

# dossier

XIX Legislatura

10 settembre 2024

**Inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale**

**Atto del Governo n. 185**

**Ai sensi dell' art. 1 della L. 15/2024**



Senato  
della Repubblica



Camera  
dei deputati



SERVIZIO STUDI

Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti

TEL. 06 6706-2451 - ✉ [stud1@senato.it](mailto:stud1@senato.it) – ✕ [@SR\\_Studi](https://www.instagram.com/SR_Studi)

Dossier n. 335



SERVIZIO STUDI

Dipartimento Trasporti

Tel. 06 6760-2614 - ✉ [st\\_trasporti@camera.it](mailto:st_trasporti@camera.it) – ✕ [@CD\\_trasporti](https://www.instagram.com/@CD_trasporti)

Atto del Governo n. 185

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0118.docx

# INDICE

## SCHEDE DI LETTURA

- Articolo 1 (*Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....5
- Articolo 2 (*Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....13
- Articolo 3 (*Modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....15
- Articolo 4 (*Modifiche all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....17
- Articolo 5 (*Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....21
- Articolo 6 (*Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....23
- Articolo 7 (*Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....26
- Articolo 8 (*Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....29
- Articolo 9 (*Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....31
- Articolo 10 (*Modifiche all'allegato I al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....33
- Articolo 11 (*Modifiche all'allegato II al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....39
- Articolo 12 (*Allegato II-bis al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65*).....41
- Articolo 13 (*Modifiche all'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45*) .....44
- Articolo 14 (*Clausola di invarianza finanziaria*).....47



## **Schede di lettura**



## Articolo 1

*(Modifiche all'articolo 1 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'**articolo 1** apporta modifiche al decreto legislativo di recepimento della direttiva 2003/25/CE, relativo ai **requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri**, in attuazione di quanto disposto dalla direttiva 2023/946/CE che **aggiorna le disposizioni** concernenti tali requisiti, allineandole anche ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

L'articolo 1 modifica l'**articolo 1, comma 1** (rubricato "**definizioni**") del decreto legislativo n. 65 del 2005, che ha recepito la [direttiva 2003/25/CE](#) relativa ai requisiti di stabilità delle navi ro-ro da passeggeri in caso di avaria dovuta da collisione.

Secondo la [definizione](#) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le navi *roll-on/roll-off* (chiamate anche RORO o *ro-ro*) sono un **tipo di traghetto**, progettato per trasportare **carichi su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari**. In particolare, le navi *ro-ro* hanno scivoli che consentono alle vetture di salire (in inglese "*roll on*") o scendere ("*roll off*") dall'imbarcazione quando è in porto. A differenza dell'ambito mercantile dove il carico è normalmente misurato in tonnellate, il carico dei *ro-ro* è tipicamente misurato dalle corsie in metri lineari (LIMs, Lanes in meters).

Si ricorda che il termine di recepimento della direttiva (UE) 2023/946 scade il **5 dicembre 2024**. La **delega** per la sua attuazione è stata conferita al Governo con l'articolo 1 e l'Allegato A della legge di delegazione europea 2022-23 (per maggiori dettagli si veda l'apposito [dossier](#)).

### • Ricostruzione normativa aggiornamento direttiva 2023/35/CE

La direttiva 2003/25/CE è stata adottata, come espressamente riportato nel *Considerando n. 3*, al fine di stabilire 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, garantire un elevato livello di sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio e assicurare il rispetto della concorrenza fra gli operatori di navi *ro-ro* da passeggeri operanti in Europa.

Tale direttiva è stata recepita con il **decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65**, applicabile a tutte le navi *ro-ro* da passeggeri che effettuano **servizi di linea** in viaggi internazionali **da o verso porti italiani, indipendentemente dalla bandiera battuta**.

A giugno 2017, l'**Organizzazione marittima internazionale (IMO)** ha apportato alcune modifiche alla convenzione SOLAS (acronimo di *Safety Of Life At Sea*, quindi salvaguardia della vita in mare), che disciplina gli **aspetti fondamentali della sicurezza per le navi** che effettuano viaggi internazionali, come la stabilità, i macchinari, gli impianti elettrici, la protezione antincendio e i mezzi di salvataggio.

Avendo quindi l'IMO stabilito nuovi requisiti di stabilità per le navi da passeggeri in condizioni di avaria, a livello unionale è stata adottata la direttiva UE 2023/946, che apporta le necessarie modifiche alla direttiva 2003/25/CE, allineandone le disposizioni ai requisiti di stabilità definiti dall'IMO per le navi *ro-ro* da passeggeri impiegate in viaggi internazionali.

In sintesi, come riportato anche nella relazione illustrativa dell'atto in esame, l'obiettivo primario della nuova direttiva è quello di **revisare i requisiti di stabilità in falla**, che comporta l'allagamento del locale adibito al trasporto di autoveicoli (locale *ro-ro*), requisiti applicabili, come in precedenza accennato, alle navi *ro-ro* da passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso uno Stato membro, se impiegate in viaggi internazionali, indipendentemente dalla bandiera battuta. Pertanto, la direttiva ha la finalità 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 le sue possibilità di sopravvivenza**, evitandone il repentino capovolgimento.

In particolare, la **lettera a) dell'articolo 1** inserisce al citato articolo 1 del decreto le lettere *f-bis*), *f-ter*) e *f-quater*) al fine di prevedere i nuovi elementi della convenzione SOLAS rilevanti ai fini della determinazione dei requisiti di stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri. In particolare:

- la lettera *f-bis*) reca la definizione di **SOLAS 90**, come “la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.117 (74)”, inerente ai criteri di stabilità in allagamento attuati con criterio deterministico;
- la lettera *f-ter*) reca la definizione di **SOLAS 2009**, quale “convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.216 (82)”, che riguarda i criteri di stabilità in allagamento attuati con l'approccio probabilistico;
- la lettera *f-quater*) reca la definizione di **SOLAS 2020**: “la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.421 (98)”, in materia di criteri di stabilità in allagamento alla luce dell'introduzione del nuovo “Indice R” di compartimentazione (maggiormente restrittivo rispetto al precedente).

La **lettera b)** sostituisce la lettera g) del citato articolo 1 del d.lgs. n. 65 del 2005, al fine di modificare il riferimento all'ente **tecnico**, aggiornandolo con quello di "**organismo riconosciuto**", la cui definizione è: "l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009; per le navi da passeggeri nazionali, si intende l'ente tecnico di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *bb-sexies*), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)".

Si ricorda che tale modifica è volta, come riportato anche dalla relazione illustrativa, ad allineare la definizione alle previsioni del regolamento 391/2009/CE, relativo alle disposizioni ed alle norme comuni per gli **organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi**. La disposizione precisa, tuttavia, che per le navi in **navigazione nazionale** rispondenti ai requisiti del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, continua ad applicarsi il riferimento all'ente tecnico, in linea con le citate previsioni del suddetto decreto.

