



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
NUCLEO DI VALUTAZIONE ATTI UE

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento politiche europee
Servizio informative parlamentari e Corte di
giustizia UE

OGGETTO: Richiesta di relazione (articolo 6 della legge n. 234/2012) 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 - Cod. Consiglio 6405/22 - Cod. interistituzionale 2022/0036 (COD) - Cod. Commissione COM(2022)53 final.

Facendo riferimento alla richiesta inoltrata con nota 1716 del 24 febbraio 2022 si trasmette, in allegato, la relazione governativa e la tabella di corrispondenza, redatte dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, concernenti la proposta di direttiva in oggetto.

IL COORDINATORE
(Cons. Chiara Palermo)



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia Costiera

Relazione

ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

Oggetto dell'atto:

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.

- **Codice della proposta:** COM(2022) 53 del 18/02/2022
- **Codice interistituzionale:** 2022/0036(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto

Premessa: finalità e contesto

Quadro normativo

La proposta di modifica della direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente i requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri, recepita nell'ordinamento nazionale con Decreto Legislativo 8 marzo 2005, n.52, si inserisce nel programma di controllo dell'adeguatezza e dell'efficacia della regolamentazione (REFIT) e quale seguito alla verifica di qualità della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri che ha già portato alla revisione della direttive 2017/2108, della direttiva 2017/2109 e direttiva 2017/2110 recepite, rispettivamente, nelle seguenti norme nazionali:

1. Decreto Legislativo 12 maggio 2020, n.43 – *Attuazione della 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;*
2. Decreto Legislativo 11 maggio 2020, n.38 - *Attuazione della 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;

3. Decreto Legislativo 11 maggio 2020, n.37 - Attuazione della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa ad 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.

In tale pacchetto di REFIT, nell'anno 2017, non fu inserita la direttiva 2003/25/CE in quanto, all'epoca, in seno all'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) era ancora in corso il dibattito per la definizione delle nuove norme di stabilità per le navi da passeggeri per le condizioni di falla.

Finalità generali – inquadramento normativo

La direttiva 2003/25/CE, oggetto del REFIT, stabilisce requisiti, di ordine tecnico, sulla stabilità per le navi ro-ro da passeggeri, in condizioni di falla e che effettuano servizi di linea da o verso uno Stato Membro, indipendentemente dalla bandiera, se impiegate in viaggi internazionali. L'obiettivo delle disposizioni, della direttiva appena accennata, è quello di assicurare che la nave ro-ro da passeggeri abbia, in caso di falla allo scafo provocata da collisione, una stabilità residua tale da aumentare la sopravvivenza della nave stessa evitandone il repentino capovolgimento. I requisiti di stabilità menzionati, quindi, si aggiungono a quelli già stabiliti nella Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare (SOLAS) con l'inclusione degli effetti sbandanti dovuti all'acqua accumulata sul ponte ro-ro. Questi requisiti si applicano anche alle navi ro-ro da passeggeri (di classe A, B e C) impiegate in viaggi nazionali, tra porti dell'Unione europea secondo le norme contenute nel Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n.45 e ss.mm.ii. recante - *Attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri* – al cui articolo 4-bis¹ vengono riportate le previsioni riguardanti i requisiti di stabilità e quelle per il ritiro progressivo dal servizio delle navi ro-ro da passeggeri.

A seguito dell'adozione degli emendamenti alla Convenzione SOLAS, da parte dell'Organizzazione Internazionale Marittima (IMO), applicabili a far data del 1° gennaio 2020 e che hanno profondamente rivisitato i requisiti di stabilità delle navi da passeggeri (incluse le navi ro-ro da passeggeri), si è ritenuto, pertanto, necessario e strumentale aggiornare anche le disposizioni della direttiva 2003/25/CE per allinearla a tali innovazioni.

Elementi qualificanti ed innovativi

In esito alle modifiche apportate alla Convenzione SOLAS, quindi, è stato condotto uno studio da parte di esperti che hanno analizzato le opzioni tecniche e l'orientamento strategico, relativi all'incremento di stabilità, nei casi di falla, prendendo in considerazione:

- a) il nuovo indice di compartimentazione richiesto (R) adottato con gli emendamenti 2020 alla

¹ Articolo introdotto con il Decreto Legislativo 8 marzo 2005, n.52.-

Convenzione SOLAS;

- b) i limiti di altezza d'onda significativa imposti dalla direttiva 2009/45/CE, considerati in un concetto probabilistico; e
- c) le soluzioni alternative da tener conto secondo un concetto deterministico.

Alla luce di ciò, dallo studio effettuato si è concluso, tra gli altri aspetti, di non tener più in considerazione i limiti di altezza significativa d'onda, previsti dalla direttiva 2003/25/CE, nel concetto probabilistico, in quanto già inclusi nella determinazione dei criteri di base per la sopravvivenza delle navi ro-ro da passeggeri, a seguito di falla eseguita, accertati in conformità alle disposizioni internazionali.

Considerando i risultati di tale studio e tenendo presente l'obiettivo generale di semplificare e snellire il quadro normativo nell'ambito della sicurezza delle navi da passeggeri, è stata predisposta la 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 falla per le navi da passeggeri recentemente aggiornate e concordate presso l'IMO;
- 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 falla (probabilistico² e deterministico³);
- ridurre l'ambiguità delle definizioni e dei requisiti, ove possibile, alla luce della direttiva 2009/45/CE modificata; ed
- eliminare le disposizioni obsolete riguardanti gli strumenti internazionali che non sono più pertinenti o in vigore.

