



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di
stabilità migliorati e il suo allineamento ai requisiti di stabilità definiti
dall'Organizzazione marittima internazionale**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2022) 29 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La presente proposta riguarda una modifica della direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri¹.

Nel quadro del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) della Commissione e dell'agenda "Legiferare meglio" e quale seguito immediato al controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE², nel 2017 la Commissione ha presentato tre proposte di modifica di tale legislazione. Il 15 novembre 2017 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2017/2108³, la direttiva 2017/2109⁴ e la direttiva 2017/2110⁵.

Anche la direttiva 2003/25/CE che disciplina i requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri è stata inclusa in tale controllo di qualità. Tuttavia la Commissione non ha presentato una proposta relativa alla sua modifica, poiché all'epoca erano in corso discussioni in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) sulle norme di stabilità per le navi in condizioni di avaria. In seguito all'adozione delle norme internazionali rivedute⁶, la Commissione è ora pronta a proporre la modifica dei requisiti UE in materia di stabilità in condizioni di avaria.

L'obiettivo generale della revisione della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE è di semplificare e snellire il quadro normativo esistente al fine di i) mantenere, ove necessario e proporzionato, le norme UE, ii) assicurarne la corretta attuazione e iii) eliminare l'eventuale sovrapposizione di obblighi e le incoerenze tra strumenti legislativi correlati. L'obiettivo generale è fornire un quadro giuridico chiaro, semplice ed aggiornato che sia più agevole da attuare, monitorare e far rispettare, migliorando così il livello generale di sicurezza.

Per le navi impiegate in viaggi internazionali, inclusi i viaggi che collegano due Stati membri, si applicano le convenzioni internazionali (nell'ambito di competenza dell'IMO) e talune norme dell'UE. La convenzione più importante in materia di sicurezza è la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e il suo

¹ GU L 123 del 17.5.2003, pag. 22.

² I cui risultati sono stati comunicati al Parlamento europeo e al Consiglio il 16 ottobre 2015 (COM(2015) 508).

³ Direttiva (UE) 2017/2108 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 2009/45/CE, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 40).

⁴ Direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 52).

⁵ Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

⁶ Norme sancite dalla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare – SOLAS 1974 e successivi emendamenti (emendamenti del 2020 denominati SOLAS 2020).

protocollo del 1988. I requisiti di stabilità generali contenuti nella SOLAS 90 (come definiti nel testo della direttiva e in tutte le modifiche applicabili) sono stati fissati su base deterministica e inseriti nella regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS. Tali requisiti trovano applicazione nell'intera Unione, tramite l'applicazione diretta della convenzione SOLAS in caso di viaggi internazionali e grazie alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (rifusione), in caso di viaggi nazionali⁷.

Oltre ai requisiti internazionali, si applicano alle navi da passeggeri, alle navi ro/ro da passeggeri e alle unità veloci norme specifiche dell'UE. La direttiva 2003/25/CE stabilisce requisiti di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria per tutte le navi di questo tipo che effettuano servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera che battono, se impiegate in viaggi internazionali. Essa si prefigge di assicurare la loro stabilità a seguito di un'avaria, cosa che ne aumenta le possibilità di sopravvivenza in caso di avaria in seguito a collisione. In seguito all'incidente della *MS Estonia* del 28 settembre 1994, otto paesi europei (fra cui sette Stati membri) hanno avviato l'iniziativa (accordo di Stoccolma del 28 febbraio 1996) di introdurre norme di stabilità più severe in caso di avaria per le navi ro/ro da passeggeri in tali condizioni, per tenere conto degli effetti dell'accumulo di acqua sul ponte ro/ro e per garantire alle navi maggiori possibilità di sopravvivenza in condizioni più critiche di quelle previste dalla norma SOLAS 90, con altezze significative d'onda sino a 4 metri. Tale iniziativa ha portato la Commissione a presentare una proposta di direttiva e a far sì che il Parlamento europeo e il Consiglio adottassero successivamente la direttiva 2003/25/CE.

