



Bruxelles, 30 maggio 2022  
(OR. en, fr)

9236/22

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2022/0036(COD)**

---

---

**MAR 114  
OMI 67  
CODEC 726**

## **RELAZIONE**

---

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	8916/22
n. doc. Comm.:	6405/22 + ADD 1
Oggetto:	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 – Orientamento generale

---

### **I. INTRODUZIONE**

1. Il 18 febbraio 2022 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. La 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 passeggeri<sup>1</sup>.
3. 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.

---

<sup>1</sup> GU L 123 del 17.5.2003, pag. 22.

4. 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'Organizzazione marittima internazionale (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 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri<sup>2</sup>, così come modificata; e
  - eliminare le disposizioni obsolete riguardanti gli strumenti internazionali che non sono più pertinenti o in vigore.
5. La proposta è stata adottata nel quadro del programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) e dell'agenda "Legiferare meglio" della Commissione e costituisce un seguito immediato del controllo di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE<sup>3</sup>. Non è corredata da una valutazione d'impatto completa.

---

<sup>2</sup> GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1.

<sup>3</sup> Doc. 13230/15.

## **II. ESAME DA PARTE DELLE ALTRE ISTITUZIONI**

6. Il 1° aprile 2022 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatore Roberts Zīle (ECR, Lettonia).
7. Il 18 maggio 2022 il Comitato economico e sociale europeo ha adottato un parere sulla proposta<sup>4</sup>.

## **III. STATO DI AVANZAMENTO DEI LAVORI AL CONSIGLIO**

8. Il gruppo "Trasporti marittimi" ha esaminato la proposta in varie riunioni a partire da marzo 2022. Tutte le delegazioni hanno espresso un sostegno generale per gli obiettivi della proposta della Commissione, in vista di un rafforzamento del livello di sicurezza delle navi ro/ro da passeggeri.
9. Nella riunione del 17 maggio il gruppo ha raggiunto un accordo sul testo che figura in allegato.
10. Nella riunione del 20 maggio il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato l'accordo del gruppo e ha raccomandato al Consiglio di raggiungere un orientamento generale nella sessione del Consiglio TTE (Trasporti) del 2 giugno 2022.
11. Le modifiche proposte rispetto alla proposta della Commissione sono limitate. Sono da segnalare quattro modifiche sostanziali.
12. In primo luogo, all'articolo 6, paragrafo 4, verrebbe soppressa la lettera c). Infatti, la disposizione è ridondante rispetto alle alternative indicate alle lettere a) e b) dello stesso paragrafo.
13. In secondo luogo, il termine di recepimento proposto dalla Commissione (un anno dopo la data di entrata in vigore della direttiva di modifica) sarebbe prorogato a 24 mesi.

---

<sup>4</sup> Doc. 9327/22 + COR 1.

14. Inoltre, al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare, gli Stati membri privi di porti marittimi che abbiano chiuso il registro navale nazionale o che non abbiano navi da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrino nell'ambito di applicazione della direttiva potrebbero derogare alle disposizioni della stessa (articolo 2 bis e considerando 9 bis). Ciò significherebbe che, fintantoché le suddette condizioni siano soddisfatte, tali Stati membri non avrebbero l'obbligo di recepire la direttiva.
15. Infine, verrebbe aggiunto un considerando 7 bis per sottolineare che gli Stati di approdo dovrebbero cooperare il più possibile per stabilire l'elenco dei tratti di mare di cui all'articolo 5, paragrafo 1, tenendo conto della sovranità degli Stati sui tratti di mare che rientrano nella loro giurisdizione e dei principi generali del diritto del mare.
16. In questa fase della procedura, la Commissione mantiene una riserva procedurale su tutte le modifiche alla sua proposta.

#### **IV. CONCLUSIONE**

17. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio a raggiungere un orientamento generale sulla 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, basandosi sul compromesso che figura nell'allegato della presente relazione.

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 l'allineamento di tale direttiva 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 europeo<sup>5</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>6</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup> 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 internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ("convenzione SOLAS") in vigore alla data di adozione della direttiva ("SOLAS 90").

---

<sup>5</sup> Parere del 18 maggio 2022 (*non ancora pubblicato nella GU*).

<sup>6</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>7</sup> 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).

- (2) Il 15 giugno 2017 l'Organizzazione marittima internazionale ("IMO") ha adottato la risoluzione MSC.421(98), che stabilisce disposizioni specifiche rivedute sui requisiti 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 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.
- (3 bis) I requisiti deterministici di stabilità in 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 Consiglio<sup>8</sup> 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 di tali requisiti di stabilità determinerebbe una riduzione significativa del rischio per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare oltre 1 350 persone a bordo rispetto al livello di sicurezza garantito dai requisiti di cui alla direttiva 2003/25/CE in combinazione con la convenzione SOLAS, così come modificata dalla 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.
- (7 bis) Gli Stati di approdo dovrebbero cooperare il più possibile per stabilire l'elenco dei tratti di mare di cui alla presente direttiva, tenendo conto della sovranità degli Stati sui tratti di mare che rientrano nella loro giurisdizione e dei principi generali del diritto del mare.

---

<sup>8</sup> 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).

- (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 autorizzata dopo *[OP, inserire la data: 24 mesi dopo l'entrata in vigore della presente direttiva di modifica]* a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo nell'ambito di servizi di linea in conformità dei requisiti di stabilità di cui alla presente direttiva. Tali dati dovrebbero essere forniti secondo la struttura definita nell'allegato. I dati dovrebbero essere disponibili per tutte le navi da passeggeri nuove, dal momento che esse sono tenute a rispettare i requisiti probabilistici di stabilità previsti dalla SOLAS 2020.
- (9) Poiché la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>9</sup> è stata modificata e la direttiva 1999/35/CE del Consiglio<sup>10</sup> è stata abrogata dalla direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>11</sup>, il concetto di "Stato ospite" non è più pertinente e dovrebbe quindi essere sostituito da quello di "Stato di approdo".
- (9 bis) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare e privi di porti marittimi e di navi battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della presente direttiva. Ciò significa che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, essi non hanno l'obbligo di recepire la presente direttiva.
- (10) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/25/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

---

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> 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 adibite a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

<sup>11</sup> 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).

## 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: 24 mesi 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);
- 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 Consiglio<sup>12</sup>.";

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.";

---

<sup>12</sup> 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).

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.

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: 24 mesi 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.

I requisiti di stabilità applicati figurano 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: 24 mesi 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, oppure
  - b) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, della presente direttiva.
  - c) [...]

I requisiti di stabilità applicati figurano 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 al *[OP, inserire la data: 24 mesi 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 completo 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 Consiglio<sup>13</sup>.
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 3, 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.";

---

<sup>13</sup> 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: 24 mesi 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 2 bis*

*Deroga*

Uno Stato membro che sia privo di porti marittimi sul suo territorio e abbia chiuso il registro navale nazionale o non abbia navi battenti la sua bandiera che rientrino nell'ambito di applicazione della presente direttiva può derogare alle disposizioni della presente direttiva fintantoché i requisiti summenzionati siano soddisfatti. Uno Stato membro che intenda avvalersi di tale deroga lo notifica alla Commissione al più tardi il [da definire]. Ogni eventuale cambiamento successivo è parimenti comunicato alla Commissione.

*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 ..., il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente/La presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*

---

1. L'allegato I è così modificato:

- a) dopo il titolo, è inserito il testo seguente:
  - "Sezione A"
- b) è inserita la seguente frase introduttiva:
  - "Ai fini della presente sezione A, i riferimenti alle regole della convenzione SOLAS si intendono fatti a tali regole così come applicate ai sensi della SOLAS 90.";
- c) il punto 1 è sostituito dal seguente:
  - "1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria devono essere rispettati i requisiti della presente sezione.";
- d) il punto 3.1 è sostituito dal seguente:
  - "3.1. Per le navi che sono impiegate solo per un periodo stagionale ridotto come indicato all'articolo 9, gli Stati di approdo che figurano nella rotta devono stabilire di comune accordo l'altezza significativa d'onda applicabile.";
- e) è inserita la sezione B seguente:

**"Sezione B**

I requisiti del capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 devono essere rispettati. Tuttavia, in deroga alla regola II-1/B/6.2.3 della SOLAS 2020, l'indice di compartimentazione richiesto R deve essere determinato come segue:

<b>Persone a bordo (N)</b>	<b>Indice di compartimentazione (R)</b>
$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

in cui:

- N = Numero totale di persone a bordo."