In aggiunta a quanto sopra e per motivi di chiarezza e coerenza, la proposta di REFIT della direttiva 2003/25/CE aggiorna numerose definizioni e riferimenti alla legislazione UE pertinente e alle regole della Convenzione SOLAS relativi agli aspetti di stabilità residua nelle condizioni di falla.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

Principio di attribuzione

La proposta rispetta pienamente il principio di attribuzione di cui all'articolo 5 del Trattato dell'Unione Europea in quanto la competenza all'Unione, nell'ambito della sicurezza dei traghetti

² Concetto applicabile per le navi costruite dal 1° gennaio 2009 e dopo tale data;

³ Concetto applicato alle navi costruite prima del 1° gennaio 2009;

passenger roll-on/roll-off, è stata attribuita con la Risoluzione del Consiglio del 22 dicembre 1994 che, a seguito del disastroso incidente che ha coinvolto il traghetto estone denominato "Estonia" - di tipo roll-on/roll-off - che ha determinato la perdita di più di 900 vite umane, ha previsto di mantenere aperto il punto della "sicurezza dei traghetti" all'ordine del giorno dell'Unione per aggiornare costantemente gli standard di sicurezza a livelli elevati nell'ambito di questo settore. Inoltre, la proposta è pienamente coerente con le tre direttive di modifica relative alla sicurezza per le navi da passeggeri adottate nel dicembre 2017, ossia la direttiva 2017/2108, la direttiva 2017/2109 e la direttiva 2017/2110, e garantisce, altresì, la coerenza con la direttiva 2009/16/CE relativa al controllo da parte dello Stato di approdo. La proposta, infine, risponde anche alle raccomandazioni relative al controllo dell'adeguatezza e con il Libro bianco del 2011 sul futuro dei trasporti⁴ che ha riconosciuto l'esigenza di modernizzare l'attuale quadro legislativo in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE.

Correttezza della base giuridica

La base giuridica della proposta in esame è individuata all'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, che prevede misure per migliorare la sicurezza dei trasporti e disposizioni specifiche per il trasporto marittimo.

2. Rispetto del principio di sussidiarietà

La legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'UE è stata essenzialmente modellata e configurata sulla base dei requisiti internazionali, che sono scaturiti 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 falla per le navi ro-ro di cui alla direttiva 2003/25/CE. Inoltre, 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 quattro Stati senza sbocco sul mare. Alla luce di ciò, quindi, si ritiene la proposta in linea con il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea si esplica nell'ambito generale del miglioramento della sicurezza dei trasporti con particolare riferimento a quello dei traghetti (navi ro-ro da passeggeri).

3. Rispetto del principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto attraverso l'adozione della presente direttiva si possono realizzare gli obiettivi ed i livelli di sicurezza del trasporto marittimo, con riferimento ai requisiti di stabilità in falla dei traghetti riportati nell'Allegato I alla proposta, lasciando comunque allo Stato membro la facoltà di scelta sulle modalità pratiche di attuazione.

⁴Libro bianco "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011) 144).

La proposta di direttiva assicura, inoltre, che l'obiettivo di semplificazione insito nella stessa sia raggiunto nella misura massima possibile, sebbene ciò sia, in definitiva, stabilito da ciascun Stato Membro durante l'attuazione.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

1. Valutazione del progetto e urgenza

Valutazione del progetto

La valutazione delle finalità generali del progetto è complessivamente positiva in quanto mira a ridurre la complessità nonché l'onere tecnico e amministrativo a carico degli *stakeholders* (cantieri navali, studi tecnici, armatori ed organismi riconosciuti) per quanto riguarda l'esecuzione dei calcoli di stabilità in condizioni di falla, derivanti principalmente dalla presenza di due regimi diversi, per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi ro-ro da passeggeri.

La proposta si prefigge, inoltre, di assicurare coerenza, per quanto possibile, con le norme internazionali in materia di stabilità in condizioni di falla recentemente aggiornate e concordate presso l'IMO per le navi da passeggeri.

Urgenza

Il progetto è di particolare urgenza in quanto le norme internazionali IMO sulla stabilità in condizioni di falla sono già entrate in vigore a far data del 1° gennaio 2020 e, pertanto, si ha necessità di adeguare il meccanismo di calcolo al fine di adeguarsi alla norma internazionale ed evitare oneri aggiuntivi ed ingiustificati al settore marittimo coinvolto.

2. Conformità del progetto all'interesse nazionale

Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto la flotta di Bandiera italiana ha un rilevante numero di navi ro-ro da passeggeri, delle classi A, B e C, che rappresentano circa il 10% del totale delle navi nazionali (escluso il settore pesca). Inoltre, esiste un traffico marittimo regolare, eseguito della medesima tipologia di navi - battenti bandiera di Paesi terzi - ricadenti sotto l'ambito di applicazione della direttiva 2003/25/CE ed impiegate in navigazione internazionale, che collegano quotidianamente porti dei Paesi Mediterranei (extra-UE) e l'Italia. Il settore del trasporto marittimo, quindi, operato da armatori che gestiscono le navi oggetto della proposta di direttiva, assicura una movimentazione, sia in ambito locale che a livello nazionale/internazionale, di circa trenta milioni di passeggeri su base

annuale⁵.

In ragione di ciò è fondamentale mantenere, per questo settore specifico, un livello di sicurezza adeguato garantendo la massima sopravvivenza delle navi da passeggeri in condizioni di falla anche in base al bene trasportato (passeggeri) ed alla luce degli incidenti accaduti nel passato che hanno determinato la perdita di un ingente numero di vite umane.

3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune

Tempistica di adozione prevista:

La direttiva dovrebbe essere adottata entro il prossimo mese di giugno 2022 atteso che è già stata sottoposta, a livello unionale, a:

1. valutazione ex post e vaglio di adeguatezza della legislazione vigente:

da tale attività è emerso che gli obiettivi chiave della legislazione in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione Europea, 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 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 non chiari, obsoleti o ridondanti. Per quanto riguarda i requisiti di stabilità in condizioni di falla, il controllo dell'adeguatezza ha raccomandato di esaminare la possibilità di proporre la modifica o l'abrogazione dei requisiti specifici in materia di stabilità in condizioni di falla per le navi ro-ro da passeggeri sulla base delle norme internazionali IMO aggiornate ed entrate in vigore al 1° gennaio 2020.

