

Mod. UTL015-CON



Consiglio di Stato

Segretariato Generale

N. 1888/2017

Roma, addì 29/08/2017

Risposta a nota del

N. Div.

OGGETTO:
REGOLAMENTO:

D'ordine del Presidente, mi prego di trasmettere il numero
1259/2017, emesso dalla SEZIONE NORMATIVA di
questo Consiglio sull'affare a fianco indicato.

**SCHEMA DI DPR RECANTE
ATTUAZIONE DIR. 2014/90/UE DEL
PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO DEL 23.7.2014
SULL'EQUIPAGGIAMENTO
MARITTIMO CHE ABROGA DIR.
96/98/CE DEL CONSIGLIO**

Parere emesso in base all'art. 15 della L. 21 luglio 2000, n.
205.

Allegati N.

Segretario Generale

TORSELLO MARIO LUIGI
29.08.2017 09:51:02 CEST

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI UFFICIO
LEGISLATIVO**
(.....)

Gabinetto dell' On. Ministro

ROMA

Numero 01888/2017 e data 29/08/2017 Spedizione



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza di Sezione del 27 luglio 2017

NUMERO AFFARE 01259/2017

OGGETTO:

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ufficio legislativo.

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 e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio;

LA SEZIONE

Vista la nota di trasmissione della relazione prot. n. 27294 in data 7 luglio 2017, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ufficio legislativo ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sull'affare consultivo in oggetto;

Esaminati gli atti e udito il relatore, Consigliere Raffaele Greco;

Premesso:

1. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha trasmesso a questo Consiglio di Stato, per il previsto parere, lo schema di decreto del Presidente della Repubblica

recante attuazione della direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio in materia di equipaggiamento marittimo, e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio, approvato, in via preliminare, dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 9 giugno 2017.

L'attuazione in oggetto è stata autorizzata - ai sensi degli articoli 30, comma 2, lettera c), e 35, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234 - dall'articolo 18 della 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.

L'articolato normativo è composto da 37 articoli ed è accompagnato, oltre che dalla relazione ministeriale, dalla relazione illustrativa e dalla relazione tecnica nonché dalle relazioni AIR e ATN; sono stati acquisiti, inoltre, i concerti dei Ministeri degli affari esteri, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'interno e dello sviluppo economico.

2. Come già accennato, la materia era regolata da una precedente direttiva (96/98/CE), recepita nel nostro ordinamento dal d.P.R. 6 ottobre 1999, n. 407, nei confronti del quale il decreto in esame è destinato ad avere effetti abroganti.

Lo scopo dell'intervento è quello di eliminare le residue differenze nell'applicazione delle norme internazionali in materia di equipaggiamento marittimo, prevedendo una serie di requisiti chiaramente individuati e procedure uniformi di verifica e certificazione, in modo da assicurare uno *standard* uniforme di qualità e sicurezza per tutte le navi battenti bandiera degli Stati membri dell'Unione europea; ciò si realizza, come già con la direttiva previgente, attraverso il richiamo dei requisiti stabiliti dall'Organizzazione marittima internazionale (I.M.O.) e la fissazione di una serie di regole atte a garantirne la presenza a livelli costanti sulle navi di qualsiasi Stato membro.

Al tempo stesso, lo schema di regolamento mira a realizzare obiettivi di semplificazione delle procedure di verifica e controllo, attraverso una chiara

delineazione delle competenze, e di agevole rintracciabilità dell'equipaggiamento marittimo lungo tutta la catena di fornitura, individuando in modo preciso i diversi ruoli dei vari operatori (fabbricanti, importatori, distributori etc.) coinvolti in tutto l'*iter* che si avvia con la produzione dell'equipaggiamento e si conclude con la sua installazione a bordo.

3. Come precisato nella relazione di accompagnamento, la nozione di "*equipaggiamento marittimo*" individua qualsiasi equipaggiamento posto a bordo di una nave che possa essere fornito al momento della costruzione della nave stessa ovvero sistemato in un momento successivo, e destinato a garantire un'adequata sicurezza sia per il personale imbarcato che per l'ambiente circostante.

Così intesa, la nozione ricomprende un'ampia gamma di equipaggiamenti, distinguibili in due macro-categorie (mobili e fissi) e, in base alla loro tipologia ed uso, in altre specifiche sottocategorie, quali, ad esempio gli impianti radio elettrici, i mezzi di salvataggio individuali e collettivi, gli impianti di rilevamento incendi etc.