La **lettera c)** sostituisce la lettera i) per dettare la **nuova definizione di "nave ro-ro da passeggeri nuova"**, da intendersi come una nave *ro-ro* da passeggeri che **non sia esistente**.

A sua volta, la **lettera d)** sostituisce la lettera l) per dettare la **nuova definizione di "nave ro-ro da passeggeri esistente"**, quale nave *ro-ro* da passeggeri la cui chiglia sia stata **impostata** o che si trovi a un **equivalente stadio di costruzione** prima del 5 dicembre 2024. Per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

- 1) ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;
- 2) l'assemblaggio di quella determinata nave comprende almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori.

Tali definizioni, seguono l'impostazione della direttiva 2003/25/CE, come modificata dalla direttiva 2023/946/UE, che definisce la nave nuova per esclusione rispetto alla nave esistente.

La **lettera e)** inserisce la lettera *m-bis*) per definire i **requisiti specifici di stabilità**, rinviando ai requisiti di cui all'articolo 5.

La **lettera f)** sostituisce la lettera n) per dettare la nuova definizione di "servizio di linea". Si tratta quindi di "una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi *ro-ro* da passeggeri attraverso i quali si realizza un **servizio tra gli stessi due o più porti**, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato oppure

con collegamenti tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente”.

La **lettera g)** sostituisce la lettera *o)* cambiando il riferimento **all’esercente** con quello alla “**società**”, intesa come “**l’armatore** della nave ro-ro da passeggeri o **qualsiasi altra persona fisica o giuridica**, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno assunto dall’armatore la **responsabilità dell’esercizio** della nave”.

La **lettera h)** modifica lettera *p)* per aggiornare il riferimento allo **Stato ospite** con quello allo **Stato di approdo**.

Al fine di fornire una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate, si rimanda al seguente **testo a fronte**.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 1 dell'A.G. 185</b>
Art. 1 <i>(Definizioni)</i>	Art. 1 <i>(idem)</i>
<p>1. Ai fini del presente decreto s'intende per:</p> <p>a) altezza significativa d'onda (hs): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo;</p> <p>b) amministrazione: il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;</p> <p>c) amministrazione dello Stato di bandiera: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera la nave ro/ro da passeggeri è autorizzata a battere;</p> <p>d) autorità marittima: gli uffici locali di cui all'articolo 17 del codice della navigazione, secondo funzioni delegate con direttive del Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto;</p> <p>e) bordo libero residuo (fr): la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la linea di galleggiamento finale nel punto in cui si è verificata l'avaria, senza tenere conto degli ulteriori effetti prodotti dall'acqua accumulatasi sul ponte ro/ro danneggiato;</p> <p>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;</p>	<p><b>f-bis) SOLAS 90: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione</b></p>

Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 1 dell'A.G. 185
<p>g) ente tecnico: l'organismo autorizzato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 3 agosto 1998, n. 314, e successive modificazioni;</p> <p>h) nave ro/ro da passeggeri: una nave che trasporti più di dodici passeggeri e disponga di locali da carico ro/ro o di locali di categoria speciale, come definiti nella regola II-2/3 della convenzione SOLAS;</p> <p>i) nave nuova: una nave <b>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:</b></p> <p style="padding-left: 20px;">1) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;</p> <p style="padding-left: 20px;">2) ha avuto inizio, per quella</p>	<p>MSC.117;</p> <p><b>f-ter) SOLAS 2009: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.216;</b></p> <p><b>f-quater) SOLAS 2020: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.421;</b></p> <p>g) organismo riconosciuto: l'organismo riconosciuto conformemente al regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009; per le navi da passeggeri nazionali, si intende l'ente tecnico di cui all'articolo 1, comma 1, lettera <b>bb-sexies</b>), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45);</p> <p>i) nave <b>ro/ro da passeggeri</b> nuova: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;</p>

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 1 dell'A.G. 185</b>
<p>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>l) nave esistente: una nave <b>che non sia una nave nuova</b>;</p> <p>m) passeggero: qualsiasi persona che non sia il comandante della nave, un membro dell'equipaggio, né altra persona impiegata o occupata a qualsiasi titolo a bordo della nave in relazione all'attività della nave stessa, e che non sia un bambino di età inferiore a dodici mesi;</p> <p>n) servizio di linea: una serie di <b>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</b> oppure con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie</p>	<p>l) nave <b>ro/ro da passeggeri</b> esistente: una nave <b>ro/ro da passeggeri</b> la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione prima del 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;</li> <li>2) l'assemblaggio di quella determinata nave comprende almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;</li> </ol> <p><b>m-bis) requisiti specifici di stabilità: i requisiti di stabilità di cui all'articolo 5;</b></p> <p>n) servizio di linea: una serie di collegamenti marittimi effettuati da navi <b>ro-ro da passeggeri attraverso i quali si realizza un servizio tra gli stessi due o più porti, oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi in base a un orario pubblicato</b></p>

Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 1 dell'A.G. 185
<p>sistematica evidente;</p> <p>o) <b>esercente: qualsiasi ente o persona, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo che, in conformità alla nozione di società di cui all'articolo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 3051/95, abbia assunto dall'armatore della nave ro/ro da passeggeri la responsabilità dell'esercizio della nave e che, nell'assumere tale responsabilità, si sia dichiarato d'accordo per rilevare tutte le obbligazioni e responsabilità imposte dal codice ISM adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (OMI) con risoluzione A.741(18);</b></p> <p>p) Stato <b>ospite</b>: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;</p> <p>q) <b>viaggio internazionale</b>: un viaggio per mare da un porto di uno Stato membro a un porto situato fuori da detto Stato o viceversa.</p>	<p>oppure con <b>collegamenti</b> tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;</p> <p>o) <b>società: l'armatore della nave ro/ro da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a scafo nudo, che hanno assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;</b></p> <p>p) Stato <b>di approdo</b>: lo Stato membro dai cui porti o verso i cui porti una nave ro/ro da passeggeri effettua un servizio di linea;</p>

## **Articolo 2** **(Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)**

L'**articolo 2**, composto di **un comma**, apporta modifiche testuali al decreto legislativo di recepimento della precedente direttiva 2003/35/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri.

In particolare, **sostituisce il comma 2 dell'articolo 2** del decreto al fine di **disciplinare il regime ispettivo, differenziandolo per le navi battenti o meno bandiera italiana**, durante il quale deve essere verificata la **rispondenza delle navi ro-ro** da passeggeri ai **requisiti** di stabilità previsti dalla nuova direttiva (UE) 2023/946.

L'**articolo 2** sostituisce il **comma 2 dell'articolo 2** del d.lgs. n. 65 del 2005, al fine di prevedere, coerentemente con le modifiche normative pervenute, che l'**accertamento** da parte dell'**autorità marittima della rispondenza** ai prescritti requisiti **da parte delle navi impiegate in servizi di linea** in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato **avviene**:

- nel corso delle ispezioni previste dall'**articolo 19** del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, per le navi *ro-ro* da passeggeri **battenti bandiera diversa da quella italiana**;
- nel corso delle ispezioni previste dall'**articolo 3** del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, per le navi *ro-ro* da passeggeri **battenti bandiera italiana**.

