APPENDICE 3

GUIDA SINTETICA SULLA MARCATURA CE DI UNITÀ DA DIPORTO E COMPONENTI

DIRETTIVA 2013/53/UE

LE DIFFERENZE TRA LA NUOVA E LA VECCHIA DIRETTIVA SULLA NAUTICA

APPENDICI AL D. L. 5/2016

MACRO DIFFERENZE TRA LA VECCHIA DIRETTIVA E LA NUOVA

DIRETTIVA 94/25/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 16 giugno 1994

sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto

(GU L 164 del 30.6.1994, pag. 15)

DIRETTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 20 novembre 2013

relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua e che abroga la direttiva 94/25/CE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Timeline

Let's look at upcoming milestones:

Before 18 January 2016

Member States are required to amend their national legislation and transpose all the requirements of the new Directive

On 18 January 2016

The "old" Directive 94/25/EC will be repealed and no longer applicable

Between 18 January 2016 and 17 January 2017

Companies will have a one-year transition during which they can place for the first time on the EU market boats, engines and components that are compliant and CE-marked according to either the "old" or the "new" Directives (this is meant to allow the sales of existing products)

From 18 January 2017 onwards

Only products that are compliant and tested according to the new Directive 2013/53/EU will be accepted

2016

2017

LE DATE:

- DATA DI ADOZIONE 20 NOVEMBRE 2013
- DATA DI PUBBLICAZIONE 28 DICEMBRE 2013
- **DATA DI ENTRATA IN VIGORE 17 GENNAIO 2013**
- DATA DI RECEPIMENTO 18 GENNAIO 2016

ABROGAZIONE DELLA DIRETTIVA 94/25/CE - 2003/44/CE 18 GENNAIO 2016

PERIODO TRANSITORIO:
DECORRE DALLA ENTRATA IN VIGORE DELLA DIRETTIVA 53,

17 GENNAIO 2013

FINO AL

- 18 GENNAIO 2017, PER TUTTI I PRODOTTI

- 18 GENNAIO 2020, PER I MOTORI FB CON POTENZA UGUALE O MINORE A 15kW

(50) Per concedere ai fabbricanti e ad altri operatori economici il tempo sufficiente per adeguarsi alle prescrizioni stabilite dalla presente direttiva, è necessario prevedere un congruo periodo transitorio dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, durante il quale i prodotti conformi alla direttiva 94/25/CE possano ancora essere immessi sul mercato.

(50) Per concedere ai fabbricanti e ad altri operatori economici il tempo sufficiente per adeguarsi alle prescrizioni stabilite dalla presente direttiva, è necessario prevedere un congruo periodo transitorio dopo l'entrata in vigore della presente direttiva, durante il quale i prodotti conformi alla direttiva 94/25/CE possano ancora essere immessi sul mercato.

Articolo 55

Periodo transitorio

1. Gli Stati membri non impediscono la messa a disposizione sul mercato o la messa in servizio dei prodotti contemplati dalla direttiva 94/25/CE conformi a tale direttiva e immessi sul mercato o messi in servizio prima del 18 gennaio 2017.

2. Gli Stati membri non impediscono la messa a disposizione sul mercato o la messa in servizio dei motori di propulsione ad accensione comandata (AC) fuoribordo con potenza pari o inferiore a 15 kW conformi ai limiti di emissione di gas di scarico della fase I di cui all'allegato I, parte B, punto 2.1, fabbricati da piccole e medie imprese come definite nella raccomandazione 2003/361/CE della Commissione [1] e immessi sul mercato prima del 18 gennaio 2020.

Articolo 56

Abrogazione

La direttiva 94/25/CE è abrogata a decorrere dal 18 gennaio 2016. I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva.

COMPARAZIONE TRA LA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE e la DIRETTIVA 2013/44/UE

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 1 **Le categorie di progettazione**	RE 1 **Cambiano le categorie di progettazione** Le nuove categorie A, B, C e D non fanno più riferimento agli ambiti geografici di navigazione

I requisiti essenziali (RE) conservano nella direttiva 2013/53 il numero di paragrafo e sotto paragrafo riportato nella direttiva 94/25

CS2

ALLEGATO I

2013/53

REQUISITI ESSENZIALI

A. Requisiti essenziali per la progettazione e la costruzione dei prodotti di cui all'articolo 2, paragrafo 1

1. CATEGORIE DI PROGETTAZIONE DELLE UNITÀ DA DIPORTO

Categoria di progettazione	Forza del vento (scala Beaufort)	Altezza d'onda significativa (H ⅓, metri)
A	superiore a 8	superiore a 4
B	fino a 8 compreso	fino a 4 compreso
C	fino a 6 compreso	fino a 2 compreso
D	fino a 4 compreso	fino a 0,3 compreso

Note esplicative:

A. Un'imbarcazione da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione A è considerata progettata per venti che possono superare forza 8 (scala Beaufort) e un'altezza d'onda significativa superiore a 4 metri ad esclusione di circostanze anomale come tempeste, tempeste violente, uragani, tornado e condizioni estreme di navigabilità o onde anomale.