4. Sempre nella relazione ministeriale si dà atto dell'*iter* istruttorio che ha portato all'adozione del regolamento in esame, elaborato da un gruppo di lavoro costituito con decreto del Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, del quale hanno fatto parte rappresentanti non solo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ma anche delle altre Amministrazioni coinvolte (Ministero dell'interno - Dipartimento dei vigili del fuoco, Ministero dello sviluppo economico, Ministero dell'ambiente) e degli organismi notificati interessati.

Durante i lavori preparatori del testo normativo, sono stati, altresì, consultati i portatori degli interessi implicati, in modo da assicurarne un coinvolgimento già nella fase di elaborazione dello schema di decreto.

5. Nel suo complesso, l'articolato normativo traspone in modo fedele, a volte pedissequo, il testo della direttiva europea, con alcune aggiunte e precisazioni resesi necessarie in relazione alle specificità del sistema italiano.

In particolare, si segnala:

- all'articolo 3, dedicato alle definizioni, a fianco della "*autorità marittima*" (uffici territoriali retti dal Corpo delle Capitanerie di porto) e della "*autorità nazionale di vigilanza del mercato*" (individuata nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto), sono individuate ulteriori amministrazioni competenti in ragione della tipologia e dell'uso degli equipaggiamenti, segnatamente il Ministero dell'ambiente (per l'equipaggiamento previsto dalla Convenzione internazionale del 2 novembre 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, ratificata con legge 29 settembre 1980, n. 662), il Ministero dello sviluppo economico (per l'equipaggiamento destinato alle apparecchiature di radiocomunicazione) e il Ministero dell'interno attraverso il Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa civile (per l'equipaggiamento di cui alla Convenzione internazionale del 1 novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313);
- con l'articolo 10, viene introdotta una nozione di equipaggiamento "*di tipo approvato*" corrispondente a quell'equipaggiamento che, qualora non siano stati ancora fissati i requisiti dalla Commissione ai sensi dell'articolo 35, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2014/90/UE, sia comunque conforme ai requisiti nelle more stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a norma del comma 4 del precedente articolo 4;
- per quanto concerne le verifiche da effettuare sugli organismi di valutazione della conformità dei requisiti, in vista della loro notifica alle istituzioni europee, l'articolo 19 consente che a ciò possa provvedere su delega del M.I.T. anche l'organismo unico nazionale di accreditamento individuato ai sensi dell'articolo 4 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (comma 3), stabilendo per tale ipotesi che le modalità di svolgimento dell'attività di valutazione siano stabilite con apposita convenzione o protocollo di intesa tra il M.I.T. e l'organismo unico *de quo* (comma 4).

Considerato:

6. Tutto quanto sopra premesso, nel ribadire la complessiva fedeltà dell'articolato normativo proposto nell'opera di trasposizione delle norme europee, la Sezione, consapevole degli apprezzabili obiettivi di riordino e semplificazione in una materia tecnicamente complessa e non poco delicata per i connessi profili di sicurezza, rende le seguenti osservazioni e formula i rilievi di cui appresso.

7. In sede di premessa generale di carattere tecnico-redazionale, appare poco condivisibile la scelta di rinunciare all'uso del modo congiuntivo in tutti i casi in cui questo risulterebbe ragionevolmente appropriato, come nelle frasi introdotte dalle locuzioni "*nel caso in cui*" e "*nell'ipotesi in cui*" ovvero dalle parole "*qualora*" e "*affinché*", trattandosi perlopiù di subordinate non direttamente dispositive, per le quali dunque non è necessitato, o comunque fortemente consigliato, l'uso del modo indicativo e del tempo presente.

8. Ancora, nelle disposizioni in cui è richiamato l'esercizio congiunto delle competenze delle diverse Amministrazioni coinvolte (es. articolo 5, comma 2; articolo 7, commi 2 e 4; articolo 10, comma 1; articolo 11, commi 2, 3 e 4; articolo 19, comma 2 etc.) si afferma che il M.I.T. opera "*con*" la diversa Amministrazione di volta in volta competente.

Orbene, non sembra che il mero uso della preposizione "*con*" possa valere a chiarire sul piano tecnico come debba articolarsi la collaborazione istituzionale tra i diversi soggetti coinvolti, occorrendo specificare a quale istituto tecnico-giuridico (si ritiene intesa, ma se del caso concerto, acquisizione di parere etc.) si intenda fare riferimento.