Si ricorda che l'articolo 2, comma 2, vigente, prevede che al fine di adibire una nave *ro-ro* da passeggeri a viaggi internazionali di linea, l'**autorità marittima accerta** la rispondenza ai requisiti previsti al momento della verifica iniziale di cui all'articolo 5 del d.lgs. n. 28 del 2001. Detto decreto legislativo, che si applicava a tutte le **navi adibite a servizio di linea**, indipendentemente dalla bandiera battuta, è stato **abrogato** dal d.lgs. n. 37 del 2020, e la disciplina dei servizi di linea è ora contenuta sia nel medesimo d.lgs. n. 37 del 2020, che nel d.lgs. n. 65 del 2005. Il d.lgs. n. 53 del 2011, invece, attua la direttiva 2009/16/CE recante le norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati membri.

Pertanto, si modifica il decreto n. 65 al fine di rendere la disciplina uniforme.

Per maggiore chiarezza ed evidenza grafica sulle modifiche testuali proposte, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 2 dell'A.G. 185</b>
Art. 2 <i>(Ambito di applicazione)</i>	Art. 2 <i>(idem)</i>
1. Il presente decreto si applica a tutte le navi ro/ro da passeggeri che effettuano servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, indipendentemente dalla bandiera che battono.	<i>Identico</i>
2. <b>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.</b>	2. <b>Prima di adibire una nave a servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, l'autorità marittima accerta la conformità ai requisiti del presente decreto:</b>  a) <b>durante le ispezioni di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera diversa da quella italiana;</b>  b) <b>durante le ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, per le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana.</b>

### Articolo 3

*(Modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'articolo 3 si compone di un comma, che prevede la modifica l'articolo 3 del decreto legislativo n. 65 del 2005 al fine di precisare che per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage si applicano i requisiti specifici di stabilità di cui alla sezione A dell'allegato I.

L'articolo 3 apporta modifiche testuali all'[articolo 3](#) del decreto legislativo n. 65 del 2005, specificando che per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage si applicano i requisiti specifici di stabilità di cui alla sezione A dell'allegato I.

La precisazione del riferimento alla sola sezione A è dovuta al fatto che l'allegato I attualmente **non risulta suddiviso in sezioni** ma, a seguito delle modifiche che verranno apportate (v. *infra*) si comporrà, invece, di due distinte sezioni (A e B), della quali la **sezione A** avrà ad oggetto, nello specifico, i **requisiti specifici di stabilità**, mentre la sezione B concernerà le modalità di determinazione dell'indice di compartimentazione.

Per maggiori chiarimenti in merito alle modifiche testuali, si rimanda al seguente testo a fronte.

Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 3 dell'A.G. 185
Art. 3 <i>(Altezza significativa d'onda)</i>	Art. 3 <i>(idem)</i>
1. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità <b>di cui all'allegato I</b> , è impiegata l'altezza significativa d'onda (hs). I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del dieci per cento.	1. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità <b>sezione A</b> , è impiegata l'altezza significativa d'onda (hs). I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del dieci per cento.

## Articolo 4

*(Modifiche all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'articolo 4 sostituisce interamente l'articolo 5 del decreto legislativo n. 65 del 2005 per dettare la **nuova disciplina sui requisiti specifici di stabilità**. In particolare, vengono aggiornati i criteri applicativi dei requisiti specifici di stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri sia **nuove**, sia per le navi **esistenti non ancora certificate**.

In particolare, il novellato articolo 5 **differenzia** l'applicazione dei requisiti specifici di stabilità:

- in base alla **capacità** di trasportare persone a bordo (distinguendo tra navi che trasportano fino a 1350 persone e navi che trasportano più di 1350 persone);
- in base alla **data** in cui è stata impostata la chiglia delle navi o in cui le stesse si trovavano ad uno stadio equivalente di costruzione (prima o dopo il 5 dicembre 2024).

L'articolo 4 sostituisce interamente l'**articolo 5** del d.lgs. n. 65 del 2005, rubricato "**requisiti specifici di stabilità**", distinguendoli per **data** in cui è stata impostata la chiglia delle navi o in cui le stesse si trovavano ad uno stadio equivalente di costruzione e la **capacità di trasportare persone**.

Pertanto, per quanto riguarda la **capacità di trasporto**, i **commi 1 e 2** del novellato articolo 5 prevedono che le navi di **nuova costruzione**, adibite a servizi di linea nell'Unione, dovranno conformarsi:

- alle **sole norme internazionali aggiornate** (capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020), se autorizzate a **trasportare oltre 1350 persone** (adeguamenti già previsti dalla Convenzione SOLAS ed applicabili alla data del 1° gennaio 2020);
- alle **disposizioni specifiche** contenute in una delle sezioni (A o B) del nuovo allegato I, a scelta della società, se autorizzate a trasportare **fino a 1350 persone**.

In quest'ultimo caso, il nuovo **comma 3** prevede che entro **un mese** dal rilascio del **certificato attestante la conformità ai requisiti tecnici**, rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera secondo i criteri di cui all'articolo 7 del d.lgs. n. 65 del 2005, così come modificato dal presente provvedimento (v. *infra*), la **società notifichi all'amministrazione italiana**, per ciascuna nave, la **scelta** (tra il

rispetto dei requisiti di cui alla parte A o B dell'allegato I di cui sopra), utilizzando il modello di cui allegato II-BIS.

Inoltre, il **comma 4** dispone che l'**Amministrazione**, entro **due mesi** dalla data di rilascio del certificato, dovrà **notificare alla Commissione** la scelta effettuata e allegare alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato II-BIS.

In **comma 5** prevede che nell'applicazione dei requisiti di cui all'allegato I, sezione A, occorre far riferimento agli orientamenti di cui all'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della singola nave.

Per quanto concerne le disposizioni inerenti alla **data**, i commi 6 e 7 del proposto **articolo 5**, stabiliscono i **requisiti di stabilità** per le navi esistenti che saranno adibite a servizio di linea e certificate per la prima volta dopo il **5 dicembre 2024**. In particolare:

- il **comma 6** dispone, per le navi esistenti autorizzate a trasportare **oltre 1350 persone a bordo**, rispettano (e riportino nel citato certificato di cui all'articolo 7), a scelta della società:
  - i requisiti specifici di stabilità di cui al **capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020**;
  - oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'**allegato I, sezione A**, oltre a quelli previsti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009.
- Il **comma 7** disciplina, invece, le navi *ro-ro* da passeggeri autorizzate a trasportare un **massimo di 1350 persone**, prevedendo che ad esse si possono potranno applicarsi, a scelta della società, le disposizioni specifiche contenute in una delle sezioni (A o B) del nuovo allegato I (analogamente a quanto previsto per le navi nuove). Anche in questo caso i requisiti di stabilità applicati **devono essere riportati nel citato certificato** attestante la conformità ai requisiti tecnici.