I requisiti specifici di stabilità dell'UE si aggiungono ai requisiti di stabilità in condizioni di avaria della convenzione SOLAS per tenere conto dell'acqua presente sul ponte ro/ro quando la nave si trova in avaria; la quantità di tale acqua dipende dal bordo libero in condizioni di avaria e dall'altezza significativa d'onda nell'area di operazione. I requisiti di cui alla direttiva 2003/25/CE si applicano anche alle navi ro/ro da passeggeri in servizio all'interno dell'Unione europea attraverso la direttiva 2009/45/CE. Tale direttiva suddivide le navi e i tratti di mare in quattro categorie (A, B C e D) in base alla distanza dalla costa e all'altezza critica d'onda. Per le navi ro/ro da passeggeri di classe A, B e C si devono applicare i requisiti della direttiva 2003/25/CE.

Il REFIT della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri ha portato alla stesura di una raccomandazione per esaminare la possibilità di allineare l'approccio normativo dell'UE sui requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri alla legislazione internazionale, a condizione che sia mantenuto quanto meno l'attuale livello di sicurezza determinato dalla direttiva 2003/25/CE.

Viste le differenze tra la convenzione SOLAS rivista (versione applicabile a partire dal 2020) e i requisiti specifici UE in materia di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri, la necessità della direttiva 2003/25/CE e il suo valore aggiunto sono stati valutati verificando se detti requisiti della convenzione SOLAS assicurino lo stesso livello di sicurezza.

Secondo le conclusioni del REFIT della Commissione e alla luce degli sviluppi a livello internazionale, la Commissione è stata incaricata di esaminare la possibilità di proporre la modifica o l'abrogazione dei requisiti specifici UE in materia di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri sulla base delle norme internazionali, se esse fossero state aggiornate (a partire dal 2020) in modo soddisfacente per l'UE. A tal fine è stato

⁷ GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

effettuato uno studio di esperti che ha analizzato le opzioni tecniche e strategiche, ossia le varie opzioni riguardanti l'indice di compartimentazione richiesto R, i limiti di altezza d'onda imposti dalla direttiva 2009/45/CE in un concetto probabilistico e le soluzioni alternative per ulteriori requisiti deterministici. Tale studio ha altresì valutato il sussistere della pertinenza dei requisiti di cui alla direttiva 2003/25/CE fintanto che non sia dimostrato che il livello di sicurezza corrispondente determinato a livello internazionale sia equivalente o superiore.

Oltre allo sviluppo di soluzioni tecniche per i calcoli di stabilità in condizioni di avaria per vari tipi di navi, dai risultati dello studio degli esperti è inoltre emersa la raccomandazione di non tenere conto dei limiti di altezza d'onda nel concetto probabilistico. I calcoli delle navi campione non hanno dimostrato che i limiti di altezza d'onda, considerati rispetto al fattore s normalizzato o all'altezza critica d'onda prevista, hanno un impatto significativo sulle possibilità di sopravvivenza complessive espresse dall'indice A. Pertanto non è opportuna l'introduzione di requisiti distinti rispetto ai limiti operativi di altezza d'onda per la stabilità in condizioni di avaria in un concetto probabilistico.

Considerando i risultati dello studio e tenendo presente l'obiettivo generale di semplificare e snellire il quadro normativo dell'UE per la sicurezza delle navi da passeggeri, è stata preparata una proposta di modifica della direttiva 2003/25/CE. Tra gli obiettivi specifici della sua revisione figurano:

- garantire la coerenza, per quanto possibile, con le norme internazionali in materia di stabilità in condizioni di avaria recentemente aggiornate e concordate presso l'IMO per le navi da passeggeri;
- ridurre la complessità nonché l'onere tecnico e amministrativo derivanti principalmente dalla presenza di due regimi diversi per la valutazione delle possibilità di sopravvivenza delle navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria;
- ridurre l'ambiguità delle definizioni e dei requisiti, ove possibile, alla luce della direttiva 2009/45/CE modificata; e
- eliminare le disposizioni obsolete riguardanti gli strumenti internazionali che non sono più pertinenti o in vigore.

Per motivi di chiarezza e coerenza, la presente proposta aggiorna inoltre numerose definizioni e numerosi riferimenti alla legislazione UE pertinente e alle regole della convenzione SOLAS.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La proposta è pienamente coerente con le tre direttive di modifica relative alla sicurezza per le navi da passeggeri adottate nel dicembre 2017, ossia le direttive 2017/2108, 2017/2109 e 2017/2110, e garantisce inoltre la coerenza con la direttiva 2009/16/CE⁸ relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. La proposta è pienamente in linea con le raccomandazioni relative al controllo dell'adeguatezza e con il Libro bianco del 2011 sul futuro dei trasporti⁹ che ha riconosciuto l'esigenza di modernizzare l'attuale quadro legislativo in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE.

