comunque il provvedimento introduce misure di chiarimento rispetto all'attuale regime, andando pertanto a costituire un indubbio e generalizzato vantaggio in termini di certezza giuridica nel campo delle attribuzioni delle responsabilità in materia di equipaggiamento marittimo.

D) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio, di cui comunque occorre tener conto per l'attuazione (misure di politica economica ed aspetti economici e finanziari suscettibili di incidere in modo significativo sull'attuazione dell'opzione

regolatoria prescelta; disponibilità di adeguate risorse amministrative e gestionali; tecnologie utilizzabili, situazioni ambientali e aspetti socio-culturali da considerare per quanto concerne l'attuazione della norma prescelta, ecc.).

Le strutture operative, le risorse umane e le professionalità esistenti consentono l'applicazione della norma. A tal riguardo occorre rappresentare quanto segue. Con l'emanando decreto sarà necessario istituire la prevista Autorità di vigilanza sul mercato che si occupi, in maniera strutturata, secondo specifiche procedure ed anche attraverso l'effettuazione di prove di laboratorio, dei rischi derivanti dagli equipaggiamenti presenti sul mercato ed a bordo del naviglio comunitario. Tale sopracitata organizzazione rappresenta un elemento fortemente innovativo per l'organizzazione nazionale preesistente. All'attualità nell'ordinamento nazionale non esistono procedure di gestione ed operative che consentano di effettuare attività di vigilanza di tipo proattivo, basate cioè sulla valutazione di dati e scambio di informazioni a carattere preventivo. Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Reparto Sicurezza della Navigazione, per gli aspetti di competenza, attualmente, effettua attività di vigilanza sul mercato di tipo reattivo, cioè solo nel momento in cui su un determinato equipaggiamento è stata accertata, a seguito di verifica documentale a bordo o verifica funzionale dell'equipaggiamento, una non conformità ai requisiti della direttiva attualmente in vigore. Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Reparto Sicurezza della Navigazione, a norma del decreto dirigenziale n. 1211/2009 ed in virtù della generale disposizione contenuta all'interno dell'art 12 dell'abrogando decreto del Presidente della Repubblica n. 407 del 1999, risulta competente per l'effettuazione dei controlli sul mercato di equipaggiamenti marittimi. A fronte di tale attribuzione, si ritiene oggi necessaria, a fronte di un aumento delle competenze e di un passaggio da un sistema di verifica sugli equipaggiamenti marittimi esclusivamente proattivo ad uno misto proattivo e reattivo, un'attenta valutazione delle risorse finanziarie ed umane (in termini quantitativi e qualitativi) e, di conseguenza, in futuro, una rimodulazione, in termini di incremento, di risorse umane ma, soprattutto, di risorse economiche ben precise ed indirizzate allo svolgimento di tutte quelle attività previste dalla normativa di allineamento che obbligano ciascuno Stato membro ad una precisa, puntuale e corretta attività di vigilanza sul mercato. In mancanza si correrebbe il rischio di non riuscire ad attuare il sistema proattivo ma, esclusivamente, quello reattivo peraltro già in essere. Al riguardo, come già detto, l'Autorità nazionale di vigilanza deve effettuare a proprie spese le prove presso laboratori accreditati per gli specifici accertamenti o presso strutture del fabbricante alla presenza di personale qualificato per la categoria di equipaggiamento sotto esame. Per tale ragione, la disponibilità di adeguate risorse finanziarie ed umane è il primo requisito su cui si basa l'istituzione e l'organizzazione di un'Autorità di vigilanza del mercato. Fermo restando quindi il principio generale della invarianza finanziaria, il reperimento delle nuove risorse per l'esecuzione delle attività di vigilanza sul mercato che, si ribadisce, con l'entrata in vigore della nuova disciplina diventano obbligatorie, si ritiene possano legittimamente derivare dalle riassegnazioni delle maggiori entrate ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in virtù di una espressa previsione normativa riconducibile al comma 3 dell'art. 47 della legge 6 febbraio 1996, n. 52, secondo cui i proventi derivanti dall'attività relativa all'autorizzazione degli organismi ad effettuare le procedure di certificazione e/o attestazione per l'apposizione della marcatura CE, previste dalla normativa comunitaria, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere successivamente riassegnati, con decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze, agli stati di previsione dei Ministeri interessati sui capitoli destinati al funzionamento dei servizi preposti, per lo svolgimento delle attività di cui ai citati commi e per l'effettuazione dei controlli successivi sul mercato che possono essere effettuati dalle autorità competenti.