Il **comma 8** prevede che le navi *ro-ro* da passeggeri **esistenti** che sono **già impiegate in servizi di linea alla data del 5 dicembre 2024 continuano** ad applicarsi i requisiti previsti dal decreto legislativo n. 65 del 2005, nella versione attualmente vigente.

Per ulteriori dettagli in merito alle modifiche testuali di cui al presente articolo, si rinvia al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 4 dell'A.G. 185</b>
Art. 5 <i>(Requisiti specifici di stabilità)</i>	Art. 5 <i>(idem)</i>
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.	1. Fatta salva l'applicazione del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, 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.
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.	2. Le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare fino ad un massimo di 1350 persone a bordo rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B, al presente decreto.
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.	3. Entro un mese dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, la società notifica all'amministrazione, per ciascuna nave, la scelta effettuata tra le opzioni di cui al comma 2 e allega alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato II-bis.
	4. Entro due mesi dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, l'amministrazione notifica alla Commissione europea la scelta effettuata per ciascuna nave tra le opzioni di cui al comma 2 e allega alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato II-bis.
	5. Nell'applicare i requisiti stabiliti dall'allegato I, sezione A, l'amministrazione fa riferimento agli orientamenti di cui all'allegato II, per

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 4 dell'A.G. 185</b>
	quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave.
	6. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare oltre 1350 persone a bordo, che la società adibisce a servizi di linea da o verso un porto nazionale dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma del presente decreto, rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020 oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, oltre a quelli previsti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009. I requisiti di stabilità applicati sono riportati nel certificato di cui all'articolo 7.
	7. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare fino a un massimo di 1350 persone a bordo che la società adibisce a servizi di linea da o verso un porto nazionale dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma del presente decreto, rispettano, a scelta della società, i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A oppure i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione B. I requisiti di stabilità applicati sono riportati nel certificato di cui all'articolo 7.
	8. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che sono impiegate in servizi di linea alla data del 5 dicembre 2024 continuano a rispettare i requisiti specifici di stabilità contenuti nell'allegato I al presente decreto, nella versione vigente prima dell'entrata in vigore della presente disposizione.

## Articolo 5

*(Modifiche all'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'**articolo 5** si compone di **un comma** volto a sopprimere l'articolo 6 del decreto legislativo n. 65 del 2005, rubricato "Introduzione dei requisiti specifici di stabilità", atteso che la relativa disciplina è ora contenuta nel novellato articolo 5.

A seguito della modifica, apportata dall'articolo 4 del provvedimento in esame (*v. supra*), l'**articolo 5 abroga l'articolo 6 del decreto legislativo n. 65 del 2005**, rubricato "Introduzione dei requisiti specifici di stabilità".

Per maggiore chiarezza ed evidenza grafica sulle modifiche testuali proposte, si rinvia al seguente testo a fronte.

Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 5 dell'A.G. 185
Art. 6 (Introduzione dei requisiti specifici di stabilità)	<i>Abrogato</i>
1. Le navi ro/ro da passeggeri nuove devono conformarsi ai requisiti specifici di stabilità previsti all'allegato I.	<i>Abrogato</i>
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.	<i>Abrogato</i>
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.	<i>Abrogato</i>

## Articolo 6

*(Modifiche all'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'articolo 6 si compone di **un comma** che **sostituisce l'articolo 7** del decreto legislativo n. 65 del 2005 per dettare la **nuova disciplina sui certificati attestanti la conformità ai requisiti specifici di stabilità**.

L'articolo 6, composto da un comma, **sostituisce interamente l'articolo 7** del d.lgs. n. 65 del 2005, recante la disciplina sui **certificati** attestanti la **conformità ai requisiti specifici di stabilità**, identificati dall'articolo 5 del decreto, anch'esso sostituito dal provvedimento in esame (v. *supra*).

Il nuovo **articolo 7**, così come il vigente, al **primo comma** dispone che **tutte le navi da passeggeri ro-ro** nuove ed esistenti sono in possesso di un **certificato** attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I al decreto n. 65 del 2005 (così come modificato dal presente provvedimento).

Il **comma 2** del nuovo articolo 7 prevede che tale certificato sia **rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera** ovvero da un **organismo riconosciuto** da essa autorizzato, su modello approvato dall'amministrazione e integrato con altra documentazione pertinente.

Il **comma 3**, in analogia alla disposizione di cui al vigente comma 5, specifica che per le navi conformi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, tale certificato indica l'**altezza significativa d'onda massima** per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità. Il **comma 4** specifica che questo tipo certificato (di cui al comma 3), rimane **valido** al fine della navigazione in tratti di mare con un'altezza significativa d'**onda uguale o inferiore** a quello certificato.

Infine, il **comma 5** del nuovo articolo 7, dispone che nell'effettuare la **verifica dei requisiti**, di cui all'articolo 2, comma 2 (v. *supra*), l'autorità marittima riconosce i **certificati rilasciati dallo Stato membro di bandiera** ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità (di cui all'art. 5 e allegato I), nonché accetta quelli rilasciati dallo **Stato terzo di bandiera** nei quali si certifica la conformità ai requisiti specifici di stabilità.

Per maggiori chiarimenti in merito alle modifiche testuali apportate dall'articolo in esame, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 6 dell'A.G. 185</b>
Art. 7 ( <i>Certificati</i> )	Art. 7 ( <i>idem</i> )
1. Tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti, <b>entro le date previste dall'articolo 6, devono essere</b> in possesso di un certificato attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.	1. Tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti <b>sono</b> in possesso di un certificato attestante la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I <b>al presente decreto.</b>
2. Il certificato di cui al comma 1 è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera e <b>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.</b>	2. Il certificato di cui al comma 1 è rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera <b>ovvero da un organismo riconosciuto da essa autorizzato, su modello approvato dall'amministrazione e integrato con altra documentazione pertinente.</b>
3. Alle navi battenti bandiera italiana il certificato di cui al comma 1, conforme al modello approvato dall'amministrazione, è rilasciato dall'ente tecnico.	3. 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 previsti dall'articolo 5.
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.	4. Il certificato di cui al comma 3 rimane valido al fine della navigazione in tratti di mare con un valore di altezza significativa d'onda uguale o inferiore a quello riportato nel certificato.
5. I certificati di cui ai commi 1 e 4 devono indicare l'altezza significativa	5. Nell'effettuare la verifica di cui all'articolo 2, comma 2, l'autorità

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 6 dell'A.G. 185</b>
<b>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.</b>	<b>marittima riconosce i certificati rilasciati dallo Stato membro di bandiera ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I. Sono accettati i certificati rilasciati dallo Stato terzo di bandiera, nei quali si certifica che una nave è conforme ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I.</b>

## Articolo 7

*(Modifiche all'articolo 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'**articolo 7**, composto da un comma, apporta una serie di **modifiche testuali** all'articolo 8 del decreto legislativo n. 65 del 2005, relativo all'**esercizio stagionale o per periodi di breve durata**, al fine di renderlo conforme con le nuove disposizioni di cui al presente provvedimento.