9. Sempre per quanto concerne i rilievi generali di ordine tecnico-redazionale, appare più appropriato, per definire il collocamento a bordo dell'equipaggiamento marittimo, impiegare il verbo "*installare*" in luogo di "*sistemare*", costituendo probabilmente il mezzo più fedele e congruo alla lingua italiana di traduzione della terminologia impiegata dalla fonte comunitaria.

10. Da ultimo, non può non raccomandarsi, in ossequio anche dell'ordine e della chiarezza espositiva, la suddivisione del testo in Capi, seguendo peraltro anche in questo caso l'esempio della direttiva europea n. 2014/90.

11. Passando quindi alle osservazioni sui singoli articoli che compongono lo schema di decreto (opportunamente è stata inserita nella rubrica di ciascun articolo la disposizione della direttiva europea n. 2014/90 trasposta), si deve prendere le mosse dall'articolo 2, in tema di ambito di applicazione, dove al comma 2, si riporta, con gli aggiustamenti del caso, il principio inserito nell'art. 3, comma 2, della direttiva, che ha però ben diversa finalità, essendo finalizzato a stabilire un principio di esclusività della normazione in ambito europeo e che, invece, una volta trasposto nel senso proposto può comportare un'applicazione esageratamente estensiva, che prescinde dal grado delle altre fonti interessate, genericamente indicate.

L'Amministrazione è invitata a valutare con attenzione il problema.

12. Può ora passarsi all'articolo 3, che contiene le definizioni rilevanti ai fini del decreto, recependo quelle contenute nella direttiva 2014/90/UE ed aggiungendovene alcune specificamente riferite alla normativa interna.

12.1. Innanzi tutto, deve essere risolta l'ambiguità esistente tra lett. e) e lett. g), atteso che nell'un caso si definisce l' "*autorità di vigilanza del mercato*", utilizzando terminologia descrittiva e definitoria propria della normativa europea, e facendo immaginare la possibile individuazione di un nuovo soggetto (il che si scontrerebbe, peraltro, con l'attuale versione della clausola di invarianza presente nel testo in argomento), e nell'altro, invece, si dà la definizione dell' "*autorità nazionale di vigilanza del mercato*", individuata direttamente (e non sembra transitoriamente) nel M.I.T. -Comando generale CP.

La evidente contraddizione ha non pochi riverberi, come si vedrà, in alcune non secondarie disposizioni successive.

12.2. Si rileva, altresì, che tra le definizioni recepite dalla direttiva manca quella di

“*dichiarazione UE di conformità*” (articolo 2, n. 21, della direttiva).

Si tratta, verosimilmente, di mera omissione per errore materiale, atteso che la nozione *de qua* è ben presente nel decreto in esame, essendo presupposta dalla disciplina contenuta nel successivo articolo 18 (conforme all’art. 16 della direttiva).

12.3. Alla lettera *q*), anziché “*persona fisica e giuridica*” dovrebbe leggersi “*persona fisica o giuridica*”.

13. All’articolo 4, comma 1, si suggerisce di sostituire la frase “*requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza degli strumenti internazionali*” (mera trasposizione della direttiva) con “*requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza previsti dagli strumenti internazionali*”: l’attuale formulazione non rende immediatamente chiaro che si sta parlando pur sempre dei requisiti dell’equipaggiamento marittimo, sia pure con riferimento alla loro definizione da parte degli strumenti internazionali richiamati dalla direttiva.

14. All’articolo 5, comma 3, risulta opportuno chiarire che il richiamo all’intervento degli “*organismi riconosciuti*” è pur sempre limitato ai casi disciplinati dal precedente comma 2, laddove è precisato che i detti organismi intervengono solo in presenza di specifiche previsioni.

Pertanto, si suggerisce di aggiungere al comma 3, dopo le parole “*gli organismi riconosciuti*” l’inciso “*, laddove previsto,*”.

15. Per quanto concerne l’articolo 6, il cui comma 1 si apre con le parole: “*Non è vietata*”, si evidenzia l’improprietà dell’uso di siffatta formula in un testo normativo nel nostro ordinamento, essendo evidente che - di regola - tutto ciò che non è espressamente vietato è consentito.