Sono precisate le condizioni anomale

B. Un'imbarcazione da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione B è considerata progettata per una forza del vento fino a 8, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 4 metri, compresi.

C. Un'unità da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione C è considerata progettata per una forza del vento fino a 6, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 2 metri, compresi.

D. Un'unità da diporto cui è attribuita la categoria di progettazione D è considerata progettata per una forza del vento fino a 4, compreso, e un'altezza d'onda significativa fino a 0,3 metri, compresi, con onde occasionali di altezza massima pari a 0,5 metri.

Diapositiva 8

CS2 Per la categoria A, sono precisate le "circostanze anomali"

Christian Signorelli; 27/11/2015

A. REQUISITI ESSENZIALI DI SICUREZZA PER LA PROGETTAZIONE E LA COSTRUZIONE DELLE UNITÀ.

1. Categorie di progettazione delle unità.

Categoria di progettazione	Forza del vento (Scala Beaufort)	Altezza significativa delle onde da prendere in considerazione H1/3, metri)
A (in alto mare)	> 8	> 4
B (al largo)	<= 8	<= 4
C (in prossimità della costa)	<= 6	<= 2
D (in acque protette)	<= 4	<= 0,3

Definizioni:

A. In alto mare: progettate per viaggi di lungo corso, in cui la forza del vento può essere superiore ad 8 (Scala Beaufort) e l'altezza significativa delle onde superiore a 4 m, ma ad esclusione di circostanze anomale; imbarcazioni ampiamente autosufficienti.

B. Al largo: progettate per crociere d'altura, in cui la forza del vento può essere pari a 8 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 4 m.

C. In prossimità della costa: progettate per crociere in acque costiere, grandi baie, estuari, fiumi e laghi, in cui la forza del vento può essere pari a 6 e l'altezza significativa delle onde può raggiungere 2 m.

D. In acque protette: progettate per crociere in acque costiere riparate, in piccole

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
La terminologia	**Una nuova terminologia** Differenze tra la direttiva testo inglese e testo italiano: c'è il rischio di confusione per l'uso dei termini in relazione alla specifica normativa italiana e al sistema amministrativo e di classificazione delle unità da diporto. I dubbi sono stati risolti dal decreto l.vo 11 gennaio 2016, n. 5, di attuazione della direttiva

Direttiva 2013/53/UE

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. La presente direttiva si applica ai seguenti prodotti:

a) imbarcazioni da diporto e imbarcazioni da diporto parzialmente completate;

b) moto d'acqua e moto d'acqua parzialmente completate;

c) componenti elencati all'allegato II se immessi sul mercato dell'Unione separatamente, in prosieguo denominati «componenti»;

d) motori di propulsione installati o specificamente destinati a essere installati su o in unità da diporto;

e) motori di propulsione installati su o in unità da diporto oggetto di una modifica rilevante del motore;

f) unità da diporto oggetto di una trasformazione rilevante.

Article 2

Scope

1. This Directive shall apply to the following products:

(a) recreational craft and partly completed recreational craft;

(b) personal watercraft and partly completed personal watercraft;

(c) components listed in Annex II when placed on the Union market separately, hereinafter referred to as 'components';

(d) propulsion engines which are installed or specifically intended for installation on or in watercraft;

(e) propulsion engines installed on or in watercraft that are subject to a major engine modification;

(f) watercraft that are subject to major craft conversion.

Testo del D. L.vo 11 gennaio 2016, n. 5

ART. 2.
(Ambito di applicazione)

1. Le disposizioni del presente decreto si applicano a:

a) imbarcazioni da diporto e imbarcazioni da diporto parzialmente completate;
b) natanti da diporto e natanti da diporto parzialmente completati;
c) moto d'acqua e moto d'acqua parzialmente completate;
d) componenti elencati all'allegato II se immessi sul mercato dell'Unione europea separatamente, in prosieguo denominati 'componenti';
e) motori di propulsione installati o specificamente destinati ad essere installati su o in unità da diporto;
f) motori di propulsione installati su o in unità da diporto oggetto di una modifica rilevante del motore;
g) unità da diporto oggetto di una trasformazione rilevante.