L'**articolo 7** reca le seguenti **modifiche testuali** al testo dell'**articolo 8** del decreto legislativo n. 65 del 2005, relativo all'esercizio stagionale o per periodi di breve durata, al fine di renderlo conforme alle modifiche apportate dal provvedimento in esame. In particolare:

- le parole "**armatore o esercente**" sono sostituite da "**la società**", sia nel comma 1, sia nel comma 2. A tale riguardo, si ricorda che l'**articolo 1** del provvedimento in esame sostituisce la lettera *o*) dell'articolo 1 del citato decreto legislativo cambiando il riferimento **all'esercente** con quello alla "**società**" (v. *supra*).
- in seguito a quanto disposto dall'**articolo 4** (v. *supra*), le parole "**deve comunicare**" di cui al vigente comma 1 dell'art. 7, e "**deve informare la**", di cui al comma 2, sono sostituite rispettivamente da "**deve notificare**" e "deve inoltrare la notifica a";
- a seguito delle modifiche di cui all'**articolo 2** (v. *supra*) al vigente comma 1, le parole "all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28", sono sostituite dalle seguenti: "all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53";
- al **vigente comma 3**, le parole "Qualora il servizio" sono sostituite dalle seguenti: "Per le navi *ro-ro* da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, qualora il servizio» e dopo le parole: «in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I» sono inserite le seguenti: "sezione A", a seguito delle modifiche all'allegato.

Per maggiore chiarezza ed evidenza grafica sulle modifiche testuali proposte, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 7 dell'A.G. 185</b>
Art. 8 <i>(Esercizio stagionale o per periodi di breve durata)</i>	Art. 8 <i>(idem)</i>
<p>1. <b>L'armatore o l'esercente</b> 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 <b>comunicare</b> 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>1. <b>La società</b> 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 <b>notificare</b> 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 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, al decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.</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 <b>informare</b> la competente autorità marittima almeno tre mesi prima dell'inizio di tale servizio.</p>	<p>2. <b>La società</b> che intende effettuare un servizio di linea stagionale per un periodo non superiore a sei mesi deve <b>inoltrare notifica alla</b> competente autorità marittima almeno tre mesi prima dell'inizio di 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, <b>in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I</b>. Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo</p>	<p>3. <b>Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A</b>, 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, <b>sezione A</b>. Il valore dell'altezza</p>

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 7 dell'A.G. 185</b>
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 competenti degli altri Paesi terzi cui appartengono i porti che figurano nella rotta seguita dalla nave.	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 competenti degli altri Paesi terzi cui appartengono i porti che figurano nella rotta seguita dalla nave.
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.	<i>Identico</i>

## Articolo 8

*(Modifiche all'articolo 9 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'**articolo 8**, composto da un comma, modifica l'articolo 9, comma 1, del decreto legislativo n. 65 del 2005, che disciplina le **procedure per modificare gli allegati**.

In particolare, si dispone che le eventuali modifiche agli stessi, adottate sempre con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non debbano più seguire la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE (ormai abrogato), ma debbano procedere in ottemperanza dell'articolo 36 della legge n. 234 del 2012.

L'**articolo in esame** apporta modifiche testuali all'[articolo 9](#), comma 1, del decreto legislativo n. 65 del 2005, recante la disciplina le **procedure per modificare gli allegati**.

In particolare, l'articolo 9 del decreto legislativo in parola viene modificato prevedendo che all'**adeguamento tecnico degli allegati** si procederà in ottemperanza alla disposizione di cui all'[articolo 36](#) della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

Giova ricordare che l'attuale testo prevede che con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** possano essere apportate modifiche agli allegati, ai fini dell'adeguamento al quadro normativo unionale, secondo le procedure di cui all'**articolo 11 della direttiva 2003/25/CE**, che è stato abrogato dal regolamento UE n. 2019/1243, richiedendo quindi una novella dell'articolo 9.

In particolare, il citato articolo 36 prevede, al comma 1, che alle norme dell'Unione europea non autonomamente applicabili, che modificano modalità esecutive e caratteristiche di **ordine tecnico di direttive già recepite nell'ordinamento nazionale**, e Agli atti di esecuzione non autonomamente applicabili, adottati dal Consiglio dell'Unione europea o dalla Commissione europea in esecuzione di atti dell'Unione europea **già recepiti o già efficaci nell'ordinamento nazionale**, è data attuazione, nelle materie di cui all'art. 117, secondo comma, della Costituzione con **decreto del Ministro competente per materia**, che ne dà tempestiva comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri o al Ministro per gli affari europei.

Per maggiori dettagli sulle modifiche testuali, si rimanda al seguente testo a fronte.

Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 8 dell'A.G. 185
Art. 9 <i>(Adeguamenti)</i>	Art. 9 <i>(idem)</i>
1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, <b>adottate con la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE.</b>	1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, <b>ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.</b>

## Articolo 9

*(Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'**articolo 9**, composto da un comma, **modifica l'articolo 10** del decreto legislativo n. 65 del 2005, concernente il **regime sanzionatorio**, al solo fine di **aggiornare il riferimento all'articolo 6, ora soppresso**, sostituendolo con quello all'articolo 5, modificato dal provvedimento.

A seguito **dell'abrogazione** dell'articolo 6 del decreto legislativo n. 65 del 2005 di cui all'articolo 5 del provvedimento in esame (v. *supra*), l'articolo in esame modifica l'**articolo 10** del citato decreto, recante il **regime sanzionatorio**, al solo fine di aggiornare il riferimento all'articolo 6, ora soppresso, sostituendolo con quello all'articolo 5, modificato dal provvedimento (v. *supra*).

Per maggiore chiarezza ed evidenza grafica sulle modifiche testuali proposte, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 9 dell'A.G. 185</b>
Art. 10 <i>(Sanzioni)</i>	Art. 10 <i>(idem)</i>
1. L'armatore, l'esercente o il comandante che violano le norme di cui all'articolo <b>6</b> sono puniti con la sanzione di cui all'articolo 1215, primo comma, del codice della navigazione.	1. L'armatore, l'esercente o il comandante che violano le norme di cui all'articolo <b>5</b> sono puniti con la sanzione di cui all'articolo 1215, primo comma, del codice della navigazione.
2. L'armatore o l'esercente che violano le norme di cui agli articoli 7, comma 1, e 8, commi 1 e 2, sono puniti con la sanzione di cui all' articolo 1216 del codice della navigazione. La stessa pena si applica al comandante ma la pena è ridotta.	<i>Identico</i>

## Articolo 10

*(Modifiche all'allegato I al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'**articolo 10** modifica l'allegato I del decreto legislativo n. 65 del 2005, suddividendolo in due distinte Sezioni:

- la **Sezione A**, che contiene, con qualche aggiornamento, le attuali previsioni dell'Allegato I;
- la **Sezione B**, di nuovo inserimento, che elenca gli specifici requisiti di stabilità per i quali è ora possibile optare nei limiti di quanto previsto dall'articolo 5, così come modificato dal provvedimento in esame.