2. consultazione pubblica del tipo mirata:

Vista la natura tecnica della proposta in questione, è stata scelta una consultazione mirata quale strumento più adeguato. Sono stati consultati, quindi, gli esperti nazionali nell'ambito del gruppo di esperti UE 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.

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

⁵ Dati riferiti all'anno 2020 sulla base statistica sviluppata da Assoporti (<https://www.shippingitaly.it/2021/02/18/i-dati-ufficiali-dei-porti-italiani-nel-2020-persi-oltre-53-mln-di-tonnellate-passeggeri-55-ma-i-container-hanno-retto/>)

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. Tutte le osservazioni e le proposte, presentate dagli esperti nazionali e dai portatori di interessi del mondo dell'industria marittima 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.

Eventuali pareri già espressi dalla delegazione italiana in occasione di presentazioni, incontri:

Il Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto – Reparto VI “Sicurezza della Navigazione e Marittima” è membro del Gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri (PSSEG) che ha provveduto ad analizzare, sin dalle fasi iniziali del progetto/studio, le varie proposte presentate dal Consorzio che ha condotto il lavoro. Durante le varie fasi di discussione, la delegazione italiana ha sempre fornito il proprio contributo tecnico alla discussione.

Di particolare rilevanza è stata la posizione assunta durante la riunione del Gruppo di esperti in materia di sicurezza delle navi da passeggeri (PSSEG) tenutasi il 22 aprile 2021 durante la quale sono stati chiesti dei chiarimenti sulla proposta della Commissione di stabilire una barriera per tutte le navi esistenti che, in futuro, saranno adibite a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato Membro e che non sono mai state certificate ai sensi della direttiva 2003/25/CE. Ciò, a parere degli esperti nazionali, escludeva dalla possibilità di poter operare in traffici con l'Italia le navi conformi alle disposizioni di stabilità in falla, ad oggi applicate, e definite secondo il regime probabilistico contenuto nell'attuale Convenzione SOLAS. Tali disposizioni, a parere degli esperti, assicurano un elevato livello di sicurezza e sopravvivenza delle navi da passeggeri nelle condizioni di falla e, pertanto, devono essere considerate adeguate al raggiungimento dell'obiettivo della proposta di direttiva. Alla luce di ciò, quindi, la proposta iniziale della Commissione è apparsa ingiustificata e non coerente con la normativa nazionale ed internazionale. Alla luce di ciò, oggi, nel testo di revisione della direttiva 2003/25/CE, tale criticità è stata superata con l'inserimento della lettera b) al paragrafo 4 del nuovo articolo 6.

Elementi di criticità:

Al momento non si ravvedono motivi di sostanziale criticità nel testo della proposta di direttiva. Un aspetto da monitorare, durante il negoziato, è quello legato alla disposizione della lettera b) al paragrafo 4 del nuovo articolo 6 contenente una previsione che potrebbe avere impatto sulle navi esistenti che saranno, dopo l'entrata in vigore della direttiva revisionata, adibite a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato Membro e che non sono mai state certificate ai sensi della direttiva. Tale disposizione potrà determinare impatti sulla regolamentazione nazionale relativa alla registrazione nei Registri e matricole nazionali delle navi ro-ro da passeggeri sopra citate costruite prima del 1° gennaio 2009, che non potendo rispondere ai requisiti di stabilità in

condizioni di falla previsti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009 non saranno autorizzate ad operare in servizio di linea con porti di uno Stato Membro. Gli impatti che scaturiranno da tale norma devono, però, essere visti come valore aggiunto in quanto non consentiranno più l'immissione, nei traffici marittimi nazionali, di navi ro-ro da passeggeri di età elevata e determinerà un auspicato innalzamento degli standard di sicurezza per i passeggeri oltreché soddisfare anche esigenze di protezione dell'ambiente, con particolare riguardo alla riduzione delle emissioni dannose in atmosfera.

Eventuali modifiche (di drafting e/o merito) ritenute necessarie od opportune:

Al momento non si rilevano necessità di modifiche nel testo della proposta di direttiva.

Ulteriori riunioni, tavoli, consultazioni, passaggi che si ritengono opportuni:

L'attuale testo di proposta di direttiva, 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, sarà sottoposto all'esame del Gruppo Consiliare Shipping a cui si dovrà attivamente partecipare per l'analisi ed affinamento delle pertinenti parti della proposta. Durante tali discussioni, l'Amministrazione competente coinvolgerà ulteriormente gli stakeholders nazionali al fine di acquisire nuovi elementi utili ai lavori di finalizzazione della direttiva.

C. Valutazione d'impatto

1. Impatto finanziario

Costi:

Non si rilevano ulteriori impatti finanziari in quanto le disposizioni modificate fanno riferimento a regimi di ispezione e controllo, nonché obblighi di individuazione ed aggiornamento dei tratti di mare, con associate altezze significative d'onda già, disciplinati da altre disposizioni nazionali vigenti quali Decreto Legislativo 4 febbraio 2000, n.45 e ss.mm.ii. ed il Decreto Legislativo 22 aprile 2020, n.37 e ad oggi eseguito da ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale), con cui l'Amministrazione, con competenza prevalente, ha definito un accordo di cooperazione, sotto forma di Protocollo d'Intesa, secondo le disposizioni vigenti.

Nuove risorse:

Le disposizioni introdotte non richiedono nuove ovvero ulteriori risorse.

Copertura finanziaria:

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'Unione e su quello nazionale.

2. Effetti sull'ordinamento nazionale

Effetti in termini di semplificazione/armonizzazione/innovazione:

Gli obiettivi specifici della specifici della proposta di direttiva sono:

- 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 falla (probabilistico e deterministico);
- ridurre l'incertezza delle definizioni e dei requisiti, ove possibile, alla luce della direttiva 2009/45/CE modificata; ed
- eliminare le disposizioni obsolete riguardanti gli strumenti internazionali che non sono più pertinenti o in vigore.

