



Attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE Atto del Governo 449

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	449	
Titolo:	Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento di attuazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo che abroga la direttiva 96/98/CE	
Norma di delega:	Articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e dell'articolo 18 della legge 12 agosto 2016, n. 170	
Numero di articoli:	37	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	8/9/2017	8/9/2017
annuncio:	13/9/2017	13/9/2017
assegnazione:	13/9/2017	13/9/2017
termine per l'espressione del parere:	13/10/2017	13/10/2017
Commissioni competenti:	8 ^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	IX (Trasporti)
Rilievi di altre Commissioni:	1 ^a Commissione permanente (Affari costituzionali); 5 ^a Commissione permanente (Bilancio); 14 ^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea).	

Premessa

L'atto del Governo n. 449 introduce nell'ordinamento italiano una nuova disciplina dell'equipaggiamento marittimo. Per equipaggiamento marittimo si intende qualsiasi equipaggiamento a bordo di una nave che possa essere fornito al momento della costruzione oppure installato successivamente. Pertanto, l'equipaggiamento marittimo comprende una vasta 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. Secondo dati del Comitato Economico e Sociale dell'UE (riportati nella Analisi di Impatto della Regolazione che accompagna l'Atto del Governo n. 449), l'equipaggiamento marittimo rappresenta tra il 40% e l'80% del valore delle navi di nuova costruzione.

L'intervento normativo che si concretizza con lo schema di decreto in esame è stato previsto dall'**articolo 18 della legge di delegazione europea 2015 (legge 12 agosto 2016, n. 170)**, che ha autorizzato il Governo a dare attuazione alla **direttiva 2014/90/UE del 23 luglio 2014**, entrata in vigore il 17 settembre dello stesso anno. **La direttiva europea che l'Italia si avvia a recepire** mediante il presente Atto del Governo n. 449, contestualmente alla riforma della disciplina dell'equipaggiamento marittimo, ha recato **l'abrogazione della precedente direttiva europea 96/98/CE** sui materiali costituenti equipaggiamento marittimo. In base alla **legge 24 dicembre 2012, n. 234 (Norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea)**, **articolo 30, comma 2, lettera c) e articolo 35** la direttiva 2014/90/UE viene recepita dall'Italia in via regolamentare.

Al momento, risulta essere stata avviata una **procedura d'infrazione a carico dell'Italia, numerata 2016/0773**, ai sensi dell'**articolo 258 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea**, concernente il mancato recepimento della **direttiva 2014/90/UE**.

Le finalità dell'Atto del Governo in questione -enunciate dal suo **articolo 1-** sono la libera circolazione dell'equipaggiamento marittimo nel mercato interno, la sicurezza in mare, la tutela della pubblica incolumità e dei consumatori, la protezione ambientale.

Pertanto, il provvedimento reca disposizioni sulla conformità dell'equipaggiamento marittimo alle norme di sicurezza previste dagli strumenti internazionali applicabili, sulle autorità pubbliche che si occuperanno della vigilanza sul mercato, degli organismi di valutazione, dell'accreditamento di questi ultimi e di adempimenti tecnico-amministrativi vari che riguardano il naviglio, sulla responsabilità degli operatori economici in funzione del ruolo che ciascuno di essi riveste nella catena di fornitura, sulla rintracciabilità dell'equipaggiamento marittimo, sullo scambio di informazioni tra Italia, Commissione europea e Stati membri dell'UE, nonché su ulteriori profili attinenti alla materia dell'equipaggiamento marittimo.

Dati e statistiche sulle industrie del settore, sulla flotta mercantile, sui sinistri marittimi e altro ancora sono disponibili nella citata Analisi di Impatto della Regolazione dell'Atto del Governo n. 449.

Contenuto

L'**Atto del Governo n. 449** è composto da trentasette articoli e due allegati.

L'articolazione è largamente corrispondente a quella della **direttiva 2014/90/UE**, come appare anche dalle rubriche dei singoli articoli le quali, nella grande maggioranza dei casi, recano riferimenti espliciti a corrispondenti articoli o ad allegati della citata direttiva europea da recepire. Tra la documentazione che correda lo schema di decreto trasmesso dal Governo, si trova anche una tavola delle corrispondenze tra gli **articoli e paragrafi della direttiva 2014/90/UE** e gli **articoli e commi dell'Atto del Governo n. 449**.

L'**articolo 1 dell'Atto del Governo**, che indica le finalità perseguite dal provvedimento nel suo insieme - libera circolazione nel mercato interno, sicurezza in mare, tutela della pubblica incolumità e dei consumatori nonché protezione ambientale, come si è già avuto modo di illustrare - preannuncia inoltre l'individuazione dei requisiti essenziali di sicurezza che l'equipaggiamento marittimo da sistemare o già sistemato a bordo deve possedere.

L'**articolo 2** delimita l'ambito di applicazione dello schema di decreto legislativo in esame. Il **comma 1 dell'articolo** stabilisce che si tratta dell'equipaggiamento marittimo da sistemare o già sistemato a bordo di navi mercantili adibite al trasporto marittimo per il quale le convenzioni internazionali richiedono l'approvazione da parte dello Stato di bandiera. Mentre il **corrispondente articolo 3 della direttiva 2014/90/UE** aggiungeva in proposito che si prescinde dal fatto che la nave si trovi o meno sul territorio dell'Unione nel momento in cui l'equipaggiamento è installato a bordo, nell'**Atto del Governo n. 449** tale precisazione non compare. Il **comma 2 dell'articolo 2 dell'Atto del Governo n. 449**, conformemente al **comma 2 dell'articolo 3 della direttiva europea** in materia, prescrive che l'equipaggiamento marittimo in parola è soggetto esclusivamente alle norme dello schema di decreto in esame, anche nel caso in cui il suddetto equipaggiamento rientri nel campo di applicazione di altre fonti normative.

L'**articolo 3** reca una serie di definizioni relative a termini e locuzioni che ricorrono nel testo dell'Atto del Governo sottoposto al parere parlamentare. Tra le definizioni, si segnala quella di "amministrazione competente", alla **lettera b) dell'articolo**. Secondo questa definizione, in Italia si farà riferimento di volta in volta al Ministero dell'Interno, al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare o al Ministero dello sviluppo economico a seconda della tipologia di equipaggiamento marittimo in oggetto, per la parte di rispettiva competenza di ciascuno dei tre ministeri suddetti. Le rispettive parti di competenza sono desumibili, per il Ministero dell'Interno ed il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, da convenzioni internazionali citate alla **lettera h) del medesimo articolo 3**. Quanto al Ministero dello sviluppo economico, invece, la **lettera b) dell'articolo 3** esplicita che esso è autorità competente relativamente all'equipaggiamento marittimo destinato alle apparecchiature di radiocomunicazione; queste ultime, a loro volta, sono gli apparecchi dalla Convenzione internazionale del 1° novembre 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (nota come SOLAS 74), resa esecutiva nell'ordinamento italiano dalla [legge 23 maggio 1980, n. 313](#).