• **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La proposta fa parte del programma REFIT della Commissione e mantiene gli impegni dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione garantendo che la legislazione in vigore

⁸ Idem.

⁹ Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011) 144).

sia semplice e chiara, non crei oneri inutili e resti al passo con l'evoluzione politica, sociale e tecnologica. Essa adempie inoltre gli obiettivi della strategia per il trasporto marittimo del 2018, garantendo la qualità dei servizi traghetto nel trasporto regolare di passeggeri all'interno dell'UE.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della direttiva di modifica è l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che prevede misure per migliorare la sicurezza dei trasporti e disposizioni specifiche per il trasporto marittimo.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

A richiesta del Consiglio¹⁰, la legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE è stata essenzialmente modellata e configurata sulla base dei requisiti internazionali e in seguito a una serie di gravi incidenti (ad esempio quelli in cui sono state coinvolte navi come la *Herald of Free Enterprise*, la *MS Estonia*). Rispetto alle norme internazionali codificate nelle convenzioni IMO, taluni aspetti sono stati resi più rigorosi a livello dell'Unione, come nel caso dei requisiti di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro di cui alla direttiva 2003/25/CE.

La legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri interessa la maggior parte degli Stati membri, in quanto Stati di bandiera e Stati di approdo, con l'eccezione di 4 Stati senza sbocco sul mare.

• Proporzionalità

La proposta è stata elaborata alla luce degli ultimi sviluppi a livello internazionale e dei risultati dello studio tecnico della Commissione che ha confrontato il quadro normativo previsto dalla direttiva 2003/25/CE con quello previsto dalla SOLAS 2020, identificando e fornendo prove di eventuali lacune in materia di sicurezza tra i due insiemi di norme. La Commissione ha altresì individuato, valutato e considerato misure alternative che potrebbero colmare tali lacune (ai fini di una maggiore sicurezza) prendendo in considerazione le possibilità di sopravvivenza complessive della nave.

La proposta di modificare i requisiti di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri di nuova costruzione e di nuova certificazione e di eliminare le sovrapposizioni nonché le definizioni e i riferimenti obsoleti è considerata l'unica opzione proporzionata e coerente. Essa assicura che l'attuale elevato livello di sicurezza non sia compromesso.

In conformità del principio di proporzionalità, il mezzo più idoneo per realizzare gli obiettivi resta la direttiva. Essa stabilisce principi comuni e livelli di sicurezza e garantisce la loro applicazione, ma consente a ciascuno Stato membro di decidere quali procedure pratiche e tecniche di attuazione applicare. Così facendo essa lascia alla responsabilità dei singoli Stati membri la scelta degli strumenti d'attuazione che meglio si confanno ai loro sistemi interni. Una direttiva assicura inoltre che l'obiettivo di semplificazione insito nella presente proposta sia raggiunto nella misura massima possibile, sebbene ciò sia in definitiva stabilito da ciascun Stato membro durante l'attuazione.

¹⁰ Risoluzione del Consiglio, del 22 dicembre 1994, sulla sicurezza dei traghetti passeggeri roll-on/roll-off (94/C 379/05) (GU C 379 del 31.12.1994, pag. 8).

- **Scelta dell'atto giuridico**

Al fine di assicurare una redazione giuridica chiara e coerente, si ritiene che la soluzione giuridica più adeguata sia una direttiva di modifica.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post/Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Dai controlli di adeguatezza è emerso che gli obiettivi chiave della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE per quanto concerne la sicurezza dei passeggeri sono per lo più già raggiunti e rimangono altamente pertinenti. Il quadro giuridico in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE ha avuto come conseguenza un livello comune di sicurezza per le navi da passeggeri all'interno dell'Unione e la parità di condizioni tra gli operatori, nonché un maggiore trasferimento di navi fra Stati membri. Dal controllo dell'adeguatezza è emerso inoltre che vi sono margini per rafforzare ulteriormente sia il livello di sicurezza sia l'efficienza e la proporzionalità di alcuni dei requisiti normativi. Sono state formulate raccomandazioni per semplificare, chiarire e abrogare una serie di requisiti ambigui, obsoleti o ridondanti. Per quanto riguarda i requisiti di stabilità in condizioni di avaria, il controllo dell'adeguatezza ha raccomandato di esaminare la possibilità di proporre la modifica o l'abrogazione dei requisiti specifici UE in materia di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri sulla base delle norme internazionali aggiornate.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Vista la natura tecnica della proposta in questione, è stata scelta una consultazione mirata quale strumento di consultazione più adeguato. Sono stati consultati gli esperti nazionali nell'ambito del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri. Nel quadro dello studio tecnico esternalizzato, sono stati organizzati due seminari a cui sono stati invitati a partecipare tutti gli Stati membri nonché il mondo dell'industria e le associazioni che rappresentano i passeggeri.