In aggiunta a quanto sopra e per motivi di chiarezza e coerenza, la proposta di REFIT della direttiva 2003/25/CE aggiorna, inoltre, numerose definizioni e riferimenti alla legislazione UE pertinente e alle regole della Convenzione SOLAS relativi agli aspetti di stabilità residua nelle condizioni di falla.

Elementi di criticità:

Al momento non si ravvedono motivi di sostanziale criticità nel testo della proposta di direttiva anche in riferimento a quanto già indicato alla Sezione B – punto 3.

Adeguamenti resi necessari dalla proposta:

Con l'adozione della proposta di direttiva 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 sarà necessario aggiornare, nelle pertinenti parti, il Decreto Legislativo 14 marzo 2005, n. 65 - Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri.

3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

Costi di adeguamento:

La proposta di direttiva non comporta nuovi ed ulteriori costi per la pubblica amministrazione.

Effetti in termini di semplificazione burocratica/normativa:

In base alle nuove disposizioni previste nell'articolo 5, è stato semplificato l'obbligo degli Stati Membri di pubblicare i loro elenchi di tratti di mare insieme ai valori dell'altezza significativa d'onda.

5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Impatto:

L'Impatto della proposta è sostanzialmente positivo per armatori, studi tecnici e imprese di costruzione perché, in base all'obiettivo principale della stessa, si va a ridurre la complessità nonché l'onere tecnico e amministrativo per quanto riguarda i requisiti di stabilità in condizioni di falla derivanti principalmente dalla presenza di due regimi diversi per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi ro-ro da passeggeri in tali condizioni. La proposta si prefigge, inoltre, di assicurare coerenza, per quanto possibile, con le norme internazionali (SOLAS 2020) in materia di stabilità in condizioni di falla recentemente aggiornate (applicabili dal 1° gennaio 2020) e concordate presso l'IMO per le navi da passeggeri. L'allineamento, quindi, con le norme internazionali e la semplificazione razionalizzeranno l'onere di calcolo a carico degli *stakeholders* (in termini di complessità e tempi).

Costi:

In base a quanto sopra descritto, non si rilevano nuovi costi ed oneri a carico degli *stakeholders* in quanto la proposta si allinea alle norme internazionali che disciplinano i requisiti di stabilità in condizioni di falla.

Altro

Riserva di integrazioni circa profili critici, consultazioni, ulteriori contributi:

Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso

del negoziato che si svilupperà nell'ambito delle competenti sedi istituzionali unionali e potrà determinare nuova e diversa posizione della nostra delegazione, che sarà indirizzata da principi a tutela della sicurezza della navigazione e protezione ambientale, anche in base alle ulteriori consultazioni con le parti interessate nazionali.

Eventuali allegati:

Si allega, per facilità di consultazione, l'Allegato I "Requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri" – citato nel nuovo articolo 6 - con le modifiche previste dalla proposta di direttiva.

Tabella di corrispondenza ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012

(D.P.C.M. 17marzo 2015)

Oggetto dell'atto: 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.
<ul style="list-style-type: none">– Codice della proposta: COM(2022) 53 del 18/02/2022– Codice interistituzionale: 2022/0036(COD)– Amministrazione con competenza prevalente: Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento
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.	DECRETO LEGISLATIVO 14 marzo 2005, n. 65 Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri.	Competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione: Il provvedimento è in linea con l'attuale assetto costituzionale atteso che le "grandi reti di trasporto e di navigazione" sono incluse tra le materie di legislazione concorrente ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione. Eventuali oneri finanziari: La proposta di direttiva non determina nuovi e diversi oneri finanziari a carico dello Stato italiano. Impatto sull'ordinamento nazionale: Il progetto incide sul Decreto Legislativo 14 marzo 2005, n.65 - Attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri.

		Amministrazioni coinvolte: Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili (MIMS) – Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto.
<i>Articolo 1 Modifiche della direttiva 2003/25/CE</i>	<i>Art. 1. Definizioni</i>	
<p>La direttiva 2003/25/CE è così modificata:</p> <p>1) l'articolo 2 è così modificato:</p> <p>a) le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:</p> <p>"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:</p> <p>i) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile; e</p> <p>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;</p>	<p>i) nave nuova: una nave la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi ad un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva; per equivalente stadio di costruzione s'intende lo stadio in cui ricorrono entrambe le seguenti condizioni:</p> <p>1) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;</p> <p>2) ha avuto inizio, per quella determinata nave, l'assemblaggio di almeno 50 tonnellate o dell'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u></p> <p>Definizione del D.Lgs.. 65/2005 da allineare a quella della proposta di direttiva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. identifica correttamente la tipologia di unità a cui ci si riferisce; 2. modifica la data di costruzione che rappresenterà il limite da cui si dovranno applicare i nuovi requisiti di stabilità in condizioni di falla; e 3. identifica con maggior dettaglio lo stadio di costruzione equivalente.
<p>c) "nave ro/ro da passeggeri nuova": una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave esistente;"</p>	<p>l) nave esistente: una nave che non sia una nave nuova;</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u></p> <p>Definizione del D.Lgs.. 65/2005 da allineare a quella della proposta di direttiva che identifica correttamente anche la tipologia di</p>

		unità a cui ci si riferisce.
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;"	f) convenzione SOLAS: la convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313, unitamente ai successivi protocolli ed emendamenti dal momento della loro entrata in vigore;	<u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi. <u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Definizione che può essere lasciata invariata in quanto simile a quella contenuta nella proposta di direttiva.
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: <ul style="list-style-type: none"> - 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); 		<u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi. <u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Definizione aggiunta rispetto al testo del D.Lgs. 65/2005. Tale definizione è necessaria ai fini di individuazione dei criteri di stabilità da applicare in base all'Annesso I della proposta di direttiva in esame.
"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);		<u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi. <u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Definizione da aggiungere rispetto al testo del vigente D.Lgs. 65/2005. Tale definizione è necessaria ai fini di individuazione dei criteri di stabilità da applicare alle navi ro-ro da passeggeri esistenti adibite a servizi di linea da o verso un porto