2. L'allegato II è così modificato:

il paragrafo introduttivo in "Applicazione" è sostituito dal seguente:

"Conformemente alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3, della presente direttiva, i presenti orientamenti sono destinati ad assistere le amministrazioni degli Stati membri nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, sezione A, per quanto possibile e compatibile con le caratteristiche strutturali della nave in questione. La numerazione dei seguenti paragrafi corrisponde a quella impiegata nell'allegato I, sezione A."

## ALLEGATO II

## "ALLEGATO III - DETTAGLI DELLA NOTIFICA

Dati da comunicare in conformità dell'articolo 6, paragrafo 2:

**I. Dati generali**

- 1) Requisiti di stabilità applicabili: sezione A o sezione B dell'allegato I
- 2) Numero di identificazione della nave (numero IMO, indicativo radio)
- 3) Caratteristiche principali
- 4) Piano generale
- 5) Numero di persone a bordo
- 6) GT
- 7) La nave è bidirezionale: sì/no
- 8) La nave dispone di lunghe stive inferiori: sì/no

**II. Dati specifici - per le navi ro/ro da passeggeri soggette ai requisiti probabilistici della SOLAS**

- 9) Dl, dp, ds
- 10) R – indice richiesto
- 11) Planimetria (piano delle tenute stagne) per i sottocompartimenti con tutti i punti di apertura interni ed esterni, compresi i loro sottocompartimenti collegati e i dettagli utilizzati per la misurazione degli spazi, come il piano generale e il piano dei serbatoi. Devono essere inclusi i limiti di compartimentazione longitudinale, trasversale e verticale<sup>14</sup>
- 12) Indice di compartimentazione ottenuto A con una tabella riassuntiva di tutti i contributi per tutte le zone in avaria<sup>15</sup> con una colonna separata con l'indice di compartimentazione ottenibile ( $w*p*v$ )
- 13) Per i casi di avaria nelle zone 1 e 2, la percentuale di casi di avaria che non è stata oggetto di indagine (ossia i casi non inclusi nel fattore ( $w*p*v$ )), con  $s=0$ ,  $s=1$  e  $0<s<1$

---

<sup>14</sup> Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.2 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.

<sup>15</sup> Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.

- 14) Per i casi di avaria nelle zone 1 e 2, la percentuale di casi di avaria che coinvolgono spazi ro/ro che non è stata oggetto di indagine (ossia i casi non inclusi nel fattore  $(w \cdot p \cdot v)$ ), con  $s=0$ ,  $s=1$  e  $0 < s < 1$
- 15) Per ciascuna avaria che contribuisce all'indice di compartimentazione ottenuto A, identificazione degli spazi allagati, valore del contributo e fattore "s"<sup>16</sup>
- 16) Dettagli delle avarie non contributive ( $s=0$  e  $p>0$ ) per le navi ro/ro da passeggeri dotate di lunga stiva inferiore, compresi tutti i dettagli dei fattori calcolati<sup>17</sup>

### III. Dati specifici - per le navi ro/ro da passeggeri che applicano l'allegato I, sezione A

– Metodo di conformità:

- prove in vasca;
- calcoli.

Indicare se sono stati evitati i calcoli della quantità d'acqua sul ponte a causa ad esempio del fatto che il bordo libero residuo è superiore a 2,0 m in tutti i casi di avaria: sì/no

Altezza significativa d'onda ai sensi della direttiva 2003/25/CE."

---

---

<sup>16</sup> Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.

<sup>17</sup> Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.