Nel documento di lavoro che accompagna la proposta sono riportati i risultati dello studio tecnico esternalizzato dalla Commissione ai fini della preparazione della presente revisione. La struttura proposta dei requisiti di stabilità in condizioni di avaria in funzione della capacità delle navi ha ricevuto il sostegno della grande maggioranza degli esperti nazionali. Sulla base delle osservazioni formulate dagli esperti nazionali e dai portatori di interessi, esaminate con attenzione, nella proposta sono state introdotte soluzioni alternative temporanee per le navi di nuova costruzione autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone. L'uso di queste due opzioni sarà valutato dieci anni dopo l'attuazione della modifica.

Tutte le osservazioni e le proposte presentate dagli esperti nazionali e dai portatori di interessi del mondo dell'industria durante le discussioni nelle riunioni del gruppo di esperti sono state valutate tenendo presente l'obiettivo generale di garantire che sia quanto meno mantenuto il livello di sicurezza esistente.

- **Assunzione e uso di perizie**

Il presente riesame si basa principalmente sui dati raccolti durante il processo di controllo dell'adeguatezza come indicato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione

"Correggere la rotta: controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE" adottato il 16 ottobre 2015¹¹.

Oltre ai dati e alla consultazione effettuata nel quadro del controllo dell'adeguatezza, la preparazione della presente proposta di semplificazione ha reso necessario un contributo da parte di esperti tecnici e giuridici riguardo alla formulazione concreta delle definizioni tecniche e a un linguaggio giuridico chiaro. Questi pareri sono stati raccolti all'interno della Commissione, dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) e del gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri e sono presentati nel documento di lavoro che accompagna la proposta.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta costituisce un seguito immediato al controllo dell'adeguatezza che ha individuato i problemi di allineamento e semplificazione in maniera approfondita e ha valutato le potenzialità di semplificazione. Come evidenziato nel documento di lavoro dei servizi della Commissione, la presente proposta è di carattere altamente tecnico. La proposta si basa sui risultati di uno studio tecnico effettuato in collaborazione con esperti altamente specializzati che hanno conoscenze specifiche in questo settore. Inoltre la presente iniziativa prevede un allineamento con le norme internazionali stabilite dall'IMO. Conformemente agli orientamenti della Commissione "Legiferare meglio", non è stata svolta una valutazione d'impatto completa.

La presente proposta è accompagnata tuttavia da un documento di lavoro dei servizi della Commissione che ricorda le raccomandazioni del controllo dell'adeguatezza e spiega i motivi delle soluzioni proposte dal punto di vista giuridico e tecnico. Essa include una sintesi dei risultati dello studio tecnico della Commissione effettuato a sostegno della presente iniziativa

- **Efficienza normativa e semplificazione**

L'obiettivo principale della presente proposta è ridurre la complessità nonché l'onere tecnico e amministrativo per quanto riguarda i requisiti di stabilità in condizioni di avaria derivanti principalmente dalla presenza di due regimi diversi per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria. La proposta si prefigge inoltre di assicurare coerenza, per quanto possibile, con le norme internazionali in materia di stabilità in condizioni di avaria recentemente aggiornate e concordate presso l'IMO per le navi da passeggeri. L'allineamento previsto con le norme internazionali e la semplificazione razionalizzeranno l'onere di calcolo degli operatori e delle imprese di costruzione navale.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze sulla tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione.

¹¹ SWD(2015) 197.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Conformemente agli orientamenti "Legiferare meglio"¹², non sono richiesti piani attuativi per le direttive caratterizzate da un ambito di applicazione altamente tecnico.