		di uno Stato Membro e che non sono mai state certificate ai sensi della direttiva in esame (si vedano commi 4 e 5 del nuovo articolo 6) .
"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);";		<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Definizione aggiunta rispetto al testo del D.Lgs.. 65/2005. Tale definizione è necessaria ai fini di individuazione dei criteri di stabilità da applicare ai fini dell'Annesso I della proposta di direttiva in esame.</p>
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;";	n) 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, effettuate in base ad un orario pubblicato oppure con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Definizione del D.Lgs.. 65/2005 da modificare secondo quella della proposta in quanto corrispondente anche alla definizione di "servizio di linea" contenuta nel D.Lgs.. 22 aprile 2020, n.37 all'articolo 2, comma 1, lettera h).</p>
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;";	p) Stato ospite: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Definizione del D.Lgs.. 65/2005 da modificare secondo quella della proposta di direttiva in quanto corrispondente alla definizione di "Stato di approdo" anche contenuta nel D.Lgs.. 4 febbraio 2000, n.45 e ss.mm.ii. - all'articolo 1, comma 1, lettera v).</p>
f) la lettera k) è sostituita dalla seguente: "k) "requisiti specifici di stabilità": i requisiti di stabilità di cui all'articolo 6;";		<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo</u></p>

		di natura primaria o secondaria: Definizione da aggiungere rispetto al testo del vigente D.Lgs. 65/2005. Tale definizione è necessaria per identificare i requisiti a cui la nave si dovrà adeguare .
	<i>Art. 2. Ambito di applicazione</i>	
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 ⁶ .";	2. L'autorità marittima prima che una nave ro/ro da passeggeri sia adibita a viaggi internazionali di linea accerta, al momento della verifica iniziale di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28, che detta nave sia pienamente conforme ai requisiti previsti dal presente decreto imposti con le presenti disposizioni.	Oneri amministrativi aggiuntivi: Gli oneri amministrativi previsti da questo paragrafo sono gli stessi che erano previsti nel D.Lgs. 65/2005. Inoltre, le informazioni richieste dalla presente proposta (verifica del possesso del certificato) saranno acquisite dall'Autorità dello Stato Approdo durante le ispezioni di cui all'articolo 3 del D.Lgs. 37/2020. Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria: Definizione da allineare a quella contenuta nel D.Lgs. 22 aprile 2020, n.37 - articolo 2, comma 1, lettera c). Inoltre, il riferimento al decreto legislativo 2 febbraio 2001, n.28 è da eliminare in quanto strumento legislativo non più in vigore a seguito dell'entrata in vigore del D.Lgs. appena citato.
3) l'articolo 4 è sostituito dal seguente: "Articolo 4 Altezza significativa d'onda	<i>Art. 3. Altezza significativa d'onda</i>	
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	1. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, è impiegata l'altezza significativa d'onda (h_s). I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con	Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi. Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria: Definizione del D.Lgs. 65/2005 da allineare a quella della proposta in quanto quest'ultima specifica in

⁶ 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).

<p>probabilità maggiore del 10 %.";</p>	<p>una probabilità maggiore del dieci per cento.</p>	<p>modo dettagliato la sezione dell'Annesso I da applicare alle navi relativamente ai requisiti specifici di stabilità.</p>
	<p><i>Art. 4. Tratti di mare</i></p>	
<p>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.";</p>	<p>1. L'amministrazione individua ed aggiorna con proprio decreto, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, l'elenco dei tratti di mare in cui navi ro/ro da passeggeri effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, indicando anche i corrispondenti valori d'altezza significativa d'onda in tali tratti.</p>	<p><u>Eventuali oneri finanziari:</u> Gli oneri finanziari derivanti da questa attività di identificazione dei 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 trova già copertura in base alle disposizioni di cui ai commi 4, 5 e 6 del D.Lgs. 45/2000 e ss.mm.ii.. Altresì, l'attività citata sarà eseguita con il supporto di ISPRA con cui l'Amministrazione competente ha già stipulato un accordo secondo le forme di legge stabilite.</p> <p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> La proposta ha solo semplificato l'obbligo degli Stati membri di pubblicare i loro elenchi di tratti di mare insieme ai valori dell'altezza significativa d'onda. Alla luce di ciò, la definizione del D.Lgs. 65/2005 potrebbe restare invariata atteso che sostanzialmente è in linea con quella della proposta di direttiva e con quanto già contenuto nei commi 4, 5 e 6 del D.Lgs. 45/2000 e ss.mm.ii..</p>
<p>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</p>	<p>3. L'amministrazione rende disponibili le informazioni di cui ai commi 1 e 2 in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'amministrazione comunica alla Commissione il sito in cui dette informazioni sono state inserite e gli eventuali aggiornamenti e</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta oneri amministrativi aggiuntivi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> La proposta ha solo semplificato l'obbligo degli Stati membri di pubblicare i loro elenchi di tratti di mare insieme ai valori dell'altezza</p>