L'**articolo 10**, interviene sull'allegato I del decreto legislativo n. 65 del 2005, dividendolo in due distinte Sezioni:

- la **Sezione A**, che contiene le attuali previsioni dell'Allegato I. In tale sezione, a seguito delle modifiche di cui all'articolo 1, lettera g) del presente provvedimento (v. *supra*), le parole "**ente tecnico**" vengono sostituite dalle parole "**organismo riconosciuto**".
- la **Sezione B**, di nuovo inserimento, che elenca gli specifici requisiti di stabilità per i quali è ora possibile optare nei limiti di quanto previsto dall'articolo 5, così come modificato dal provvedimento in esame (v. *supra*).

Inoltre, a seguito delle nuove definizioni apportate dal presente provvedimento, l'articolo in esame modifica il **punto 6.1 dell'Appendice**, eliminando la distinzione, nell'individuazione dell'ente competente, tra navi straniere e navi italiane.

Per maggiore chiarezza ed evidenza grafica sulle modifiche testuali proposte all'allegato I, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.G. 185</b>
Allegato I <i>(Requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri)</i>	Allegato I <i>(idem)</i>
	<b>Sezione A</b>
	<b>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.</b>
<p>1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, <b>devono rispettare i requisiti del presente allegato.</b></p> <p>1.1. Le disposizioni della regola II-1/B/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di una ipotetica quantità d'acqua accumulatasi 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 della convenzione SOLAS 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:</p>	<p>1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, <b>devono essere rispettati i requisiti della presente sezione.</b></p> <p>1.1. Le disposizioni della regola II-1/B/8.2.3 devono essere rispettate tenendo conto dell'effetto di una ipotetica quantità d'acqua accumulatasi 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 della convenzione SOLAS 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:</p>

Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65	
Testo previgente	Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.G. 185
<p>a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte ro/ro in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,5 metri, se il bordo libero residuo (<math>f_r</math>) è pari o inferiore a 0,3 metri,</li> <li>• 0,0 metri se il bordo libero residuo (<math>f_r</math>) è pari o superiore a 2,0 metri,</li> <li>• valori intermedi calcolati con interpolazione lineare, se il bordo libero residuo (<math>f_r</math>) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.</li> </ul> <p>Per bordo libero residuo (<math>f_r</math>) 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.</p> <p>1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'Amministrazione, sentito l'<b>ente tecnico</b>, può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.</p> <p>1.3. Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'Amministrazione, sentito l'<b>ente tecnico</b>, può ridurre l'altezza</p>	<p>a) il punto più basso dell'orlo esterno del ponte ro/ro in corrispondenza del compartimento danneggiato; oppure</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0,5 metri, se il bordo libero residuo (<math>f_r</math>) è pari o inferiore a 0,3 metri,</li> <li>• 0,0 metri se il bordo libero residuo (<math>f_r</math>) è pari o superiore a 2,0 metri,</li> <li>• valori intermedi calcolati con interpolazione lineare, se il bordo libero residuo (<math>f_r</math>) è superiore a 0,3 metri ma inferiore a 2,0 metri.</li> </ul> <p>Per bordo libero residuo (<math>f_r</math>) 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.</p> <p>1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'Amministrazione, sentito l'<b>organismo riconosciuto</b>, può concedere una riduzione dell'altezza dell'acqua sul ponte danneggiato.</p> <p>1.3. Per le navi destinate ad operare in zone geografiche ristrette e ben definite, l'Amministrazione, sentito l'<b>organismo riconosciuto</b>, può ridurre l'altezza</p>

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.G. 185</b>
<p>dell'acqua nella superficie inondata di cui al punto 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:</p> <p>1.3.1. 0,0 se l'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;</p> <p>1.3.2. un valore calcolato secondo la procedura di cui al punto 1.1, se l'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;</p> <p>1.3.3. valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;</p> <p>purché risultino rispettate le seguenti condizioni:</p> <p>1.3.4. l'Amministrazione ritiene tale altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10%;</p> <p>1.3.5. la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato valore d'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) è stato stabilito sono riportati sul certificato;</p> <p>1.4. in alternativa ai requisiti dei punti 1.1 o 1.3, l'Amministrazione, sentito l'ente tecnico, 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</p>	<p>dell'acqua nella superficie inondata di cui al punto 1.1 sostituendo a tale altezza i seguenti valori:</p> <p>1.3.1. 0,0 se l'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) definita per la zona considerata è pari o inferiore a 1,5 metri;</p> <p>1.3.2. un valore calcolato secondo la procedura di cui al punto 1.1, se l'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) definita per la zona considerata è pari o superiore a 4,0 metri;</p> <p>1.3.3. valori intermedi, calcolati con interpolazione lineare, se l'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) definita per la zona considerata è superiore a 1,5 metri ma inferiore a 4,0 metri;</p> <p>purché risultino rispettate le seguenti condizioni:</p> <p>1.3.4. l'Amministrazione ritiene tale altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) rappresentativa dell'area identificata e la tale altezza non è superata con una probabilità superiore al 10%;</p> <p>1.3.5. la zona operativa e, se del caso, il periodo dell'anno nei quali un determinato valore d'altezza significativa d'onda (<math>h_s</math>) è stato stabilito sono riportati sul certificato;</p> <p>1.4. in alternativa ai requisiti dei punti 1.1 o 1.3, l'Amministrazione, sentito l'<b>organismo riconosciuto</b>, 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</p>

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.G. 185</b>
<p>estensione pari a quella prevista dalla regola II-1/B/8.4 della convenzione SOLAS nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un'onda irregolare;</p> <p>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 (<math>h_s</math>) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;</p> <p>1.6. le informazioni fornite al capitano conformemente alle regole II-1/B/8.7.1 e I-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.</p>	<p>estensione pari a quella prevista dalla regola II-1/B/8.4 della convenzione SOLAS nella posizione longitudinale che presenti le peggiori condizioni indicate al punto 1.1 in un'onda irregolare;</p> <p>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 (<math>h_s</math>) impiegata durante le prove devono figurare nel certificato della nave;</p> <p>1.6. le informazioni fornite al capitano conformemente alle regole II-1/B/8.7.1 e I-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.</p>
Punti da 2 a 4 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
	<b>Sezione B</b>
	<p><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></p> <p><b>Personale a bordo (N) Indice di compartimentazione (R)</b></p> <p><b><math>N &lt; 1\,000</math>      <math>R = 0,000088 * N + 0,7488</math></b></p> <p><b><math>1\,000 \leq N \leq 1\,350</math>      <math>R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579</math></b></p> <p><b>in cui: N = Numero totale di persone a bordo.</b></p>