Per gli Stati membri sono state individuate modalità di monitoraggio e comunicazione adeguate, considerando il fatto che nel progetto di direttiva di modifica sono state proposte soluzioni tecniche alternative per determinate categorie di navi. I dati chiave sulle navi di nuova costruzione e i calcoli di stabilità in condizioni di avaria saranno raccolti e valutati con l'assistenza dell'EMSA. Dieci anni dopo l'attuazione dei requisiti riveduti sarà effettuata una valutazione e la direttiva sarà oggetto di revisione.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non sono necessari documenti esplicativi: sebbene siano di natura tecnica, i requisiti modificati contenuti nella direttiva non sono di natura complessa per i loro destinatari.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 del progetto di direttiva di modifica ne costituisce la parte principale e contiene modifiche a numerose disposizioni della direttiva 2003/25/CE.

Oggetto, ambito di applicazione e definizioni

Al punto 1 è modificata una serie di definizioni esistenti, come "nave esistente", "nave nuova", "servizio di linea", "Stato di approdo" e "requisiti specifici di stabilità".

Altezza significativa d'onda

Il punto 2 definisce meglio la nozione di "altezza significativa d'onda" e limita la sua applicazione alle navi che si conformeranno ai requisiti specifici di stabilità in condizioni di avaria di cui all'allegato I, sezione A, della direttiva 2003/25/CE.

Tratti di mare

Il punto 3 ha semplificato l'obbligo degli Stati membri di pubblicare i loro elenchi di tratti di mare insieme ai valori dell'altezza significativa d'onda.

Requisiti specifici di stabilità

Il punto 4 contiene i requisiti specifici di stabilità riveduti. Tali norme sono suddivise a) in base alla data in cui è stata impostata la chiglia delle navi o in cui le navi si trovavano a un equivalente stadio di costruzione e b) in base alla capacità delle navi di trasportare passeggeri a bordo. Le navi esistenti e già certificate continueranno ad applicare i requisiti attuali, mentre le navi di nuova costruzione e di nuova certificazione adibite a servizi di linea nell'UE dovranno conformarsi alle norme internazionali aggiornate (SOLAS 2020 per le navi con capacità di trasporto di oltre 1 350 persone a bordo) combinate con il requisito specifico dell'UE relativo all'indice R (SOLAS 2020 + livello SDC3 del valore dell'indice R per le navi con capacità di trasporto di un massimo di 1 350 persone a bordo).

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>.

Per un periodo transitorio di dieci anni sono state fornite due soluzioni alternative rispetto ai requisiti di stabilità per le navi con capacità di trasporto di un massimo di 1 350 persone a bordo (le norme attuali nell'allegato I, sezione A, o quelle aggiornate nell'allegato I, sezione B). Dopo tale periodo di dieci anni sarà valutato il ricorso a queste due opzioni e la direttiva sarà riveduta di conseguenza.

Il punto 5 sopprime le disposizioni ridondanti relative all'"Introduzione dei requisiti specifici di stabilità", processo che ha fatto seguito all'adozione della direttiva 2003/25/CE.

Il punto 6 contiene le modifiche necessarie alle disposizioni inerenti ai "Certificati". Questi cambiamenti derivano dall'aggiunta di una nuova sezione B dell'allegato I nella direttiva 2003/25/CE e dalle modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2017/2110, che ha abbandonato il concetto di "Stato ospite" e lo ha sostituito con il termine "Stato di approdo".

Il punto 7 modifica le disposizioni relative all'"Esercizio stagionale o per periodi di breve durata", in modo da riflettere la sostituzione di "Stato ospite" con "Stato di approdo" nonché l'applicazione limitata del concetto di altezza significativa d'onda alle navi che soddisfano i requisiti di stabilità di cui l'allegato I, sezione A.

Il punto 8 annuncia il riesame dell'attuazione dei requisiti di stabilità riveduti dieci anni dopo la loro adozione.

Il punto 9 contiene diverse revisioni formali agli attuali requisiti di stabilità che devono essere inseriti nell'allegato I, sezione A.

Il punto 10 introduce nuovi requisiti specifici di stabilità nell'allegato I, sezione B.

