



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Comando Generale
del Corpo delle Capitanerie di porto

Reparto VI – 2° Ufficio - 2ª Sezione

Roma, li _____
P.d.C.: +39.06.59084099

A

Elenco indirizzi allegato

CIRCOLARE

TITOLO “SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE”

Serie Generale n. 149/2019

Argomento: Disposizioni applicative del Decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 di attuazione della Direttiva 2014/90/UE sull’equipaggiamento marittimo.

1. Scopo
- A. Illustrare i contenuti del D.P.R. 239/2017 nella cornice del c.d. *New Legislative Framework* sugli equipaggiamenti marittimi.
 - B. Emanare disposizioni applicative dei contenuti della richiamata norma, con l’obiettivo di favorire un approccio armonizzato alle discendenti attività operative eseguite dai Soggetti a vario titolo coinvolti (es. Comando generale, Autorità marittima, Organismo riconosciuto, Ispettore di bandiera ecc.).
2. Premessa
- Com’è noto il D.P.R. 239/2017 di attuazione della Direttiva 2014/90/UE ha definito la nuova disciplina volta ad attuare la libera circolazione degli equipaggiamenti marittimi nel mercato interno assicurando, al contempo, l’esigenza della sicurezza in mare, della tutela della pubblica incolumità e dei consumatori, nonché della protezione ambientale.
- Più in particolare, il citato Decreto ha individuato i requisiti essenziali di progettazione, costruzione ed efficienza – di sicurezza *tout court* – che devono possedere l’equipaggiamento marittimo, da installare od installato, a bordo del naviglio mercantile nazionale per il quale gli strumenti internazionali richiedono l’approvazione da parte dello Stato di bandiera.
3. Considerazioni
- I molteplici e complessi processi di trasposizione della citata legislazione europea di settore nell’ordinamento nazionale hanno evidenziato anche la necessità di strutturare un coordinamento tra tutte le Parti cui la norma attribuisce specifiche competenze operative in materia di verifica degli equipaggiamenti marittimi a bordo delle navi; nondimeno l’importanza di strette interrelazioni tra questa Organizzazione centrale e le sue articolazioni periferiche.
- Dedicati *forum* di esperti sono stati costituiti, al fine di intercettare le esigenze di tutti gli Operatori del settore e cogliere le opportunità di miglioramento che derivano dal *know-how* e dall’esperienza maturata nel tempo, ai vari livelli, rispetto all’applicazione del superato quadro normativo sugli equipaggiamenti marittimi.

4. Disposizioni Le unite “Disposizioni applicative” del D.P.R. in premessa – espone in forma didascalica e comprensive di una esegesi della norma – sono il frutto di tale lavoro plurale di approfondito studio e condivisione.

Le medesime si attuano a decorrere dalla data di pubblicazione della presente Circolare.

La presenza di equipaggiamenti marittimi conformi ai requisiti applicabili a bordo delle navi di bandiera è un *goal* che può trovare realizzazione grazie al contributo di tutti i *Player* individuati dalla norma e, in particolare, attraverso un approccio proattivo della Società di gestione che è tenuta a progettare, implementare ed attuare specifici processi interni con l’obiettivo di orientare la scelta e l’acquisto del prodotto nonché di gestirne, con efficacia ed efficienza, la relativa documentazione.

Nella cornice delle visite statutarie¹, inoltre, il formale aggiornamento del catalogo degli equipaggiamenti marittimi della nave e la puntuale registrazione, degli esiti della loro verifica da parte dell’Organismo affidato risultano obbligatorie ai fini della rintracciabilità, nel tempo, di ogni utile informazione sui prodotti presenti a bordo, viepiù per il perfezionamento delle eventuali attività di investigazione

La presente Circolare abroga e sostituisce:

a) le Circolari Titolo “Sicurezza della Navigazione”, Serie “Generale” n. 11/2000 e n. 130/2017;

b) la Lettera Circolare Non di Serie n. 01/2009.

5. Conclusioni Problematiche particolari e relative ai contenuti della presente Circolare siano sottoposte all’attenzione di questo Comando generale – attraverso il competente Servizio di Coordinamento FSC – all’indirizzo PEC cqcp@pec.mit.gov.it ovvero all’e-mail del competente ufficio di questo Reparto ufficio2.reparto6@mit.gov.it .

IL CAPO REPARTO
CA (CP) Luigi GIARDINO
Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs. 07/03/2005, n. 82

¹ Cfr. D.P.R. 239/2017 articolo 5, comma 4.

Elenco indirizzi

- **Per competenza**

Ministero dello sviluppo economico
Direzione generale per la Pianificazione
e la Gestione dello Spettro radioelettrico
Divisione I

dgpgrs.dg@pec.mise.gov.it

Direzioni Marittime

Tutte

Capitanerie di porto

Tutte

Uffici Circondariali marittimi

Tutti

RINA Services S.p.A.

rina.maricogecap@legalmai.it

BUREAU VERITAS

bvmarine_offshore@legalmail.it

DNV GL

dnvitalia@legalmail.it

ABS Italy s.r.l.

absitaly@pcert.postecert.it

ASSARMATORI

assarmatori@assarmatori.eu

CONFITARMA

confitarma@confitarma.it

FEDARLINEA

fedarlinea@pec.it

Non Associati

Fincantieri S.p.A.

giovanni.delise@fincantieri.it

CSI S.p.A.

direzione.csi@legalmail.it

Istituto Giordano S.p.A.

ist-giordano@legalmail.it

Italcert s.r.l.

italcertsrl@legalmail.it

L.A.P.I. s.r.l.

lapi@pec.texnet.it

Udicer-Nautitest s.r.l.

info@udicer.eu

- **Per estensione di copia**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per la vigilanza
sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali
ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne

dg.tm@pec.mit.gov.it

Maricogecap Reparto VI

Tutti

Accademia Navale Livorno
Gruppo Insegnamento CP

Mariscuola Taranto
Gruppo Insegnamento NP

Mariscuola La Maddalena
Gruppo Insegnamento NP

Direzione Marittima di Genova
Centro di Formazione Specialistica
"C.A. (CP) Antonio De Rubertis"

Direzione Marittima di Livorno
Centro di Formazione Specialistica
"M.A.V.M. Capitano Bruno Gregoretti"



Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto
Reparto VI – Sicurezza della Navigazione

**Disposizioni applicative del Decreto del Presidente della
Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 di attuazione della
Direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo.**

INDICE

- 1. Introduzione – Direttiva 96/98/CE, Direttiva 2014/90/UE e nuovo quadro normativo**
- 2. Definizioni ed acronimi**
- 3. Applicazione del quadro normativo sugli equipaggiamenti marittimi**
 - 3.1. Ambito di applicazione della Direttiva MED
 - 3.1.1. Equipaggiamenti da certificare MED
 - 3.1.2. Equipaggiamenti non presenti nella lista MED
 - 3.2. Regime di approvazione del tipo per gli equipaggiamenti marittimi destinati a bordo del naviglio nazionale soggetto a Convenzione
 - 3.2.1. Limitazione dell'applicazione MED alle unità soggette alle Convenzioni internazionali
 - 3.2.2. Tipo approvato nazionale
 - 3.2.3. Accettazione certificati MED su navi non soggette a Convenzione
 - 3.2.4. Accettazione tipo approvato Stati membri UE e SEE
- 4. Requisiti per l'equipaggiamento marittimo – Disposizioni generali**
 - 4.1. Elenco dei requisiti e delle norme di prova
 - 4.1.1. Dove sono elencati i requisiti e le norme di prova
 - 4.1.2. Aggiornamento dei requisiti e delle norme di prova
 - 4.2. Regolamento UE e struttura della lista di equipaggiamenti
 - 4.2.1. Riferimento per la determinazione dei requisiti applicabili – Data di installazione a bordo
 - 4.2.2. Struttura del Regolamento di esecuzione e concetto di installazione a bordo (c.d. *placing on board*)
 - 4.3. Aggiornamento automatico dei requisiti applicabili
 - 4.3.1. Standard applicabili alla loro ultima versione
 - 4.3.2. Standard non assoggettati all'aggiornamento automatico
 - 4.3.3. Standard costruttivi e standard di prova
- 5. Certificazione MED degli equipaggiamenti marittimi e loro immissione sul mercato**
 - 5.1 Tipo approvato in accordo alle Convenzioni internazionali e Tipo approvato MED
 - 5.1.1. Obiettivo primario del sistema di certificazione MED
 - 5.1.2. Parallelismo tra *IMO type approval* e certificazione MED
 - 5.2. Organismi notificati MED (*Notified Bodies*) – Valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi
 - 5.2.1. Moduli di conformità stabiliti dalla Direttiva MED
 - 5.3. Documenti che accompagnano l'equipaggiamento marittimo a bordo della nave – Dichiarazione di conformità UE
 - 5.3.1. Contenuti della Dichiarazione di conformità UE
 - 5.3.2. Eventuali dubbi sulla Dichiarazione di conformità UE
 - 5.4. Marchio di conformità – “Timoncino”
 - 5.4.1. Struttura del marchio di conformità – Timoncino
 - 5.5. Targhetta elettronica (*Electronic Tag*)
 - 5.5.1. Simboli utilizzati per le targhette elettroniche
 - 5.5.2. Verifica della targhetta elettronica
- 6. Funzioni e compiti delle Amministrazioni e delle Autorità di controllo**

- 6.1. Premessa
 - 6.1.1. Cooperazione tra Amministrazioni ed Autorità di controllo
- 6.2. Verifica della conformità dell'equipaggiamento marittimo a bordo di navi nazionali
 - 6.2.1. Inquadramento generale
 - 6.2.2. Soggetti preposti ed ambiti di verifica degli equipaggiamenti marittimi a bordo
 - 6.2.3. Autorizzazione al mantenimento a bordo (D.P.R. 393/94) ed equivalenza (articoli 7 e 11 del D.P.R. 239/2017) degli equipaggiamenti marittimi
- 6.3. Deroghe da rilasciare agli equipaggiamenti marittimi
 - 6.3.1. Deroghe a fini di prova o valutazione
 - 6.3.2. Deroghe motivate dall'innovazione tecnologica
 - 6.3.3. Deroghe in circostanze eccezionali
- 6.4. Obblighi di informazione
 - 6.4.1. Informazioni sulla presunta pericolosità di equipaggiamenti a bordo
 - 6.4.2. Scambio di informazioni per la vigilanza sul mercato
- 7. Verifica della conformità dell'equipaggiamento marittimo**
 - 7.1. Criterio generale
 - 7.2. Approfondimento del concetto di installazione a bordo e definizioni inserite nei regolamenti tecnici UE
 - 7.3. Tipi di verifiche, Autorità/Enti coinvolti e modalità
 - 7.4. Casi speciali per cui non si applica il criterio di data di installazione a bordo per la determinazione dei requisiti applicabili
 - 7.5. Verifica di dettaglio in caso di dubbi sulla conformità
- 8. Accettazione delle certificazioni sino alla loro scadenza naturale**
 - 8.1. Criterio per l'accettazione delle certificazioni rilasciate in accordo alla Direttiva 96/98/CE
 - 8.2. Accettazione degli equipaggiamenti marittimi già installati a bordo
- 9. Struttura europea per l'implementazione della Direttiva MED**
 - 9.1. Commissione europea ed EMSA
 - 9.2. Organismi notificati e gruppo di coordinamento MarED
 - 9.3. Scambio di esperienze tra gli Stati membri nell'ambito di ulteriori gruppi settoriali istituiti a livello europeo

1. INTRODUZIONE - DIRETTIVA 96/98/CE, DIRETTIVA 2014/90/UE E NUOVO QUADRO NORMATIVO

1. Il Decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 – di recepimento della Direttiva 2014/90/UE – ha abrogato il Decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1999, n. 407, recante “Regolamento di attuazione della Direttiva 96/98/CE sugli equipaggiamenti marittimi”.
2. Obiettivo della legislazione europea di settore (sin dall'adozione della Direttiva 96/98/CE) l'applicazione armonizzata, a livello unionale, delle norme internazionali (che spesso garantiscono una significativa discrezionalità alle Amministrazioni di bandiera) attraverso l'individuazione di requisiti chiari e di procedure di certificazione uniformi.
3. Mantenendo immutato tale obiettivo, la nuova Direttiva 2014/90/UE è stata emanata tenendo in considerazione l'esperienza acquisita con la Direttiva 96/98/CE e le problematiche riscontrate nel periodo di applicazione della stessa, relative – ma non limitate – a:
 - elementi per la determinazione dei requisiti applicabili agli equipaggiamenti da installare a bordo di una specifica nave in esercizio ovvero in costruzione;
 - processo di aggiornamento periodico dell'allegato A della Direttiva e sua attuazione nell'ordinamento degli Stati membri;
 - qualità dell'operato degli organismi notificati;
 - carenza di armonizzazione nell'esecuzione dei controlli degli organismi di valutazione della conformità da parte delle Amministrazioni competenti degli Stati membri;
 - scarsa e/o parziale attuazione della vigilanza del mercato da parte degli Stati membri;
 - mancanza di chiari obblighi e responsabilità per gli operatori economici (produttori, distributori, importatori ecc...) in relazione all'approvazione. Per tali ragioni, a livello dell'Unione, è stata identificata la necessità di allineare la Direttiva 96/98/CE al nuovo quadro normativo europeo in tema di commercializzazione dei prodotti nel mercato unico che, in vigore dal 1 gennaio 2010, stabilisce criteri generali e specifici obblighi per indirizzare previsioni normative in materia di accreditamento degli organismi notificati, marcatura CE e vigilanza del mercato.
4. Il nuovo quadro normativo (*New Legislative Framework – NLF*) è composto, principalmente:
 - dal Regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 luglio 2008 che individua norme in materia di accreditamento e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti ed abroga il Regolamento (CEE) n. 339/93¹;
 - dalla Decisione 768/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 9 luglio 2008, relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti².
5. Maggiori ed utili informazioni per la comprensione e l'approfondimento del quadro normativo europeo inerente la certificazione, la commercializzazione e la vigilanza sul mercato dei prodotti sono contenuti all'interno della linea guida denominata *blue guide* reperibile sul sito <http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/18027/>

¹ Regolamento relativo ai controlli sulla conformità delle merci importate da paesi terzi alle norme in materia di sicurezza dei prodotti che stabiliva un quadro comune in materia di accreditamento degli organismi di valutazione della conformità e vigilanza del mercato.

² L'atto abroga la Decisione 93/465/CEE che stabiliva un quadro comune contenente principi generali e disposizioni di riferimento da utilizzare nell'elaborazione della legislazione UE che armonizza le condizioni per la commercializzazione dei prodotti (legislazione UE in materia di armonizzazione).

6. È utile evidenziare che nell'ambito della nuova Direttiva è stata riconosciuta la possibilità per le Amministrazioni di bandiera di prevedere progettazioni e sistemazioni alternative (*c.d. Alternative Design*) da applicarsi sotto la responsabilità degli stessi Stati. Gli strumenti internazionali infatti, oltre a definire dettagliate norme tecniche e di prova per gli equipaggiamenti marittimi permettono, talora, l'adozione di provvedimenti che – pur deviando dai requisiti prescritti – concorrono, a determinate condizioni, a raggiungere equivalenti standard di sicurezza (cfr. Solas 74 come emendata, Regole II-1/55, II-2/17 e III/38).
7. Nel nuovo assetto normativo, è anche previsto lo sviluppo, sia livello nazionale che europeo, di un'infrastruttura (*c.d. Autorità di vigilanza del mercato*) che monitori la conformità e le condizioni di efficienza degli equipaggiamenti marittimi, sia sul mercato che a bordo, programmando e coordinando dedicate e specifiche attività di controllo.
8. Al fine di tale ultimo obiettivo è necessario che le Amministrazioni a ciò deputate (nella loro funzione di Amministrazione di bandiera ed Autorità di vigilanza del mercato) ricevano informazioni relative alle deficienze riscontrate, ad incidenti ed infortuni riferibili a malfunzionamenti di equipaggiamenti, reclami ed avvisi/notizie di pericolosità forniti da tutte le parti interessate come anche la condivisione, a livello europeo, dei casi di prodotti accertati come pericolosi da altre paritetiche Amministrazioni di sorveglianza.
9. Alla luce di ciò questo Comando generale quale Amministrazione capofila nell'implementazione della Direttiva 2014/90/UE (di seguito anche: *Direttiva MED*) – anche alla luce di quanto previsto dall'articolo 5, comma 1, punto c) e comma 3 del D.P.R. 20 dicembre 2017, n. 239 – ritiene necessario fornire, con la presente circolare, gli elementi di informazione utili ad una più ampia e comune comprensione della materia di che trattasi ed indicare, al contempo, le necessarie istruzioni per un'efficace attuazione dei compiti delle Amministrazioni, delle Autorità pubbliche e dei Soggetti privati coinvolti e, più in generale, delle disposizioni in vigore per le specifiche attività che ne derivano.

2. DEFINIZIONI ED ACRONIMI

1. Le definizioni dei termini utilizzati all'interno della presente Circolare sono quelle contenute nel Decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 2017, n. 239 (di seguito anche *decreto di recepimento*).
2. Ai fini della presente circolare, si riportano i seguenti acronimi e definizioni non contenuti all'interno del decreto di recepimento:
 - *ADCO (Administrative Co-Operation Group)*: Gruppo di cooperazione europea sulla vigilanza del mercato degli equipaggiamenti marittimi.
 - *AMMINISTRAZIONE*: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto di concerto con le Amministrazioni competenti – in base alla tipologia di equipaggiamento – come definite all'art. 3 comma 1 lett. b) del D.P.R. 239/2017.
 - *AUTORITA' DI CONTROLLO*: l'Autorità marittima, gli Organismi riconosciuti (di seguito anche *Recognized Organizations – RO*) nonchè gli Ispettorati territoriali del Ministero dello sviluppo economico.
 - *AUTORITA' DI NOTIFICA*: in Italia, il Ministero dello sviluppo economico che svolge i compiti previsti dal decreto di recepimento.
 - *BLUE GUIDE*: la guida blu all'attuazione della normativa UE sui prodotti 2016.

- *COSS (Committee On Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships)*: Comitato europeo sulla sicurezza della navigazione istituito con il Regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 novembre 2002, quale organo per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (di seguito anche *comitato COSS*) e recante modifica dei regolamenti in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.
- **DOTAZIONI**: termine utilizzato nel quadro normativo nazionale pre-MED da intendere come equipaggiamento marittimo. Si riferisce, genericamente, ad apparecchi, dispositivi e materiali presenti a bordo e per cui è prevista l'approvazione dello Stato di bandiera.
- *EMSA (European Maritime Safety Agency)*: Agenzia europea sulla sicurezza marittima che opera al fine di fornire consulenza tecnica e assistenza operativa per migliorare la protezione dei mari, la preparazione e l'intervento in caso di inquinamento e la sicurezza marittima.
- *FSC (Flag State Control)*: complesso delle attività di ispezione eseguite da personale del Corpo abilitato al controllo delle navi di bandiera.
- *HSSC (Harmonized System of Survey and Certification)*: sistema armonizzato per l'esecuzione di visite tese al rilascio, convalida e rinnovo di certificazione statutaria.
- *IMO (International Maritime Organization)*: l'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita a seguito dell'adozione della Convenzione internazionale marittima di Ginevra del 1948, volta a promuovere la cooperazione marittima tra i Paesi membri e a garantire la sicurezza della navigazione e la protezione dell'ambiente marino.
- **PRODOTTO** o *ITEM* o **ELEMENTO**: equipaggiamento marittimo specificamente individuato all'interno della c.d. "Lista MED".
- **Lista MED**: l'elenco degli equipaggiamenti marittimi contenuti all'interno di un Regolamento di esecuzione della Commissione europea (c.d. *Implementing Regulation*) che definisce i requisiti tecnici e le norme di prova in accordo all'articolo 35.3 della Direttiva 2014/90/UE ovvero contenuti all'interno degli allegati A.1 alle direttive CE/UE di modifica della Direttiva 96/98/CE.
- *MarED*: il gruppo di coordinamento degli organismi notificati dagli Stati membri ad effettuare le procedure di valutazione della conformità in accordo ai contenuti della Direttiva MED le cui attività sono raccolte nel sito www.mared.org.
- *MEEG (Marine Equipment Expert Group)*: il Gruppo degli esperti MED nazionali cui compete di assistere la Commissione europea a riguardo di tutte le questioni afferenti gli equipaggiamenti marittimi.
- *NANDO (New Approach Notified and Designated Organisations)*: il sistema informativo sulla notifica e delega, supportato dalle Autorità di notifica degli Stati membri.
- *ORGANISMO NOTIFICATO (Notified Body)*: un Organismo di valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi che è stato notificato alla Commissione europea ai sensi della Direttiva MED.

3. APPLICAZIONE DEL QUADRO NORMATIVO SUGLI EQUIPAGGIAMENTI MARITTIMI

3.1 Ambito di applicazione della Direttiva MED

3.1.1. Equipaggiamenti da certificare MED L'ambito di applicazione del decreto di recepimento e, quindi, inerente all'obbligo di apposizione del marchio di conformità (c.d. *timoncino*), è riferito all'equipaggiamento:

- destinato ad essere installato a bordo delle navi battenti bandiera di uno Stato membro, a prescindere dal luogo in cui esse siano costruite, riparate o consegnate;
- la cui approvazione da parte dello Stato di bandiera è imposta dalle Convenzioni internazionali; e
- limitatamente all'elenco di equipaggiamenti (c.d. lista MED) per cui la Commissione europea, in aderenza all'articolo 35, paragrafi 2 e 3 della Direttiva 2014/90/UE, ha riconosciuto ed identificato i requisiti tecnici (di progettazione, costruzione ed efficienza) e le norme di prova ad essi applicabili.

3.1.2. Equipaggiamenti non presenti nella lista MED

E' importante sottolineare che i requisiti e le norme di prova degli equipaggiamenti marittimi non presenti nella lista MED, da installare a bordo delle navi soggette a Convenzioni, in accordo all'articolo 4, comma 4 del decreto di recepimento, sono stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con l'Amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento.

Per tali equipaggiamenti non è, pertanto, prevista la presenza del marchio di conformità ma il riconoscimento di "tipo approvato nazionale" (cfr. articolo 10 del decreto di recepimento) ovvero, per il principio della libera circolazione delle merci in ambito dell'Unione, il riconoscimento di "tipo approvato" emesso da altro Stato membro dell'Unione europea o aderente all'Accordo sullo Spazio economico europeo ovvero da un Organismo autorizzato da uno Stato membro ad agire in nome e per conto (*on behalf of*) del predetto Stato (che può non essere un Organismo notificato).

3.2. Regime di approvazione del tipo per gli equipaggiamenti marittimi destinati a bordo del naviglio nazionale non soggetto a Convenzione

3.2.1. Limitazione dell'applicazione MED alle unità soggette alle Convenzioni internazionali

A differenza del regime imposto con il revocato D.P.R. 407/99, la cui applicazione era stata estesa anche al naviglio nazionale non soggetto alle Convenzioni internazionali, il nuovo decreto di recepimento prevede l'applicazione dei requisiti tecnici e delle norme di prova identificati dalla Direttiva limitatamente al solo naviglio nazionale soggetto alle Convenzioni internazionali.

L'Amministrazione di bandiera può, pertanto, discostarsi (per particolari equipaggiamenti) dai requisiti tecnici e dalle norme di prova imposti a livello internazionale o dell'Unione europea, attraverso l'individuazione di norme tecniche nazionali, con l'obiettivo di incontrare quelle esigenze di specificità proprie del naviglio non soggetto alle Convenzioni internazionali.

3.2.2. Tipo approvato nazionale

Gli equipaggiamenti marittimi delle unità nazionali non soggette alle Convenzioni internazionali possono ottenere il riconoscimento di "tipo approvato" nazionale attivando il tradizionale procedimento amministrativo che trova fondamento nella seguente normativa:

- a) *previsione generale Legge quadro* – articolo 11 della Legge 5 giugno 1962, n. 616 – "Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare",
- b) *requisiti di riferimento per gli equipaggiamenti*:

- articolo 55 del D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435 – “Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare”;
- norme speciali (es. D.Lgs. 45/2000, D.P.R. 541/1999, D.M. 218/2002 ecc.);
- specifiche norme nazionali di volta in volta individuate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con l'Amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento.

c) procedura finalizzata alla concessione del tipo approvato – D.P.R. 18 aprile 1994, n. 347 – “Regolamento recante semplificazione dei procedimenti di tipo approvato di apparecchi, dispositivi o materiali (dotazioni) da installare a bordo delle navi mercantili”.

3.2.3. Accettazione certificati MED su navi non soggette a Convenzione

La sistemazione di equipaggiamenti certificati in accordo alla Direttiva MED è comunque opzione ammessa, su base volontaria, anche per le unità non soggette alle Convenzioni internazionali.

3.2.4. Accettazione tipo approvato Stati membri UE ed SEE

Inoltre – sebbene trattasi di caso residuale – per il principio della libera circolazione delle merci in ambito UE, equipaggiamenti marittimi di “tipo approvato” da parte di uno Stato membro ovvero di un Organismo autorizzato ad agire in nome e per conto del predetto Stato (che può non essere un Organismo notificato) possono essere accettati a bordo di una nave nazionale.

4. REQUISITI PER L'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO – DISPOSIZIONI GENERALI

4.1. Elenco dei requisiti e delle norme di prova

4.1.1. Dove sono indicati i requisiti e le norme di prova

Come già detto, i requisiti e le rispettive norme di prova per la certificazione del singolo equipaggiamento (*item*), da installare a bordo delle navi soggette alle Convenzioni internazionali, sono indicati e resi obbligatori attraverso lo strumento del Regolamento di esecuzione della Commissione europea (cfr. Direttiva 2014/90/UE articolo 35, paragrafi 2 e 3) immediatamente efficace nell'ordinamento interno di tutti gli Stati membri.

Rispetto al passato, l'utilizzo del richiamato strumento normativo supera l'adozione della Direttiva UE per la predisposizione dell'allegato A.1 e risolve l'incertezza applicativa delle specifiche tecniche dovuta alla non sempre puntuale trasposizione della Direttiva all'interno della legislazione nazionale. L'allegato A.2 – dedicato agli equipaggiamenti per cui era prevista l'approvazione dello Stato di bandiera in attesa della definizione di *standard* internazionalmente riconosciuti (cfr. § 3.1.2 della presente Circolare) non è più riproposto.

4.1.2. Aggiornamento dei requisiti e delle norme di prova

In futuro, l'aggiornamento degli *item* sarà, pertanto, effettuato – a cadenza annuale – dalla Commissione europea di concerto con gli Stati membri attraverso il succitato strumento regolamentare.

Una dedicata nota informativa a beneficio di tutti gli interessati (vedasi a tal fine la Circolare Titolo “Sicurezza della Navigazione”, Serie “Generale” n. 130/2017) sarà predisposta e diffusa a cura di questo Comando generale in

occasione dell'emanazione di ogni nuovo Regolamento di esecuzione.

4.2. Regolamento UE e struttura della lista degli equipaggiamenti marittimi

4.2.1. Riferimento per la determinazione dei requisiti applicabili – Data di installazione a bordo

La precedente impostazione, ormai superata, considerava quale criterio principale per la determinazione dei requisiti applicabili all'equipaggiamento marittimo, da installare a bordo di navi nazionali:

- a) in costruzione, la data di impostazione chiglia o lo stato di costruzione equivalente;
- b) in esercizio, la data di installazione dell'equipaggiamento.

La nuova Direttiva 2014/90/UE prevede all'articolo 4 – come unico riferimento per la determinazione dei requisiti applicabili – la data di installazione a bordo dell'unità dell'equipaggiamento marittimo in esame.

Una specifica istruzione per svolgere l'attività sopra menzionata – rivolta agli Ispettori ed ai *Surveyors* – è fornita al successivo paragrafo 7.

Esistono, purtroppo, specifiche previsioni derogatorie contenute negli strumenti internazionali e/o unionali (es. SOLAS '74, Regola III/1.4.2) ed applicabili, laddove ricorrano i casi particolari, da parte delle Autorità di controllo, degli operatori di settore ecc.

4.2.2. Struttura del Regolamento UE e concetto di installazione a bordo (c.d. "placing on board")

Al fine di dirimere, quindi, ogni dubbio sulla determinazione dei requisiti applicabili, il concetto di installazione a bordo (c.d. *placing on board*), è specificamente indirizzato, all'interno del Regolamento di esecuzione, attraverso l'inserimento delle date di prima immissione sul mercato (colonna 5) per gli equipaggiamenti certificati con nuovi requisiti e di ultima installazione a bordo (colonna 6) per ogni singolo equipaggiamento certificato con i requisiti superati (si veda un esempio nella figura sotto riportata).

1	2	3	4	5	6
MED/2.7 Inceneritori di bordo	Requisiti per l'omologazione — MARPOL 73/78 allegato VI, Reg. 16. Requisiti di trasporto e di prestazione — MARPOL 73/78 allegato VI, Reg. 16. — Circ. MEPC.1 793 dell'IMO.	— Ris. MEPC.76(40) dell'IMO.	B+D B+E B+F G		1.1.2018 (III)
MED/2.7 Inceneritori di bordo (Impianti di incenerimento con capacità superiore ai 1 500 kW e fino a 4 000 kW)	Requisiti per l'omologazione — MARPOL 73/78 allegato VI, Reg. 16. Requisiti di trasporto e di prestazione — MARPOL 73/78 allegato VI, Reg. 16.	— Ris. MEPC.244(66) dell'IMO.	B+D B+E B+F G	16.3.2017	

Nella lista degli equipaggiamenti, infatti, la seconda riga – riproposta per lo stesso *item* – è utilizzata per:

- individuare gli eventuali requisiti o norme di prova che, rispetto alla precedente lista, sono stati aggiunti, eliminati o aggiornati nella loro versione o edizione ultima;
- indicare le corrispondenti date relative alla loro prima immissione sul mercato; ed allo stesso tempo,
- le date della possibile ultima installazione a bordo del precedente riferimento tecnico.

Tale soluzione consente agli operatori economici una valutazione prospettica per le future installazioni non disgiunta dalla necessaria gestione temporale degli emendamenti; ed alle Autorità di controllo una più corretta determinazione dei requisiti applicabili in sede di verifica a bordo e/o di vigilanza sul mercato.

Al contempo all'interno del Regolamento – nelle note applicabili all'intero allegato – sono indicate le definizioni di “installazione a bordo” (“I”, “II”, “III”) sulla base della tipologia di equipaggiamento: “semplice” (esempio: cinture di salvataggio, salvagenti anulari, estintori ecc...) o “complesso” (esempio: impianti, sistemi, materiali ecc...). Tutto ciò tenendo presente, per gli “equipaggiamenti complessi” (III), la previsione di un periodo di salvaguardia per il caso di navi in costruzione, per le quali la data di installazione può essere considerata quella di consegna dell'equipaggiamento al cantiere, purché l'installazione a bordo avvenga entro 30 (trenta) mesi da quest'ultima.

4.3. Aggiornamento automatico dei requisiti applicabili

4.3.1. Standard tecnici applicabili alla loro ultima versione La nuova Direttiva rende più chiaro il concetto di aggiornamento automatico degli *standard* tecnici contenuti all'interno dell'*Implementing Regulation*.

In passato, infatti, sulla base di quanto deciso dalla Commissione europea (cfr. lettera prot. n. TREN/G/FK D(2008) 442447 del 1 dicembre 2008, diffusa da questo Comando generale con Circolare non di serie n. 1/2009) era stabilito che sia le norme costruttive che quelle di prova erano assoggettate al principio dell'aggiornamento automatico delle stesse.

Il concetto sopra descritto è stato parzialmente modificato con la Direttiva 2014/90/UE, rendendolo formalmente applicabile – per una continua conformità al quadro regolamentare internazionale (IMO) – solo per le norme contenute nella colonna 2 relative a progettazione, costruzione ed efficienza (requisiti alla voce “trasporto e prestazione”). Queste si applicano, nella loro versione aggiornata (cfr. articolo 4, comma 1 della Direttiva 2014/90/UE).

4.3.2. Standard non assoggettati all'aggiornamento automatico

Di contro, invece, per le norme di prova (*testing standard*), come richiamate all'interno della colonna 3 della lista MED – utilizzate dagli organismi notificati per la valutazione della conformità – non vale il principio dell'aggiornamento automatico (cfr. articolo 4, comma 2 della Direttiva 2014/90/UE); esse sono applicate nella versione, edizione o emendamento contenuto all'interno dell'*Implementing Regulation* al fine di evitare effetti sproporzionati per gli operatori dell'industria marittima.

4.3.3. Standard costruttivi e standard di prova

Per riassumere:

- le norme costruttive risultano essere requisiti specifici che la Direttiva MED stabilisce per i prodotti che regola. Infatti, la modifica di una norma costruttiva di solito rappresenta o un'innovazione tecnica del prodotto oppure il riscontro alla difficoltà della precedente di garantire uno *standard* di sicurezza adeguato. Esse di solito convergono in strumenti IMO che permettono un'appropriata programmazione di produzione/adeguamento (cd. *four year cycle*). Ciò spiega la necessità della loro applicazione nella versione aggiornata.

La norma di prova, invece, è solo un metodo “stabilito ed armonizzato” per dimostrare che un equipaggiamento rispetta i requisiti/caratteristiche costruttive/e stabiliti da una norma specifica. Per tale ragione la Commissione europea ha deciso di essere più flessibile sull'argomento

riscontrando le segnalazioni dell'industria sulla difficoltà di ottenere l'approvazione di equipaggiamenti marittimi in ragione della più aggiornata norma di prova.

5. CERTIFICAZIONE MED DEGLI EQUIPAGGIAMENTI MARITTIMI E LORO IMMISSIONE SUL MERCATO

5.1. Tipo approvato in accordo alle Convenzioni internazionali e Tipo Approvato MED

5.1.1. Obiettivo primario del sistema di certificazione MED Come già chiarito all'interno delle premesse alla presente circolare, il sistema armonizzato, sviluppato con la Direttiva 96/98/CE prima e con l'attuale Direttiva 2014/90/UE, mira ad applicare gli strumenti internazionali sviluppati dall'IMO in maniera uniforme in tutta l'Unione creando un quadro di riferimento comune rispetto alla progettazione, alla costruzione ed all'efficienza degli equipaggiamenti marittimi. In tal modo integrando i requisiti IMO con ulteriori specifiche tecniche o accettandoli senza modifiche.

5.1.2. Parallelismo tra "IMO type approval" e certificazione MED A livello globale esiste un unico documento che consente l'installazione degli equipaggiamenti marittimi a bordo delle navi mercantili; trattasi del c.d. *type approval Certificate* con il quale si attesta che il prototipo è conforme agli strumenti internazionali e la relativa produzione è soggetta a controlli di conformità periodici (cfr. in ambito SOLAS, la IMO MSC.1/Circ.1221). Tenendo presente quanto sopra, la valutazione della conformità prodromica alla certificazione europea di tipo approvato MED dell'equipaggiamento marittimo è stata differenziata sulla base del tipo di prodotto e della tipologia di produzione (continuata o limitata nel tempo e nei numeri) di uno specifico *item*. Ciò con l'obiettivo di sviluppare un sistema di valutazione della conformità ben più efficace ed efficiente. Di seguito le varianti e le configurazioni di certificazione MED, a confronto con la certificazione di tipo approvato IMO:

1. Modulo B + Modulo D =	<i>IMO type approval</i>
2. Modulo B + Modulo E =	<i>IMO type approval</i>
3. Modulo B + Modulo F =	<i>IMO type approval</i>
4. Modulo G =	<i>IMO type approval</i>

5.2. Organismi notificati MED (Notified Bodies) - Valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi

5.2.1. Moduli di conformità stabiliti dalla Direttiva MED Un equipaggiamento marittimo, per essere commercializzato ed installato a bordo, deve essere sottoposto a valutazione della conformità a cura dell'Organismo notificato in ottemperanza alle pertinenti procedure di valutazione richiamate all'interno del Regolamento di esecuzione della Commissione europea. I moduli di seguito elencati costituiscono le c.d. "procedure di valutazione della conformità" cui uno specifico equipaggiamento marittimo è stato sottoposto e, più in particolare:

- **Modulo B:** certificato che attesta *l'approvazione del prototipo di equipaggiamento*. Il progetto e la documentazione tecnica relativa al prodotto è sottoposta a valutazione ed i campioni rappresentativi della

produzione sono sottoposti all'effettuazione dei test previsti per stabilirne la conformità ai requisiti applicabili.

Validità: Il modulo B può avere una validità massima di 5 anni.

Tale modulo, da solo, non consente al fabbricante di commercializzare il prodotto sul mercato. Per poter essere immesso sul mercato l'equipaggiamento deve essere sottoposto a verifica della garanzia della produzione o del prodotto attraverso l'esecuzione di uno dei moduli di conformità di seguito indicati, a scelta del fabbricante (l'Organismo che rilascia il modulo di garanzia associato può anche essere diverso da quello che ha rilasciato il modulo B).

- **Modulo D:** certificato che attesta la *garanzia di qualità della produzione* del fabbricante in possesso del modulo B. E' utilizzato principalmente per produzioni in larga scala e continuative nel tempo. L'Organismo notificato, infatti, verifica il sistema di gestione del fabbricante, nei suoi processi primari di gestione (formazione e competenza del personale, strumentazione ed attrezzature utilizzate, fornitori dei materiali utilizzati e dei componenti del prodotto finale ecc...) concentrandosi, infine, sul processo di fabbricazione (tipi di controlli ed ispezioni previsti in fase *iniziale, intermedia e finale in consegna* del prodotto). A seguito di tale valutazione l'Organismo rilascia il Modulo D presumendo che, sulla base dell'esame dell'architettura di sistema del fabbricante, i prodotti in uscita dalla filiera di produzione siano identici al prototipo certificato con il modulo B. In considerazione del fatto che il sistema è sottoposto a controlli periodici dell'Organismo notificato e che, quindi, il certificato è soggetto a rinnovo, il modulo D ha una data di scadenza.

Validità: il modulo D può avere una validità massima di 3 anni. La *ratio* risale al mantenimento della certificazione di qualità che, nello schema di accreditamento previsto dalla norma internazionale ISO 17021 che definisce i "*Requisiti per gli organismi che forniscono audit e certificazione di sistemi di gestione in genere per la qualità*", è stabilita in anni 3 (tre).

- **Modulo E:** certificato che attesta la *garanzia di qualità del prodotto* in possesso del modulo B. E' utilizzato principalmente per le produzioni nelle cui fasi non sono previsti controlli, esami e/o ispezioni iniziali o intermedie, poichè il prodotto viene sottoposto a verifica allorchè finito. Tale modulo è anche in uso presso i costruttori che affidano la produzione dell'equipaggiamento a soggetti terzi ovvero partecipano esclusivamente alla fase finale dell'assemblaggio e, successivamente, eseguono il controllo del prodotto finito. L'Organismo notificato verifica il sistema di gestione del fabbricante, nei suoi processi primari di gestione (formazione e competenza del personale, strumentazione ed attrezzature utilizzate, fornitori delle materie e dei componenti del prodotto finale ecc...) concentrandosi, infine, sul processo di verifica del prodotto finito. A seguito di tale valutazione l'Organismo rilascia il Modulo E presumendo che, sulla base dell'esame dell'architettura di sistema del fabbricante, i prodotti verificati siano identici al prototipo certificato con il modulo B.

Validità: la sua validità massima è triennale per le stesse ragioni descritte per il modulo D.

- **Modulo F:** certificato, senza scadenza, che attesta la conformità al prototipo di cui al Modulo B attraverso *la verifica* da parte dell'Organismo notificato di ogni singolo prodotto ovvero *di un numero di prodotti, presi a campione*, che risultino rappresentativi della produzione di un lotto ovvero di un numero prestabilito di prodotti. In tal caso il modulo F emesso è riferito al singolo prodotto (marca, modello e numero di serie) ovvero al lotto ben identificato e, quindi, non è soggetto a scadenza.
- **Modulo G:** certificato che attesta *la verifica di un singolo prodotto per la sua successiva singola commercializzazione*. Tale modulo non prevede nessun'altra attività di valutazione in quanto la sua validità è limitata al singolo prodotto e, per tale ragione, non è soggetto a scadenza.

5.3. Documenti che accompagnano l'equipaggiamento a bordo della nave – Dichiarazione di Conformità UE

5.3.1. Contenuti della Dichiarazione di Conformità UE

A seguito della valutazione della conformità e, ottenuto il pertinente modulo, il fabbricante – all'atto della produzione – redige la dichiarazione di conformità UE (cfr. articolo 16 della Direttiva 2014/90/UE ed articolo 18 del decreto di recepimento) inserendovi le informazioni minime previste nel modello di cui all'allegato III della decisione UE n. 768/2008.

È importante ricordare che – come previsto dall'articolo 18, comma 4 del decreto di recepimento – la dichiarazione di conformità UE è l'unico documento previsto mantenersi obbligatoriamente a bordo insieme all'equipaggiamento.

All'interno della dichiarazione sono inseriti anche i riferimenti ai moduli relativi alle procedure di valutazione della conformità cui l'equipaggiamento marittimo è stato sottoposto.

5.3.2. Eventuali dubbi sui contenuti della dichiarazione di conformità UE

Si fa presente che i moduli di conformità degli equipaggiamenti marittimi presenti sul mercato comune possono essere reperiti per il tramite dell'Armatore della nave e/o della Società di gestione ai fini ISM viepiù consultati sul sito MarED <http://www.mared.org>.

Eventuali problematiche particolari, relative a dubbi sulla completezza e/o veridicità dei dati ivi contenuti ovvero difficoltà nel reperimento dei predetti moduli, siano rappresentate a questo Comando generale - Reparto VI, per l'adozione delle necessarie ed opportune azioni nei confronti dei soggetti coinvolti.

5.4. Marchio di conformità – “Timoncino”

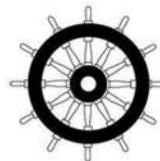
5.4.1. Struttura del marchio di conformità - Timoncino

La marcatura di conformità è apposta sull'equipaggiamento marittimo, con le modalità, nelle forme e nelle misure stabilite all'articolo 8 del D.P.R. 239/2017. Il marchio timoncino è seguito da:

- il numero di identificazione dell'Organismo notificato che ha certificato lo specifico equipaggiamento;
- l'anno in cui il marchio è stato apposto dal fabbricante.

La marcatura è una delle evidenze della conformità dell'equipaggiamento

marittimo ai requisiti applicabili.



XXXX /09

USCG Approval Number: 165.130/ECXXX /xxx

5.5. Targhetta Elettronica (Electronic Tag)

5.5.1. Simboli utilizzati per le targhette elettroniche

La Direttiva 2014/90/UE all'articolo 9 prevede l'adozione della cosiddetta targhetta elettronica (lettura ottica o a radio frequenza) con l'obiettivo di integrare o sostituire il marchio di conformità timoncinio.

Con il Regolamento 608/2018/UE del 19 Aprile 2018 recante "Criteri tecnici delle targhette elettroniche da utilizzare sugli equipaggiamenti marittimi", la Commissione europea ha stabilito che i fabbricanti possono utilizzare *Data Matrix Code* ed *RFID Code* marcati o affissi sull'equipaggiamento.

Di seguito la simbologia riferibile alla tecnologia applicata:



5.5.2. Verifica della targhetta elettronica

La targhetta elettronica, strumento attraverso il quale si memorizzano ed identificano automaticamente le necessarie informazioni sull'equipaggiamento, consentirà di effettuare una verifica del prodotto identificando quelli contraffatti o pericolosi perché segnalati da una Autorità di vigilanza del mercato. Tramite la lettura ottica l'Amministrazione e/o le Autorità di controllo possono effettuare un controllo di corrispondenza tra gli equipaggiamenti in esame e quelli catalogati nel sito MarED oltreché accedere ai database utilizzati in ambito europeo per la vigilanza sul mercato per i prodotti che presentano rischi per la sicurezza. Istruzioni per il funzionamento del sistema di identificazione elettronica e per i dispositivi ad uso dei Soggetti a vario titolo coinvolti nei controlli, saranno opportunamente fornite da questo Comando generale.

6. FUNZIONI E COMPITI DELLE AMMINISTRAZIONI E DELLE AUTORITA' DI CONTROLLO

6.1. Premessa

6.1.1. Cooperazione tra Amministrazioni ed Autorità di controllo

L'Amministrazione e le Autorità di controllo – come individuate all'interno del decreto di recepimento (si vedano anche le definizioni al paragrafo 2.2) – svolgono un ruolo fondamentale per la valutazione ed il controllo tecnico-amministrativo degli equipaggiamenti marittimi. Una conoscenza chiara e lineare dei processi e delle attività che Esse sono chiamate a svolgere,

costituisce elemento essenziale per un corretto trattamento dell'equipaggiamento in esame.

È altresì importante riconoscere lo scambio di informazione (cfr. artt. 5 e 27 del decreto di recepimento) necessario all'Amministrazione per indirizzare eventuali attività ispettive occasionali o campagne ispettive concentrate a cura delle Autorità di controllo come anche le attività di vigilanza del mercato (per esempio: l'esecuzione di prove di laboratorio su determinati prodotti).

Il decreto di recepimento contempla anche quei procedimenti amministrativi finalizzati all'installazione, o al mantenimento a bordo, di equipaggiamenti marittimi non conformi alla Direttiva MED.

Lo scopo del presente paragrafo è quello di fornire un'indicazione del complesso dei compiti dell'Amministrazione e delle Autorità di controllo, per una corretta implementazione ed attuazione del decreto di recepimento.

6.2. Verifica della conformità dell'equipaggiamento marittimo a bordo di navi nazionali

6.2.1. Inquadramento generale

I compiti dell'Amministrazione e dei soggetti coinvolti nelle attività di verifica degli equipaggiamenti marittimi a bordo del naviglio nazionale sono contenuti all'interno dell'articolo 5, comma 4 del decreto di recepimento.

In via generale, il decreto di recepimento stabilisce che è compito dell'Autorità marittima, degli Organismi riconosciuti e – nel caso di equipaggiamenti radioelettrici – del competente Ispettorato Territoriale del Ministero dello sviluppo economico – l'accertamento della conformità dell'equipaggiamento marittimo ai contenuti della Direttiva 2014/90/UE.

Tale attività è effettuata – come di seguito specificato – nell'ambito delle visite previste per il rilascio, la convalida ed il rinnovo delle pertinenti certificazioni statutarie (una specifica istruzione, ad uso degli ispettori nave, per la verifica degli equipaggiamenti e dei requisiti ad essi applicabili è fornita al successivo paragrafo 7) come anche durante il procedimento tecnico amministrativo di equivalenza/mantenimento a bordo (cfr. paragrafo 5.3).

6.2.2. Soggetti preposti ed ambiti di verifica degli equipaggiamenti marittimi a bordo

Di seguito, quindi, i Soggetti preposti e gli ambiti di verifica.

1. *Organismo riconosciuto* ai sensi della vigente norma di settore, in occasione di:
 - visite previste per il rilascio, la convalida ed il rinnovo della pertinente certificazione statutaria;
 - ispezioni (possono coincidere con le visite iniziali per rilascio della pertinente certificazione nave) previste durante il cambio di bandiera per le navi che transitano nei registri nazionali.
2. *Ispettorato Territoriale del Ministero dello sviluppo economico* in occasione di:
 - collaudi ed ispezioni alle stazioni radioelettriche di bordo e controlli per il relativo mantenimento;
 - ispezioni (possono coincidere con i collaudi necessari al rilascio della pertinente certificazione nave) previste durante il cambio di bandiera per le navi che transitano nei registri nazionali.
3. *Autorità marittima* in occasione di:

- ispezioni a corollario delle visite eseguite dall'Organismo riconosciuto o disposte occasionalmente dal Comando generale (es. campagne ispettive concentrate) su particolari tipologie di navi;
- specifiche campagne ispettive sugli equipaggiamenti marittimi disposte ai sensi dell'articolo 5, comma 1 lettera d) del decreto di recepimento.

6.2.3. Autorizzazione al mantenimento a bordo (D.P.R. 393/94) ed equivalenza (articoli 7 e 11 del D.P.R. 239/2017) degli equipaggiamenti marittimi

Il decreto di recepimento prevede l'applicazione del principio di equivalenza (in relazione alla data di installazione a bordo degli equipaggiamenti inseriti nella corrispondente versione della lista MED ad essi applicabile). Nello specifico:

1. l'articolo 7 disciplina la verifica dell'equipaggiamento marittimo installato a bordo delle navi non UE trasferite all'interno dei registri nazionali;
2. l'articolo 11 regola la verifica dell'equipaggiamento marittimo installato a bordo di navi UE, non soggette alle convenzioni internazionali, trasferite all'interno dei registri nazionali.

Gli equipaggiamenti marittimi non ricompresi nel Regolamento di esecuzione applicabile sono accettati a bordo attraverso il procedimento amministrativo del "mantenimento" di cui al D.P.R. 393/94.

Gli adempimenti da porre in essere nell'ambito dei procedimenti amministrativi di cui al presente paragrafo, saranno indirizzati con una dedicata Circolare.

6.3. Deroche da rilasciare agli equipaggiamenti marittimi MED

6.3.1. Deroche ai fini di prova o valutazione

La procedura relativa agli adempimenti previsti per consentire l'installazione a bordo di equipaggiamenti non conformi, ai fini di prova o valutazione, ai requisiti della Direttiva MED è inclusa all'interno dell'articolo 32 del decreto di recepimento.

La procedura di cui al richiamato articolo coinvolge esclusivamente le Amministrazioni competenti con cui il fabbricante si interfaccia e si conclude con il rilascio di un certificato.

6.3.2. Deroche motivate dall'innovazione tecnologica

Anche la procedura stabilita all'articolo 31 del decreto di recepimento, per il rilascio del relativo certificato, è di esclusiva competenza delle Amministrazioni interessate. A Loro spetta l'autorizzazione all'installazione di equipaggiamenti marittimi che forniscano un grado di sicurezza equivalente, o maggiore, rispetto ai requisiti stabiliti dalla Direttiva MED per un dato prodotto.

6.3.3. Deroche in circostanze eccezionali

È una possibilità ammessa al verificarsi di circostanze per cui, in un porto al di fuori dell'Unione europea – come prescritto dall'articolo 33 del decreto di recepimento – non sia ragionevolmente praticabile (in termini, per esempio, di tempi) – installare a bordo l'equipaggiamento provvisto del marchio di conformità.

In tale situazione, il comandante della nave, l'armatore o il suo rappresentante legale può – in accordo alla procedura descritta all'articolo 33 del decreto di recepimento – avanzare motivata istanza all'Autorità marittima di iscrizione dell'unità per installare un equipaggiamento non MED.

All'interno dello stesso articolo è previsto che l'Autorità marittima (cfr. D.P.R.

239/2017 articolo 3, comma 1, lettera f) – informata in merito alle circostanze eccezionali ed alle caratteristiche dell'equipaggiamento marittimo da installare – effettui una immediata ispezione a bordo. Tale attività si realizza nel contesto di una visita addizionale (per esempio in applicazione della Regola I/11 della SOLAS '74 come emendata) – a cura dell'Organismo nave, in virtù delle deleghe ricevute in accordo alla vigente normativa di settore.

A seguito della succitata visita ed al fine di proseguire con l'iter previsto, l'Organismo nave produrrà un parere tecnico motivato sia in relazione ai documenti di approvazione di cui l'equipaggiamento marittimo interessato è provvisto sia per ciò che attiene al suo stato di efficienza per l'utilizzo a bordo. L'anzidetta documentazione sarà trasmessa dall'Organismo nave al Comando generale – Reparto VI per le successive valutazioni di concerto con l'eventuale Amministrazione competente in base alla tipologia di equipaggiamento in esame e, per la decisione finale, in accordo con la procedura di cui al sopracitato articolo 33.

6.4. Obblighi di informazione

6.4.1. Informazioni sulla presunta pericolosità di equipaggiamenti a bordo È compito delle Autorità di controllo informare il Comando generale – Reparto VI, in relazione ad eventuali criticità o malfunzionamenti riscontrati a bordo ovvero individuati sul mercato.

6.4.2. Scambio di informazioni per vigilare sul mercato Tali informazioni sono utili al fine di dare piena attuazione all'articolo 5, comma 1 lettere c) e d) ed all'articolo 27 del decreto di recepimento, in relazione all'elaborazione di programmi settoriali per la vigilanza sul mercato.

7. VERIFICA DELLA CONFORMITÀ DELL'EQUIPAGGIAMENTO MARITTIMO

7.1 Criterio generale E' importante sottolineare che gli operatori economici del settore (es. costruttori di equipaggiamenti, cantieri navali, installatori ecc.) – nelle complesse fasi della costruzione, della modifica, del re-fitting della nave – sono coinvolti nell'individuazione dell'equipaggiamento da sistemare a bordo della nave e, quindi, nella determinazione dei requisiti ad esso applicabili.

La verifica della conformità ai requisiti applicabili è svolta tenendo in considerazione i requisiti generali descritti all'interno del paragrafo 4 della presente circolare in relazione alla data di installazione a bordo dell'equipaggiamento marittimo (cfr. art. 4.1 del D.P.R. 239/2017).

7.2. Approfondimento del concetto di installazione a bordo e definizioni inserite nei regolamenti tecnici UE Come già argomentato la precedente impostazione, ormai superata, considerava – quale elemento principale per la determinazione dei requisiti applicabili all'equipaggiamento marittimo, nei casi di nave in costruzione – la data di impostazione chiglia o lo stato di costruzione equivalente. La data di installazione del prodotto era considerata solo per le navi in esercizio.

Al fine di dirimere ogni dubbio sulla determinazione dei requisiti applicabili, il concetto di installazione a bordo (c.d. *placing on board*) è specificamente indirizzato, all'interno dei regolamenti UE, recanti le caratteristiche tecniche e gli standard di prova, attraverso l'inserimento

delle date di immissione sul mercato ed installazione a bordo per i singoli equipaggiamenti elencati nello stesso.

Al contempo, all'interno del Regolamento, come già ampiamente descritto nel precedente paragrafo 4, sono indicate diverse definizioni di "installazione a bordo" a seconda del tipo di equipaggiamento considerato e ammettendo un periodo di salvaguardia per il caso di navi in costruzione. Tutto quanto sopra in conformità a quanto previsto all'interno dell'articolo 35, comma 2 della Direttiva 2014/90/UE.

7.3. Tipi di verifiche, Autorità/Enti coinvolti e modalità

Verifiche più approfondite sono quelle che si svolgono nel contesto:

- a) della richiamata fase di costruzione e sorveglianza, modifica, re-fitting della nave la responsabilità della verifica di conformità dell'equipaggiamento marittimo ai requisiti applicabili è in capo al cantiere navale ed all'Organismo di classificazione/Organismo riconosciuto della nave.
- b) Di una visita *iniziale* di cui al HSSC (un'ispezione completa, prima che una nave sia messa in servizio, di tutti gli elementi relativi a un determinato certificato, al fine di garantire che i requisiti pertinenti siano rispettati e che tali articoli siano soddisfacenti per il servizio a cui è destinata la nave) per il primo rilascio della certificazione statutaria.
- c) Di una visita *addizionale* (un'ispezione, generale o parziale a seconda delle circostanze, da effettuarsi dopo una riparazione risultante da indagini o ogni volta che vengono effettuate riparazioni importanti o re-fitting per la sostituzione di un equipaggiamento).
- d) Del trasferimento di nave all'interno dei registri nazionali.

Le verifiche di cui alle lettere b), c) e d) sono eseguite da *Surveyor* della dell'Organismo riconosciuto, da ispettori del Ministero dello sviluppo economico (fase di collaudo delle apparecchiature radioelettriche) e con la possibilità di intervento – a mente dei contenuti della vigente legislazione di settore – di ispettori FSC in forza all'Autorità marittima competente.

Le stesse sono indirizzate a:

- stabilire la data di installazione a bordo dell'equipaggiamento sulla base delle registrazioni disponibili ovvero di ogni altro tipo di evidenza dalla quale possa evincersi una data di riferimento (es. nota di consegna a bordo, verbale di installazione, di collaudo, di revisione, di manutenzione ecc.).
- determinare – sulla base del criterio e delle definizioni di "installazione a bordo" contenuti all'interno del Regolamento di esecuzione applicabile alla data di installazione – i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza applicabili all'item di specie;
- verificare che la dichiarazione di conformità del prodotto sia

disponibile a bordo e faccia riferimento:

- a) ai moduli MED scelti dal costruttore e rilasciati dall'Organismo notificato (es. B+D, B+E ecc.), ed
- b) ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza imposti dal Regolamento di esecuzione applicabile in base alla data di installazione.

In caso di moduli abbinati B+D o B+E, è necessario verificare che la dichiarazione di conformità sia stata rilasciata dal costruttore nel periodo di validità dei corrispondenti Moduli D ed E (nota bene: laddove i moduli B, D, o E risultino scaduti alla data del controllo ma la dichiarazione di conformità sia stata emessa nel periodo della loro validità, l'equipaggiamento può essere accettato a bordo a condizione che i requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza siano quelli previsti dal Regolamento di esecuzione applicabile alla data installazione a bordo).

- Verificare la presenza (nelle forme e nelle misure stabilite all'articolo 8 del D.P.R. 239/2017) della marcatura di conformità (timoncino) sull'equipaggiamento in esame, quando applicabile.

Nell'ambito delle visite di *convalida* o di *rinnovo* della certificazione statutaria, la presenza del marchio di conformità (timoncino) e la funzionalità dell'equipaggiamento marittimo in esame sono sufficienti a stabilirne la conformità ai requisiti applicabili.

7.4. Casi speciali per cui non si applica il concetto di data di installazione a bordo per la determinazione dei requisiti applicabili

L'articolo 4 della Direttiva 2014/90/UE ha stabilito – quale unico ed esclusivo elemento di determinazione dei requisiti applicabili – la data di installazione dell'equipaggiamento marittimo a bordo della nave. In casi particolari, tuttavia, specifiche previsioni derogatorie disciplinate dagli strumenti internazionali od unionali possono essere applicate (si faccia riferimento, per esempio, alla Regola III/1.4.2 della SOLAS '74 come emendata).

7.5. Verifica di dettaglio in caso di dubbi sulla conformità

L'eventuale verifica di dettaglio sui moduli di conformità (es. moduli B+D, B+E ecc...) da porre in essere qualora dovessero sorgere dubbi sulla conformità, anche formale, dell'equipaggiamento marittimo ai requisiti applicabili, può essere effettuata confrontando le informazioni presenti nella dichiarazione di conformità con i certificati MED consultabili sul database europeo (sito web: www.mared.org) ovvero richiedendo gli stessi al Comando nave/Società di gestione.

8. ACCETTAZIONE DELLE CERTIFICAZIONI SINO ALLA LORO SCADENZA NATURALE

8.1. Criterio per l'accettazione delle certificazioni rilasciate in accordo alla Direttiva 96/98/CE

I certificati MED esistenti, rilasciati in accordo alla Direttiva 96/98/CE, rimangono validi e consentono ai relativi prodotti di essere immessi sul mercato ed a bordo anche dopo l'entrata in vigore della Direttiva 2014/90/UE fino a che:

- non raggiungano la loro scadenza naturale (per il successivo rinnovo

il certificato dovrà essere predisposto in accordo alla Direttiva 2014/90/UE);

- le condizioni di validità del certificato non siano variate (modifica del progetto, non conformità identificate); oppure
- non siano intervenute modifiche ai requisiti e/o alle norme di prova sulla base dei quali tali certificati erano stati rilasciati, attraverso regolamenti di esecuzione emessi dalla Commissione in accordo all'articolo 35, comma 2 della Direttiva 2014/90/UE.

8.2. Accettazione degli equipaggiamenti marittimi già installati a bordo

Gli equipaggiamenti marittimi MED già installati a bordo alla data di entrata in vigore del decreto di recepimento sono accettati senza ulteriori formalità.

9. STRUTTURA EUROPEA PER L'IMPLEMENTAZIONE DELLA DIRETTIVA MED

Di seguito un quadro riepilogativo delle Istituzioni e gli Enti europei coinvolti nella struttura della Direttiva MED, sui loro compiti e sulle fonti dalle quali acquisire, all'occorrenza, informazioni per l'approfondimento di determinati aspetti.

9.1. Commissione europea ed EMSA

La corretta implementazione ed attuazione della Direttiva è responsabilità di ogni singolo Stato membro.

I competenti servizi della Commissione europea (*Directorate General for Mobility and Transport - Maritime Safety Unit*), con l'ausilio dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) sono, invece, responsabili della verifica dell'efficacia delle azioni che gli Stati membri hanno messo in campo con particolare riguardo alle attività di:

- valutazione e notifica degli Organismi di valutazione della conformità (si veda il sito www.nando.eu per l'elenco completo degli Organismi europei notificati alla Commissione);
- vigilanza del mercato degli equipaggiamenti;
- verifica sull'applicazione dei requisiti tecnici e di prova degli equipaggiamenti installati a bordo delle unità che inalberano la bandiera di uno Stato membro;
- verifica dell'applicazione della Direttiva da parte degli Stati membri.

La Commissione europea inoltre, attraverso i servizi dell'EMSA – in consultazione con gli Stati membri (attraverso il gruppo MarED prima ed il Comitato COSS poi) – identifica gli equipaggiamenti marittimi ed i relativi requisiti tecnici e di prova da inserire all'interno degli atti di esecuzione da Essa emanati (ovvero dei regolamenti che sostituiscono l'allegato A.1. alla Direttiva 96/98/CE) e ne cura l'aggiornamento continuo.

9.2. Organismi notificati e gruppo di coordinamento MarED

Come noto, la Direttiva MED si basa sulla valutazione della conformità degli equipaggiamenti marittimi effettuata da Organismi che, applicando le procedure di valutazione della conformità individuate all'interno dell'articolo 15 della Direttiva e, con riferimento ai requisiti tecnici ed alle norme di prova stabiliti dai regolamenti di esecuzione UE, emettono le

relative certificazioni.

I richiamati certificati, consentono al fabbricante di apporre il marchio di conformità sul prodotto (timoncino) e di commercializzarlo.

Poiché le informazioni relative ai certificati MED degli equipaggiamenti sono disponibili sul sito del MarED, non è obbligatoria la loro conservazione a bordo.

Con l'articolo 34 della Direttiva è stato istituzionalizzato il gruppo di coordinamento degli Organismi notificati per la Direttiva MED, a cui sono invitati a partecipare – in qualità di osservatori – i rappresentanti delle Amministrazioni degli Stati membri competenti sulla base della tipologia di equipaggiamento marittimo considerato.

Rientra tra i compiti di tale gruppo l'armonizzazione delle attività degli Organismi nell'ambito dell'esame e della prova degli equipaggiamenti e, attraverso la predisposizione di raccomandazioni – soggette all'approvazione del COSS – fornire utili elementi per la verifica dei requisiti tecnici applicabili agli equipaggiamenti.

Nel sito web MarED sono disponibili la lista degli equipaggiamenti certificati in accordo alla Direttiva MED e la raccolta delle *approved recommendation*.

9.3. Scambio di esperienze tra gli Stati membri nell'ambito di ulteriori gruppi settoriali istituiti a livello europeo

A livello europeo le Amministrazioni competenti degli Stati membri (per l'Italia: il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, quale Autorità coordinatrice di riferimento in ambito nazionale) partecipano, in accordo a quanto previsto dall'articolo 33 della Direttiva 2014/90/UE, ad ulteriori gruppi settoriali per:

- lo scambio di informazioni e la cooperazione tra Autorità nazionali di vigilanza sul mercato (all'interno dell'*ADCO*);
- la definizione dei requisiti di efficienza (per la predisposizione della lista MED) e la discussione su particolari problematiche incontrate nell'applicazione della Direttiva MED (all'interno del *MEEG*).