Da notare altresì che la **lettera d) dell'articolo 3** individua la "autorità di notifica" nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre la **lettera g)** individua la "autorità nazionale di vigilanza del mercato" nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo.

L'espressione "autorità nazionale di vigilanza del mercato" alla **lettera g)** è somigliante a quella di "autorità di vigilanza del mercato" recata dalla **lettera e)**, che si riferisce invece a un'autorità degli altri Stati membri preposta alla vigilanza del mercato nel loro territorio. A parere del Consiglio di Stato (Sezione Consultiva degli Atti Normativi del Consiglio di Stato, parere n. 01259/2017, reso il 27 luglio 2017) ciò genera un'ambiguità che deve essere risolta. Il Consiglio di Stato, nel medesimo parere, ha criticato l'uso della mera proposizione "con" laddove il testo dell'Atto del Governo n. 449 prospetta una collaborazione tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e diversa amministrazione di volta in volta competente, ritenendo che tale formulazione non chiarisca sul piano tecnico come debba articolarsi la collaborazione istituzionale tra i soggetti coinvolti e che occorra specificare a quale istituto tecnico-giuridico si intenda fare riferimento.

L'**articolo 4 dell'Atto del Governo n. 449**, nel suo **comma 1**, fissa i requisiti per l'equipaggiamento

marittimo, in conformità con le convenzioni internazionali e con i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza degli strumenti internazionali disponibili alla data in cui l'equipaggiamento viene sistemato a bordo. Il **comma 2** impone che la conformità sia dimostrata esclusivamente in base a norme di prova e a procedure prestabilite (queste ultime, menzionate dall'**articolo 17, comma 1** e riportate estesamente dall'**Allegato II dell'Atto del Governo**). Ai sensi del **comma 3**, i requisiti e le norme di prova in parola sono indicati dalla Commissione europea, secondo le previsioni della **direttiva 2014/90/UE**. *Si segnala, a tale riguardo, che quest'anno la Commissione Europea ha adottato l'atteso regolamento in materia di requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo: si tratta del [regolamento di esecuzione n. 2017/306](#), datato 6 febbraio 2017.*

Il **comma 4 dell'articolo 4 dello schema di decreto** dispone che, per l'equipaggiamento marittimo di cui la Commissione europea non avesse indicato requisiti e norme di prova, ci si dovrà conformare ai requisiti stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento.

Con l'**articolo 5**, si assegnano varie funzioni alle amministrazioni competenti. Il **comma 1** stabilisce che al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti spetteranno l'attuazione della normativa in materia di ispezioni e certificazioni, il coordinamento ed indirizzo in materia di equipaggiamento marittimo, i controlli ed il coordinamento dell'attività ispettiva e, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento, la programmazione di specifiche campagne ispettive finalizzate alle verifiche. I **commi 2 e 3 dell'articolo 5** riguardano le funzioni di garanzia di conformità, di ispezione, di accertamento dell'autorità marittima, soprattutto. Il **comma 4** incarica l'autorità marittima di comunicare agli uffici consolari le attività svolte nei porti esteri; l'ufficio consolare interessato, a sua volta, potrà fornire assistenza nelle relazioni con lo Stato del porto.

L'**articolo 6**, sulla libera circolazione, è improntato al principio del riconoscimento reciproco tra Stati membri. Le navi nazionali dotate di equipaggiamento conforme ai requisiti potranno, a richiesta, ottenere il rilascio o il rinnovo dei pertinenti certificati di sicurezza.

L'**articolo 7** si occupa dell'iscrizione di navi che non sono dell'Unione Europea nelle matricole o nei registri nazionali. In casi del genere, l'iscrizione sarà consentita soltanto a seguito di verifiche della conformità degli equipaggiamenti marittimi le quali abbiano avuto esito positivo. Se gli accertamenti daranno risultati soddisfacenti, gli armatori di queste navi (o i loro legali rappresentanti) potranno ottenere marcature di conformità o il rilascio di appositi certificati. Il **comma 4 dell'articolo** prevede e disciplina anche l'eventualità di sostituzioni degli equipaggiamenti, in taluni casi.

Gli **articoli 8 e 9** regolano, rispettivamente, le marcature di conformità degli equipaggiamenti marittimi e le etichette elettroniche.

Le marcature di conformità, sulle quali verte l'**articolo 8**, attestano la conformità dell'equipaggiamento ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza previsti dalla normativa. Per la forma, la misura e le modalità della marcatura, l'**articolo 8** rimanda all'**Allegato 1** dell'Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare. In ogni caso, le marcature devono essere apposte in maniera visibile, leggibile e indelebile. La marcatura può essere inclusa nel software dell'equipaggiamento, se del caso.

L'**articolo 9 dedicato alle etichette elettroniche**, in un certo senso, prosegue nella direzione dell'articolo precedente sulle marcature, poiché l'etichetta elettronica è finalizzata alla vigilanza e alla prevenzione delle contraffazioni di elementi dell'equipaggiamento marittimo. Il **comma 3 dell'articolo 9**, tra l'altro, prevede che in futuro la marcatura di conformità possa essere sostituita dall'etichetta elettronica. Ai sensi del **comma 4**, inoltre, per le etichette elettroniche si applicano le disposizioni che l'articolo 8 detta per le marcature di conformità.

L'**articolo 10** si applica agli equipaggiamenti di tipo approvato nazionale, ovvero per i quali non ci siano regole europee comuni, ma siano conformi ai requisiti di cui **all'articolo 4 dell'Atto del Governo n. 449** (cfr. *supra*). Per l'Italia, sarà il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, a rilasciare le dichiarazioni di tipo approvato nazionale, su richiesta. L'articolo 10 delinea il relativo procedimento amministrativo, tempi compresi. In particolare, la domanda per la dichiarazione di tipo approvato potrà essere trasmessa dal fabbricante o dal suo rappresentante autorizzato) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredata da relazione tecnica (**comma 3 dell'articolo 10**). L'equipaggiamento marittimo dichiarato di tipo approvato dal Ministero sarà munito di marcatura recante una dicitura in tal senso nonché l'indicazione del decreto di approvazione. Ai sensi del **comma 5 dell'articolo 10**, si instaura un meccanismo di riconoscimento delle valutazioni operate da altri Stati, in quanto saranno in ogni caso ritenuti conformi gli equipaggiamenti marittimi già dichiarato di tipo approvato dalle autorità competenti di altri Stati membri dell'Unione o aderenti all'Accordo sullo Spazio Economico Europeo o dai loro organismi autorizzati.