Il punto 11 aggiunge un nuovo allegato III, che definisce la serie di dati tecnici che gli Stati membri devono notificare alla Commissione per tutte le navi ro/ro da passeggeri di nuova costruzione e di nuova certificazione adibite a servizi di linea nell'Unione. Tali dati saranno utilizzati ai fini della valutazione dell'attuazione della direttiva 2003/25/CE modificata.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e il suo allineamento ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹³,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁴,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵ stabilisce un livello uniforme di requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri, in modo da migliorarne le possibilità di sopravvivenza in caso di avaria in seguito a collisione e garantire un elevato livello di sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio, in combinazione con i requisiti stabiliti dalla convenzione SOLAS in vigore alla data di adozione della direttiva (SOLAS 90).
- (2) Il 15 giugno 2017 l'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") ha adottato, con risoluzione MSC.421(98), disposizioni specifiche rivedute sulle norme di stabilità per le navi da passeggeri in condizioni di avaria che si applicano anche alle navi ro/ro da passeggeri. È necessario tener conto di tali sviluppi a livello internazionale e allineare le norme e i requisiti dell'Unione a quelli stabiliti dalla convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS") per le navi ro/ro da passeggeri impiegate in viaggi internazionali.
- (3) La risoluzione IMO n. 14 della conferenza SOLAS del 1995 ha autorizzato i membri dell'IMO a concludere accordi regionali se ritengono che le condizioni marittime prevalenti ed altre condizioni locali richiedano, in un determinato tratto di mare, l'adozione di requisiti specifici di stabilità. I requisiti deterministici di stabilità in

¹³ GU C del , pag. .

¹⁴ GU C del , pag. .

¹⁵ Direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (GU L 123 del 17.5.2003, pag. 22).

condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri di cui all'allegato I della direttiva 2003/25/CE differiscono dai nuovi requisiti probabilistici internazionali, nei quali la sicurezza di una nave ro/ro da passeggeri è misurata in base alla probabilità di sopravvivenza dopo una collisione. Il regime probabilistico internazionale è stabilito nel capitolo II-1 della convenzione SOLAS. I nuovi requisiti dovrebbero essere inseriti nella direttiva 2003/25.

- (4) I requisiti di cui alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ restano applicabili alle navi ro/ro da passeggeri. La valutazione del livello di sicurezza garantito dai requisiti della SOLAS 2020 per le navi ro/ro da passeggeri di diverse dimensioni ha portato alla conclusione che l'applicazione dei requisiti di stabilità in base a tale convenzione costituisce una riduzione significativa del rischio per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare oltre 1 350 persone a bordo rispetto ai requisiti inclusi nella direttiva 2003/25/CE in combinazione con la convenzione SOLAS, così come modificata dagli strumenti pertinenti dell'IMO applicabili al momento della sua adozione ("SOLAS 90").
- (5) I requisiti di stabilità fissati dalla presente direttiva per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo sarebbero difficili da attuare in presenza di determinate caratteristiche costruttive di tali navi. Pertanto gli operatori economici che possiedono o impiegano tali navi per servizi di linea nell'Unione dovrebbero poter far ricorso all'opzione di applicare i requisiti di stabilità applicabili prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. Il ricorso a tale opzione dovrebbe essere notificato dagli Stati membri alla Commissione insieme a una serie di dati relativi alle navi interessate. Dieci anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe valutare il ricorso a tale opzione al fine di decidere in merito a un'ulteriore revisione della presente direttiva.
- (6) Per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo, l'applicazione facoltativa dei requisiti della SOLAS 2020 dovrebbe essere subordinata a un livello dell'indice R più elevato di quello definito in tale convenzione per conseguire il livello di sicurezza adeguato.
- (7) Al fine di garantire il livello di sicurezza necessario, è opportuno applicare requisiti specifici di stabilità in condizioni di avaria anche alle navi ro/ro da passeggeri esistenti che non sono mai state certificate in conformità della direttiva 2003/25/CE e che iniziano a effettuare servizi di linea nell'Unione.
- (8) Per consentire alla Commissione di valutare e riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della presente direttiva entro il *[OP, inserire la data: dieci anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva di modifica]*, gli Stati membri dovrebbero fornire dati su ciascuna nuova nave ro/ro da passeggeri certificata a effettuare servizi di linea dopo *[OP, inserire la data: un anno dopo l'entrata in vigore della presente direttiva di modifica]* in conformità dei requisiti di stabilità di cui alla presente direttiva secondo la struttura definita nell'allegato.
- (9) Poiché la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷ è stata modificata e la direttiva 1999/35/CE del Consiglio¹⁸ è stata abrogata dalla direttiva

¹⁶ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

¹⁷ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

(UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹, il concetto di "Stato ospite" non è più pertinente e dovrebbe quindi essere sostituito da quello di "Stato di approdo".