Testo del D. L.vo 11 gennaio 2016, n. 5

ART. 3.
(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) unità da diporto: ogni costruzione destinata ad attività sportive o ricreative, classificabile come imbarcazione da diporto o natante da diporto o moto d'acqua;

b) imbarcazione da diporto: un'unità da diporto con lunghezza dello scafo superiore a dieci metri e fino a ventiquattro metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione;

c) natante da diporto: un'unità da diporto con lunghezza dello scafo compresa tra i due metri e cinquanta centimetri e i dieci metri, indipendentemente dal mezzo di propulsione e con esclusione delle moto d'acqua;

2. Le disposizioni del presente decreto non si applicano a:

a) per quanto riguarda i requisiti di progettazione e costruzione di cui all'allegato II, parte A, del decreto legislativo n. 171 del 2005 come sostituito dall' allegato I del presente decreto:

1) unità da diporto destinate unicamente alle regate, comprese le unità a remi e le unità per l'addestramento al canottaggio, e identificate in tal senso dal fabbricante;

2) canoe e kayak progettati unicamente per la propulsione umana, gondole e pedalò;

3) tavole da surf progettate unicamente per la propulsione eolica e per essere manovrate da una o più persone in piedi;

4) tavole da surf;

5) unità storiche originali e singole riproduzioni di unità da diporto storiche, progettate prima del 1950, ricostruite principalmente con i materiali originali e identificate in tal senso dal fabbricante;

6) unità da diporto sperimentali, a condizione che non siano immesse sul mercato dell'Unione europea;

7) unità da diporto costruite per uso personale, a condizione che non siano successivamente immesse sul mercato dell'Unione europea durante un periodo di cinque anni a decorrere dalla messa in servizio dell'unità da diporto;

8) unità da diporto specificamente destinate a essere dotate di equipaggio e a trasportare passeggeri a fini commerciali, fatto salvo quanto previsto al comma 3, indipendentemente dal numero di passeggeri;

9) sommergibili;

10) veicoli a cuscino d'aria;

11) aliscafi;

12) unità da diporto a vapore a combustione esterna, alimentate a carbone, coke, legna, petrolio o gas;

13) mezzi anfibi, ossia veicoli a motore, su ruote o cingoli, in grado di operare sia sull'acqua sia sulla terraferma;

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 2.1 **La targhetta CIN**	**PRECISAZIONI in ordine alla composizione della targhetta identificativa delle imbarcazioni da diporto e moto d'acqua**

2.1. **Identificazione dell'unità da diporto**

Ogni unità da diporto è contrassegnata con un numero di identificazione, comprendente le seguenti informazioni:

1) codice del paese del fabbricante;

2) codice unico del fabbricante assegnato dall'autorità nazionale dello Stato membro;

3) numero di serie unico;

4) mese e anno di produzione;

5) anno del modello.

I requisiti dettagliati relativi al numero di identificazione di cui al primo comma sono stabiliti nella relativa norma armonizzata.

2013/53

2.1. Identificazione dell'unità.

Ogni unità reca una marcatura con il numero di identificazione, comprendente le seguenti informazioni:

- codice del costruttore;
- Paese di costruzione;
- numero di serie unico;
- anno di costruzione;
- anno del modello.

La norma armonizzata pertinente fornisce i dettagli di tali requisiti.

94/25

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 2.2 **La targhetta del costruttore**	**PRECISAZIONI sulla targhetta del costruttore compare la denominazione REGISTRATA o il marchio REGISTRATO del fabbricante**

a) il nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio registrato nonché il recapito del fabbricante;

b) la marcatura CE di cui all'articolo 18;

c) la categoria di progettazione dell'unità da diporto conformemente alla sezione 1;

2013/53

d) la portata massima consigliata dal fabbricante desunta dal punto 3.6 escluso il peso del contenuto dei serbatoi fissi pieni;

e) il numero di persone raccomandato dal fabbricante per cui l'unità da diporto è stata progettata.

Nel caso di valutazione post-costruzione, i recapiti e i requisiti di cui alla lettera a) comprendono quelli dell'organismo notificato che ha effettuato la valutazione della conformità.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 2.3 **I mezzi di rientro a bordo**	**Il requisito prevede espressamente che una persona possa risalire a bordo dall'acqua senza l'aiuto di altri**

2.3. **Protezione contro la caduta in mare e mezzi di rientro a bordo**

Le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di caduta in mare e da facilitare il rientro a bordo. I mezzi di rientro a bordo sono accessibili o utilizzabili da una persona in acqua senza l'aiuto di altre persone.

2013/53

EN ISO 15085:2003 *Man-overboard prevention and recovery*

2.3. Protezioni contro la caduta in mare e mezzi di rientro a bordo.

A seconda della categoria di progettazione, le unità da diporto sono progettate in modo da ridurre al minimo il rischio di caduta in mare e da facilitare il rientro a bordo.

94/25

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 2.4 **La visibilità dalla postazione di governo**	**Il requisito è esteso anche alle unità a vela e ai motovelieri** **AL MOMENTO PERÒ NON ESISTE LA NORMA ARMONIZZATA CHE COPRA ANCHE I REQUISITI PER LE UNITÀ A VELA E PER I MOTOVELIERI**

2013/53

2.4. **Visibilità a partire dalla posizione principale di pilotaggio**

In condizioni normali di uso (velocità e carico), la posizione principale di governo delle imbarcazioni da diporto consente al timoniere una buona visibilità a 360°.

94/25

2.4. Visibilità a partire dalla posizione principale di governo.

In condizioni normali di uso, (velocità e carico), la posizione principale di governo nelle unità da diporto a motore consente al timoniere una buona visibilità a 360°.

2.4. **Visibility from the main steering position**

For recreational craft, the main steering position shall give the operator, under normal conditions of use (speed and load), good all-round visibility.

2.4. **Visibilité à partir du poste de barre principal**

Sur les bateaux de plaisance, le poste de barre principal offre à l'homme de barre, dans des conditions normales d'utilisation (vitesse et chargement), une bonne visibilité sur 360°.

ISO 11591:2011(en) Small craft, engine-driven — Field of vision from helm position

Table of contents

Foreword
1 Scope
2 Normative references
3 Terms and definitions
4 General requirements
5 Field of vision — Forward
5.1 Horizontal
5.2 Vertical
6 Field of horizontal vision — Astern
6.1 Craft without permanent cabin or
6.2 Craft with permanent cabins or oth
7 Owner's manual

Figures

1 Scope

This International Standard specifies requirements for the field of vision from the helm position, forward and astern, in engine-driven small craft of up to 24 m length of hull.

It is not applicable to:

— tiller-steered craft (3.10) with maximum speed less than 10 knots;

— sailing craft (3.11).

Norna non utilizzabile per le unità a vela e motovelieri

NOTE Small engine driven craft can be operated in a manner and at certain speeds causing trim angles such that vision forward is temporarily obscured. This International Standard cannot assure that a craft can be operated without some temporary loss of vision from the helm position while operating at high trim angles during the transition from displacement to planing mode.

2 Normative references

The following referenced documents are indispensable for the application of this document. For dated references, only the edition cited applies. For undated references, the latest edition of the referenced document (including any amendments) applies.

ISO 3538:1997, *Road vehicles — Safety glazing materials — Test methods for optical properties*

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 2.5 **Il manuale del proprietario**	**Il manuale del proprietario** Deve essere redatto per ogni «prodotto» regolato dalla Direttiva, vale a dire, unità da diporto, moto d'acqua, ma anche componenti (oblò, timoni, ecc.), se sono venduti separatamente

2.5. Manuale del proprietario

Ogni prodotto è dotato di un manuale del proprietario conformemente all'articolo 7, paragrafo 7, e all'articolo 9, paragrafo 4. Tale manuale fornisce tutte le informazioni necessarie per l'uso sicuro del prodotto attirando particolarmente l'attenzione su messa in opera, manutenzione, funzionamento regolare, prevenzione dei rischi e gestione dei rischi.

2013/53

94/25

2.5. Manuale del proprietario.

Ogni unità da diporto è fornita di un manuale del proprietario in lingua italiana e nella lingua (o nelle lingue) del Paese in cui è commercializzata. Detto manuale dovrà più particolarmente attirare l'attenzione sui rischi di incendio e di allagamento e conterrà le informazioni elencate ai punti 2.2, 3.6 e 4, nonché i dati relativi al peso a vuoto dell'unità da diporto in chilogrammi.

RE 3.2

stabilità e bordo libero

Non vi sono variazioni dei requisiti essenziali tra la direttiva 94/25 e la 2013/53.

Però, è ora in vigore (17 gennaio 2016) la nuova serie delle norme EN ISO 12217 (1- 2- 3): 2015 , che sostituisce la serie EN ISO 12217:2002

vedi infoCantieri sulle nuove norme EN 12217

Guida per l'applicazione della nuova edizione della norma EN ISO 12217 (1-2-3-): 2015

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 3.3 **La galleggiabilità**	**E' stato inserito un nuovo elemento di valutazione riguardante i multiscafi abitabili: sono suscettibili di rovesciamento?**
	Le statistiche sugli incidenti mostrano che il rischio di rovesciamento delle imbarcazioni da diporto multiscafo abitabili è basso. Nonostante il rischio ridotto, è opportuno considerare che esiste un rischio di rovesciamento delle imbarcazioni da diporto multiscafo abitabili e, se suscettibili di rovesciamento, tali imbarcazioni dovrebbero restare a galla in posizione rovesciata e offrire la possibilità di evacuazione.

3.3. **Galleggiabilità**

2013/53

L'unità da diporto è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla propria categoria di progettazione conformemente alla sezione 1 e alla portata massima consigliata dal fabbricante conformemente al punto 3.6. Tutte le imbarcazioni da diporto multiscafo abitabili suscettibili di rovesciamento hanno una sufficiente galleggiabilità per restare a galla in posizione rovesciata.

Le unità da diporto inferiori a 6 metri hanno una riserva di galleggiabilità per consentire loro di galleggiare in caso di allagamento se usate secondo la loro categoria di progettazione.

3.3. Galleggiabilità.

94/25

L'unità da diporto è costruita in modo da garantire caratteristiche di galleggiabilità adeguate alla sua categoria di progettazione ai sensi del punto 1 e alla portata massima consigliata dal costruttore, di cui al punto 3.6. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili devono essere progettate in modo da avere una sufficiente galleggiabilità per restare a galla in posizione rovesciata. Le unità da diporto inferiori a 6 metri, sono munite di una riserva di galleggiabilità per consentire loro di galleggiare in caso di allagamento quando siano utilizzate conformemente alla loro categoria di progettazione.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 3.8 **Evacuazione**	**Requisito sostanzialmente cambiato** Anche per il sistema di evacuazione da bordo, in caso di rovesciamento, viene ripreso il concetto di unità multiscafo abitabile **«suscettibile di rovesciamento».** Il requisito vale per tutte le unità multiscafo, indipendentemente dalla lunghezza. L'evacuazione in caso d'incendio non è più argomento trattato dal punto 3.8

3.8. Evacuazione

2013/53

Tutte le imbarcazioni da diporto multiscafo abitabili suscettibili di rovesciamento sono munite di mezzi di evacuazione efficaci in caso di rovesciamento. Se è previsto un mezzo di evacuazione da usare in posizione rovesciata, esso non compromette la struttura (punto 3.1), la stabilità (punto 3.2) o la galleggiabilità (punto 3.3), indipendentemente dal fatto che l'imbarcazione da diporto si trovi in posizione dritta o rovesciata.

3.8. Evacuazione.

94/25

Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili di lunghezza superiore a 12 metri sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di rovesciamento. Tutte le unità da diporto multiscafo abitabili sono munite di un mezzo di evacuazione efficace in caso di incendio.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.1.1 **MATERIALI ISOLANTI DEI COMPARTIMENTI MOTORE**	**PRECISAZIONE SUL TIPO DI MATERIALE**

5.1.1. *Motore entrobordo* 2013/53

Tutti i motori entrobordo si trovano in un vano chiuso e isolato dai locali alloggio e sono installati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendi o di propagazione di incendi nonché i pericoli derivanti da fumi tossici, calore, rumore o vibrazioni nei locali alloggio.

Le parti del motore e gli accessori che richiedono una frequente ispezione e/o manutenzione sono facilmente accessibili.

I materiali isolanti posti all'interno dei compartimenti motore non alimentano la combustione.

94/25

5.1.1. Motore entrobordo.

Tutti i motori entrobordo si trovano in un vano chiuso e isolato dai locali alloggio e sono installati in modo da ridurre al minimo il rischio di incendi o di propagazione di incendi nonché i pericoli derivanti da fumi tossici, calore, rumore o vibrazioni nei locali alloggio. Le parti del motore e gli accessori che richiedono una frequente ispezione e/o manutenzione sono facilmente accessibili. I materiali isolanti posti all'interno dei compartimenti motore sono incombustibili.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.1.2 **LA VENTILAZIONE**	**PRECISAZIONE AL RIGUARDO DELL'INGRESSO DI ACQUA DALLE PRESE D'ARIA DEL COMPARTIMENTO MOTORE**

5.1.2. *Ventilazione*

2013/53

Il compartimento motore è ventilato. Si deve ridurre al minimo l'ingresso di acqua nel compartimento motore attraverso le aperture.

94/25

5.1.2. Ventilazione.

Il vano motore deve essere ventilato. È necessario evitare l'ingresso di acqua nel vano motore attraverso le prese d'aria.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
5. REQUISITI DI INSTALLAZIONE 5.1. **Motori e compartimenti motore** 5.1.1 5.1.2 5.1.3 5.1.4 5.1.5 …	**RE 5.1.6** **NUOVO REQUISITO** **Requisito aggiunto** **ARRESTO DI EMERGENZA PER I MOTORI FUORIBORDO A BARRA**

5.1.6. I motori di propulsione fuoribordo a timone sono dotati di un dispositivo di arresto d'emergenza che può essere collegato al timoniere.

I motori fuoribordo a timone, corrispondono ai motori fuoribordo con comando a barra

5.1.6. Les moteurs hors-bord de propulsion avec commande à la barre sont équipés d'un dispositif d'arrêt d'urgence qui peut être relié à l'homme de barre.