<p>eventualmente apportati all'elenco e le ragioni di tali aggiornamenti.";</p>	<p>modifiche ad esse apportate, con le relative motivazioni.</p>	<p>significativa d'onda. Pertanto, la definizione del D.Lgs. 65/2005 potrebbe restare invariata atteso che sostanzialmente è in linea con quella della proposta di direttiva e con quanto già contenuto nei commi 4, 5 e 6 del D.Lgs. 45/2000 e ss.mm.ii..</p>
<p>5) l'articolo 6 è sostituito dal seguente: "Articolo 6 Requisiti specifici di stabilità</p>	<p><i>Art. 5. Requisiti specifici di stabilità</i></p>	
<p>1. Fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/45/CE, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare oltre 1350 persone a bordo rispettano i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020.</p>	<p>1. Fatti salvi i requisiti di sicurezza di cui alla regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS, norma SOLAS 90, in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria, tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2, comma 1, devono rispettare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Le disposizioni contenute nell'articolo 6 sono suddivise:</p>
<p>2. A scelta dell'operatore, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare un massimo di 1350 persone a bordo rispettano:</p> <p>a) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva, oppure</p> <p>b) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, della presente direttiva.</p> <p>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.</p>	<p>2. Il rispetto dei requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS, norma SOLAS 90, per le navi ro/ro da passeggeri che operano esclusivamente in tratti di mare con altezza significativa d'onda pari o inferiore a 1,5 metri, è considerato equivalente al rispetto dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I.</p> <p>3. Nell'applicare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, l'ente tecnico tiene conto di quanto previsto dagli orientamenti indicativi di cui all'allegato II.</p>	<p>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</p> <p>b) in base alla capacità delle navi di trasportare passeggeri a bordo.</p> <p>Le navi esistenti e già certificate, invece, continueranno ad applicare i requisiti contenuti nell'attuale direttiva 2003/25/CE recepita nel vigente D.Lgs. 65/2005.</p> <p>Inoltre, quelle di <u>nuova costruzione</u>, adibite a servizi di linea nell'UE, dovranno conformarsi:</p>
<p>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</p>		<p>4. alle norme internazionali aggiornate (<u>SOLAS 2020</u>) se trasportano oltre 1350 persone a bordo;</p> <p>5. alle disposizioni combinate con il requisito specifico dell'Unione Europea relativo all'indice R di compartimentazione (<u>SOLAS 2020</u> + <u>Curva indice R di</u></p>

fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave in questione.		<u>compartimentazione SDC3</u>) se trasportano fino ad un massimo di 1350 persone a bordo.
<p>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 <i>[OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]</i> e che non sono mai state certificate ai sensi della presente direttiva rispettano:</p> <p>a) i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020, oppure</p> <p>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.</p> <p>La norma applicata figura nel certificato della nave richiesto ai sensi dell'articolo 8.</p>		<p>Altresì, per le navi con capacità di trasporto fino ad un massimo di 1350 persone a bordo, è stato anche definito un periodo transitorio di dieci anni durante il quale, a scelta dell'operatore, può essere adottata una delle soluzioni alternative come di seguito specificato:</p> <p>1) le norme attuali nell'allegato I, sezione A; ovvero</p> <p>2) quelle aggiornate nell'allegato I, sezione B).</p> <p>Dopo tale periodo di dieci anni sarà valutato il ricorso a queste due opzioni e la direttiva sarà riveduta di conseguenza.</p> <p>In aggiunta alle suddette disposizioni, sono stati stabiliti anche i requisiti di stabilità per le navi esistenti, adibite a servizi di linea nell'UE, e che saranno certificate <u>per la prima volta</u> in accordo alle disposizioni della proposta di direttiva.</p> <p>Con tale norma, quindi, si stabilirà presumibilmente anche uno sbarramento all'iscrizione nei registri nazionali per le navi ro-ro da passeggeri esistenti che trasportano più di 1350 persone, provenienti da bandiera extra-UE, e non già conformi al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009 (<i>emendamenti applicabili a far data del 1° gennaio 2009</i>).</p> <p>Alla luce dei nuovi requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri, l'articolo 5 del D.Lgs. 65/2005 dovrà essere modificato atteso i diversi riferimenti alla SOLAS cui la proposta di direttiva fa riferimento (SOLAS <u>90</u>, <u>2009</u> e <u>2020</u>).</p>
<p>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 <i>[OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]</i> e che non sono mai state certificate ai sensi della presente direttiva rispettano:</p> <p>a) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva,</p> <p>b) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, della presente direttiva, oppure</p> <p>c) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva, oltre a quelli stabiliti dal</p>		

<p>capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009.</p> <p>La norma applicata figura nel certificato della nave di cui all'articolo 8.</p>		
<p>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].";</p>		
<p>6) l'articolo 7 è soppresso.</p>	<p><i>Art. 6.</i> Introduzione dei requisiti specifici di stabilità</p>	
	<p>1. Le navi ro/ro da passeggeri nuove devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità previsti all'allegato I.</p> <p>2. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti, tranne quelle di cui all'articolo 5, comma 2, devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità previsti all'allegato I entro il 1° ottobre 2010.</p> <p>3. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che, alla data del 17 maggio 2003, sono conformi ai requisiti di cui alla regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS, norma SOLAS 90, sono tenute a conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I entro il 1° ottobre 2015.</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Nel processo di semplificazione delle disposizioni contenute nella direttiva 2003/25/CE, è stato eliminato l'articolo 7 della direttiva che è attualmente contenuto nell'articolo 6 del D.Lgs. 65/2005. In linea con quanto proposto nel testo in esame, anche l'articolo 6 del D.Lgs. 65/2005 deve essere abrogato.</p>
<p>7) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:</p> <p style="text-align: center;"><i>"Articolo 8</i> Certificati</p>	<p><i>Art. 7.</i> Certificati</p>	
<p>1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri nuove ed esistenti</p>	<p>1. Tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti, entro le</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta ulteriori oneri</p>