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.G. 185</b>
Appendice all'allegato I <i>(Prove in vasca)</i>	Appendice all'allegato I <i>(idem)</i>
Punti da 1 a 5 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
<p>6. Documentazione relativa alle prove.</p> <p>6.1. Il programma di prove in vasca deve essere approvato preventivamente dall'amministrazione, sentito un organismo riconosciuto <b>per le navi straniere e l'organismo riconosciuto della nave per le navi italiane.</b></p> <p>6.2. Le prove devono essere documentate da un'apposita relazione e da registrazione su supporto video, anche di tipo informatico (o altra registrazione visiva) contenenti tutte le necessarie informazioni sul modello e sui risultati delle prove, che devono essere approvati dall'amministrazione. I dati devono comprendere almeno gli spettri d'onda teorici e misurati (HS, TP, TZ) dell'altezza d'onda nei tre diversi punti del bacino per ottenere una serie rappresentativa di onde e, per le prove in vasca, le serie temporali delle principali statistiche sull'elevazione dell'onda misurata vicino all'ondogeno e le registrazioni dei movimenti di rollio, sussulto e beccheggio del modello, nonché della velocità di deriva.</p>	<p>6. Documentazione relativa alle prove.</p> <p>6.1. Il programma di prove in vasca deve essere approvato preventivamente dall'amministrazione, sentito un organismo riconosciuto.</p> <p>6.2. Le prove devono essere documentate da un'apposita relazione e da registrazione su supporto video, anche di tipo informatico (o altra registrazione visiva) contenenti tutte le necessarie informazioni sul modello e sui risultati delle prove, che devono essere approvati dall'amministrazione. I dati devono comprendere almeno gli spettri d'onda teorici e misurati (HS, TP, TZ) dell'altezza d'onda nei tre diversi punti del bacino per ottenere una serie rappresentativa di onde e, per le prove in vasca, le serie temporali delle principali statistiche sull'elevazione dell'onda misurata vicino all'ondogeno e le registrazioni dei movimenti di rollio, sussulto e beccheggio del modello, nonché della velocità di deriva.</p>

## Articolo 11

*(Modifiche all'allegato II al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'articolo 11 apporta **modifiche testuali all'allegato II del decreto legislativo n. 65 del 2005**, al fine di inserire il **richiamo alla sezione A** dell'Allegato I, introdotta dal presente provvedimento. Inoltre, a seguito delle modifiche introdotte dall'articolo 1, in analogia a quanto operato per l'Allegato I, le parole "ente tecnico" vengono sostituite dalle parole "organismo riconosciuto".

L'articolo 11, a seguito di quanto disposto dai precedenti articoli, **modifica l'allegato II** del decreto legislativo n. 65 del 2005 come segue:

- le parole "Allegato II (previsto dagli articoli 5, commi 3 e 7; comma 5)" sono sostituite da "**Allegato II (previsto dall'articolo 5, comma 5)**". Tale modifica è resa necessaria in quanto l'articolo 4 del provvedimento in esame sostituisce completamente l'articolo 5 del citato decreto (v. *supra*);
- nella parte I, al primo capoverso, sono aggiunte, in fine, le parole "**sezione A**". A tale riguardo, si ricorda, che l'articolo 10, suddivide l'allegato I in due sezioni (v. *supra*);
- le parole: "**ente tecnico**", ovunque ricorrono, sono sostituite dalle seguenti: "**organismo riconosciuto**". Ciò è diretta conseguenza delle disposizioni di cui all'articolo 1, lettera g) del presente provvedimento, che, nelle definizioni, sostituiscono le parole "**ente tecnico**" dalle parole "**organismo riconosciuto**" (v. *supra*).

Per maggiore chiarezza ed evidenza grafica sulle modifiche testuali proposte all'allegato I, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 11 dell' A.G. 185</b>
Allegato II <i>previsto dagli articoli 5, commi 3 e 7;            comma 5            (Orientamenti indicativi per gli enti            tecnici)</i>	Allegato II <i>previsto dall'articolo 5, comma 5            (idem)</i>
<b>PARTE I</b> <i>(Applicazione)</i>	<b>PARTE I</b> <i>(Applicazione)</i>
<p>I presenti orientamenti sono destinati ad assistere gli enti tecnici nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, 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.</p>	<p>I presenti orientamenti sono destinati ad assistere gli enti tecnici nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità fissati nell'allegato I, 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, <b>sezione A.</b></p>
Paragrafi da 1 a 1.3 <i>Omissis</i>	<i>Identici</i>
Paragrafi 1.4/1.5 In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3., l'Amministrazione, sentito l' <b>ente tecnico</b> , può accettare i risultati di prove in vasca. I requisiti delle prove in vasca sono indicati in dettaglio nell'appendice dell'allegato I. Note orientative sullo svolgimento delle prove su modello sono riportate nella parte II del presente allegato.	Paragrafi 1.4/1.5 In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3., l'Amministrazione, sentito l' <b>organismo riconosciuto</b> , può accettare i risultati di prove in vasca. I requisiti delle prove in vasca sono indicati in dettaglio nell'appendice dell'allegato I. Note orientative sullo svolgimento delle prove su modello sono riportate nella parte II del presente allegato.

## Articolo 12

*(Allegato II-bis al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65)*

L'**articolo 12** inserisce l'**Allegato II-BIS** al decreto legislativo n. 65 del 2005, che contiene le **informazioni da notificare alla Commissione** in base alle due opzioni che le società potranno adottare per le navi *ro-ro* da passeggeri nuove che trasportano fino ad un massimo di 1350 persone a bordo.

L'**articolo 12** inserisce nel corpo del decreto legislativo n. 65 del 2005, l'**allegato II-BIS** che, secondo quanto disposto dal nuovo comma 3 dell'articolo 5 del citato decreto, introdotto dall'articolo 4 del presente provvedimento (v. *supra*), dispone che le navi *ro-ro* che trasportano fino a un massimo di 1350 persone notifichino, tramite il modello di cui all'**allegato II-BIS** la scelta tra il rispetto dei requisiti di cui alla parte **A** o **B** dell'**allegato I**.

In particolare, l'allegato II-BIS, contiene l'elenco dei dati da comunicare in conformità dell'articolo 5, tra cui:

- **Dati generali** – come i requisiti di stabilità applicabili (sezione A o B dell'allegato I9, numero di identificazione della nave, caratteristiche principali, etc);
- **Dati specifici** per le navi soggette ai **requisiti probabilistici stabiliti dalla convenzione SOLAS** (es. R indice richiesto, planimetria, etc.);
- **Dati specifici** per le navi che applicano l'**allegato I, sezione A**, tra cui l'altezza significativa dell'onda, le prove in vasca, etc.

Per maggiori dettagli in merito al contenuto di cui all'allegato II-BIS, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 12 dell' A.G. 185</b>
	<b>Allegato II-bis previsto dagli articoli 5, commi 3 e 4</b> <i>(Dettagli della notifica)</i>
	<p><b>Dati da comunicare in conformità dell'articolo 5, comma 2:</b></p> <p><b>I. Dati generali</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>Requisiti di stabilità applicabili: sezione A o sezione B dell'allegato I;</b></li> <li>2) <b>numero di identificazione della nave (numero IMO, indicativo radio);</b></li> <li>3) <b>caratteristiche principali;</b></li> <li>4) <b>piano generale;</b></li> <li>5) <b>numero di persone a bordo;</b></li> <li>6) <b>GT;</b></li> <li>7) <b>la nave è bidirezionale: sì/no;</b></li> <li>8) <b>la nave dispone di lunghe stive inferiori: sì/no.</b></li> </ol> <p><b>II. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri soggette ai requisiti probabilistici stabiliti dalla convenzione SOLAS</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <b>dl, dp, ds;</b></li> <li>2) <b>R - indice richiesto;</b></li> <li>3) <b>planimetria (piano delle tenute stagne) per i sotto-compartimenti con tutti i punti di apertura interni ed esterni, compresi i loro sotto-compartimenti 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;</b></li> <li>4) <b>indice di compartimentazione ottenuto A con una tabella riassuntiva di tutti i contributi per tutte le zone in</b></li> </ol>

<b>Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 12 dell' A.G. 185</b>
	<p>avaria con una colonna separata con l'indice di compartimentazione ottenibile (<math>w \cdot p \cdot v</math>);</p> <p>5) 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 (<math>w \cdot p \cdot v</math>)], con <math>s = 0</math>, <math>s = 1</math> e <math>0 &lt; s &lt; 1</math>;</p> <p>6) 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 (<math>w \cdot p \cdot v</math>)], con <math>s = 0</math>, <math>s = 1</math> e <math>0 &lt; s &lt; 1</math>;</p> <p>7) per ciascuna avaria che contribuisce all'indice di compartimentazione ottenuto A, identificazione degli spazi allagati, valore del contributo e fattore «S»;</p> <p>8) dettagli delle avarie non contributive (<math>s = 0</math> e <math>p &gt; 0</math>) per le navi ro/ro da passeggeri dotate di lunga stiva inferiore, compresi tutti i dettagli dei fattori calcolati.</p> <p><b>III. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri che applicano l'allegato I, sezione A</b></p> <p><b>1) Metodo di conformità:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- prove in vasca</li> <li>- calcoli</li> </ul> <p>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</p> <p><b>2) Altezza significativa d'onda ai sensi della direttiva 2003/25/CE.</b></p>

### Articolo 13

*(Modifiche all'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45)*

L'**articolo 13** apporta una serie di modifiche al decreto legislativo n. 45 del 2000, recante l'attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle **disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri**, al fine di rendere le ispezioni delle navi *ro-ro* da passeggeri battenti bandiera italiana siano conformi **anche ai requisiti** di cui al **novellato articolo 5** del decreto legislativo n. 65 del 2005, prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea nel tratto di mare A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a*), del medesimo decreto legislativo n. 45 del 2000.

L'articolo 13 apporta le seguenti modifiche all'**articolo 4-bis** del **decreto legislativo n. 45 del 2000**, recante la disciplina dei **requisiti di stabilità** e ritiro progressivo dal servizio delle navi *ro-ro* da passeggeri, al fine di uniformare la disciplina dell'ispezione di conformità dei requisiti di stabilità:

- al comma 1, che specifica che le navi debbano essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del d.lgs. 65 del 2005, aggiunge – in via di coordinamento – la specifica “**come modificati** dal decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023”;
- introduce il **comma 1-bis inerente alle ispezioni pre-avvio** (di cui all'**articolo 3 del d.lgs. n. 37 del 2020**, v. *supra*), l'autorità marittima accerta che le navi *ro-ro* da passeggeri battenti bandiera italiana, prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea nel **tratto di mare A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a)**, del presente decreto, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del d.lgs. n. 65 del 2005. Nell'effettuare tale verifica, si dispone che l'autorità marittima riconosca 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 del decreto legislativo n. 65 del 2005 e dall'allegato I al medesimo decreto.

Giova ricordare che, ai sensi del **comma 1 dell'articolo 3** del decreto legislativo n. 45 del 2000, rubricato “categorizzazione dei tratti di mare e classi di navi da passeggeri”, i tratti di mare sono suddivisi nelle seguenti categorie:

- a) «**tratto A**»: tratto di mare al di fuori dei tratti B, C e D;

b) «**tratto B**»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in nessun punto distano più di **20 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea**, ma che si trova al di fuori dei tratti C e D;

c) «**tratto C**»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in **nessun punto distano più di 5 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea**, ma al di fuori del tratto di mare D, se presente. Inoltre, la probabilità di **un'altezza significativa d'onda superiore a 2,5 metri è inferiore al 10 %** durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva;

d) «**tratto D**»: tratto di mare le cui coordinate geografiche in **nessun punto distano più di 3 miglia dalla linea di costa corrispondente all'altezza media della marea** e nel quale la probabilità di un'altezza significativa d'onda superiore a **1,5 metri è inferiore al 10 %** durante tutto l'anno in caso di attività di durata annua, o durante un periodo specifico in caso di attività stagionale, per esempio un'attività estiva.

Per maggiore chiarezza ed evidenza grafica sulle modifiche testuali proposte, si rimanda al seguente testo a fronte.

<b>Decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45</b>	
<b>Testo previgente</b>	<b>Modificazioni apportate dall'art. 13 dell' A.G. 185</b>
<i>Articolo 4-bis (Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri)</i>	<i>Articolo 4-bis (idem)</i>
1. Fermi restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65.	1. Fermi restando i pertinenti requisiti di sicurezza di cui all'articolo 4, le navi ro/ro da passeggeri di classe C, la cui chiglia è stata impostata o si trova a un equivalente stadio di costruzione il 1° ottobre 2004 o in data successiva, e tutte le navi ro/ro da passeggeri di classe A e B, devono essere conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, <b>come modificati dal decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/936 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023.</b>
	<b>1-bis.</b> Nel corso delle ispezioni di cui all'articolo 3 del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, l'autorità marittima accerta che le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera italiana, prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea nel tratto di mare A di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), del presente decreto, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Nell'effettuare la verifica di cui al presente comma, l'autorità marittima, 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 del decreto legislativo n. 65 del 2005 e dall'allegato I al medesimo decreto.
2. Le navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio non possono operare nei tratti di mare "A" e "B".	<i>Identico</i>

**Articolo 14**  
***(Clausola di invarianza finanziaria)***

L'**articolo 14** reca la **clausola di invarianza finanziaria** per le disposizioni di cui al presente provvedimento.

L'**articolo 14**, composto da **due commi**, prevede – al comma 1 – che dall'attuazione del presente decreto **non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica**.

Il **comma 2** dispone che le **amministrazioni interessate** provvedono agli adempimenti previsti dal presente decreto con le **risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente**.