5.1.6. Tiller-controlled outboard propulsion engines shall be equipped with an emergency stopping device which can be linked to the helmsman.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.3. **SISTEMA ELETTRICO**	**PRECISAZIONE E PARZIALE MODIFICA DEL REQUISITO**

5.3. Sistema elettrico

2013/53

Gli impianti elettrici sono progettati e installati in modo da garantire un funzionamento corretto dell'unità da diporto in condizioni di uso normale e ridurre al minimo il rischio d'incendio e di elettrocuzione.

Tutti i circuiti elettrici, ad eccezione dei circuiti di accensione del motore alimentati da batterie, rimangono sicuri se esposti al sovraccarico.

I circuiti di propulsione elettrica non interagiscono con altri circuiti in modo tale da renderli inidonei al funzionamento previsto.

È garantita una ventilazione per evitare l'accumulo di gas esplosivi, eventualmente emessi dalle batterie. Le batterie sono assicurate fermamente e protette da infiltrazioni d'acqua.

94/25

5.3. Impianto elettrico.

Gli impianti elettrici sono progettati e installati in modo da garantire un funzionamento corretto dell'unità da diporto in condizioni di uso normale, e ridurre al minimo il rischio d'incendio e di elettrocuzione. Particolare attenzione è rivolta alla protezione dai sovraccarichi e dai cortocircuiti di tutte le reti, fatti salvi i circuiti di accensione del motore, alimentate da batterie. Deve essere garantita una ventilazione per evitare l'accumulo di gas eventualmente emessi dalle batterie. Queste ultime sono assicurate fermamente e protette dalle infiltrazioni d'acqua.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.4.2 **DISPOSITIVI DI GOVERNO DI EMERGENZA**	**PRECISAZIONE: IL REQUISITO È ESTESO ANCHE ALLE UNITÀ DA DIPORTO CON MOTORE FUORIBORDO**

5.4.2. *Dispositivi di emergenza* 2013/53

Ogni imbarcazione da diporto a vela e ogni imbarcazione da diporto non a vela con un solo motore di propulsione dotata di sistemi di governo con comando a distanza è munita di dispositivi di emergenza per il governo dell'imbarcazione da diporto a velocità ridotta.

5.4.2. Dispositivi di emergenza. 94/25

Le unità da diporto a vela e le unità da diporto con un solo motore entrobordo dotate di sistemi di governo con comando a distanza sono munite di dispositivi di emergenza per il governo dell'unità da diporto a velocità ridotta.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.5 **IMPIANTO DEL GAS**	**MODIFICA:** **PER L'INSTALLAZIONE DELL'IMPIANTO VALGONO LE ISTRUZIONI DEL FABBRICANTE**

5.5. Impianto del gas

Gli impianti del gas per uso domestico sono del tipo a prelievo di vapore e sono progettati e installati in modo da evitare perdite e il rischio di esplosione e in modo da controllarne la tenuta. I materiali e i componenti sono adatti al tipo specifico di gas utilizzato per resistere alle sollecitazioni e agli agenti incontrati in ambiente marino.

2013/53

Ogni apparecchio a gas destinato dal fabbricante all'impiego per il quale è utilizzato è installato secondo le istruzioni del fabbricante. Ogni apparecchio che consuma gas deve essere alimentato da un ramo distinto del sistema di distribuzione e ogni apparecchio deve essere controllato da un dispositivo di chiusura separato. Deve essere prevista una ventilazione adeguata per prevenire i rischi dovuti ad eventuali perdite e prodotti di combustione.

Tutte le unità da diporto aventi un impianto del gas fisso sono dotate di un compartimento isolato per contenere le bombole del gas. Il compartimento è isolato dai locali di alloggio, accessibile solo dall'esterno e ventilato verso l'esterno in modo che qualsiasi fuga di gas sia convogliata fuoribordo.

In particolare, gli impianti del gas fissi sono collaudati dopo l'installazione.

94/25

Gli impianti del gas per uso domestico sono del tipo a prelievo di vapore e vengono progettati ed installati in modo da evitare perdite ed il rischio di esplosione e in modo da controllarne la tenuta. I materiali ed i componenti sono adatti al tipo specifico di gas utilizzato per resistere alle sollecitazioni ed agli agenti incontrati in ambienti marino. Ciascun apparecchio è munito di dispositivo di sicurezza contro lo spegnimento della fiamma. Ogni apparecchio che consuma gas deve essere alimentato da un ramo distinto del sistema di distribuzione e ogni apparecchio deve essere controllato da un dispositivo di chiusura separato. Deve essere prevista una ventilazione adeguata per prevenire i rischi dovuti ad eventuali perdite di prodotti di combustione. Tutte le unità da diporto aventi un impianto del gas fisso sono dotate di un compartimento isolato per contenere le bombole del gas. Il compartimento è isolato dai locali di alloggio, accessibile solo dall'esterno e ventilato verso l'esterno in modo che qualsiasi fuga di gas sia convogliata fuoribordo. Gli impianti del gas fissi sono collaudati dopo l'installazione.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.6 **PROTEZIONE ANTINCENDIO**	**MODIFICA** **RIGUARDANTE LA PROTEZIONE DAL CALORE DEI FILI ELETTRICI**