SEZIONE 6 – Incidenza sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese

La regolamentazione in un unico testo della disciplina dei rapporti dell'Amministrazione con gli organismi notificati, cui sono affidate le attività di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi da sistemare a bordo delle unità mercantili comunitarie, non comporta incidenze sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività del Paese.

La liberalizzazione del settore delle attività degli organismi è stata già prevista con il recepimento della precedente direttiva 96/98/CE. Inoltre lo schema di decreto fornisce la base per la libera circolazione dell'equipaggiamento marittimo all'interno dell'U.E., in virtù del concetto del riconoscimento reciproco tra Stati membri dell'equipaggiamento conforme ai requisiti della direttiva (e quindi della presente normativa di recepimento). Fatta questa premessa che riassume gli elementi salienti dell'innovazione normativa l'intervento non comporta effetti negativi sul corretto funzionamento concorrenziale del libero mercato e sulla competitività complessiva delle economie legate al settore del naviglio. La chiarificazione delle responsabilità dei soggetti che operano nell'immissione in commercio di unità dell'equipaggiamento marittimo potrà facilitare ed agevolare la competitività dei settori interessati favorendo gli operatori economici "virtuosi".

Inoltre la normativa non limita il numero o la tipologia di fornitori del servizio relativo alla c.d. costruzione e progettazione di equipaggiamento marittimo, la stessa pubblica amministrazione, comunque, conserva compiti di indirizzo, vigilanza e controllo.

Il livello di regolazione previsto, peraltro, è in linea con gli altri modelli esistenti nell'Unione europea.

Tale omogeneità al quadro europeo consente di ottenere due risultati principali consistenti:

- 1) nella possibilità di accesso per il consumatore italiano a beni con stesse caratteristiche di costruzione e sicurezza pur provenienti da paesi esteri;
- 2) nell'opportunità per il costruttore italiano di interfacciarsi ad armi pari con il mercato europeo dando rilievo così al valore aggiunto del "made in Italy" universalmente riconosciuto.

L'intervento comporterà una sicura crescita della competitività del paese atteso che vi sarà, come ampiamente sopra rappresentato, un innalzamento degli standards qualitativi degli equipaggiamenti marittimi con un prevedibile aumento della produzione nazionale in materia con benefici effetti sull'indotto ad esso connesso. Il contributo al P.I.L. del settore è determinato dal valore della produzione del settore a prezzi di mercato. Ad esso si giunge sommando: valore aggiunto dei sottosettori (pari al 30% del fatturato totale); costi intermedi dei sottosettori: cantieristica, rimessaggio, accessori-componenti e motori, al netto degli acquisti che ciascun sottosettore effettua presso gli altri settori (stimati sulla base di una opportuna indagine tramite questionari su campione stratificato per settore di appartenenza) ovvero i costi derivanti dalle transazioni interindustriali riguardanti beni e servizi intermedi affluiti dalle branche di origine alle branche di impiego e da queste ultime utilizzate come input dei rispettivi processi produttivi; margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mercato (pari all'11% dei fatturati di cantieristica e refitting/rimessaggio). Il contributo al P.I.L., come valore della produzione a prezzi di mercato, risulta pari a € 1.995.570.000, in aumento del 2% rispetto allo scorso anno. La tabella seguente rappresenta il contributo al P.I.L..

	Valori in €	Peso
Valore aggiunto dei settori	594.100.000	30%
Costi intermedi della cantieristica e riparazioni	899.700.000	
Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici	221.800.000	
Costi intermedi del settore dei motori marini	58.730.000	
Totale Costi intermedi	1.180.230.000	59%
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato	221.240.000	11%
Contributo al PIL 2014	1.995.570.000	100%
Contributo al PIL 2013	1.955.780.000	
Variazione contributo al PIL 2014-2013		2,0%
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2014		1,46 %
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2013		1,43 %

SEZIONE 7 - Modalità attuative dell'intervento di regolamentazione

A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio.

L'attuazione delle disposizioni recate dall'intervento regolatorio è affidata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la sua articolazione amministrativa del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera, al Ministero dell'interno, al Ministero dello sviluppo economico, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché all'Agenzia delle dogane e dei monopoli per quanto concerne specificatamente il controllo alle frontiere.

B) Eventuali azioni per la pubblicità ed informazione dell'intervento.

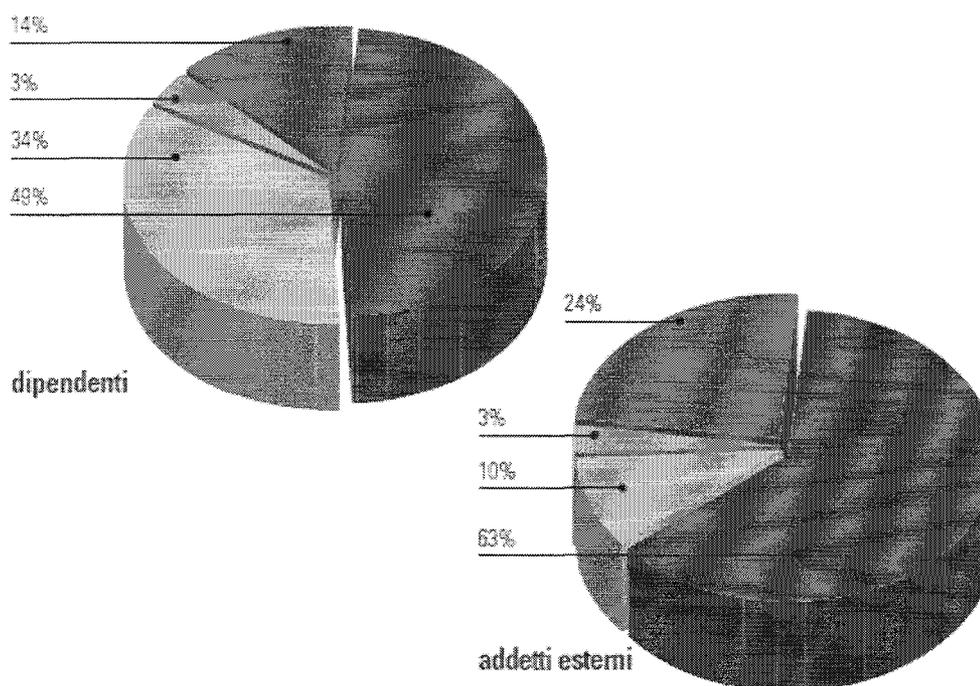
Le azioni specifiche per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento sono state in parte anticipate nell'attività istruttoria e di concertazione dei meccanismi di snellimento e semplificazione che i competenti servizi del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti hanno condotto congiuntamente ai rappresentanti delle categorie professionali e delle associazioni di utenti interessati. Infatti la regolamentazione oggetto della presente AIR, è un provvedimento che incide sui procedimenti legati al circuito degli equipaggiamenti marittimi. Pertanto è certamente prevedibile che gli stessi soggetti direttamente interessati dalle innovazioni introdotte con il decreto in oggetto, provvederanno essi stessi a dare massima diffusione delle novità attraverso siti internet, stampa di settore, pubblicità, comunicazioni agli associati, ecc. In ogni caso, successivamente alla conclusione dell'iter approvativo del decreto, si darà corso all'inserimento nelle pertinenti pagine web del sito istituzionale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (www.guardiacostiera.gov.it).

C) Strumenti di controllo e monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite il Corpo delle capitanerie di porto curerà il controllo sistematico dell'intervento normativo attraverso un monitoraggio periodico. In particolare saranno posti in essere gli ordinari strumenti di controllo e di monitoraggio effettuati dai competenti organi di amministrazione attiva periferica dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Corpo delle capitanerie di porto). Innanzitutto verrà verificato l'aumento della produzione nazionale in materia di equipaggiamento marittimo, come da ultima tabella, e il conseguente aumento degli occupati nell'indotto ad esso connesso. La tabella seguente rappresenta gli occupati nell'anno 2014 alla voce accessori e componenti.

comparti	dipendenti	addetti esterni	di cui: addetti esterni in esclusiva	% add. est. in esclusiva su tot addetti est.	dipendenti + add. esterni	n° medio mesi di utilizzo addetti ester.	% utilizzo per + di 11 mesi all'anno	% utilizzo per + di 6 mesi all'anno
Manutenzione Rimessaggio e Riparazione	2.250	430	150	35%	2.680	6	10%	80%
Cantieristica	8.030	1.160	420	36%	9.190	8	55%	75%
Accessori e Componenti	5.550	180	80	44%	5.730	9	70%	80%
Motori	570	60	60	100%	630	12	100%	100%
TOTALI	16.400	1.830	710	39%	18.230	8	49%	77%

I lavoratori dipendenti per il settore complessivamente ammontano a 16.400 unità (contro le 16.293 unità dell'anno precedente), suddivise in 8.030 nel settore della cantieristica, 5.550 nel settore degli accessori e componenti nautici, 570 nel comparto dei motori e 2.250 nel campo del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni nel settore ammontano complessivamente a 1.830 unità (contro le 1.786 unità dell'anno precedente), di cui 1.160 nella cantieristica, 180 nel campo degli accessori e componenti nautici, 60 nel comparto dei motori e 430 nel settore del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di tempo pari a circa 8 mesi. Degli addetti esterni, il 49% lavora presso le imprese per un periodo di 11 o 12 mesi, mentre il 77% vi lavora per un periodo comunque maggiore di 6 mesi. Il numero degli addetti esterni in esclusiva, che prestano il proprio lavoro presso un'unica impresa, è cresciuto rispetto all'anno precedente, passando da 687 a 710 unità. La ripartizione di dipendenti e addetti esterni nel settore è presentata graficamente nei seguenti grafici.



Dall'esame dei due grafici emerge come il primo comparto per numero di addetti, sia dipendenti sia esterni, sia quello della cantieristica, e il settore caratterizzato dal minore impiego di risorse umane sia quello dei motori; questo è comprensibile, sia alla luce del fatturato dei due comparti, sia

considerando come la maggior parte dei motori venduti dalle imprese italiane sia di importazione, con conseguente minore necessità di manodopera. Diversa invece la ripartizione di dipendenti e addetti esterni nei comparti degli accessori nautici e dei servizi di refitting, rimessaggio e riparazione: mentre il primo settore è caratterizzato da una certa stabilità dei rapporti di lavoro (il 34% del totale dei dipendenti, solo il 10% degli addetti indiretti), il secondo impiega il 14% dei dipendenti e il 24% degli addetti esterni; si tratta di percentuali cospicue, che confermano che si tratta di un settore con alta densità di manodopera, e caratterizzato da picchi di lavoro che giustificano assunzioni discontinue e per periodi di tempo limitati. In ultimo verrà, altresì, monitorata la possibilità per l'equipaggiamento marittimo di poter liberamente circolare all'interno dell'Unione europea, in considerazione delle finalità della direttiva quale quello di incrementare il livello di mobilità dell'equipaggiamento marittimo all'interno dell'U.E. a vantaggio della concorrenza e del libero mercato.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione – Aspetti prioritari da sottoporre eventualmente alla VIR

Il provvedimento non prevede meccanismi per la revisione dell'intervento normativo in oggetto. Va da sé che qualora emergessero eventuali criticità riconducibili a lacune insite nell'intervento, ovvero problemi relativi alla fase di attuazione dello stesso, saranno prese in esame misure integrative e correttive.

E) Aspetti prioritari da monitorare in fase di attuazione dell'intervento regolatorio e considerare ai fini della VIR.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite il Corpo delle capitanerie di porto effettuerà la verifica, dopo un biennio alla entrata in vigore dell'intervento normativo, attraverso i periodici controlli sul grado di raggiungimento delle finalità, dei costi e degli effetti prodotti. A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Corpo delle capitanerie di porto), d'intesa con il Ministero dello Sviluppo Economico saranno presi in esame gli indicatori in precedenza indicati.

SEZIONE 8 - Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

L'intervento normativo rispetta il criterio direttivo di divieto di introduzione o di mantenimento di livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti dalle direttive, come definiti dall'articolo 14, comma 24-ter, della legge 28 novembre 2005, n. 246. Non si introducono, pertanto, livelli di regolazione superiori a quelli minimi richiesti. La disciplina individuata consente di conseguire un innalzamento dei livelli di sicurezza in materia di equipaggiamento marittimo ed, altresì, un innalzamento degli standards di sicurezza in linea con la direttiva in recepimento. La direttiva che si recepisce con il presente decreto tiene conto dell'evoluzione del mercato e della tecnica costruttiva occorsa negli ultimi anni in materia di equipaggiamento marittimo allineando conseguentemente gli standards italiani a quelli europei. Poiché la direttiva 2014/90/UE di cui il presente provvedimento è attuazione nel diritto nazionale costituisce uno strumento essenziale per la realizzazione del mercato interno, le disposizioni recate provvedono ad un'armonizzazione elevata e omogenea per tutti gli Stati dell'Unione, ritenuta necessaria e sufficiente ad accrescere il livello di protezione dei consumatori. In nessun caso sono stati introdotti oneri aggiuntivi per gli utilizzatori e per le imprese non previsti dalla predetta regolazione europea.