<p>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.</p>	<p>date previste dall'articolo 6, devono essere in possesso di un certificato attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.</p> <p>2. Il certificato di cui al comma 1 è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera e rimane valido fino a quando la nave opera in un tratto di mare con un valore di altezza significativa d'onda uguale o inferiore a quello certificato.</p> <p>3. Alle navi battenti bandiera italiana il certificato di cui al comma 1, conforme al modello approvato dall'amministrazione, è rilasciato dall'ente tecnico.</p> <p>.....omissis</p> <p>5. I certificati di cui ai commi 1 e 4 devono indicare l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità. Inoltre, i certificati devono riportare quanto indicato nei paragrafi 1.3.5 e 1.5 dell'allegato I, nonché nel paragrafo 1.3.4 dell'allegato II.</p>	<p>amministrativi in quanto la presenza del certificato era già contemplata nella direttiva 2003/25/CE e nel relativo D.Lgs.. 65/2005.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Il nuovo articolo 8 contiene le modifiche alle disposizioni inerenti ai "Certificati". Questi cambiamenti derivano dall'aggiunta di una nuova sezione B dell'Annesso I alla 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". Alla luce di tali cambiamenti, si rende necessaria la rivisitazione del comma 1 del D.Lgs. 65/2005, mentre per i commi 2 e 3 potranno mantenere l'attuale formulazione in quanto specifici per l'ambito nazionale. Infine il comma 5 deve essere allineato alle nuove indicazioni.</p>
<p>2. Ogni Stato membro, in qualità di Stato di approdo, riconosce certificati rilasciati da un altro Stato membro in conformità della presente direttiva.</p>	<p>4. L'autorità marittima, nell'effettuare la verifica di cui all'articolo 2, comma 2, riconosce i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di altri Stati membri ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I. Sono accettati i certificati rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera di Paesi terzi, nei quali si certifica che una nave è conforme ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.</p>	<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> L'attuale formulazione del comma 4 del D.Lgs.. 65/2005 è già in linea con i commi 2 e 3 della proposta di direttiva. Pertanto, non si ravvede la necessità di modifica.</p>
<p>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.";</p>		
<p>8) l'articolo 9 è sostituito dal seguente: <i>"Articolo 9</i> Esercizio stagionale o per periodi di breve durata</p>	<p><i>Art. 8.</i> <i>Esercizio stagionale o per periodi di breve durata</i></p>	

<p>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.</p>	<p>1. L'armatore o l'esercente che effettua un servizio di linea su tutto l'arco dell'anno, se intende impiegare per lo stesso servizio navi ro/ro da passeggeri aggiuntive per un periodo più breve, deve comunicare alla competente autorità marittima i dati identificativi delle navi aggiuntive che intende utilizzare almeno un mese prima del loro impiego nel servizio in questione. Tuttavia, se per circostanze imprevedibili, è necessario impiegare rapidamente una nave ro/ro da passeggeri sostitutiva per evitare l'interruzione del servizio, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28.</p>	<p>Oneri amministrativi aggiuntivi: Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p>
<p>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 Consiglio⁷.</p>	<p>2. L'armatore o l'esercente che intende effettuare un servizio di linea stagionale per un periodo non superiore a sei mesi deve informare la competente autorità marittima almeno tre mesi prima dell'inizio di tale servizio.</p>	<p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> Il nuovo articolo 9 modifica le disposizioni relative all'<i>"Esercizio stagionale o per periodi di breve durata"</i>, in modo da riflettere la sostituzione di <i>"Stato ospite"</i> con <i>"Stato di approdo"</i> 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. In aggiunta, con le modifiche introdotte dalla direttiva (UE) 2017/2110, recepita con D.Lgs. 37/2020, il regime di ispezione previsto al comma 1 del D.Lgs. 65/2005 è stato modificato (<i>D.Lgs. 28/01 è stato abrogato</i>). In base a ciò, l'articolo 8 del D.Lgs. 65/2005 deve essere allineato con le modifiche contenute nella proposta di direttiva.</p>
<p>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.</p>	<p>3. Qualora il servizio di cui ai commi 1 e 2 sia svolto in condizioni caratterizzate da un'altezza significativa d'onda minore di quella fissata per il corso dell'intero anno nel tratto di mare considerato, è consentito impiegare il valore dell'altezza significativa d'onda relativo a 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. Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo periodo di esercizio più breve è concordato dall'amministrazione con le autorità competenti degli altri Stati membri o, se applicabile e possibile, con le autorità</p>	
<p>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</p>		

⁷ 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).

<p>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.</p>	<p>competenti degli altri Paesi terzi cui appartengono i porti che figurano nella rotta seguita dalla nave.</p> <p>4. Le navi da passeggeri autorizzate ad uno dei servizi di cui ai commi 1 e 2, non appena ottenuta l'autorizzazione dalla competente autorità marittima, devono tenere a bordo la certificazione prevista dall'articolo 7.</p>	
<p>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.";</p>		
<p>9) è inserito il seguente articolo 13 bis: <i>"Articolo 13 bis</i> Riesame</p>		
<p>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.";</p>		<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> L'articolo prevede il meccanismo di riesame della direttiva che non incide direttamente su norme nazionali.</p>
<p>10) gli allegati I e II della direttiva 2003/25/CE sono modificati conformemente all'allegato I della presente direttiva;</p>		
<p>11) il testo che figura nell'allegato II della presente direttiva è aggiunto come allegato</p>		

III della direttiva 2003/25/CE.		
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 2</i> Recepimento</p> <p>1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro il <i>[OP, inserire la data: un anno dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva di modifica]</i> le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.</p> <p>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.</p> <p>2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.</p>		<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> L'articolo prevede il meccanismo di recepimento da parte dello Stato Membro.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 3</i> Entrata in vigore</p> <p>La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella <i>Gazzetta ufficiale dell'Unione europea</i>.</p>		<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> L'articolo prevede il meccanismo di entrata in vigore della direttiva.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolo 4</i> Destinatari</p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p>		<p><u>Oneri amministrativi aggiuntivi:</u> Non comporta ulteriori oneri amministrativi.</p> <p><u>Necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria:</u> L'articolo indica i destinatari della proposta di direttiva.</p>

MODELLO
(da compilare a cura dell'Amministrazione con competenza prevalente)

--	--	--

ALLEGATO I

REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI

(menzionati all'articolo 6)

Sezione A

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.

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.

- 1.1. Le disposizioni della regola II-1/B/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di un'ipotetica quantità d'acqua accumulata sul primo ponte inferiore alla linea di galleggiamento del piano di costruzione nella stiva ro/ro o in una stiva speciale secondo la definizione della regola II-2/3 a seguito di un danneggiamento (in seguito denominato «ponte ro/ro danneggiato»). Non devono invece essere rispettati gli altri requisiti della regola II-1/B/8 nel dare applicazione alle norme di stabilità contenute nel presente allegato. Il presunto volume di acqua marina accumulato va calcolato applicando alla superficie inondata un'altezza fissa calcolata a partire da:
- a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte ro/ro in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure
 - b) se tale orlo è sommerso, il calcolo utilizza un'altezza fissa al disopra del piano di galleggiamento applicabile per tutti i possibili angoli di assetto longitudinale e sbandamento,

secondo i seguenti valori:

0,5 metri se il bordo libero residuo (f_r) è pari o inferiore

a 0,3 metri, 0,0 metri se il bordo libero residuo (f_r) è

pari o inferiore a 2,0 metri,

valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se il bordo libero residuo (f_r) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.