5.6.1. *In generale*

2013/53

Il tipo di equipaggiamento installato e l'allestimento dell'unità da diporto tengono conto del rischio d'incendio e di propagazione del fuoco. Particolare attenzione è riservata all'ambiente circostante degli apparecchi a fiamma libera, alle zone calde o ai motori e alle macchine ausiliarie, ai traboccamenti di olio e di carburante, alle conduttore di olio e carburante non ricoperte nonché a mantenere il percorso dei fili elettrici lontano da fonti di calore e parti calde.

94/25

5.6.1. Considerazioni generali.

Il tipo di equipaggiamento installato e l'allestimento dell'unità da diporto tengono conto del rischio d'incendio e di propagazione del fuoco. È riservata particolare attenzione all'ambiente circostante gli apparecchi a fiamma libera, le zone calde o i motori e le macchine ausiliarie, ai traboccamenti di olio e di carburante, alle conduttore di olio e carburante non ricoperte ed è evitata la presenza di fili elettrici al di sopra delle parti calde delle macchine.

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.7 **FANALI DI NAVIGAZIONE**	**AGGIUNTA: il requisito ora prevede anche i segnali diurni e quelli sonori**

5.7. **Fanali di navigazione, sagome e segnali acustici** 2013/53

Laddove siano installati fanali di navigazione, sagome e segnali acustici, essi sono conformi al COLREG 1972 (regolamento internazionale per prevenire le collisioni in mare) o al CEVNI (Codice europeo delle vie di navigazione interna), a seconda del caso.

5.7. Fanali di navigazione. 94/25

Laddove installati, i fanali di navigazione devono essere conformi alla regolamentazione COL REG 1972, quale successivamente modificata o CEVNI, a seconda dei casi.

5.7. **Navigation lights, shapes and sound signals**

VECCHIA DIRETTIVA 94/25-2003/44/CE	NUOVA DIRETTIVA 2013/44/CE
RE 5.8 **PREVENZIONE DEGLI SCARICHI E IMPIANTI CHE CONSENTONO DI TRASFERIRE I RIFIUTI A TERRA**	**AGGIUNTA: il requisito ora prevede l'obbligatorietà della casse nere per tutte le unità dotate di servizi igienici**

5.8. **Prevenzione degli scarichi e impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra** 2013/53

Le unità da diporto sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale di prodotti inquinanti (olio, carburante ecc.) in mare.

I servizi igienici installati in un'imbarcazione da diporto sono unicamente collegati ad un sistema di serbatoi o ad un sistema di trattamento dell'acqua.

Le imbarcazioni da diporto con serbatoi installati sono muniti di un collegamento di scarico standard per consentire di collegare i tubi degli impianti di raccolta alla tubazione di scarico dell'imbarcazione da diporto.

94/25

5.8. Prevenzione dello scarico e impianti che consentono di trasferire i rifiuti a terra.

Le unità sono costruite in modo da evitare lo scarico accidentale fuori bordo di sostanze inquinanti (olio, carburante, ecc.).

Le unità fornite di servizi igienici devono essere munite:

a. di serbatoi, oppure
b. di dispositivi che consentono l'installazione di serbatoi.

Le unità dotate di serbatoi installati permanentemente sono fornite di una connessione di scarico standard per consentire ai tubi degli impianti di scarico di essere collegati alla tubazione di scarico dell'imbarcazione. Inoltre i tubi destinati all'evacuazione dei rifiuti umani attraversanti lo scafo debbono essere dotati di valvole che ne consentano la chiusura a tenuta stagna.

I moduli di valutazione della nuova direttiva 2013/53/UE

si applicano le procedure di cui all'allegato II della decisione n. 768/2008/CE

L 218/82 IT Gazzetta ufficiale dell'Unione europea 13.8.2008

DECISIONI ADOTTATE CONGIUNTAMENTE DAL PARLAMENTO EUROPEO E DAL CONSIGLIO

DECISIONE N. 768/2008/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 9 luglio 2008

relativa a un quadro comune per la commercializzazione dei prodotti e che abroga la decisione 93/465/CEE

(Testo rilevante ai fini del SEE)

ART. 19.
(Progettazione e costruzione)

1. Per la progettazione e la costruzione delle imbarcazioni e dei natanti da diporto si applicano le procedure relative ai seguenti pertinenti moduli di cui agli allegati del presente decreto:

ALLEGATI III – IV –V- VI – VII – VIII – IX – X- XI – XII e XVII

Il modulo Abis (Aa), presente nella direttiva 94/25-2003/44/CE, è stato sostituito, nella direttiva 2013/53/UE, col modulo A1

Categoria di progettazione	Lunghezza da 2,5 m a meno di 12 m	Lunghezza da 12 m a 24 m
A e B	Moduli disponibili: A1 (controllo interno di produzione + prove di prodotto supervisionate) B + C, D, E o F (esame UE di tipo) G (verifica dell'unità) H (garanzia di qualità totale)	Moduli disponibili: B + C, D, E o F (esame UE di tipo) G (verifica dell'unità) H (garanzia di qualità totale)
C	Moduli disponibili: A (controllo interno di produzione) se si utilizzano norme armonizzate per la stabilità A1 (controllo interno di produzione + prove di prodotto supervisionate) B + C, D, E o F (esame UE di tipo) G (verifica dell'unità) H (garanzia di qualità totale)	
D	Moduli disponibili: A (controllo interno di produzione) A1 (controllo interno di produzione + prove di prodotto supervisionate) B + C, D, E o F (esame UE di tipo) G (verifica dell'unità) H (garanzia di qualità totale)	

Moto d'acqua	Moduli disponibili: A (controllo interno di produzione) A1 (controllo interno di produzione + prove di prodotto supervisionate) B + C, D, E o F (esame UE di tipo) G (verifica dell'unità) H (garanzia di qualità totale)

Componenti	<u>Moduli disponibili:</u> B + C, D, E o F (esame UE di tipo) G (verifica dell'unità) H (garanzia di qualità totale)

Modulo A1

Decisione 768/2008/CE – All. II

Controllo interno della produzione unito a prove ufficiali del prodotto

1. Il controllo interno della produzione, unito a prove del prodotto sotto controllo ufficiale, è la procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante ottempera agli obblighi stabiliti ai punti 2, 3, 4 e 5 e garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati soddisfano le prescrizioni dello strumento legislativo ad essi applicabili.

4. Controlli sul prodotto

Per ogni singolo prodotto fabbricato, il fabbricante effettua, o fa effettuare a proprio nome, una o più prove su uno o più aspetti specifici del prodotto stesso per verificarne la conformità alle relative prescrizioni dello strumento legislativo. A scelta del fabbricante, le prove vanno effettuate da un organismo accreditato interno all'organizzazione del fabbricante o sotto la responsabilità di un organismo notificato scelto dal produttore.

Se le prove sono effettuate da un organismo notificato, durante il processo di fabbricazione il fabbricante appone, sotto la responsabilità di tale organismo, il numero d'identificazione di quest'ultimo.

Allegato IV

(articolo 14)

Modulo A1

Controllo interno della produzione unito a prove ufficiali del prodotto

1. Il controllo interno della produzione, unito a prove del prodotto sotto controllo ufficiale, è la procedura di valutazione della conformità con cui il fabbricante ottempera agli obblighi stabiliti ai punti 2, 3, 4 e 5 e garantisce e dichiara, sotto la sua esclusiva responsabilità, che i prodotti interessati soddisfano le prescrizioni del presente decreto.

4. Controlli sul prodotto

4.1 Progettazione e costruzione

Su una o più unità da diporto rappresentanti la produzione del fabbricante sono eseguite una o più delle seguenti prove, calcoli equivalenti o controlli da parte del fabbricante o a suo nome:

a) prova di stabilità conformemente **all'allegato II, parte A, punto 3.2, del decreto legislativo n. 171 del 2005 come sostituito dall'allegato I del presente decreto**;

b) prova delle caratteristiche di galleggiabilità conformemente **all'allegato II, parte A, punto 3.3 del decreto legislativo n. 171 del 2005 come sostituito dall'allegato I del presente decreto.**

Le prove sono effettuate da o sotto la responsabilità di un organismo notificato scelto dal produttore.

5. Marcatura di conformità e dichiarazione di conformità

5.1. Il fabbricante appone la necessaria marcatura di conformità quale prevista dal presente decreto a ogni singolo prodotto che soddisfa le prescrizioni applicabili dello presente decreto.

5.2. Il fabbricante compila una dichiarazione scritta di conformità per ogni prodotto che, insieme alla documentazione tecnica, lascia a disposizione delle autorità nazionali per dieci anni dalla data in cui il prodotto è stato immesso sul mercato. La dichiarazione di conformità identifica il prodotto per il quale è stata compilata.

Una copia di tale dichiarazione è messa a disposizione delle autorità competenti su richiesta.