L'Accordo sullo Spazio Economico Europeo (SEE) fu fatto nel 1994 per estendere il mercato interno dell'UE ai paesi

dell'Associazione europea di libero scambio, denominata EFTA, non aderenti all'UE (o non ancora). Si precisa che le disposizioni all'**articolo 10**, essendo inerenti all'approvazione da parte di organismi nazionali, non presentano riferimenti normativi ad articoli della più volte citata **direttiva 2014/90/UE**.

Nell'**articolo 11** ci si occupa nuovamente di iscrizioni nei registri nazionali, ma stavolta (a differenza che nell'articolo 7) le disposizioni interessano le navi UE non soggette alle convenzioni internazionali. La richiesta del certificato di sicurezza può essere avanzata dall'armatore della nave o da un suo legale rappresentante. Il destinatario della richiesta è il Ministero delle infrastrutture e trasporti, il quale insieme all'amministrazione competente procederà ad accertamenti tecnici e deciderà. Ai fini del rilascio del certificato di sicurezza, infatti, è necessario che le navi in questione siano sottoposte a specifiche ispezioni, per verificare se i loro equipaggiamenti soddisfino i requisiti stabiliti per l'equipaggiamento di tipo approvato nazionale; in caso positivo il certificato viene rilasciato, in caso contrario l'equipaggiamento deve essere sostituito.

Anche per l'**articolo 11** vale un'osservazione fatta in commento all'articolo precedente, ossia che nel presente articolo dello schema di decreto non ci sono riferimenti normativi alla **direttiva 2014/90/UE**.

Gli **articoli 12, 13, 14, 15 e 16** dell'Atto del Governo n. 449 recano disposizioni che riguardano i fabbricanti degli equipaggiamenti marittimi, i rappresentanti autorizzati dei fabbricanti, gli importatori e i distributori, gli operatori economici. Tutti gli articoli appena citati sono riferibili ai dettami della **direttiva 2014/90/UE**. In questi articoli, vi sono prevalentemente obblighi a carico delle predette categorie di soggetti.

L'**articolo 12 dell'Atto del Governo n. 449**, rubricato come *Obblighi dei fabbricanti*, stabilisce innanzi tutto, con il suo **comma 1**, che a seguito dell'apposizione della marcatura di conformità il fabbricante ha la responsabilità di garantire che l'equipaggiamento marittimo sia stato progettato e realizzato conformemente alle specificazioni tecniche e alle norme di prova. In base ai successivi commi il fabbricante ha obblighi di: preparazione della documentazione tecnica in funzione delle procedure di valutazione (**comma 2**), di conservazione della stessa (**comma 3**), di conservazione della dichiarazione di conformità (di nuovo **comma 3**), di controllo sulla successiva produzione in serie e di adeguamenti all'evoluzione della normativa i quali, se necessario, comporteranno l'esecuzione di nuove valutazioni di conformità (**comma 4**), di controllo sulla presenza di elementi che consentano l'identificazione del prodotto e informino adeguatamente sulle caratteristiche di esso (**comma 5**), di fornire insieme al prodotto istruzioni adeguate sulla sistemazione di esso a bordo (**comma 6**), di corredare il prodotto con indicazioni di recapiti da contattare in caso di necessità (**comma 7**), di adottare eventuali misure correttive rese opportune (**comma 8**), di rispondere ad eventuali richieste da parte di un'autorità nazionale competente di uno degli Stati membri dimostrando la conformità dell'equipaggiamento marittimo in una lingua facilmente comprensibile dall'autorità richiedente, nonché di cooperare alla eliminazione di rischi presentati dall'equipaggiamento (**comma 9**).

L'**articolo 13** disciplina le situazioni nelle quali il fabbricante non abbia sede nel territorio di almeno uno Stato membro dell'Unione Europea. In tale evenienza, il fabbricante dovrà nominare un proprio rappresentante autorizzato per l'Unione Europea. Il rappresentante autorizzato, che è esentato dagli obblighi di cui all'**articolo 12, comma 1** (vedi *supra*) e dall'elaborazione della documentazione tecnica, è invece tenuto a svolgere i compiti specificati nel mandato da lui ricevuto. In ogni caso, come minimo, il rappresentante autorizzato deve mantenere a disposizione delle autorità la dichiarazione di conformità UE e la documentazione tecnica per dieci anni a decorrere dall'apposizione della marcatura di conformità e comunque per un tempo non inferiore al periodo di vita atteso dell'equipaggiamento marittimo, nonché fornire tutte le informazioni e la documentazione occorrente alle autorità nazionali che ne facciano richiesta motivata e cooperare con esse per eliminare rischi.

Agli importatori, secondo il **comma 1 dell'articolo 14**, spetta indicare sull'equipaggiamento marittimo (o, in determinati casi, sull'imballaggio o in un documento di accompagnamento) le informazioni necessarie riguardanti il prodotto nonché recapiti per eventuali contatti. Ai sensi del **comma 2 dell'articolo**, importatori e distributori, se motivatamente richiesti da un'autorità nazionale competente degli Stati membri, forniranno le informazioni e la documentazione per dimostrare la conformità di un prodotto in una lingua facilmente comprensibile da parte del richiedente. Inoltre, sempre a richiesta, dovranno cooperare ad eventuali azioni di eliminazione dei rischi connessi ai prodotti che hanno messo sul mercato.

L'**articolo 15** equipara al fabbricante gli importatori o i distributori che mettano sul mercato o sul sistema di bordo di una nave UE un equipaggiamento marittimo con il proprio nome o marchio commerciale, oppure che modifichino il prodotto in modo tale da poterne influenzare la conformità ai requisiti normativi. Gli importatori e i distributori che venissero a trovarsi nelle suddette situazioni sarebbero soggetti agli obblighi in capo ai fabbricanti recati dall'**articolo 12** (illustrati in precedenza).

L'**articolo 16** regola l'identificazione degli operatori economici intervenuti nella filiera della produzione. Il **comma 1** stabilisce che gli operatori economici, in caso di richiesta proveniente dalle autorità di vigilanza del mercato, comunichino ad esse il nominativo di chi ha fornito loro l'equipaggiamento marittimo o, viceversa, di

coloro cui essi lo hanno fornito. Il **comma 2** prevede che gli operatori economici si mantengano in grado di dare alle autorità le informazioni di cui al comma 1 per un periodo di dieci anni dalla data della marcatura di conformità e, in ogni caso, per un periodo non inferiore al periodo di vita dell'equipaggiamento marittimo in oggetto.

Gli **articoli 17 e 18** hanno ad oggetto procedure di valutazione di conformità e dichiarazioni UE di conformità.

Le procedure della valutazione di conformità a disposizione dei fabbricanti o dei loro rappresentanti autorizzati sono individuate per grandi linee dall'**articolo 17** ed esposte dettagliatamente dall'**Allegato II**, che riporta appositi moduli. Il **comma 2** dell'**articolo 17** prescrive che il fabbricante o il rappresentante autorizzato effettuino la valutazione di conformità di un elemento specifico dell'equipaggiamento marittimo mediante un organismo notificato.