La disposizione, per vero, intenderebbe dare attuazione alla retrostante previsione dell’articolo 6 della direttiva, nella quale però il “divieto di vietare” ha un senso, trattandosi di prescrizione indirizzata agli Stati membri chiamati ad attuare la direttiva medesima; non così, come detto, può essere nella normativa interna.

Pertanto, si suggerisce di sostituire l’*incipit* suindicato con “*È consentita*”.

16. All’articolo 7, comma 3, è disciplinata la particolare ipotesi in cui, trattandosi di

trasferimento di nave non UE nei registri nazionali, non sia possibile determinare la data di sistemazione a bordo dell'equipaggiamento, stabilendosi che in questo caso il M.I.T., d'intesa con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento, stabilisca requisiti di equivalenza soddisfacenti, tenuto conto dei pertinenti strumenti internazionali.

Non è chiaro, però, se con questa disposizione sia previsto un intervento *ex post* sul singolo caso ovvero, come sembra debba essere anche sulla base delle previsioni della direttiva, sia attribuito al M.I.T., come detto d'intesa con le altre amministrazioni competenti, il potere di adottare un provvedimento generale di fissazione di requisiti equivalenti per tutte le ipotesi del tipo di quella considerata: sarebbe, in ogni caso, opportuno che il punto fosse chiarito.

Analoga osservazione, peraltro, può farsi con riguardo alla disposizione contenuta nel comma 3 del successivo articolo 11.

17. Al comma 6 del medesimo articolo 7, andrebbe chiarito che si sta disciplinando lo stesso potere certificativo attribuito al M.I.T. dal precedente comma 5, attribuendone però la competenza al Ministero dello sviluppo economico in quanto competente per le apparecchiature di radiocomunicazione (la disposizione potrebbe essere così riformulata: *“Per le apparecchiature di radiocomunicazione, il certificato di cui al comma 5 è rilasciato dal Ministero dello sviluppo economico”*). Analoga osservazione può farsi per la disposizione contenuta nel comma 6 dell'articolo 11.

18. All'articolo 8, comma 1, secondo periodo, in tema di marchio di conformità, è poco chiaro il significato della frase: *“La marcatura di conformità non è apposta su alcun altro equipaggiamento”*; se l'intento era precisare che la marcatura può essere apposta solo su equipaggiamento che sia risultato conforme ai sensi dell'articolo 4, la norma andrebbe riformulata in modo più comprensibile, tenuto conto della dizione dell'art. 9, comma 2, della direttiva.

19. Al comma 4 del medesimo articolo 8, si suggerisce, per ragioni di chiarezza e

scorrevolezza del testo, di spostare le parole “*sull’equipaggiamento*”, poste in fine, dopo le parole “*è apposta*”.

20. I commi 5 e 6 dello stesso articolo 8 potrebbero essere accorpati al precedente comma 4, contenendo in parte ripetizioni di concetti già esposti in tale comma.

21. Sempre a fini di chiarezza, al comma 8 dell’articolo 9 si suggerisce di sostituire le parole “*nonché le cifre*” con le parole “*e dall’indicazione in cifre*”.

22. All’articolo 9, comma 4, per ragioni di maggiore fedeltà alla direttiva (che in questo caso usa l’espressione “*mutatis mutandis*”) sarebbe opportuno aggiungere in fine l’inciso “*, in quanto compatibili*”.

23. All’articolo 10, comma 4, si suggerisce di sostituire le parole “*chiede il parere*” con le parole “*acquisisce il parere*”.

Al successivo comma 5, per ragioni di fluidità del testo, si suggerisce di sostituire le parole “*è ritenuto conforme dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*” con la più semplice (ed efficace) espressione “*si presume conforme*”.

24. All’articolo 11, comma 1, il richiamo normativo, più che al precedente articolo 10, dovrebbe probabilmente intendersi riferito all’articolo 4. L’Amministrazione richiedente proceda, al riguardo, alle valutazioni del caso.

Inoltre, al comma 5 le parole “*a bordo di nave*” andrebbero corrette in “*a bordo della nave*”.

25. Con riguardo all’articolo 13, comma 2, che è disposizione intesa a limitare il contenuto possibile del mandato conferito dai fabbricanti ai rappresentanti autorizzati, si segnala che il tenore testuale prescelto, conforme peraltro alla versione in italiano della direttiva, risulta evidentemente infelice rispetto all’obiettivo suindicato, che potrebbe essere più agevolmente perseguito formulando la previsione come segue: “*Sono in ogni caso esclusi dal mandato conferito al rappresentante autorizzato gli obblighi di cui all’articolo 12, comma 1, e l’elaborazione della documentazione tecnica*”.

26. L’articolo 14, comma 2, in tema di obblighi informativi in capo ad importatori e distributori, ripercorre pedissequamente la corrispondente norma della direttiva

europea, senza però gli adeguamenti necessari, essendo essa rivolta alle Autorità nazionali degli Stati membri.

27. Quanto al successivo articolo 16, comma 1, alinea, sull'identificazione degli operatori economici, si fa riferimento, al plurale, alle non meglio definite autorità di vigilanza del mercato. Al riguardo si fa rinvio a quanto osservato in tema di definizioni e a quanto si dirà con riguardo alle disposizioni di cui agli articoli 27 e seguenti.

Poco felice è il tenore del comma 2, che è disposizione intesa a sancire l'obbligo degli operatori economici di conservare per un determinato periodo di tempo informazioni utili che potrebbero essere richieste dalle autorità di vigilanza e controllo; in particolare, la formula "*sono in grado di presentare*" deve essere sostituita dalle parole "*sono tenuti a produrre*" (a chiarire che la norma fissa un dovere di conservazione delle informazioni *de quibus*, e non si limita a registrare la possibilità che queste siano conservate da chi le detiene).

28. All'articolo 18, comma 2, l'inciso "*e successive modificazioni disposte in sede europea*" ad avviso della Sezione deve essere soppresso.

Infatti, costituendo il decreto in argomento atto di trasposizione nell'ordinamento interno di una direttiva europea, è evidente che gli allegati che lo accompagnano, ancorché modellati in conformità agli allegati della direttiva, hanno giuridica esistenza autonoma; ne discende che le eventuali future modifiche degli allegati alla direttiva 2014/90/UE, salva diversa previsione normativa espressa, necessiteranno di norme interne che vi diano attuazione novellando il testo in oggetto.

29. All'articolo 19, nei commi 2 e 3, appare ridondante e suscettibile di confusione l'uso della parola "*valutazione*" ("*la valutazione degli organismi di valutazione*"), ben potendo la stessa essere sostituita la prima volta dalla parola "*autorizzazione*", come impiegata dal comma 1 del medesimo articolo.

Al comma 2, inoltre, è preferibile adottare la medesima terminologia della versione italiana della direttiva, nel senso di sostituire le parole "*è responsabile*

dell'istituzione ed esecuzione delle procedure necessarie” con le parole “*è responsabile dell'elaborazione e dell'attuazione delle procedure*”.

Al comma 3 dello stesso articolo, ragioni di concordanza sintattica impongono di sostituire le parole “*può essere delegata o affidata*” con le parole “*possono essere delegati o affidati*”.

30. All'articolo 20, attuativo dell'allegato III della direttiva in tema di organismi notificati, al comma 1, è opportuno inserire, dopo le parole “*le procedure di valutazione di conformità*”, l'inciso “*previa notifica alla Commissione UE*”.

Al comma 3, nello stabilire i requisiti di indipendenza e autonomia degli organismi in discorso, è impiegata la poco chiara formula “*indipendente dall'organizzazione o dall'equipaggiamento marittimo oggetto di valutazione*”, il cui senso, se ben si comprende, potrebbe essere reso con “*indipendente dagli operatori economici interessati alla produzione, alla distribuzione e all'immissione sul mercato dell'equipaggiamento marittimo oggetto di valutazione*”.

31. All'articolo 21, comma 3, andrebbe meglio specificata la nozione di “*cliente*”, pur essendo essa diretta derivazione della direttiva comunitaria.

32. All'articolo 22, comma 1, suscita perplessità, sul piano del rispetto dei principi di economicità e speditezza, la previsione di una domanda di autorizzazione da presentarsi contestualmente sia al M.I.T. che al M.I.S.E., ben potendo la questione della compresenza delle due relative competenze essere risolta sui piani del riparto delle competenze stesse e della regolazione dei rapporti interni, piuttosto che duplicando gli oneri imposti all'organismo interessato.

Analogo rilievo può muoversi alla previsione contenuta nel comma 1 del successivo articolo 26.