Per bordo libero residuo (f_r) si intende la distanza minima fra il ponte ro/ro e la linea di galleggiamento per la nave danneggiata nel punto in cui si è verificato il danno, senza tenere conto degli effetti prodotti dal volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulata sul ponte ro/ro.

- 1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'amministrazione dello Stato di bandiera può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.
- 1.3. Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'amministrazione dello Stato di bandiera può ridurre l'altezza dell'acqua nella superficie inondata di cui al punto 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:
- 1.3.1. 0,0 se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;
 - 1.3.2. un valore calcolato secondo la procedura di cui al punto 1.1, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;
 - 1.3.3. valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'altezza significativa d'onda (h_s) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;
- purché risultino rispettate le seguenti condizioni:
- 1.3.4. l'amministrazione dello Stato di bandiera ritiene tale altezza significativa d'onda (h_s) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10 %;
 - 1.3.5. la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato valore d'altezza significativa d'onda (h_s) è stato stabilito sono riportati sul certificato;
- 1.4. in alternativa ai requisiti dei punti 1.1 o 1.3, l'amministrazione dello Stato di bandiera può esentare dall'applicazione dei requisiti dei punti 1.1 o 1.3 ed accettare risultati di prove in vasca, effettuate secondo le specifiche riportate nell'appendice, che confermino che la nave non si capovolgerà in presenza di un danno di estensione pari a quella prevista dalla regola II-1/B/8.4 nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un'onda irregolare;

- 1.5. menzione del fatto che i risultati delle prove in vasca sono stati considerati equivalenti alla prova di conformità secondo i requisiti di cui ai punti 1.1 o 1.3 nonché il valore dell'altezza significativa d'onda (h_s) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;
- 1.6. le informazioni fornite al capitano conformemente alle regole II-1/B/8.7.1 e II-1/B/8.7.2, ottenute in applicazione delle regole da II-1/B/8.2.3 a II-1/B/8.2.3.4, vanno fornite anche ai capitani delle navi ro/ro da passeggeri omologate in base a tali requisiti.
2. Per valutare gli effetti del volume dell'ipotetica massa d'acqua marina accumulata sul ponte ro/ro danneggiato menzionato al punto 1, vanno applicate in via prioritaria le seguenti disposizioni.
 - 2.1. Una paratia trasversale o longitudinale va considerata intatta se ogni sua parte è compresa tra superfici verticali situate sui fianchi della nave, a una distanza dal fasciame esterno pari a un quinto della larghezza della nave stessa, come stabilito dalla regola II-1/2, misurata normalmente al piano di simmetria, al livello dell'immersione massima di compartimentazione.
 - 2.2. Nel caso in cui lo scafo della nave sia in parte strutturalmente ampliato in conformità delle disposizioni del presente allegato, va sempre impiegata la corrispondente maggiorazione del valore del quinto della larghezza; tale ampliamento non influenza tuttavia la localizzazione degli attraversamenti delle paratie, delle tubazioni, ecc. che erano considerate accettabili prima dell'allargamento.
 - 2.3. La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali che sono considerate utili per limitare la massa d'acqua marina che si ipotizza accumulata nel compartimento in questione del ponte ro/ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve poter sopportare la pressione idrostatica che risulta dal calcolo relativo allo specifico danno. Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 2,2 metri. Nel caso di navi dotate di ponti veicoli sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non può essere inferiore a quella della superficie inferiore del ponte sospeso, quando esso è abbassato.
 - 2.4. In presenza di speciali dispositivi, come ad esempio ponti sospesi a tutta larghezza e larghe casse laterali, potranno essere accettate paratie di altezze diverse stabilite ricorrendo a dettagliate prove in vasca.
 - 2.5. Non va tenuto conto degli effetti del volume ipotizzato d'acqua marina accumulata nei compartimenti del ponte ro/ro danneggiato, se tali compartimenti dispongono su ambedue i lati di aperture a murata equamente distribuite, secondo la seguente formula:
 - 2.5.1. $A \geq 0,3 l$
ove A è l'area totale delle aperture a murata su ciascun lato del ponte (espressa in m^2) ed l è la lunghezza del compartimento (in metri);
 - 2.5.2. la nave deve mantenere un bordo libero residuo di almeno 1,0 metri nella peggiore ipotesi di danno, senza tenere conto degli effetti del volume d'acqua che si ipotizza essersi accumulato sul ponte ro/ro danneggiato; e
 - 2.5.3. il bordo superiore delle aperture a murata non può essere ubicato oltre 0,6 metri al di sopra del ponte ro/ro danneggiato e il lato inferiore di tali aperture deve trovarsi a non più di 2 cm al di sopra del ponte ro/ro danneggiato;
 - 2.5.4. le aperture devono essere dotate di un meccanismo di chiusura che impedisca all'acqua di penetrare sul ponte ro/ro, pur permettendo la fuoriuscita dell'acqua che vi si è eventualmente accumulata.
 - 2.6. Quando si ipotizza che una paratia sopra il ponte ro/ro è danneggiata, va ipotizzato anche l'allagamento dei due compartimenti contigui e l'altezza della superficie allagata comune ai due compartimenti va calcolata ai sensi dei punti 1.1 e 1.3.
3. Nel determinare l'altezza significativa d'onda, vanno impiegate le altezze che figurano nelle cartine o negli elenchi prodotti degli Stati membri, a norma dell'articolo 5 della presente direttiva.
 - 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.
4. Le prove in vasca devono essere eseguite ai sensi dell'appendice.

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:

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

in cui:

N = Numero totale di persone a bordo."