L'**articolo 18** sulle dichiarazioni UE di conformità, al **comma 1**, condiziona la dichiarazione alla dimostrazione di conformità dei requisiti indicati dall'**articolo 4, comma 1** (del quale si è già avuto modo di dire). Più avanti, al **comma 3, l'articolo 18** puntualizza che il fabbricante, nel redigere la dichiarazione UE, si assume la responsabilità e gli obblighi a lui messi in capo dall'**articolo 12** (già analizzato). Il **comma 4** stabilisce che la dichiarazione di conformità UE conservata a bordo della nave sia in lingua italiana e in lingua inglese (lingue cui se ne possono aggiungere altre, ma non ci sono obblighi in tal senso). Secondo il **comma 5**, una copia della dichiarazione di conformità va all'organismo notificato che ha effettuato la relativa valutazione.

L'**articolo 19** parla degli organismi di valutazione della conformità e dell'autorità di notifica nazionale (che, come si ricorderà, è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). Ai sensi del **comma 1**, gli organismi di valutazione della conformità italiani devono essere notificati alla Commissione europea e agli altri Stati membri dal Ministero dello sviluppo economico. In base agli **altri commi dell'articolo 19** il Ministero stesso, con l'amministrazione competente, è responsabile dell'istituzione degli organismi di valutazione di conformità, delle procedure necessarie per la valutazione di questi ultimi e per il controllo sugli organismi notificati, anche per quanto concerne l'ottemperanza alle disposizioni in materia di autorizzazione della valutazione di conformità e di modifiche delle notifiche recate dall'**articolo 23** dello schema di decreto (l'articolo 23 sarà commentato più avanti). Peraltro, sempre **in base all'articolo 19**, la valutazione degli organismi di valutazione della conformità, nonché il controllo degli organismi notificati, può essere delegato o affidato all'organismo unico nazionale di accreditamento, che per l'Italia attualmente è Accredia.

Accredia, nato nel 2009 come Associazione riconosciuta, senza scopo di lucro, dalla fusione di preesistenti organismi, è l'unico ente riconosciuto in Italia ad attestare che gli organismi di certificazione e ispezione, i laboratori di prova e quelli di taratura abbiano le competenze per valutare la conformità dei prodotti, dei processi e dei sistemi agli standard di riferimento. Accredia opera sotto la vigilanza del Ministero dello Sviluppo Economico. Ogni Paese europeo ha il suo Ente di accreditamento.

Con l'**articolo 20** si disciplinano gli organismi notificati. Tali organismi, che nell'esercizio delle valutazioni di conformità devono seguire le prescrizioni contenute negli **articoli da 2 a 17** (si vedano i relativi commenti) hanno personalità giuridica di diritto privato (**commi 1 e 2 dell'articolo 20**). Sono organismi terzi, indipendenti dall'organizzazione o dall'equipaggiamento oggetto di valutazione e, se hanno con un'associazione di imprese o una federazione professionale di imprese coinvolte nella filiera degli equipaggiamenti marittimi, devono dimostrare l'assenza di conflitti di interesse (**comma 3**). Ulteriori disposizioni per garantire l'indipendenza e terzietà degli organismi di valutazione della conformità, nonché per evitare conflitti di interesse, sono contenute nei **commi 4 e 5** dell'articolo in parola. I **commi 6 e 7** stabiliscono che gli organismi di valutazione devono essere dotati dei mezzi necessari per svolgere adeguatamente i loro compiti sia tecnici che amministrativi. Pertanto, essi devono disporre di personale qualificato. Inoltre, devono distinguere i compiti che svolgono come organismo notificato da altre loro attività e devono essere capaci di redigere certificati, rapporti, e tenere registri dai quali si dimostri che le valutazioni sono state eseguite. In forza del **comma 8**, al fine di garantire l'imparzialità nelle valutazioni, la retribuzione degli alti dirigenti e del personale addetto deve prescindere dal numero di valutazioni eseguite o dai risultati di tali valutazioni. Gli organismi in questione devono essere assicurati per la responsabilità civile (**comma 9**). Il **comma 10** vincola il personale di questi organismi al segreto professionale, tranne che nei confronti delle autorità competenti dello Stato in cui esercitano la loro attività. Il **comma 11** impegna gli organismi di valutazione della conformità a partecipare alle attività di coordinamento degli organismi notificati, previsto dall'**articolo 24** dello schema di decreto (articolo che sarà commentato più avanti).

L'**articolo 21** permette all'organismo notificato di ricorrere ad un affiliato o a subappaltare funzioni specifiche connesse alle valutazioni di conformità purché, come afferma il **comma 3** dell'articolo stesso, il cliente acconsenta. In questi casi, ai sensi del **comma 1 dell'articolo**, l'organismo notificato ha l'obbligo di

informare garantire il rispetto dei requisiti di cui all'articolo 20, nonché di informare l'Autorità di notifica ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Secondo il **comma 2**, gli organismi notificati si assumono la piena responsabilità per l'operato degli affiliati o dei subappaltatori. Il comma 4 pone in capo agli organismi di valutazione l'obbligo di mantenere a disposizione dell'Autorità di notifica e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la documentazione delle qualifiche degli affiliati o dei subappaltatori e dei lavori che hanno eseguito.

L'**articolo 22** delinea la procedura per le domande di autorizzazione e di notifica che gli organismi di valutazione delle conformità possono presentare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero dello sviluppo economico. Le domande devono essere corredate da una descrizione delle attività di valutazione della conformità, del modulo (o moduli, al plurale) di valutazione della conformità e dell'equipaggiamento marittimo per i quali l'organismo richiedente dichiara di essere competente, e di ulteriore documentazione, indicata al **comma 2**. Se si tratta di un campo in cui la valutazione ed il controllo sono eseguiti dall'organismo unico di accreditamento, l'organismo richiedente allega alla domanda un certificato di accreditamento rilasciato dall'organismo unico stesso, attestante la conformità alle disposizioni sugli organismi notificati recate dall'articolo 20 (precedentemente illustrato).