33. All'articolo 23, comma 7, lettera c), l'espressione “*non ottempera a un provvedimento di sospensione di cui al comma 6*” è poco chiara, dal momento che nel comma richiamato non sono previste particolari prescrizioni rispetto alle quali possa porsi un problema di inottemperanza; verosimilmente si intendeva fare riferimento all'ipotesi di perdurare di una condotta già sanzionata con

provvedimento di sospensione, nel qual caso si sarebbe potuta impiegare la formula *“persevera in una violazione già sanzionata con la sospensione a norma del comma 6”*.

34. All'articolo 24, comma 5, l'ultimo periodo può opportunamente essere riformulato come segue: *“Ai fini del presente decreto, sono considerati organismi notificati solo gli organismi nei cui confronti non siano stati sollevati rilievi a norma del presente comma”*.

35. All'articolo 26, si segnala un'erronea numerazione dei commi, essendo per due volte ripetuto il comma 2.

36. La disposizione contenuta nel comma 2 dell'articolo 27, in tema di vigilanza del mercato e controllo dei prodotti, è particolarmente rilevante.

Orbene, è elemento obiettivamente condizionante per il legittimo prosieguo dell'*iter* del provvedimento che l'Amministrazione renda conforme tutto il testo normativo (in particolare gli articoli 27 e seguenti) a quanto dalla stessa proposto in termini di definizioni (art. 3, comma 1, lett. g), chiarendo una volta per tutte se il Ministero (citato, ad esempio, in quanto tale agli articoli 31, 32 e 33) agisce strutturalmente come autorità di vigilanza (citata espressamente, invece, agli articoli 27, 28, 29 e 30), operando per il tramite del Corpo delle capitanerie di porto, o in base ad altre competenze, non meglio specificate allo stato attuale, considerato anche che le relazioni di accompagnamento sembrano prefigurare la possibile istituzione di una nuova e apposita autorità di vigilanza del mercato.

L'articolo 27, ribadita la necessità che tutto il testo normativo venga suddiviso in Capi, conformemente alla direttiva europea (nella fattispecie si tratterebbe, appunto, del Capo dedicato alla vigilanza del mercato, al controllo dei prodotti ed alle disposizioni di salvaguardia), merita, ad avviso della Sezione, di essere suddiviso in due articoli autonomi (facendo attenzione a salvaguardare la correttezza dei richiami e dei rinvii interni, come nel caso, a titolo di esempio dell'art. 29, comma 1), dovendosi dedicare autonomo spazio alle procedure

dedicate all'equipaggiamento marittimo che comporta rischi (art. 27, commi 5 e seguenti), in ossequio all'art. 26 della direttiva europea, valutando anche l'unificazione, per connessione, del nuovo articolo al successivo art. 28, sulle procedure di salvaguardia.

Sempre all'articolo 27, si segnalano, altresì, due ulteriori passaggi tali da indurre interventi di *drafting*:

- al comma 4, lettera d), per ragioni di coerenza col tenore complessivo della norma è opportuno sostituire la parola “effettuare” con le parole “l'effettuazione di”;
- al comma 10, prima delle parole “i suoi rilievi” andrebbe inserito un predicato verbale (“formula” o “esprime”).

37. All'articolo 29, comma 2, per ragioni di comprensione del testo le parole “*di tali misure*” possono essere sostituite dalle parole “*delle misure adottate a norma del comma 1*”.

38. All'articolo 31, comma 4, è opportuno sostituire l'espressione “*adottare gli accertamenti tecnici*” con la più appropriata “*disporre gli accertamenti tecnici*”.

39. All'articolo 35, comma 2, le parole finali “*dei medesimi organismi*” non chiariscono di quali organismi si stia parlando: la formula potrebbe essere sostituita con le parole “*degli organismi cui le predette disposizioni si riferiscono*”.

40. Si segnala, infine, l'opportunità di valutare l'inserimento di una norma che sancisca espressamente l'abrogazione del citato d.P.R. 6 ottobre 1999, n. 407, del quale peraltro non pare dubbia - come evidenziato nelle stesse relazioni di accompagnamento al testo - la caducazione per effetto dell'entrata in vigore del presente decreto.

P.Q.M.

Esprime parere favorevole al prosieguo dell'*iter* del testo di decreto, condizionatamente alla soluzione della problematica dell'autorità di vigilanza del mercato, e con le osservazioni di cui in motivazione.

L'ESTENSORE
Raffaele Greco

IL PRESIDENTE
Gerardo Mastrandrea

IL SEGRETARIO
Maria Luisa Salvini