(10) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/25/CE,
HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2003/25/CE

La direttiva 2003/25/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 2 è così modificato:
 - a) le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

"b) "nave ro/ro da passeggeri esistente": una nave ro/ro da passeggeri la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione prima del [OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

 - i) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile; e
 - ii) ha avuto inizio, per quella determinata nave, l'assemblaggio di almeno 50 tonnellate o dell'1 % della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;

c) "nave ro/ro da passeggeri nuova": una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave esistente;"
 - b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) "convenzione SOLAS": la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 e i rispettivi emendamenti in vigore;"
 - c) sono inserite le seguenti lettere e bis), e ter) ed e quater):

"e bis) "SOLAS 90": la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata dagli strumenti dell'IMO indicati di seguito:

 - Ris.MSC.1(45);
 - Ris.MSC.6(48);
 - Ris.MSC.11(55);
 - Ris.MSC.13(57);
 - Ris.MSC.19(58);
 - Ris.MSC.26(60);

¹⁸ Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

¹⁹ Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 novembre 2017 (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

- Ris.MSC.24(60);
- Ris.MSC.27(61);
- Ris.MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Ris.MSC.42(64);
- Ris.MSC.46(65);
- Ris.MSC.57(67);
- Ris.MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Ris.MSC.69(69);
- Ris.MSC.99(73);
- Ris.MSC.117(74);

"e ter) "SOLAS 2009": la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata dalla risoluzione MSC.216(82);

"e quater) "SOLAS 2020": la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata dalla risoluzione MSC.421(98);";

d) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

"f) "servizio di linea": una serie di traversate effettuate da una nave ro/ro da passeggeri in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi due o più porti oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:

- i) in base a un orario pubblicato, oppure
- ii) con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;"

e) la lettera i) è sostituita dalla seguente:

"i) "Stato di approdo": lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;"

f) la lettera k) è sostituita dalla seguente:

"k) "requisiti specifici di stabilità": i requisiti di stabilità di cui all'articolo 6;"

g) è aggiunta la seguente lettera n):

"n) "operatore": la persona giuridica o fisica che ha assunto la responsabilità dell'esercizio della nave.";

2) all'articolo 3, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Ogni Stato membro, in quanto Stato di approdo, provvede affinché le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva prima di essere adibite a viaggi da o per i porti di tale

Stato membro nell'ambito di servizi di linea, a norma della direttiva 2017/2110/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰.";

3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Altezza significativa d'onda

L'altezza significativa d'onda (h_s) è impiegata per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A. I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del 10 %.";

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati di approdo stabiliscono e mantengono aggiornato un elenco di tratti di mare in cui navi ro/ro da passeggeri effettuano servizi di linea da o per i loro porti, nonché i corrispondenti valori dell'altezza significativa d'onda in tali tratti.";

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. L'elenco è reso disponibile in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima. Sono notificati alla Commissione l'ubicazione di tali informazioni, nonché tutti gli aggiornamenti eventualmente apportati all'elenco e le ragioni di tali aggiornamenti.";

5) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Requisiti specifici di stabilità

1. Fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/45/CE, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare oltre 1 350 persone a bordo rispettano i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020.

2. A scelta dell'operatore, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo rispettano:

a) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva, oppure

b) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, della presente direttiva.

Per ciascuna di tali navi, l'amministrazione dello Stato di bandiera notifica alla Commissione, entro il termine di due mesi dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 8, la scelta effettuata tra le opzioni di cui al primo comma, lettera a) o b), allegando a tale notifica le informazioni di cui all'allegato III.

²⁰ Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

3. Nell'applicare i requisiti di cui all'allegato I, sezione A, gli Stati membri fanno riferimento agli orientamenti contenuti nell'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave in questione.
4. A scelta dell'operatore, le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare oltre 1 350 persone a bordo che sono adibite a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro dopo il *[OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]* e che non sono mai state certificate ai sensi della presente direttiva rispettano:
 - a) i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020, oppure
 - b) i requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva, oltre a quelli stabiliti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009.