L'**articolo 23** individua nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti -che è l'autorità di notifica- l'autorità che, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, è deputata al rilascio delle autorizzazioni richieste dagli organismi secondo le procedure tracciate dall'**articolo 22**. Ovviamente, il rilascio dell'autorizzazione è subordinato all'esito positivo della valutazione della domanda di autorizzazione. Le autorizzazioni rilasciate sono valide quattro anni. Durante tale periodo di validità, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dello sviluppo economico nonché le amministrazioni competenti in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo esercitano funzioni di vigilanza sugli organismi. Tale vigilanza, ai sensi del **comma 3 dell'articolo 23**, consiste in controlli periodici, con cadenza almeno biennale, e in verifiche delle condizioni che hanno portato al rilascio dell'autorizzazione, il mantenimento dei requisiti, la regolarità dell'espletamento delle procedure e l'adempimento degli obblighi. Il **comma 5 dell'articolo 23** prevede che, nell'ipotesi di violazioni, la notifica agli organismi interessati possa essere limitata, sospesa o ritirata, a seconda della gravità delle irregolarità, e che di ciò sia immediatamente data notizia alla Commissione europea e agli altri Stati membri dell'Unione. I **commi 6 e 7** dell'articolo 23 indicano rispettivamente i casi in cui la notifica va sospesa parzialmente o totalmente, e quelli in cui va revocata. Il **comma 8** riguarda l'applicazione delle predette misure di limitazione, sospensione o revoca; nelle procedure di applicazione, sono in ogni caso rispettati il principio del contraddittorio ed i principi generali dell'amministrazione. Il **comma 9** incarica il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di provvedere affinché le pratiche originariamente assegnate ad un organismo sottoposto a limitazione, sospensione o revoca siano evase da un altro organismo notificato. Inoltre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del **comma 10**, fornisce le informazioni su un organismo notificato eventualmente richieste dalla Commissione europea e adotta misure correttive qualora la Commissione stessa accerti che l'organismo notificato non soddisfa i requisiti per la sua notifica. Se necessario, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa il Ministero dello sviluppo economico per il ritiro della notifica.

L'**articolo 24**, dopo aver premesso al suo **comma 1** che il Ministero dello sviluppo economico notifica soltanto gli organismi di valutazione della conformità rispettosi delle prescrizioni riguardanti gli organismi notificati di cui al precedente **articolo 20 dello schema di decreto**, prevede che il medesimo Ministero notifichi preventivamente gli organismi alla Commissione europea e agli altri Stati membri, e che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti pubblici sul proprio sito istituzionale i provvedimenti di autorizzazione rilasciati agli organismi di valutazione. Inoltre il Ministero dello sviluppo economico, congiuntamente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, qualora la notifica non fosse basata su un certificato di accreditamento, fornisce alla Commissione europea e agli membri le prove documentali che attestano la competenza dell'organismo di valutazione della conformità e le misure predisposte affinché tale organismo sia controllato periodicamente e continui a soddisfare i requisiti prescritti. La Commissione europea e gli Stati membri possono sollevare rilievi in proposito (entro tempi stabiliti dal **comma 5 dell'articolo 24**), sicché un organismo è considerato un organismo notificato soltanto se ciò non avviene (**di nuovo, comma 5**). Ancora, è il Ministero dello sviluppo economico ad informare 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 (**comma 6**). *Pertanto, in fatto di procedure di notifica e di obblighi di informazione a carico delle autorità nazionali, l'articolo 24 assegna più funzioni al Ministero dello sviluppo economico che al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sebbene sia quest'ultimo l'autorità di notifica, ai sensi della lettera d) dell'articolo 3 dello schema di decreto in esame.*

Gli **articoli 25 e 26** pongono in capo agli organismi notificati obblighi operativi e informativi.

L'**articolo 25** tratta degli obblighi operativi. Innanzi tutto, come si legge nel **comma 1**, gli organismi notificati hanno l'obbligo di eseguire o fare eseguire le valutazioni della conformità seguendo le procedure di

cui all'**articolo 17** e all'**Allegato II** (per entrambi i riferimenti, cfr, *supra*) dello schema di decreto. Il **comma 2 dell'articolo 25** soggiunge che un organismo notificato, se riscontra un'inadempienza da parte del fabbricante, è tenuto a chiedere al fabbricante di adottare senza indugio misure idonee a porvi rimedio e, nel frattempo, non deve rilasciare il certificato di conformità. Il **comma 3**, ipotizzando che le inadempienze siano riscontrate invece in fase di monitoraggio successivo al rilascio di un certificato, prevede che l'organismo notificato chiede al fabbricante di adottare immediatamente i correttivi opportuni e, se necessario, sospenda o ritiri il certificato di conformità. Ai sensi del **comma 4**, qualora il fabbricante cui è stata contestata l'irregolarità adotti misure correttive o queste siano inefficaci, l'organismo notificato ha il dovere di limitare, sospendere o ritirare i certificati, a seconda dei casi.

Si osserva che stando alla relazione illustrativa che accompagna l'Atto del Governo n. 449, l'articolo 25 obbligherebbe gli organismi notificati ad agire "in modo proporzionale ed evitando oneri superflui per gli operatori economici". Invero, nel testo dell'articolo 25 pervenuto all'esame del Parlamento, non si ravvisano i richiami alla proporzionalità e ad evitare oneri superflui di cui parla la relazione illustrativa.

L'**articolo 26** verte sugli oneri informativi a carico degli organismi notificati. *Si osserva preliminarmente che, nel testo elettronico disponibile presso la banca-dati del Senato, che qui si sta utilizzando, la numerazione è irregolare: sembrano esservi due commi recanti entrambi il numero 2. Nel prosieguo dell'analisi dell'articolo, si farà come se i due commi recanti il numero due fossero uno solo, e si manterranno le attuali numerazioni assegnate agli altri commi dell'articolo, vale a dire i commi 1, 3 e 4.*

Nel **comma 1**, sono indicati alcuni obblighi degli organismi notificati verso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e verso il Ministero dello sviluppo economico, nonché l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo. Gli organismi competenti, dunque, devono informare i predetti ministeri e le predette amministrazioni competenti di: a) rifiuti, limitazioni, sospensioni o ritiri di certificati di conformità; b) circostanze che possano influire su ambito e condizioni della notifica; c) attività di valutazione delle conformità eseguite, incluse quelle transfrontaliere e di subappalto. Un altro obbligo degli organismi notificati verso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si rileva al **comma 4**, laddove gli organismi notificati sono chiamati a trasmettere trimestralmente al Ministero gli elenchi degli equipaggiamenti approvati e delle domande ritirate o respinte. Sarà poi il Ministero ad inoltrare tali elenchi alle altre amministrazioni competenti in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo e, su eventuale richiesta, alla Commissione europea.

Gli organismi notificati devono altresì fornire alla Commissione europea e agli Stati membri, su richiesta, informazioni relative agli esiti delle valutazioni della conformità (**comma attualmente numerato 2**). Essi devono poi dare informazioni pertinenti sui risultati negativi agli altri organismi notificati che svolgono attività di valutazione della conformità sull'equipaggiamento marittimo simile; quando i risultati delle valutazioni di conformità sono positivi, un organismo notificato è obbligato a comunicarli agli altri organismi notificati solamente su richiesta in tal senso (**comma 3**).

L'**articolo 26**, malgrado la sua rubrica faccia pensare che gli obblighi ivi contenuti siano esclusivamente a carico degli enti notificati, ne riporta uno a carico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale deve informare 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 delle conformità (**altro comma attualmente numerato 2**).

L'**articolo 27**, recante *Vigilanza del mercato, controllo e valutazione dei prodotti*, con il suo **comma 1** applica alla vigilanza le disposizioni contenute in una serie di **articoli, dal numero 15 al numero 29**, del [Regolamento CE n. 765/2008](#).

Il Regolamento citato, datato 9 luglio 2008, pone norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti, al fine di assicurare che i prodotti che beneficiano della libera circolazione dei beni all'interno della Comunità soddisfino requisiti che offrano un grado elevato di protezione di interessi pubblici come la salute e la sicurezza in generale, la salute e la sicurezza sul luogo di lavoro nonché la protezione dei consumatori, la protezione dell'ambiente e la sicurezza pubblica e, al contempo, assicurando negli Stati membri dell'Unione europea la libera circolazione dei prodotti non sia limitata in misura maggiore di quanto consentito ai sensi della normativa comunitaria di armonizzazione o altre norme comunitarie in materia.

Gli **articoli da 15 a 29** del regolamento CE n. 765/2008 formano il **Capo Terzo, Quadro comunitario in materia di vigilanza del mercato e controlli sui prodotti che entrano nel mercato comunitario** del provvedimento. Tali articoli, tra le varie cose, fissano l'ambito di applicazione, dettano prescrizioni generali, pongono obblighi in capo agli Stati membri, prevedono sistemi di scambio di informazioni, disciplinano i controlli sui prodotti che entrano nel mercato comunitario, delineano norme di vigilanza del mercato.

Per l'Italia, in base al **comma 2 dell'articolo 27 dello schema di decreto** sottoposto a parere parlamentare, la vigilanza sul mercato relativa all'equipaggiamento marittimo compete all'autorità nazionale di vigilanza sul mercato la quale, come si era visto all'**articolo 3**, si identifica nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo. Per quanto concerne le modalità per la vigilanza sul mercato dell'equipaggiamento marittimo, esse sono rimandate ad un decreto interministeriale (Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'Interno, Ministero dello sviluppo economico, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare) che sarà adottato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore dello schema di decreto in esame. Ai sensi del **comma 3**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti potrà disporre controlli sulla conformità dell'equipaggiamento marittimo ai requisiti richiesti dalla normativa, mediante i propri uffici centrali o periferici. Secondo il **comma 4** gli accertamenti, che potranno essere effettuati anche a campione, si esplicheranno attraverso accessi ispettivi, acquisizioni di informazioni, prelievi, esami e prove, le cui spese saranno a carico degli operatori economici e degli armatori. Il **comma 5** dispone che l'autorità nazionale di vigilanza del mercato, se ha sufficienti ragioni di temere che un equipaggiamento rappresenti un rischio per la sicurezza e o la salute, o per l'ambiente, o per le cose, può effettuare una valutazione relativa a tali problematiche. Qualora dalla suddetta valutazione emergesse che l'equipaggiamento si discosta dai requisiti richiesti dalla normativa, l'autorità chiede all'operatore economico di prendere le misure opportune. Nel caso, ipotizzato dal **comma 6**, che l'autorità ritenga che la non conformità di un determinato equipaggiamento non si limiti al territorio nazionale e alle navi battenti la propria bandiera, ne informa la Commissione europea e gli altri Stati membri. L'operatore economico, per parte sua, assicurerà l'adozione degli opportuni correttivi ovunque nell'Unione europea e a bordo delle navi (**comma 7**); se non lo farà, l'autorità nazionale di vigilanza vieterà o limiterà la messa a disposizione dell'equipaggiamento sul mercato, ovvero lo richiederà e ritirerà, e provvederà ad informare di tutto la Commissione europea e gli altri Stati membri. In particolare, nella sua azione informativa l'autorità nazionale di vigilanza indicherà la natura della non conformità, le cause nonché eventuali lacune delle norme di prove. Il **comma 10** aggiunge che se gli interventi di un'autorità di vigilanza e le relative informazioni provengono da un altro Stato membro, l'autorità italiana comunichi alla Commissione europea e agli altri Stati membri i provvedimenti da essa adottati e, qualora sia in disaccordo con un provvedimento notificato dall'estero, formuli i suoi rilievi. Se non ci sono rilievi entro quattro mesi, le misure intanto adottate dall'autorità nazionale di vigilanza del mercato o dall'autorità di uno Stato membro sono considerate giustificate (**comma 11**). Il **comma 12** accolla agli operatori economici, in funzione dei rispettivi obblighi, le spese relative all'adozione delle misure restrittive decise dall'autorità nazionale di vigilanza. Il **comma 13** attribuisce all'Agenzia delle dogane e dei monopoli le funzioni di controllo alle frontiere esterne.

L'**articolo 28** porta avanti il discorso sui casi in cui le misure restrittive adottate da uno Stato membro siano oggetto di rilievi. L'**articolo 28, comma unico**, al suo **primo periodo** prende in considerazione l'eventualità che la misura restrittiva, pur essendo stata oggetto di rilievi, alla fine sia ritenuta giustificata dalla Commissione europea; in tal caso, l'autorità nazionale di vigilanza del mercato farà ritirare dal mercato l'equipaggiamento non conforme alla normativa, o lo richiederà, se necessario. Viceversa, al **secondo periodo**, l'**articolo 28** stabilisce che la Commissione europea concludesse che una misura adottata dall'Italia fosse ingiustificata, l'autorità nazionale di vigilanza sul mercato ritirerebbe la misura.

L'**articolo 29** torna sulla questione dei rischi per la sicurezza marittima, la salute e l'ambiente in parte già affrontata dal **comma 5 dell'articolo 27**, ma stavolta lo fa da una diversa prospettiva. Nell'**articolo 29**, infatti, si tratta di equipaggiamento marittimo che, pur essendo conforme alla normativa, all'esito delle verifiche disposte ai sensi dell'**articolo 27, comma 5**, si rivela tuttavia rischioso sotto i citati profili della sicurezza, della salute e dell'ambiente. In tale evenienza, come già avveniva nei casi di non conformità alla normativa, l'autorità nazionale di vigilanza chiede all'operatore economico interessato di rimediare con correttivi che eliminino il rischio o, a seconda dei casi, di ritirarlo dal mercato o di richiamarlo entro un termine ragionevole; l'operatore economico, a sua volta, assicurerebbe il suo intervento in tal senso (**articolo 29, comma 1**). L'autorità nazionale di vigilanza del mercato, inoltre, informerà la Commissione europea e gli altri Stati membri, fornendo tutti gli elementi di conoscenza della situazione, tra cui i dati occorrenti per identificare l'equipaggiamento marittimo interessato e gli argomenti espressi dall'operatore economico interessato (**articolo 29, comma 2**). Il **terzo e ultimo comma dell'articolo 29** incarica l'autorità nazionale di vigilanza del mercato di curare, se necessario, l'attuazione delle decisioni della Commissione europea comunicate a norma della **direttiva 2014/90/UE, articolo 28, paragrafo 5**.

Il **paragrafo 5 dell'articolo 28 della direttiva 2014/90/UE** dice che La Commissione trasmette la propria decisione a tutti gli Stati membri e la comunica senza indugio ad essi e all'operatore o agli operatori economici interessati.

L'**articolo 30 dell'Atto del Governo n. 449** si occupa di situazioni di non conformità formale rilevate dall'autorità nazionale di vigilanza del mercato. Più precisamente, dalla lettura del **comma 1** si evince che vengono considerate non conformità formali la mancata o irregolare apposizione della marcatura di conformità, la mancata o inesatta redazione della dichiarazione UE di conformità, l'indisponibilità o l'incompletezza della documentazione tecnica, la mancata trasmissione della documentazione tecnica alla nave. In base al **comma 1 stesso**, in casi del genere l'autorità chiede all'operatore economico interessato di eliminare lo stato di non conformità, entro un termine perentorio di sessanta giorni. Il **comma 2** prevede poi che qualora la non conformità formale permanesse, l'autorità nazionale di vigilanza del mercato provveda a limitare o proibire la messa a disposizione sul mercato dell'equipaggiamento marittimo in questione o ne garantisca il richiamo o il ritiro dal mercato. Le azioni previste dal **comma 2** saranno effettuate a spese degli

operatori economici, in funzione dei rispettivi obblighi.

Gli **articoli 31, 32 e 33** prevedono deroghe alle norme generali sugli equipaggiamenti marittimi per tre ordini di motivi: innovazioni tecniche (**articolo 31**), fini di prova e valutazione (**articolo 32**), circostanze eccezionali (**articolo 33**)

L'evoluzione tecnologica, a volte, ha tempi incompatibili con l'evoluzione normativa o anche, più semplicemente, con le procedure burocratiche. Pertanto, con l'**articolo 31**, si ammettono deroghe alle norme sull'equipaggiamento marittimo se esse sono motivate dall'innovazione tecnologica, e si recano disposizioni al riguardo. Il **comma 1** dell'articolo in commento attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la facoltà di autorizzare la sistemazione a bordo di equipaggiamento marittimo non conforme alle procedure di valutazione della conformità se è dimostrato, mediante prove o altri mezzi, che esso comunque risponde alle finalità dello schema di decreto in esame (le quali, come si ricorderà, sono enunciate all'**articolo 1**). Il **comma 1 dell'articolo 31** stabilisce che in questi casi il predetto Ministero rilasci un apposito certificato. Con il **comma 2**, si vieta che nelle apposite prove indicate al comma precedente si facciano discriminazioni tra gli equipaggiamenti prodotti nel territorio nazionale e gli equipaggiamenti prodotti in altri Stati membri. *Si osserva, al riguardo, che teoricamente la formulazione del comma lascia spazio a discriminazioni tra gli equipaggiamenti prodotti nel territorio nazionale e quelli prodotti altrove purché al di fuori dagli altri Stati membri, e ci si domanda se questa sia effettivamente l'intenzione del legislatore.* Ai sensi del **comma 3**, nell'eventualità del rilascio dello speciale certificato, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà informarne la Commissione europea e gli altri Stati membri, fornendo loro altresì ogni informazione necessarie su prove e accertamenti eseguiti nell'occasione. L'eventuale sistemazione di un equipaggiamento marittimo di questo tipo a bordo di una nave UE che deve essere iscritta nelle matricole e nei registri, la sottoposizione della nave stessa ad ispezioni ed accertamenti da parte delle autorità marittime (**comma 4**). La Commissione europea, peraltro, può decidere di fare ritirare l'autorizzazione concessa dalle autorità italiane; per dare esecuzione alla decisione della Commissione, bisogna seguire una procedura indicata dal **comma 5 dello schema di decreto in esame**.

L'**articolo 32** tratta delle deroghe a fini di prova tecnica o valutazione. In questi casi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti consente la sistemazione a bordo di una nave nazionale dell'equipaggiamento non conforme, ma solo per il tempo strettamente necessario allo svolgimento della prova o della valutazione. Resta fermo che l'equipaggiamento non conforme utilizzato per la prova o valutazione non sostituisce l'equipaggiamento conforme; quest'ultimo, anzi, rimane a bordo della nave, pronto all'uso, durante la prova o valutazione.

Circostanze eccezionali potrebbero rendere necessario sostituire l'equipaggiamento di una nave nazionale in un porto fuori dall'Unione europea. L'**articolo 33** permette che, qualora non vi fosse la possibilità di effettuare la sostituzione sistemando a bordo in tempi ragionevoli e a costi ragionevoli altro equipaggiamento provvisto della marcatura di conformità o dichiarato di tipo approvato nazionale, si ricorra ad equipaggiamento diverso, corredato da documentazione rilasciata da altro Stato appartenente all'IMO.

L'IMO, ovvero la *International Maritime Organization*, è un'Agenzia delle Nazioni Unite specializzata nella sicurezza della navigazione, nonché nella prevenzione dell'inquinamento marino che potrebbe essere causato da navi.

Il **comma 1 dell'articolo** impegna il comandante della nave, l'armatore o il suo rappresentante legale a fornire al più presto all'autorità marittima di iscrizione della nave ogni elemento idoneo per verificare l'eccezionalità delle circostanze verificatesi, nonché informazioni sulle caratteristiche del nuovo equipaggiamento sistemato a bordo. Ricevuta comunicazione dell'accaduto, l'autorità marittima eseguirà un'ispezione. Essa comunicherà le attività svolte nei porti esteri all'ufficio consolare.

Se invece l'equipaggiamento marittimo a norma che servirebbe non è disponibile sul mercato, il **comma 2** consente di sistemare altro equipaggiamento marino, il più possibile conforme ai requisiti richiesti e alle norme di prova. Il **comma 3** prescrive che, se questo avviene, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con l'amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento marittimo, rilasci un certificato provvisorio di approvazione. Tuttavia, anche in questo caso, se la Commissione europea, debitamente informata dal Ministero, disapprova la soluzione adottata, il Ministero ritira il certificato provvisorio (**comma 4**).

L'**articolo 34** dell'Atto del Governo n. 449 torna a parlare degli organismi notificati, imponendo loro di partecipare - direttamente o tramite rappresentanti - ai lavori del gruppo settoriale di organismi notificati creato dalla Commissione europea - per mezzo dell'**articolo 34 della direttiva 2014/90/UE** - allo scopo di favorire il coordinamento e la cooperazione tra organismi notificati dei diversi Paesi.

L'**articolo 35** riguarda le disposizioni tariffarie.

Il **comma 1** prevede che le spese per le procedure di valutazione della conformità degli equipaggiamenti

marittimi (regolate dall'articolo 17) siano a carico del fabbricante o del suo rappresentante autorizzato, mentre il **comma 2** pone gli oneri relativi alle attività di valutazione e autorizzazione degli organismi notificati a carico degli organismi medesimi. Ai sensi del **comma 3**, le tariffe spettanti per le attività di valutazione e di autorizzazione degli organismi notificati saranno determinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con altri Ministri interessati, vale a dire Ministro dell'economia e delle finanze, Ministro dell'interno, Ministro dello sviluppo economico e Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Le tariffe saranno calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e saranno aggiornate periodicamente. L'attività svolta dall'organismo nazionale di valutazione non rientrerà nell'apposito decreto sulle tariffe; in proposito, anzi, la **relazione tecnica che accompagna l'Atto del Governo n. 449** afferma che l'attività svolta dall'organismo nazionale di accreditamento è senza oneri per la finanza pubblica. Il suddetto futuro decreto sarà emanato entro sessanta giorni dall'entrata in vigore dello schema di decreto in esame.

Il **comma 4 dell'articolo 35** stabilisce che una serie di oneri relativi al rilascio di certificati e ad iscrizioni nei registri -per ciascuno dei quali il comma fornisce un preciso riferimento normativo- siano a carico dei richiedenti. Il comma 5 prescrive che le tariffe relative agli oneri di cui al comma 4 saranno fissate da un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanarsi anch'esso entro sessanta giorni dall'entrata in vigore dello schema di decreto in esame. Secondo il **comma 5**, tale decreto recherà i termini, i criteri di riparto e le modalità di versamento delle tariffe, le quali saranno calcolate sulla base del criterio di copertura del costo effettivo del servizio e saranno aggiornate periodicamente. Il **comma 6** aggiunge che, nelle more dell'adozione del decreto di cui al comma 5, si applicheranno le tariffe indicate dal [decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 3 agosto 2015](#) (relative ad alcuni servizi resi dal Corpo delle capitanerie di porto, quali attività autorizzative, di verifica, controllo e ispezione).

Il **comma 7 dell'articolo 35 dell'Atto del Governo n. 449** dispone che per attività svolte dal Ministero dell'interno, Vigili del fuoco, Soccorso pubblico e Difesa civile, si applichino le disposizioni contenute nel [decreto del Ministro dell'interno 2 marzo 2012](#) (dovrebbe trattarsi del decreto recante *Aggiornamento delle tariffe dovute per i servizi a pagamento resi dal*

Corpo nazionale dei vigili del fuoco). Quanto alle spese per le attività di vigilanza sul mercato previste dall'Atto del Governo in esame, il **comma 8 dell'articolo 35** dispone che esse siano sostenute dalle amministrazioni interessate, nei limiti degli stanziamenti di bilancio a legislazione vigente. In base ai **commi 8 e 9**, le entrate derivante dalla riscossione delle tariffe affluiranno all'entrata del bilancio dello Stato e saranno riassegnate ai pertinenti capitoli dello stato di previsione dei ministeri.

L'**articolo 36** reca la clausola di invarianza finanziaria, per la quale dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e le amministrazioni interessate provvederanno agli adempimenti necessari con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili.

In proposito, la relazione tecnica che accompagna l'Atto del Governo mette in rilievo 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. La relazione tecnica puntualizza inoltre che in assenza di idoneo capitolo istituito per tale specifica attività, attualmente vengono utilizzate le risorse di cui al capitolo 2106 "Spese per beni e servizi".

La disposizione transitoria all'**articolo 37** afferma che all'equipaggiamento già sistemato a bordo di una nave all'entrata in vigore dello schema di decreto ora in esame, si applicherà la disciplina vigente fino a quella data.

Circa la disciplina attualmente vigente, la relazione illustrativa dell'Atto del Governo n.449 ricorda che (come si è già osservato in **commento all'articolo 4**) è già entrato in vigore il **regolamento di esecuzione 2017/306 UE** della Commissione, datato 6 febbraio 2017, che concerne i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e le norme di prova per l'equipaggiamento marittimo.

Relazioni e pareri allegati

Allo schema di decreto legislativo sono allegati:

- la relazione illustrativa
- una tabella di corrispondenze tra la direttiva 2014/90/UE e l'Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare
- la relazione tecnica
- l'analisi di impatto della regolamentazione (AIR)
- l'analisi tecnico-normativa (ATN)
- un parere della Sezione Consultiva degli Atti Normativi del Consiglio di Stato (favorevole, con condizioni e rilievi).

Conformità con la norma di delega

L'Atto del Governo n. 449 ha origine dall'articolo 18 della legge di delegazione europea (legge 12 agosto 2016, n. 170) che autorizza il Governo a dare attuazione alla direttiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio Europeo, del 23 luglio 2014, entrata in vigore il 17 settembre 2014. Tale direttiva europea ha introdotto una nuova disciplina in materia di equipaggiamento marittimo e ha abrogato la precedente direttiva europea in materia, n. 96/98/CE (e successive modificazioni), che era stata recepita nell'ordinamento italiano attraverso il [decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407](#).

Compatibilità comunitaria

L'intervento non contrasta con principi e norme dell'ordinamento comunitario, ma anzi le traspone nell'ordinamento nazionale fedelmente (a tratti, pressoché testualmente), dandovi attuazione. Si ricorda, inoltre, che attualmente l'Italia è oggetto di una procedura d'infrazione europea, n. 2016/0773, avviata dalla Commissione europea il 23 novembre 2016, per mancato recepimento della direttiva 2014/90/UE.

Si ritiene opportuno evidenziare altresì che il nuovo sistema introdotto dalla direttiva europea 2014/90/UE che si intende recepire mediante l'Atto del Governo n. 449 prevede che i futuri emendamenti di aggiornamento ai requisiti tecnici avvengano non più attraverso l'emissione di direttive (che, in quanto tali, sono soggette ad esplicita attuazione da parte di ciascuno Stato membro), bensì per mezzo di regolamenti comunitari, i quali sono direttamente applicabili e recano data certa e univoca in tutto il territorio europeo.

Procedure di contenzioso

Quanto alle procedure di contenzioso, come si è già detto, nei confronti dell'Italia la Commissione europea ha avviato il 23 novembre 2016 una procedura d'infrazione europea, n. 2016/0773, per mancato recepimento della direttiva 2014/90/UE. Non sono invece presenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia che siano riconducibili alla materia trattata dallo schema di decreto.

Rispetto delle procedure costituzionalmente definite



Il provvedimento sottoposto a parere parlamentare, che dunque nasce in virtù di espressa delega legislativa, non presenta problematiche di rilievo costituzionale. La materia dell'equipaggiamento marittimo afferisce a profili che, ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettere e), m) e s) della Costituzione, sono di esclusiva competenza statale.

Secondo l'analisi tecnico-normativa che accompagna l'Atto del Governo in parola, non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e non risultano precedenti giurisprudenziali in materia.

Senato: n. 536

Camera: Atti del Governo n. 447

25 settembre 2017

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0482