La norma applicata figura nel certificato della nave richiesto ai sensi dell'articolo 8.

5. A scelta dell'operatore, le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo che sono adibite a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro dopo il *[OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]* e che non sono mai state certificate ai sensi della presente direttiva rispettano:
 - a) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva,
 - b) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, della presente direttiva, oppure
 - c) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva, oltre a quelli stabiliti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009.

La norma applicata figura nel certificato della nave di cui all'articolo 8.

6. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che erano impiegate per servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro prima del *[OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]* rispettano i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, nella versione precedente all'entrata in vigore della *[OP: inserire il titolo della presente direttiva di modifica]*.";

6) l'articolo 7 è soppresso.

7) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Certificati

1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri nuove ed esistenti battenti bandiera di uno Stato membro tengono a bordo un certificato che sancisca la conformità ai requisiti specifici di stabilità di cui all'articolo 6.

I certificati sono rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera e a questi possono essere aggiunti altri certificati pertinenti. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione

A, il certificato indica l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità.

Il certificato rimane valido fintantoché la nave ro/ro da passeggeri opera in un tratto di mare con un valore dell'altezza significativa d'onda uguale o inferiore.

2. Ogni Stato membro, in qualità di Stato di approdo, riconosce certificati rilasciati da un altro Stato membro in conformità della presente direttiva.

3. Ogni Stato membro, in qualità di Stato di approdo, accetta certificati rilasciati da paesi terzi nei quali si certifica che una nave ro/ro da passeggeri è conforme ai requisiti specifici di stabilità di cui alla presente direttiva.";

8) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Esercizio stagionale o per periodi di breve durata

1. Se una compagnia marittima che effettua un servizio di linea su tutto l'arco dell'anno intende impiegare per lo stesso servizio navi ro/ro da passeggeri aggiuntive per un periodo più breve, essa ne dà notifica alla competente autorità dello Stato o degli Stati di approdo almeno un mese prima di impiegare tali navi aggiuntive per il servizio in questione.

2. Tuttavia, se per circostanze imprevedibili, si deve rapidamente ricorrere ad una nave ro/ro da passeggeri sostitutiva per evitare un'interruzione di servizio, invece dell'obbligo di notifica di cui al paragrafo 1 si applicano l'articolo 4, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2017/2110 e l'allegato XVII, punto 1.3, della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²¹.

3. Se una compagnia marittima intende effettuare stagionalmente un servizio di linea per un periodo più breve non superiore a sei mesi l'anno, essa ne dà notifica alla competente autorità dello Stato o degli Stati di approdo almeno tre mesi prima di fornire tale servizio.

4. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, qualora le forme di esercizio di cui ai paragrafi 1 e 2 siano svolte in condizioni caratterizzate da un'altezza significativa d'onda minore di quella fissata per il corso dell'intero anno nel tratto di mare considerato, le competenti autorità possono impiegare il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per tale periodo di esercizio più breve per determinare il battente d'acqua sul ponte in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A. Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo periodo di esercizio più breve è concordato fra gli Stati membri o, se applicabile e possibile, fra gli Stati membri e i paesi terzi che si trovano ai due capi della rotta considerata.

5. Non appena ottenuto il consenso della competente autorità dello Stato o degli Stati di approdo in merito a una delle forme di esercizio di cui ai paragrafi 1 e 2, le navi ro/ro da passeggeri impiegate per tali servizi sono tenute ad avere a bordo un certificato che sancisca la conformità alle disposizioni della presente direttiva, come stabilito dall'articolo 8, paragrafo 1.";

²¹ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

- 9) è inserito il seguente articolo 13 bis:

"Articolo 13 bis

Riesame

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il *[OP, inserire la data: dieci anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva di modifica]*. Le informazioni basate sulle notifiche di cui all'articolo 6, paragrafo 2, sono rese disponibili in forma anonima.";

- 10) gli allegati I e II della direttiva 2003/25/CE sono modificati conformemente all'allegato I della presente direttiva;
- 11) il testo che figura nell'allegato II della presente direttiva è aggiunto come allegato III della direttiva 2003/25/CE.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il *[OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]* le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.
- Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.
2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente