

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Lo schema di decreto legislativo è stato predisposto per il recepimento della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale.

La delega per l'attuazione della direttiva è stata conferita al Governo con l'articolo 1 e l'Allegato A, n. 6, della legge 21 febbraio 2024, n. 15, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023.

QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Il 10 maggio 2023, al termine della procedura legislativa ordinaria, veniva adottata la direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

La direttiva 2003/25/CE nasceva, come espressamente riportato nel considerando n. 3 della stessa, dalla constatazione che le possibilità di sopravvivenza delle navi *ro/ro* da passeggeri in caso di avaria dovuta a collisione, stabilite in applicazione delle norme di stabilità in caso di avaria, costituiscono un fattore essenziale per la salvezza dei passeggeri e dell'equipaggio e risultano particolarmente rilevanti ai fini delle operazioni di ricerca e salvataggio. Il maggiore rischio di stabilità per una nave *ro/ro* da passeggeri con un ponte garage chiuso, in condizioni di avaria a seguito di una collisione, è infatti collegato agli effetti del possibile accumulo di significativi volumi di acqua su tale ponte.

Inoltre, la citata direttiva del 2003 nasceva dall'esigenza di assicurare che i principi concordati in seno all'Organizzazione marittima internazionale fossero applicati in modo armonizzato all'interno della Comunità europea, evitando di falsare la concorrenza fra operatori di navi *ro/ro* da passeggeri operanti in Europa.

La direttiva 2003/25/CE 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.

Successivamente, in data 15 giugno 2017, l'Organizzazione marittima internazionale ha adottato la risoluzione MSC.421(98) che ha apportato delle modifiche alla convenzione SOLAS, stabilendo requisiti di stabilità riveduti per le navi da passeggeri in condizioni di avaria. Pertanto, a livello unionale è stato ritenuto necessario tener conto di tale sviluppo normativo e, conseguentemente, allineare le norme e i requisiti dell'Unione a quelli stabiliti dalla convenzione SOLAS per le navi *ro/ro* da passeggeri impiegate in viaggi internazionali. Conseguentemente, la direttiva (UE) 2023/946 ha apportato le necessarie modifiche alla direttiva 2003/25/CE, allineandone le disposizioni ai requisiti di stabilità definiti dall'IMO.

In sintesi, obiettivo primario della nuova direttiva è quello di revisionare 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.

I requisiti di stabilità da ultimo 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, ai sensi di quanto previsto dal decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri: in particolare, l'articolo 4-bis del suddetto decreto legislativo contiene le disposizioni riguardanti i requisiti di stabilità delle navi *ro-ro* da passeggeri italiane, rinviando espressamente alle disposizioni di cui agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65.

Alla luce del quadro normativo sopra richiamato, si rende necessario, in attuazione della legge di delegazione europea 2022-2023, modificare il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, che ha recepito la direttiva 2003/25/CE. Inoltre, si rende necessario novellare l'articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 recante attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (limitatamente all'articolo 4bis - Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi *ro-ro* da passeggeri)

ANALISI DELL'ARTICOLATO

Come in precedenza accennato, il provvedimento mira a aggiornare le disposizioni nazionali concernenti i requisiti specifici di stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso uno Stato Membro, indipendentemente dalla loro bandiera, impiegate in viaggi nazionali e internazionali.

L'articolo 1 modifica l'articolo 1, comma 1, del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, che reca le definizioni. **La lettera a)** inserisce le lettere *f-bis*), *f-ter*) e *f-quater*) al fine di identificare con esattezza gli emendamenti 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, facendo riferimento agli emendamenti adottati con la risoluzione MSC.117(74) – SOLAS '90, riguardanti i criteri di stabilità in allagamento attuati con criterio deterministico;
- la lettera *f-ter*) reca la definizione di SOLAS 2009, facendo riferimento agli emendamenti adottati con la risoluzione MSC.216(82) – SOLAS 2009, riguardanti i criteri di stabilità in allagamento attuati con l'approccio probabilistico;
- la lettera *f-quater*) reca la definizione di SOLAS 2020, facendo riferimento agli emendamenti adottati con la risoluzione MSC.421(98) – SOLAS 2020, riguardanti i criteri di stabilità in allagamento che hanno visto introdurre il nuovo "Indice R" di compartimentazione (maggiormente restrittivo rispetto al precedente).

La lettera b) sostituisce la lettera g) al fine di modificare il riferimento all'ente tecnico, aggiornandolo con quello di "organismo riconosciuto", al fine di allineare la definizione alle previsioni del regolamento (CE) n. 391/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, 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 la previsione di cui all'articolo 1, comma 2, lettera z), del suddetto decreto legislativo.

La lettera c) sostituisce la lettera i) per dettare la nuova definizione di "nave *ro-ro* da passeggeri nuova", rilevante ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità contenuti all'articolo 5. La definizione viene semplificata rispetto a quella vigente, prevedendosi che per nave nuova debba intendersi una nave che non sia esistente. La definizione, come anche quella di nave esistente, segue l'impostazione della direttiva 2003/25/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2023/946, che definisce la nave nuova per esclusione rispetto alla nave esistente.

La lettera d) sostituisce la lettera l) per dettare la nuova definizione di "nave *ro-ro* da passeggeri esistente", anch'essa rilevante ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità contenuti



all'articolo 5. Con tale definizione, quindi, si intenderà qualsiasi nave *ro-ro* da passeggeri la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi ad uno stadio equivalente di costruzione prima del 5 dicembre 2024 (scadenza del termine per il recepimento della direttiva (UE) 2023/946. La disposizione specifica, altresì, cosa si intende per stadio equivalente di costruzione, ossia che ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile (circostanza che si verifica, in genere, con l'impostazione della chiglia) e che l'assemblaggio della nave comprende almeno 50 tonnellate o l'uno per cento della massa stimata del materiale strutturale, prendendo a riferimento il minore dei due valori.

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”, allineata alla definizione di cui all'articolo 2, comma 1, lettera h), del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 nonché all'articolo 2, paragrafo 1, numero 6) della relativa direttiva (UE) 2017/2110.

La lettera g) sostituisce la lettera o) cambiando il riferimento all' esercente con quello alla “società”, al fine dell'allineamento alle previsioni contenute nel regolamento (CE) n. 336/2006 relativo all'attuazione nella Comunità del codice internazionale di gestione della sicurezza (ISM Code). Il riferimento alla società consente l'individuazione chiara e univoca del soggetto, gestore della nave, che deve adempiere agli obblighi previsti dalla direttiva 2009/45/CE, come novellata dalla direttiva (UE) 2023/946 e, a livello nazionale, dal decreto legislativo n. 65 del 2005.

La lettera h) modifica lettera p) per aggiornare il riferimento allo Stato ospite con quello allo Stato di approdo, allineando così il riferimento a quello di cui all'articolo 1, comma 1, lettera v) del decreto legislativo n. 45 del 2000, come da previsioni della direttiva (UE) 2023/946 che, al riguardo, si allinea alla direttiva (UE) 2017/2108.

L'articolo 2 sostituisce il comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo n. 65 del 2005 al fine di disciplinare il regime ispettivo durante il quale deve essere verificata la rispondenza delle navi *ro-ro* da passeggeri ai requisiti di stabilità previsti dalla direttiva (UE) 2023/946, anche alla luce delle modifiche normative intervenute nel corso del tempo. Infatti, 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 decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28. Detto decreto legislativo, che si applicava a tutte le navi adibite a servizio di linea, indipendentemente dalla bandiera battuta, è stato abrogato dal decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e la disciplina dei servizi di linea è ora contenuta sia nel medesimo decreto legislativo n. 37 del 2020 che nel decreto legislativo n. 65 del 2005. Coerentemente, il comma 2 dell'articolo 2 del decreto legislativo n. 65 del 2005 viene ora sostituito per prevedere che l'accertamento della rispondenza ai prescritti requisiti da parte delle navi impiegate in servizi di linea 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.

L'articolo 3 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. La precisazione del riferimento alla sola sezione A risulta opportuna in quanto l'allegato I, attualmente non suddiviso in sezioni, a seguito delle modifiche che verranno apportate 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.



L'articolo 4 sostituisce 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 nuove nonché per le navi esistenti non ancora certificate ai sensi delle vigenti disposizioni del decreto legislativo n. 65 del 2005. I criteri di applicazione dei requisiti specifici di stabilità sono ora differenziati:

- 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);
- 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).

Pertanto, i **commi 1 e 2** prevedono che le navi di nuova costruzione, adibite a servizi di linea nell'Unione, dovranno conformarsi:

- alle sole norme internazionali aggiornate (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. Infatti, i requisiti di stabilità per le navi *ro-ro* da passeggeri autorizzate a trasportare fino a un massimo di 1350 persone a bordo presentano alcune difficoltà applicative dovute proprio alla peculiarità e alle caratteristiche tecniche e costruttive delle stesse. Per tale motivo, è stata introdotta la possibilità, per le società, di poter scegliere le due opzioni da applicare alla nave in base alle menzionate caratteristiche.

I **commi 3 e 4** prevedono che l'opzione di cui al comma 2 è notificata dalla società all'amministrazione, entro un mese dal rilascio del certificato di cui all'articolo 7, per ciascuna nave, utilizzando il modello di cui allegato II-BIS. Inoltre, L'Amministrazione, entro due mesi dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, dovrà notificare alla Commissione la scelta effettuata.

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.

I commi 6 e 7 stabiliscono i requisiti di stabilità per le navi esistenti che saranno adibite a servizio di linea e certificate per la prima volta dopo il 4 dicembre 2024. La disposizione di cui al **comma 6** crea uno sbarramento all'iscrizione nei registri nazionali di navi *ro-ro* da passeggeri esistenti che trasportano più di 1350 persone, provenienti da bandiera extra-UE e non conformi al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009 (emendamenti applicabili a far data del 1° gennaio 2009) ovvero della SOLAS 2020 (emendamenti applicabili a far data del 1° gennaio 2020). 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). Il **comma 8** prevede che alle navi esistenti e già certificate continueranno ad applicarsi i requisiti previsti dal decreto legislativo n. 65 del 2005, nella versione attualmente vigente.

Infine, si evidenzia che la scelta operata dalla società ai sensi del comma 2, che dovrà essere notificata formalmente, unitamente alle informazioni di cui al nuovo Allegato II-BIS, alla Commissione (che, in base alle informazioni ricevute, dopo dieci anni valuterà la revisione dei requisiti specifici di stabilità per le navi abilitate al trasporto di massimo 1350 passeggeri), prevede un regime di notifica che genererà oneri amministrativi a carico delle società interessate.

L'articolo 5 sopprime 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. Inoltre, i commi 2 e 3 prevedono un regime transitorio riferito a periodi pregressi.

L'articolo 6 sostituisce l'articolo 7 del decreto legislativo n. 65 del 2005 per dettare la nuova disciplina sui certificati. In particolare, al **comma 2** è espressamente prevista la possibilità di rilascio



del certificato da parte degli organismi riconosciuti. Il **comma 3**, in analogia alla disposizione di cui al vigente comma 5, prevede che 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 prescritti. Al **comma 4** si prevede che i certificati **di cui al comma 3, del quale devono essere munite tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti per attestare la conformità ai requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5 e dall'allegato I**, hanno validità per navigare in tratti di mare con un valore di altezza significativa d'onda non superiore a quello riportato nel certificato medesimo. Infine, il **comma 5** prevede il riconoscimento dei certificati rilasciati dallo Stato membro di bandiera ai fini dell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità previsti, nonché l'accettazione di quelli 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.

L'articolo 7 modifica l'articolo 8 del decreto legislativo n. 65 del 2005, n. 65 per aggiornare il riferimento all'armatore e all'esercente con quello alla "società", in linea con la definizione di cui all'articolo 1, comma 1, lettera o) del decreto legislativo n. 65 del 2005, come novellato. Inoltre, avuto riguardo alla disciplina della sostituzione di una nave *ro/ro* da passeggeri per evitare l'interruzione di un servizio di linea, viene aggiornato il riferimento contenuto nel **comma 2** vigente, sostituendo il riferimento all'articolo 7, comma 2, del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28 (abrogato) con quello all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53. Infine, sono aggiornate le disposizioni relative all'esercizio stagionale o per periodi di breve durata, inserendo il riferimento ai requisiti specifici di cui alla sola Sezione A dell'Allegato I.

L'articolo 8 modifica l'articolo 9 del decreto legislativo n. 65 del 2005, che disciplina le procedure per modificare gli allegati; 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 successivamente abrogato dal regolamento 2019/1243 (UE). Pertanto, ai soli fini dell'aggiornamento del riferimento normativo, 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 (che rinvia sempre a un decreto del Ministro competente per materia), al fine recepire le corrispondenti modifiche apportate agli allegati della richiamata direttiva secondo quanto disposto dagli articoli 10 e 10-bis della medesima.

Ciò, peraltro, in analogia ad altre analoghe disposizioni concernenti la sicurezza della navigazione, quale, a titolo esemplificativo, l'articolo 21 del decreto legislativo 7 settembre 2018, n. 114.

L'articolo 9 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.

L'articolo 10 modifica l'Allegato I del decreto legislativo n. 65 del 2005, suddividendolo in due distinte Sezioni delle quali la Sezione A contiene, con qualche aggiornamento, le attuali previsioni dell'Allegato I, mentre la Sezione B, di nuovo inserimento, contiene gli specifici requisiti di stabilità per i quali è ora possibile optare nei limiti di quanto previsto dall'articolo 5, come in precedenza descritto. Inoltre, le parole "ente tecnico" vengono sostituite dalle parole "organismo riconosciuto", in linea con la nuova definizione di cui all'articolo 1, comma 1, lettera g) del decreto legislativo n. 65 del 2005. Conseguentemente, si rende necessario modificare il punto 6.1 dell'Appendice, eliminando la distinzione, nell'individuazione dell'ente competente, tra navi straniere e navi italiane.



L'articolo 11 modifica l'Allegato II del decreto legislativo n. 65 del 2005 ai soli fini di inserire il richiamo alla Sezione A dello stesso, atteso che, come in precedenza specificato, l'Allegato I si compone ora delle Sezioni A e B. Inoltre, in analogia a quanto operato per l'Allegato I, le parole "ente tecnico" vengono sostituite dalle parole "organismo riconosciuto".

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 13 modifica l'articolo 4-*bis* del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 inserendovi, in particolare, il comma 1-*bis*, che prevede che 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 medesimo decreto legislativo n. 45 del 2000, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65.

L'articolo 14 reca la clausola di invarianza finanziaria.

Si specifica, ai sensi dell'articolo 7, comma 2, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, che sul provvedimento è stata richiesta l'esenzione dall'AIR, in ragione del ridotto impatto dell'intervento e in presenza delle seguenti condizioni, congiuntamente considerate.

A) I costi di adeguamento sono di scarsa entità in relazione ai singoli destinatari, tenuto conto anche della loro estensione temporale. Infatti, la direttiva (UE) 2023/946 mira a semplificare e snellire l'attuale quadro normativo sulla sicurezza delle navi *ro-ro* da passeggeri al fine, principalmente, di allineare le vigenti norme sulla stabilità in falla ai requisiti adottati dall'Organizzazione internazionale marittima. Obiettivo specifico del provvedimento proposto è la semplificazione dei calcoli che devono essere eseguiti per dimostrare la conformità della nave ai requisiti di stabilità in falla, se la nave stessa risponde alle disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). Al più, pertanto, dal provvedimento potrebbe derivare una limitata riduzione di oneri a carico delle parti interessate.

B) Il numero dei destinatari dell'intervento si presenta come esiguo, atteso che destinatari specifici dell'intervento sono gli operatori di navi *ro-ro* da passeggeri in servizio di linea. Anche se, a causa della fluttuazione dei dati sui traffici marittimi, non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero delle navi in questione che saranno interessate dall'applicazione del nuovo regime ispettivo, è necessario evidenziare che nell'anno 2023 le navi *ro-ro* da passeggeri impiegate in navigazione internazionale e nei tratti di mare A, B e C che hanno scalato i porti nazionali con approdi frequenti e regolari sono state, in totale, 170 (134 navi nazionali e 36 navi straniere).

C) L'attuazione delle nuove disposizioni non comporta l'impiego di risorse pubbliche. Infatti, l'intervento proposto presenta elementi di sostanziale neutralità finanziaria, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'intervento non comporta, inoltre, costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo e particolari oneri informativi. Inoltre, le attività di controllo da parte delle singole Autorità marittime non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nelle attività di verifica e controllo già attuate nello svolgimento delle ordinarie attività d'istituto.

D) L'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato e non comporta aggravii o costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo. Infatti, l'intervento è volto a rafforzare la sicurezza della navigazione e, al contempo, ad evitare fenomeni di distorsione della



concorrenza e del mercato in ambito comunitario, possibili, invece, in caso di mancanza di norme di riferimento comuni.



TABELLA DI CONCORDANZA

Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 1 <i>Obiettivo</i></p> <p>La presente direttiva ha lo scopo 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 e garantire un elevato livello di sicurezza ai passeggeri ed all'equipaggio.</p>		<p>L'articolo 1 della direttiva ne definisce lo scopo</p>
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 2 <i>Definizioni</i></p> <p>Ai fini della presente direttiva si intende per:</p> <p>a) «nave ro/ro da passeggeri»: una nave che trasporti più di 12 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, nella versione modificata;</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 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:</p> <p style="padding-left: 20px;">i) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile; e</p> <p style="padding-left: 20px;">ii) l'assemblaggio di quella determinata nave ha avuto inizio e comprende almeno 50 tonnellate o l'1 % della massa stimata del materiale strutturale, assumendo il minore di questi due valori;</p> <p>c) “nave ro/ro da passeggeri nuova”: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;</p> <p>d) «passeggero»: qualsiasi persona che non sia il comandante, 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 ai dodici mesi;</p> <p>e) “convenzione SOLAS”: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 e i rispettivi emendamenti in vigore;</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 1 <i>Definizioni</i></p> <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>f-bis) SOLAS 90: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.117 (74);</p> <p>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 (82);</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>e bis) “SOLAS 90”: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata da ultimo dalla risoluzione MSC.117(74);</p> <p>e ter) “SOLAS 2009”: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata da ultimo dalla risoluzione MSC.216(82);</p> <p>e quater) “SOLAS 2020”: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974, così come modificata da ultimo dalla risoluzione MSC.421(98);</p> <p>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:</p> <p>i) in base a un orario pubblicato, oppure</p> <p>ii) con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;</p> <p>g) «accordo di Stoccolma»: l'accordo concluso a Stoccolma il 28 febbraio 1996 in applicazione della risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS 95, intitolata «Accordi regionali in merito a requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri» e adottata il 29 novembre 1995;</p> <p>h) «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>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> <p>j) «viaggio internazionale»: un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di detto Stato o viceversa;</p> <p>k) “requisiti specifici di stabilità”: se utilizzati come termine collettivo, i requisiti di stabilità di cui all'articolo 6;</p> <p>l) «altezza significativa d'onda» («hs»): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un determinato periodo;</p> <p>m) «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>n) “società”: l'armatore della nave ro/ro da passeggeri o qualsiasi altra persona fisica o giuridica, quali il gestore o il noleggiatore a</p>	<p>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 (98);</p> <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>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 bb-sexies), del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45);</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 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>i) nave ro/ro da passeggeri nuova: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;</p> <p>l) nave esistente: una nave che non sia una nave nuova;</p> <p>l) 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 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:</p> <p>1) ha avuto inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile;</p> <p>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;</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>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>scafo nudo, che abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;</p>	<p>m-bis) requisiti specifici di stabilità: i requisiti di stabilità di cui all'articolo 5;</p> <p>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> <p>n) servizio di linea: 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;</p> <p>e) 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);</p> <p>o) 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;</p> <p>p) Stato ospite 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> <p>q) viaggio internazionale: un viaggio per mare da un porto di uno Stato membro a un porto situato fuori da detto Stato o viceversa.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 3 <i>Ambito d'applicazione</i></p> <p>1. La presente direttiva si applica a tutte le navi ro/ro da passeggeri che effettuano servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro, indipendentemente dalla bandiera che battono, se impiegate in viaggi internazionali.</p> <p>2. Ogni Stato membro, in quanto Stato di approdo, provvede affinché le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 2 <i>Ambito di applicazione.</i></p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Il paragrafo 3 della direttiva non si applica all'Italia</p>



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva prima di essere adibite a viaggi nell'ambito di servizi di linea da o per i porti di tale Stato membro, a norma della direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p> <p>3. Gli Stati membri privi di porti marittimi e che non hanno navi ro/ro da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva possono derogare alle disposizioni della stessa, fatta eccezione per l'obbligo istituito al secondo comma.</p> <p>Gli Stati membri che intendono avvalersi di tale deroga comunicano alla Commissione entro il 5 dicembre 2024 se le condizioni siano state soddisfatte e informano la Commissione circa ogni eventuale cambiamento. Tali Stati membri non possono autorizzare navi ro/ro da passeggeri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva a battere la loro bandiera fino a quando non abbiano recepito e attuato la presente direttiva.</p>	<p>detta nave sia pienamente conforme ai requisiti previsti dal presente decreto imposti con le presenti disposizioni.</p> <p>2. Prima di adibire una nave in servizi di linea in viaggi internazionali da o verso porti dello Stato, l'autorità marittima accerta la conformità ai requisiti del presente decreto:</p> <p>a) 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;</p> <p>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.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 4 <i>Altezza significativa d'onda</i></p> <p>L'altezza significativa d'onda (hS) è impiegata per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A. I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del 10 %.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 3 <i>Altezza significativa d'onda</i></p> <p>1. Per determinare l'altezza dell'acqua sul ponte garage, in applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, 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.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 5 <i>Tratti di mare</i></p> <p>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>2. I tratti di mare e i rispettivi valori dell'altezza significativa d'onda in detti tratti devono essere concordati fra gli Stati membri o, se applicabile e possibile, fra gli Stati membri ed i paesi terzi che si trovano ai due capi della rotta considerata. Se la rotta incrocia più di un tratto di mare, la nave che la segue deve soddisfare i requisiti specifici di stabilità relativi al più elevato valore dell'altezza significativa d'onda individuato per tali tratti.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 4 <i>Tratti di mare</i></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>2. I tratti di mare e i rispettivi valori dell'altezza significativa d'onda in detti tratti sono concordati 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 toccati dalla nave nella rotta dalla stessa seguita. Se la rotta incrocia più di un tratto di mare, la nave che la segue deve soddisfare i requisiti specifici di</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>3. L'elenco è reso disponibile in una banca dati pubblica, accessibile sul sito Internet della competente autorità marittima. Sono notificati alla Commissione l'ubicazione di tali informazioni, nonché tutti gli aggiornamenti eventualmente apportati all'elenco e le ragioni di tali aggiornamenti.</p>	<p>stabilità relativi al più elevato valore dell'altezza significativa d'onda individuato per tali tratti.</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 modifiche ad esse apportate, con le relative motivazioni.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 6 <i>Requisiti specifici di stabilità</i></p> <p>1. Fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare oltre 1 350 persone a bordo rispettano i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020.</p> <p>2. A scelta della compagnia, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 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, allegando a tale notifica le informazioni di cui all'allegato III.</p> <p>3. Nell'applicare i requisiti di cui all'allegato I, sezione A, gli Stati membri fanno riferimento agli orientamenti di cui all'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave in questione.</p> <p>4. A scelta della compagnia, le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare oltre 1 350 persone a bordo che la compagnia adibisce a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma 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 style="text-align: center;">ARTICOLO 5 <i>Requisiti specifici di stabilità</i></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>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>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.</p> <p>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, del presente decreto.</p> <p>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 III.</p> <p>4. Entro due mesi dalla data di rilascio del certificato di cui all'articolo 7, l'Amministrazione notifica alla Commissione la scelta</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>b) i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, della presente direttiva, oltre a quelli stabiliti dal capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2009. I requisiti di stabilità applicati figurano nel certificato della nave richiesto a norma dell'articolo 8.</p> <p>5. A scelta della compagnia, le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo che la compagnia adibisce a servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro dopo il 5 dicembre 2024 e che non sono mai state certificate a norma della presente direttiva 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. I requisiti di stabilità applicati figurano 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 al 5 dicembre 2024 continuano a rispettare i requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, nella versione applicata prima dell'entrata in vigore della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio.</p>	<p>effettuata per ciascuna nave tra le opzioni di cui al comma 2 e allegata alla comunicazione le informazioni di cui all'allegato III.</p> <p>5. Nell'applicare i requisiti stabiliti dall'allegato I, sezione A, l'amministrazione fa riferimento agli orientamenti di cui all'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave.</p> <p>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, del presente decreto, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 7 <i>Introduzione dei requisiti specifici di stabilità</i></p> <p>SOPPRESSO</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 6 <i>Introduzione dei requisiti specifici di stabilità</i></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</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
	SOLAS, norma SOLAS 90, sono tenute a conformarsi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I entro il 1° ottobre 2015.	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 8 <i>Certificati</i></p> <p>1. Tutte le navi ro/ro da passeggeri nuove ed esistenti battenti bandiera di uno Stato membro tengono a bordo un certificato che sancisca la conformità ai requisiti specifici di stabilità di cui all'articolo 6. I certificati sono rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera e a questi possono essere aggiunti altri certificati pertinenti. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, il certificato indica l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità.</p> <p>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>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>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 style="text-align: center;">ARTICOLO 7 <i>Certificati</i></p> <p>1. Tutte le navi da passeggeri ro/ro nuove ed esistenti, entro le 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>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>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>1. 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 del presente decreto.</p> <p>2. Il certificato di cui al comma 1 è 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.</p> <p>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</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
	<p>significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità previsti dall'articolo 5.</p> <p>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.</p> <p>5. Nell'effettuare la verifica di cui all'articolo 2, comma 2, l'autorità 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.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 9 <i>Esercizio stagionale e per altri periodi di breve durata</i></p> <p>1. Se una compagnia 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>2. Tuttavia, se per circostanze imprevedibili si deve rapidamente ricorrere ad una nave ro/ro da passeggeri sostitutiva per evitare un'interruzione di servizio, si applicano l'articolo 4, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2017/2110 e l'allegato XVII, punto 1.3, della direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio invece dell'obbligo di notifica di cui al paragrafo 1.</p> <p>3. Se una compagnia intende effettuare un servizio di linea stagionalmente 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>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, 2 e 3 del presente articolo 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 il periodo di esercizio più breve per determinare il battente d'acqua sul ponte in applicazione dei</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 8 <i>Esercizio stagionale e per altri periodi di breve durata</i></p> <p>1. L'armatore o l'esercente La società 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 deve notificare 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 all'articolo 4, comma 4, del decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e all'allegato XV, punto 1.3, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53.</p> <p>2. L'armatore o l'esercente La società che intende effettuare un servizio di linea stagionale per un periodo non superiore a sei mesi deve informare la deve inoltrare notifica alla competente autorità marittima almeno tre mesi prima dell'inizio di tale servizio.</p> <p>3. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di cui all'allegato I, sezione A, 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, sezione A. Il valore dell'altezza significativa</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>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>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, 2 e 3, le navi ro/ro da passeggeri impiegate per tali servizi sono tenute ad avere a bordo un certificato che sancisca la conformità alle disposizioni della presente direttiva, come stabilito dall'articolo 8, paragrafo 1.</p>	<p>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.</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 style="text-align: center;">ARTICOLO 10 <i>Modifiche degli allegati</i></p> <p>Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis, con cui modifica gli allegati della presente direttiva per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare nell'ambito dell'IMO, e per migliorare l'efficacia della presente direttiva alla luce delle esperienze acquisite e del progresso tecnico.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 9 <i>Adeguamenti</i></p> <p>1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, adottate con la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE ai sensi dell'articolo 36 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 10 BIS <i>Esercizio della delega</i></p> <p>1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.</p> <p>2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 26 luglio 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.</p> <p>3. La delega di potere di cui all'articolo 10 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione</p>		



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.</p> <p>4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.</p> <p>5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.</p> <p>6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 10 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.</p>		
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 11 <i>Procedura di comitato</i></p> <p>ABROGATO</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 9 <i>Adeguamenti</i></p> <p>1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, adottate con la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 12 <i>Sanzioni</i></p> <p>Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni da applicare in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate a norma della presente direttiva e adottano le misure necessarie per garantire che dette sanzioni siano applicate. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.</p>	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 10 <i>Sanzioni</i></p> <p>1. L'armatore, l'esercente o il comandante che violano le norme di cui all'articolo 6 all'articolo 5 sono puniti con la sanzione di cui all' articolo 1215, primo comma, del codice della navigazione.</p> <p>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.</p>	
<p style="text-align: center;">ARTICOLO 13 <i>Attuazione</i></p> <p>Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 novembre 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.</p>		<p>La disposizione non necessita di recepimento</p>



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.		
<p align="center">ARTICOLO 13 BIS <i>Riesame</i></p> <p>La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 5 giugno 2033. Le informazioni basate sulle notifiche di cui all'articolo 6, paragrafo 2, sono rese disponibili in forma anonima.</p>		La disposizione non necessita di recepimento
<p align="center">ARTICOLO 14 <i>Entrata in vigore</i></p> <p>La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.</p>		La disposizione non necessita di recepimento
<p align="center">ARTICOLO 15 <i>Destinatari</i></p> <p>Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.</p>		La disposizione non necessita di recepimento
<p align="center">ALLEGATO I Requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (menzionati all'articolo 6)</p> <p align="center">Sezione A</p> <p>Ai fini della sezione A, i riferimenti alle regole della convenzione SOLAS si intendono fatti a tali regole così come applicate ai sensi della SOLAS 90.</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 devono essere rispettati i requisiti della presente sezione.</p> <p>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 accumulatasi sul primo ponte inferiore alla linea di galleggiamento del piano di costruzione nella stiva ro/ ro o in una stiva speciale secondo</p>	<p align="center">ALLEGATO I REQUISITI SPECIFICI DI STABILITÀ PER LE NAVI RO/RO DA PASSEGGERI (previsto dagli articoli 5, 7 e 8)</p> <p align="center">Sezione A</p> <p>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.</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, devono essere rispettati i requisiti della presente sezione le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, devono rispettare i requisiti del presente allegato.</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</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>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:</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> <p>0,5 metri se il bordo libero residuo (f_r) è pari o inferiore a 0,3 metri,</p> <p>0,0 metri se il bordo libero residuo (f_r) è pari o inferiore a 2,0 metri,</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p>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>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"> • 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 superiore 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. <p>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.</p> <p>1.2. Se risulta installato un sistema di drenaggio estremamente efficiente, l'Amministrazione, sentito l'organismo riconosciuto ente tecnico, 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'organismo riconosciuto ente tecnico, può ridurre l'altezza 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 (h_s) 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 (h_s) 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 (h_s) 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>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>purché risultino rispettate le seguenti condizioni:</p> <p>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% ;</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 (h_s) è stato stabilito sono riportati sul certificato;</p> <p>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;</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 (h_s) 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 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1.3.4. l'Amministrazione 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%;</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 (h_s) 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'organismo riconosciuto 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 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 (h_s) 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>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2.3. La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali considerate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>2.3. La tenuta stagna delle paratie trasversali o longitudinali considerate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve resistere alla pressione idrostatica in accordo con i calcoli di avaria. Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 m. In questi casi, l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula: $Bh = 8 hw$ in cui: Bh indica l'altezza della paratia; hw indica l'altezza dell'acqua. In ogni caso, l'altezza minima delle paratie non dovrebbe essere inferiore a 2,2 m. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non deve essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>2.5.1. $A = 0,31 l$ 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);</p> <p>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</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato deve essere commisurata al sistema di drenaggio e deve resistere alla pressione idrostatica in accordo con i calcoli di avaria. Tali paratie devono avere un'altezza di almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 metri. In questi casi, l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula: $Bh = 8 hw$ in cui: Bh indica l'altezza della paratia; hw indica l'altezza dell'acqua. In ogni caso, l'altezza minima delle paratie non dovrebbe essere inferiore a 2,2 metri. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non deve essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato ⁽⁴⁾.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>2.5.1. $A = 0,31 l$ 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);</p> <p>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</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note												
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3.1. Per le navi che sono impiegate solo per un periodo ridotto ai sensi dell'articolo 9, gli Stati di approdo che figurano nella rotta devono stabilire di comune accordo l'altezza significativa d'onda applicabile.</p> <p>4. Le prove in vasca devono essere eseguite ai sensi dell'appendice.</p> <p style="text-align: center;">Sezione B</p> <p>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:</p> <table border="1" data-bbox="246 646 873 710"> <thead> <tr> <th>Persone a bordo (N)</th> <th>Indice di compartimentazione (R)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$N < 1\ 000$</td> <td>$R = 0,000088 * N + 0,7488$</td> </tr> <tr> <td>$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$</td> <td>$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$</td> </tr> </tbody> </table> <p>in cui: N = Numero totale di persone a bordo.</p>	Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)	$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$	$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$	<p>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 direttiva 2003/25/CE.</p> <p>3.1. Per le navi che vengono impiegate solo per un periodo stagionale ridotto, l'Amministrazione deve stabilire, di comune accordo con gli altri paesi i cui porti figurano nella rotta seguita dalla nave, l'altezza significativa d'onda da impiegare.</p> <p>4. Le prove in vasca devono essere eseguite ai sensi dell'appendice.</p> <p style="text-align: center;">SEZIONE B</p> <p>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:</p> <table border="1" data-bbox="902 670 1552 750"> <thead> <tr> <th>Persone a bordo (N)</th> <th>Indice di compartimentazione (R)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>$N < 1\ 000$</td> <td>$R = 0,000088 * N + 0,7488$</td> </tr> <tr> <td>$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$</td> <td>$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$</td> </tr> </tbody> </table> <p>in cui: N = Numero totale di persone a bordo.</p>	Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)	$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$	$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$	
Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)													
$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$													
$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$													
Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)													
$N < 1\ 000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$													
$1\ 000 \leq N \leq 1\ 350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$													
<p style="text-align: center;">Appendice Prove in vasca</p> <p>1. Obiettivi</p> <p>La presente versione delle prove in vasca costituisce una revisione delle prove di cui all'appendice all'allegato della risoluzione 14 della conferenza SOLAS del 1995. Dall'entrata in vigore dell'accordo di Stoccolma sono state effettuate diverse prove in vasca conformemente ai metodi di prova precedentemente in vigore. Durante queste prove sono stati individuati alcuni miglioramenti da apportare alle procedure. Questa nuova versione delle prove in vasca mira a includere detti miglioramenti e, unitamente alle note orientative allegate, proporre una procedura più affidabile per la valutazione della capacità di sopravvivenza di una nave ro/ro da passeggeri a seguito di un'avaria in condizioni di mare increspato. Nell'ambito delle prove di cui al paragrafo 1. 4 dei requisiti di stabilità riportati all'allegato I, la</p>	<p style="text-align: center;">APPENDICE all'allegato I Prove in vasca</p> <p>1. Obiettivi.</p> <p>La presente versione delle prove in vasca costituisce una revisione delle prove di cui all'appendice all'allegato della risoluzione 14 della conferenza SOLAS del 1995. Dall'entrata in vigore dell'accordo di Stoccolma sono state effettuate diverse prove in vasca conformemente ai metodi di prova precedentemente in vigore. Durante queste prove sono stati individuati alcuni miglioramenti da apportare alle procedure. Questa nuova versione delle prove in vasca mira a recepire detti miglioramenti e, unitamente alle note orientative allegate, proporre una procedura più affidabile per la valutazione della capacità di mantenimento dell'assetto («sopravvivenza») di una nave ro/ro da passeggeri a seguito di un'avaria in condizioni di mare increspato. Nell'ambito delle prove di cui al paragrafo 1.4 dei requisiti di stabilità riportati all'allegato I, la nave deve</p>													



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>nave dovrebbe essere capace di affrontare le condizioni di mare increspato definite al paragrafo 4, nel caso di avaria più grave previsto.</p> <p>2. Definizioni</p> <ul style="list-style-type: none"> L_{BP} lunghezza tra le perpendicolari H_S altezza d'onda significativa B larghezza fuori ossatura della nave T_P periodo di picco T_Z periodo medio a livello zero (zero-crossing) <p>3. Modelli di nave</p> <p>3.1. Il modello dovrebbe rispecchiare sia l'effettiva configurazione esterna della nave che la sua suddivisione interna, soprattutto quella degli spazi danneggiati che possono influenzare il processo di allagamento e di imbarco di acqua. Il tirante d'acqua (o pescaggio), l'assetto, lo sbandamento e la curva limite KG operativa devono essere adeguati al peggior caso di avaria. Inoltre, i casi da prendere in considerazione devono rappresentare i casi di avaria peggiore ipotizzabile definiti conformemente alla regola SOLAS II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90), con riferimento all'area totale sottesa dalla curva positiva GZ, e il piano di simmetria della falla deve essere situato entro i seguenti valori:</p> <p>3.1.1. $\pm 35\%$ LBP da metà nave;</p> <p>3.1.2. è necessaria una prova supplementare nei casi più gravi di avaria entro $\pm 10\%$ LBP da metà nave, se l'avaria di cui al punto.1 si situa al di fuori del $\pm 10\%$ LBP.</p> <p>3.2. Il modello deve soddisfare i seguenti requisiti:</p> <p>3.2.1. lunghezza fra le perpendicolari (LBP) pari ad almeno 3 m o corrispondente a un modello in scala 1:40, a seconda di quale dei due valori sia maggiore, ed estensione verticale pari a 3 altezze standard di superstruttura al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero);</p> <p>3.2.2. spessore dello scafo al livello degli spazi allagati non superiore a 4 mm;</p> <p>3.2.3. sia a nave integra che in condizioni di avaria, il modello dovrebbe soddisfare le scale di dislocamento e le marche di bordo libero corrette (T_A, T_M, T_F, a dritta e a sinistra) con una tolleranza massima di + 2 mm per qualsiasi marca di bordo libero. Le marche di bordo libero a proravia e a poppavia dovrebbero essere collocate il più possibile vicino a FP e AP;</p> <p>3.2.4. tutti i compartimenti e gli spazi ro/ro danneggiati dovrebbero essere riprodotti nel modello con le permeabilità di superficie e di</p>	<p>essere capace di affrontare le condizioni di mare increspato definite al paragrafo 4, nel caso di avaria più grave previsto.</p> <p>2. Definizioni.</p> <ul style="list-style-type: none"> L_{BP} lunghezza tra le perpendicolari; H_S altezza d'onda significativa; B larghezza fuori ossatura della nave; T_P periodo di picco; T_Z periodo medio a livello zero (zero-crossing). <p>3. Modelli di nave.</p> <p>3.1. Il modello deve rispecchiare sia l'effettiva configurazione esterna della nave che la sua suddivisione interna, soprattutto quella degli spazi danneggiati che possono influenzare il processo di allagamento e di imbarco di acqua. Il tirante d'acqua (o pescaggio), l'assetto, lo sbandamento e la curva limite (KG) operativa devono essere adeguati al peggior caso di avaria. Inoltre, i casi da prendere in considerazione devono rappresentare i casi di avaria peggiore ipotizzabile definiti conformemente alla regola SOLAS II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90), con riferimento all'area totale sottesa dalla curva positiva GZ, e il piano di simmetria della falla deve essere situato entro i seguenti valori:</p> <p>3.1.1. $\pm 35\%$ LBP da metà nave;</p> <p>3.1.2. è necessaria una prova supplementare nei casi più gravi di avaria entro $\pm 10\%$ LBP da metà nave, se l'avaria di cui al punto 3.1 si situa al di fuori del $\pm 10\%$ LBP .</p> <p>3.2. Il modello deve soddisfare i seguenti requisiti:</p> <p>3.2.1. lunghezza fra le perpendicolari (LBP) pari ad almeno 3 m o corrispondente a un modello in scala 1:40, a seconda di quale dei due valori sia maggiore, ed estensione verticale pari a 3 altezze standard di sovrastruttura al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero);</p> <p>3.2.2. spessore dello scafo al livello degli spazi allagati non superiore a 4 mm;</p> <p>3.2.3. sia a nave integra che in condizioni di avaria, il modello deve soddisfare le scale di dislocamento e le marche di bordo libero corrette (T_A, T_M, T_F, a dritta e a sinistra) con una tolleranza massima di + 2 mm per qualsiasi marca di bordo libero. Le marche di bordo libero a proravia e a poppavia dovrebbero essere collocate il più possibile vicino a FP e AP;</p> <p>3.2.4. tutti i compartimenti e gli spazi ro/ro danneggiati devono essere riprodotti nel modello con le permeabilità di superficie e di volume</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>volume corrette (valori e distribuzioni effettivi) per assicurare la corretta rappresentazione della massa di acqua della sua distribuzione;</p> <p>3.2.5. le caratteristiche del modello dovrebbero riprodurre fedelmente le caratteristiche della nave reale e particolare attenzione va riservata alla tolleranza della distanza metacentrica in condizioni di integrità e ai raggi di inerzia longitudinale (rollio) e trasversale (beccheggio). Entrambi i raggi dovrebbero essere misurati fuori dell'acqua e devono essere compresi tra 0,35B e 0,4B per il movimento longitudinale e 0,2LOA e 0,25LOA per quello trasversale;</p> <p>3.2.6. i principali elementi strutturali, quali paratie stagne, prese d'aria, ecc., al di sopra e al di sotto del ponte delle paratie, che possono determinare un allagamento asimmetrico, dovrebbero essere riprodotti correttamente nel modello in modo da rappresentare, per quanto possibile, la realtà; i dispositivi di ventilazione e bilanciamento trasversale devono avere una sezione trasversale di almeno 500 mm².</p> <p>3.2.7. La falla deve avere la forma seguente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) profilo trapezoidale con lato inclinato a 15° sulla verticale e estensione longitudinale alla linea di galleggiamento stabilita conformemente alla regola II-1/8.4.1 della convenzione SOLAS; 2) profilo triangolare isoscele sul piano orizzontale con altezza pari a B/5, conformemente alla regola II-1/8.4.2 della convenzione SOLAS. Nel caso in cui siano sistemate casse laterali in B/5, la lunghezza dell'avaria lungo le casse laterali non può essere inferiore a 25 mm; 3) nonostante le disposizioni dei precedenti sottoparagrafi 3.2.7.1 e 3.2.7.2, tutti i compartimenti considerati danneggiati nel calcolo dell'avaria più grave, di cui al paragrafo 3.1, dovrebbero essere allagati nelle prove su modello. <p>3.3. Il modello in equilibrio dopo l'allagamento dovrebbe essere inclinato di un angolo addizionale corrispondente a quello creato dal momento di sbandamento $M_h = \max(M_{pass}; M_{launch}) - M_{wind}$, ma in nessun caso l'inclinazione finale può essere inferiore a 1° nel lato della falla. M_{pass}, M_{launch} e M_{wind} sono conformi a quanto specificato nella regola II-1/8.2.3.4 della convenzione SOLAS. Per le navi esistenti questo angolo può essere considerato pari a 1°.</p> <p>4. Svolgimento delle prove</p> <p>4.1. Il modello dovrebbe essere sottoposto a prove in vasca con moto ondosso irregolare a creste lunghe (spettro JONSWAP) con altezza d'onda significativa H_s, coefficiente di aumento del picco $\gamma = 3,3$ e</p>	<p>corrette (valori e distribuzioni effettivi) per assicurare la corretta rappresentazione della massa di acqua e della sua distribuzione;</p> <p>3.2.5. le caratteristiche del modello devono riprodurre fedelmente le caratteristiche della nave reale e particolare attenzione va riservata alla tolleranza della distanza metacentrica in condizioni di integrità e ai raggi di inerzia longitudinale (beccheggio) e trasversale (rollio). Entrambi i raggi devono essere misurati fuori dell'acqua e devono essere compresi tra 0,35B e 0,4B per il movimento trasversale e 0,2LOA e 0,25LOA per quello longitudinale;</p> <p>3.2.6. i principali elementi strutturali, quali paratie stagne, prese d'aria, ecc., al di sopra e al di sotto del ponte delle paratie, che possono determinare un allagamento asimmetrico, devono essere riprodotti correttamente nel modello in modo da rappresentare, per quanto possibile, la realtà; i dispositivi di ventilazione e bilanciamento trasversale devono avere una sezione trasversale di almeno 500 mm².</p> <p>3.2.7. La falla deve avere la forma seguente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) profilo trapezoidale con lato inclinato a 15° sulla verticale e estensione longitudinale alla linea di galleggiamento stabilita conformemente alla regola II-1/8.4.1 della convenzione SOLAS; 2) profilo triangolare isoscele sul piano orizzontale con altezza pari a B/5, conformemente alla regola II-1/8.4.2 della convenzione SOLAS. Nel caso in cui siano sistemate casse laterali in B/5, la lunghezza dell'avaria lungo le casse laterali non può essere inferiore a 25 mm; 3) nonostante le disposizioni dei precedenti sottoparagrafi 3.2.7.1 e 3.2.7.2, tutti i compartimenti considerati danneggiati nel calcolo dell'avaria più grave, di cui al paragrafo 3.1, devono essere allagati nelle prove su modello. <p>3.3. Il modello in equilibrio dopo l'allagamento deve essere inclinato di un angolo addizionale corrispondente a quello creato dal momento di sbandamento $M_h = \max(M_{pass}; M_{launch}) - M_{wind}$, ma in nessun caso l'inclinazione finale può essere inferiore a 1° nel lato della falla. M_{pass}, M_{launch} e M_{wind} sono conformi a quanto specificato nella regola II-1/8.2.3.4 della convenzione SOLAS. Per le navi esistenti questo angolo può essere considerato pari a 1°.</p> <p>4. Svolgimento delle prove</p> <p>4.1. Il modello deve essere sottoposto a prove in vasca con moto ondosso irregolare a creste lunghe (spettro JONSWAP) con altezza d'onda significativa H_s, coefficiente di aumento del picco $\gamma = 3,3$ e periodo di picco $T_p = 4\sqrt{H_s}$ ($T_z = T_p/1,285$). H_s è l'altezza d'onda significativa per</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>periodo di picco $T_P = 4 \sqrt{H_S} (T_Z = T_P / 1,285)$. H_S è l'altezza d'onda significativa per l'area di operazione, per la quale esiste una probabilità di superamento annuo non superiore al 10%; detta altezza non può superare 4 m.</p> <p>Inoltre,</p> <p>4.1.1. la larghezza del bacino dovrebbe consentire di evitare il contatto o qualsiasi altra interazione del modello con i bordi del bacino (valore raccomandato non inferiore a $L_{BP} + 2$ m;</p> <p>4.1.2. la profondità del bacino dovrebbe essere tale da consentire una modellizzazione adeguata dell'onda e comunque non dovrebbe essere inferiore a 1 m;</p> <p>4.1.3. per riprodurre in maniera rappresentativa una serie di onde, le misurazioni dovrebbero essere effettuate prima della prova in tre punti diversi nell'area di deriva;</p> <p>4.1.4. il sensore per la misurazione delle onde più vicino all'ondogeno dovrebbe essere collocato nel punto in cui si trova il modello all'inizio della prova;</p> <p>4.1.5. la variazione dei valori H_S e T_P non dovrebbe variare più di $\pm 5\%$ nei tre punti; e</p> <p>4.1.6. durante le prove di omologazione, dovrebbe essere consentita una tolleranza di $\pm 2,5\%$ per H_S, $\pm 2,5\%$ per T_P e $\pm 5\%$ per T_Z per il sensore di misurazione più vicino all'ondogeno.</p> <p>4.2. Il modello dovrebbe poter andare alla deriva liberamente ed essere posto in mare al traverso (prua 90°) con la falla orientata verso le onde in arrivo e non legato a nessun sistema di ormeggio. Per mantenere una direzione di circa 90° in mare al traverso durante la prova devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:</p> <p>4.2.1. le linee di controllo della prua, destinate a effettuare piccole correzioni, dovrebbero essere posizionate nell'asse prua-poppa, in modo simmetrico, tra la posizione di KG e la linea di galleggiamento dopo l'avaria; e</p> <p>4.2.2. la velocità del carrello dovrebbe essere uguale alla velocità di deriva vera del modello, con adeguamenti della velocità ove necessario.</p> <p>4.3. Dovrebbero essere realizzate almeno 10 prove. La durata di ciascuna prova deve essere sufficiente per permettere al modello di raggiungere uno stato stazionario e in ogni caso non dovrebbe essere inferiore a un periodo corrispondente a 30 minuti per la nave reale. Per ciascuna prova dovrebbe essere utilizzata una serie di onde diversa.</p>	<p>l'area di operazione, per la quale esiste una probabilità di superamento annuo non superiore al 10%; detta altezza non può superare 4 m.</p> <p>Inoltre,</p> <p>4.1.1. la larghezza del bacino deve consentire di evitare il contatto o qualsiasi altra interazione del modello con i bordi del bacino (valore raccomandato non inferiore a $L_{BP} + 2$ m;</p> <p>4.1.2. la profondità del bacino deve essere tale da consentire una modellizzazione adeguata dell'onda e comunque non dovrebbe essere inferiore a 1 m;</p> <p>4.1.3. per riprodurre in maniera rappresentativa una serie di onde, le misurazioni dovrebbero essere effettuate prima della prova in tre punti diversi nell'area di deriva;</p> <p>4.1.4. il sensore per la misurazione delle onde più vicino all'ondogeno deve essere collocato nel punto in cui si trova il modello all'inizio della prova;</p> <p>4.1.5. la variazione dei valori H_S e T_P non deve variare più di $\pm 5\%$ nei tre punti; e</p> <p>4.1.6. durante le prove di omologazione, deve essere consentita una tolleranza di $\pm 2,5\%$ per H_S, $\pm 2,5\%$ per T_P e $\pm 5\%$ per T_Z per il sensore di misurazione più vicino all'ondogeno.</p> <p>4.2. Il modello deve poter andare alla deriva liberamente ed essere posto in mare al traverso (prua 90°) con la falla orientata verso le onde in arrivo e non legato a nessun sistema di ormeggio. Per mantenere una direzione di circa 90° in mare al traverso durante la prova devono essere soddisfatti i seguenti requisiti:</p> <p>4.2.1. le linee di controllo della prua, destinate a effettuare piccole correzioni, devono essere posizionate nell'asse prua-poppa, in modo simmetrico, tra la posizione di KG e la linea di galleggiamento dopo l'avaria; e</p> <p>4.2.2. la velocità del carrello deve essere uguale alla velocità di deriva vera del modello, con adeguamenti della velocità ove necessario.</p> <p>4.3. Devono essere realizzate almeno 10 prove. La durata di ciascuna prova deve essere sufficiente per permettere al modello di raggiungere uno stato stazionario e in ogni caso non dovrebbe essere inferiore a un periodo corrispondente a 30 minuti per la nave reale. Per ciascuna prova deve essere utilizzata una serie di onde diversa.</p> <p>5. Criteri di sopravvivenza.</p> <p>Si deve considerare il modello sopravvissuto, se giunge a uno stato stazionario nella serie di prove successive di cui al punto 4.3. Si deve</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>5. Criteri di sopravvivenza Si dovrebbe considerare il modello sopravvissuto, se giunge a uno stato stazionario nella serie di prove successive di cui al punto 4.3. Si dovrebbe considerare il modello capovolto, in caso di angoli di rollio superiori a 30° rispetto all'asse verticale o di angolo di sbandamento costante (medio) superiore a 20° per un periodo di oltre 3 minuti nella nave reale, anche se il modello ha raggiunto uno stato stazionario.</p> <p>6. Documentazione relativa alle prove</p> <p>6.1. Il programma di prove in vasca dovrebbe essere approvato preventivamente dall'amministrazione.</p> <p>6.2. Le prove dovrebbero essere documentate da un'apposita relazione e da un video, o altra registrazione visiva, contenenti tutte le necessarie informazioni sul modello e sui risultati delle prove, che devono essere approvati dall'amministrazione. I dati dovrebbero comprendere almeno gli spettri d'onda teorici e misurati (H_s, T_p, T_z) 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>considerare il modello capovolto, in caso di angoli di rollio superiori a 30° rispetto all'asse verticale o di angolo di sbandamento costante (medio) superiore a 20° per un periodo di oltre 3 minuti nella nave reale, anche se il modello ha raggiunto uno stato stazionario.</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 ente tecnico per le navi straniere e l'ente tecnico della nave per le navi italiane.</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 (H_s, T_p, T_z) 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 style="text-align: right;">Allegato II - Parte I</p> <p style="text-align: center;">Orientamenti indicativi per le amministrazioni nazionali Menzionati all'articolo 6, paragrafo 3</p> <p style="text-align: center;">Parte I Applicazione</p> <p>Conformemente alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3, della presente direttiva, i presenti orientamenti sono destinati ad assistere le amministrazioni degli Stati membri nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità di cui all'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, sezione A.</p> <p>Paragrafo 1</p> <p>Tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della presente direttiva, devono innanzitutto rispettare la norma SOLAS 90 in materia di stabilità residua, applicabile a tutte le navi da passeggeri costruite a partire dal 29 aprile 1990 compreso. L'applicazione di tale requisito permette di definire il bordo libero (f_r), necessario ai fini del calcolo di cui al paragrafo 1.1.</p>	<p style="text-align: right;">Allegato II (previsto dagli articoli 5, commi 3 e 7; comma 5)</p> <p style="text-align: center;">Orientamenti indicativi per gli enti tecnici PARTE I Applicazione</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, Sezione A.</p> <p>Paragrafo 1</p> <p>Tutte le navi ro/ro da passeggeri di cui all'articolo 2.1, del decreto, devono innanzitutto rispettare la norma SOLAS 90 in materia di stabilità residua, applicabile a tutte le navi da passeggeri costruite a partire dal 29 aprile 1990 compreso. L'applicazione di tale requisito permette di definire il bordo libero (f_r), necessario ai fini del calcolo di cui al paragrafo 1.1.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>Paragrafo 1.1</p> <p>1. Il presente paragrafo riguarda il caso in cui un determinato volume di acqua si è accumulato sul ponte delle paratie (ro/ro). Si ipotizza che l'acqua sia penetrata sul ponte attraverso una falla. Il paragrafo dispone che la nave, oltre a soddisfare tutti i requisiti della norma SOLAS 90, soddisfi anche i criteri di tale norma SOLAS 90 di cui ai paragrafi da 2.3 a 2.3.4 della regola II-1/B/8, in presenza della quantità d'acqua sul ponte ivi definita. Al fine di tale calcolo non occorre tenere conto di nessun altro requisito della regola II-1/B/8. Ad esempio, ai fini del calcolo, la nave non deve rispettare i requisiti relativi agli angoli di equilibrio o alla non immersione della linea di bordo libero.</p> <p>2. L'acqua accumulata va considerata un carico di liquido aggiuntivo con una superficie libera comune a tutti i compartimenti che si presumono allagati sul ponte garage. L'altezza dell'acqua (h_w) sul ponte dipende dal bordo libero residuo (f_r) dopo l'avaria ed è misurata in funzione dell'avaria stessa (cfr. fig. 1). Il bordo libero residuo (f_r), è la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la superficie del piano di galleggiamento all'equilibrio della nave danneggiata (dopo le eventuali correzioni dell'assetto se questo tipo di provvedimenti sono stati presi) in funzione del danno ipotizzato e dopo aver esaminato tutte le possibili condizioni di avaria in conformità dei requisiti della norma SOLAS 90, come indicato nel paragrafo 1 dell'allegato I. Nel calcolare f_r non va tenuto conto degli effetti dell'ipotetica massa d'acqua che si presume si sia accumulata sul ponte ro/ro.</p> <p>3. Se f_r è pari o superiore a 2 metri, va ipotizzato che sul ponte ro/ro non si accumuli acqua. Se f_r è pari 0,3 metri o meno, va ipotizzato che l'altezza h_w sia di 0,5 metri. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr. fig. 2).</p> <p>Paragrafo 1.2.</p> <p>I sistemi di drenaggio dell'acqua potrebbero essere considerati efficaci solo se avessero la capacità di impedire l'accumulo di un notevole volume d'acqua sul ponte considerato, vale a dire diverse migliaia di tonnellate all'ora, il che supera notevolmente la capacità degli impianti installati alla data di adozione dei regolamenti in questione. Simili sistemi altamente efficienti potranno essere sviluppati ed omologati in futuro (in base ad orientamenti che saranno sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale).</p> <p>Paragrafo 1.3.</p>	<p>Paragrafo 1.1</p> <p>1. Il presente paragrafo riguarda il caso in cui un determinato volume di acqua si è accumulato sul ponte delle paratie (ro/ro). Si ipotizza che l'acqua sia penetrata sul ponte attraverso una falla. Il paragrafo dispone che la nave, oltre a soddisfare tutti i requisiti della norma SOLAS 90, soddisfi anche i criteri di tale norma SOLAS 90 di cui ai paragrafi da 2.3 a 2.3.4 della regola II-1/B/8, in presenza della quantità d'acqua sul ponte ivi definita. Al fine di tale calcolo non occorre tenere conto di nessun altro requisito della regola II-1/B/8. Ad esempio, ai fini del calcolo, la nave non deve rispettare i requisiti relativi agli angoli di equilibrio o alla non immersione della linea di bordo libero.</p> <p>2. L'acqua accumulata va considerata un carico di liquido aggiuntivo con una superficie libera comune a tutti i compartimenti che si presumono allagati sul ponte garage. L'altezza dell'acqua (h_w) sul ponte dipende dal bordo libero residuo (f_r) dopo l'avaria ed è misurata in funzione dell'avaria stessa (cfr. fig. 1). Il bordo libero residuo (f_r), è la distanza minima fra il ponte ro/ro danneggiato e la superficie del piano di galleggiamento all'equilibrio della nave danneggiata (dopo le eventuali correzioni dell'assetto se questo tipo di provvedimenti sono stati presi) in funzione del danno ipotizzato e dopo aver esaminato tutte le possibili condizioni di avaria in conformità dei requisiti della norma SOLAS 90, come indicato nel paragrafo 1 dell'allegato I. Nel calcolare f_r non va tenuto conto degli effetti dell'ipotetica massa d'acqua che si presume si sia accumulata sul ponte ro/ro.</p> <p>3. Se f_r è pari o superiore a 2 metri, va ipotizzato che sul ponte ro/ro non si accumuli acqua. Se f_r è pari 0,3 metri o meno, va ipotizzato che l'altezza (h_w) sia di 0,5 metri. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr. fig. 2).</p> <p>Paragrafo 1.2.</p> <p>I sistemi di drenaggio dell'acqua potrebbero essere considerati efficaci solo se avessero la capacità di impedire l'accumulo di un notevole volume d'acqua sul ponte considerato, vale a dire diverse migliaia di tonnellate all'ora, il che supera notevolmente la capacità degli impianti installati alla data di adozione dei regolamenti in questione. Simili sistemi altamente efficienti potranno essere sviluppati ed omologati in futuro (in base ad orientamenti che saranno sviluppati dall'Organizzazione marittima internazionale).</p> <p>Paragrafo 1.3.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>1. La quantità d'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte, oltre ad essere ridotta a norma del paragrafo 1.1, potrà essere ulteriormente ridotta in considerazione del fatto che la nave opera solo in zone geografiche ben delimitate. Tali zone sono designate conformemente all'altezza significativa d'onda (h_s) tipica della zona stessa, a norma dell'articolo 5 della presente direttiva.</p> <p>2. Se nella zona considerata l'altezza significativa d'onda (h_s) è pari a 1,5 metri o meno, va ipotizzato che sul ponte Ro/Ro danneggiato non si accumulino altra acqua. Se l'onda significativa nell'area considerata è uguale o superiore a 4,0 metri, l'altezza ipotizzata dell'acqua accumulata va calcolata a norma del paragrafo 1.1. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr. fig. 3).</p> <p>3. L'altezza h_w è mantenuta costante e la quantità d'acqua addizionale risulta quindi variabile, in quanto dipende dall'angolo di sbandamento e dal fatto che ad un particolare angolo di sbandamento l'angolo del ponte risulti immerso o meno (cfr. fig. 4). Va notato che la permeabilità presunta degli spazi sul ponte garage deve essere fissata al 90% (MSC/Circ. 649 refers), mentre la permeabilità degli altri spazi presunti allagati è quella stabilita dalla convenzione SOLAS.</p> <p>4. Se i calcoli volti a dimostrare la conformità con la presente direttiva fanno riferimento ad un'altezza significativa d'onda inferiore ai 4 metri, tale altezza inferiore deve essere registrata sul certificato di sicurezza della nave passeggeri.</p> <p>Paragrafi 1.4/1.5</p> <p>In alternativa alle prove di conformità con i nuovi requisiti di stabilità di cui al paragrafo 1.1 o 1.3, l'amministrazione 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.</p> <p>Paragrafo 1.6</p> <p>Le curve operative limite (KG o GM), stabilite dalla norma SOLAS 90, possono risultare non applicabili nel caso in cui si consideri gli effetti dell'«acqua sul ponte» come previsto dalla presente direttiva e può pertanto rendersi necessario determinare curve limite rivedute che tengano conto degli effetti di tale acqua aggiuntiva. Occorre a tal fine effettuare i necessari calcoli per un numero sufficiente di immersioni ed assetti operativi.</p>	<p>1. La quantità d'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte, oltre ad essere ridotta a norma del paragrafo 1.1, potrà essere ulteriormente ridotta in considerazione del fatto che la nave opera solo in zone geografiche ben delimitate. Tali zone sono designate conformemente all'altezza significativa d'onda (h_s) tipica della zona stessa, a norma dell'articolo 3 del presente decreto.</p> <p>2. Se nella zona considerata l'altezza significativa d'onda (h_s) è pari a 1,5 metri o meno, va ipotizzato che sul ponte ro/ro danneggiato non si accumulino altra acqua. Se l'onda significativa nell'area considerata è uguale o superiore a 4,0 metri, l'altezza ipotizzata dell'acqua accumulata va calcolata a norma del paragrafo 1.1. Le altezze intermedie dell'acqua si ottengono per interpolazione lineare (cfr. fig. 3).</p> <p>3. L'altezza h_w è mantenuta costante e la quantità d'acqua addizionale risulta quindi variabile, in quanto dipende dall'angolo di sbandamento e dal fatto che ad un particolare angolo di sbandamento l'angolo del ponte risulti immerso o meno (cfr. fig. 4). Va notato che la permeabilità presunta degli spazi sul ponte garage deve essere fissata al 90% (MSC/Circ. 649 refers), mentre la permeabilità degli altri spazi presunti allagati è quella stabilita dalla convenzione SOLAS.</p> <p>4. Se i calcoli volti a rimostrare la conformità con il presente decreto fanno riferimento ad un'altezza significativa d'onda inferiore ai 4 metri, tale altezza inferiore deve essere registrata sul certificato di sicurezza della nave passeggeri.</p> <p>Paragrafi 1.4/1.5</p> <p>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'organismo riconosciuto ente tecnico, 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.</p> <p>Paragrafo 1.6</p> <p>Le curve operative limite (KG o GM), stabilite dalla norma SOLAS 90, possono risultare non applicabili nel caso in cui si consideri gli effetti dell'«acqua sul ponte» come previsto dal presente decreto e può pertanto rendersi necessario determinare curve limite rivedute che tengano conto degli effetti di tale acqua aggiuntiva. Occorre a tal fine effettuare i necessari calcoli per un numero sufficiente di immersioni ed assetti operativi.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>Nota: Le curve operative limite rivedute KG/GM possono essere stabilite per iterazione, aggiungendo il GM il minimo in eccesso, che risulta dai calcoli della stabilità in condizioni di avaria con l'acqua sul ponte, al KG iniziale (o dedotto dal GM) da utilizzare per determinare il bordo libero in condizioni di avaria (f_r), impiegato per determinare il volume d'acqua sul ponte, e ripetendo tale processo fintanto che il GM in eccesso diventi trascurabile.</p> <p>È da prevedere che gli operatori inizino tale iterazione con il rapporto KG massimo/GM minimo che può ragionevolmente essere riscontrato in servizio, cercando quindi di modificare la relativa sistemazione del ponte delle paratie per ridurre al minimo il GM in eccesso derivante dai calcoli di stabilità in presenza di acqua sul ponte.</p> <p>Paragrafo 2.1. Ai sensi dei requisiti della convenzione SOLAS, le paratie interne alla linea B/5 sono da considerare intatte nel caso di avaria da collisione laterale.</p> <p>Paragrafo 2.2. Se devono essere installate casse laterali esterne per garantire la conformità con la regola II-1/B/8 il regolamento in oggetto, la larghezza (B) della nave risulta maggiorata e quindi anche la distanza B/5 dai bordi della nave; tali modifiche non esigono tuttavia il ricollocamento delle parti strutturali esistenti o di eventuali attraversamenti delle principali paratie stagne orizzontali al disotto del ponte delle paratie (cfr. fig. 5).</p> <p>Paragrafo 2.3. 1. Paratie e barriere trasversali e longitudinali appositamente sistemate e di cui si è tenuto conto al fine di limitare il movimento dell'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte ro/ro non devono essere «a tenuta stagna» nel senso stretto del termine. Piccole perdite possono essere tollerate se il sistema di drenaggio è tale da impedire l'accumulo di acqua dall'altra parte della paratia o della barriera. Nel caso in cui gli ombrinali, in mancanza del necessario dislivello, non dovessero più funzionare occorre prevedere un altro sistema passivo di drenaggio. 2. L'altezza (B_h) delle paratie/barriere trasversali e longitudinali non deve essere inferiore a $(8 \times h_w)$ metri, ove h_w è l'altezza dell'acqua accumulata calcolata in base al bordo libero residuo e all'altezza significativa d'onda di cui ai (paragrafi 1.1 e 1.3). In ogni caso, tale altezza non deve mai essere inferiore al maggiore dei seguenti valori: a) 2,2 metri, oppure</p>	<p>Nota: Le curve operative limite rivedute KG/GM possono essere stabilite per iterazione, aggiungendo il GM il minimo in eccesso, che risulta dai calcoli della stabilità in condizioni di avaria con l'acqua sul ponte, al KG iniziale (o dedotto dal GM) da utilizzare per determinare il bordo libero in condizioni di avaria (f_r), impiegato per determinare il volume d'acqua sul ponte, e ripetendo tale processo fintanto che il GM in eccesso diventi trascurabile.</p> <p>È da prevedere che gli operatori inizino tale iterazione con il rapporto KG massimo/GM minimo che può ragionevolmente essere riscontrato in servizio, cercando quindi di modificare la relativa sistemazione del ponte delle paratie per ridurre al minimo il GM in eccesso derivante dai calcoli di stabilità in presenza di acqua sul ponte.</p> <p>Paragrafo 2.1. Ai sensi dei requisiti della convenzione SOLAS, le paratie interne alla linea B/5 sono da considerare intatte nel caso di avaria da collisione laterale.</p> <p>Paragrafo 2.2. Se devono essere installate casse laterali esterne per garantire la conformità con la regola II-1/B/8 il regolamento in oggetto, la larghezza (B) della nave risulta maggiorata e quindi anche la distanza B/5 dai bordi della nave; tali modifiche non esigono tuttavia il ricollocamento delle parti strutturali esistenti o di eventuali attraversamenti delle principali paratie stagne orizzontali al disotto del ponte delle paratie (cfr. fig. 5).</p> <p>Paragrafo 2.3. 1. Paratie e barriere trasversali e longitudinali appositamente sistemate e di cui si è tenuto conto al fine di limitare il movimento dell'acqua che si ipotizza accumulata sul ponte ro/ro non devono essere «a tenuta stagna» nel senso stretto del termine. Piccole perdite possono essere tollerate se il sistema di drenaggio è tale da impedire l'accumulo di acqua dall'altra parte della paratia o della barriera. Nel caso in cui gli ombrinali, in mancanza del necessario dislivello, non dovessero più funzionare occorre prevedere un altro sistema passivo di drenaggio. 2. L'altezza (B_h) delle paratie/barriere trasversali e longitudinali non deve essere inferiore a $(8 \times h_w)$ metri, ove h_w è l'altezza dell'acqua accumulata calcolata in base al bordo libero residuo e all'altezza significativa d'onda di cui ai (paragrafi 1.1. e 1.3). In ogni caso, tale altezza non deve mai essere inferiore al maggiore dei seguenti valori: a) 2,2 metri, oppure</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>b) l'altezza fra il ponte delle paratie ed il punto inferiore della struttura inferiore dei ponti garage intermedi o sospesi, quando si trovano in posizione abbassata. Va notato che qualsiasi spazio fra il lato superiore delle paratie e la parte inferiore del fasciame metallico deve essere chiuso da piastre trasversali o longitudinali a seconda dei casi (cfr. fig. 6).</p> <p>Possono essere accettate paratie di altezza inferiore a quella specificata se vengono effettuate le prove in vasca descritte nella parte II del presente allegato, per dimostrare che la soluzione alternativa garantisce adeguate possibilità di sopravvivenza. Nel fissare l'altezza delle paratie/barriere va inoltre garantito che esse siano tali da limitare il progressivo allagamento entro i limiti di stabilità richiesti. Tali limiti non devono essere influenzati dalle prove in vasca.</p> <p>Nota: Il dominio positivo della curva di GZ può essere ridotto sino a 10 gradi, se la corrispondente area sottesa alla curva è opportunamente aumentata di cui a (MSC 64/22 refers).</p> <p>Paragrafo 2.5.1.</p> <p>L'area «A» fa riferimento ad aperture permanenti. Va notato che non può essere fatto ricorso all'opzione «aperture a murata» se la galleggiabilità delle sovrastrutture è in tutto o in parte necessaria per permettere alla nave di rispettare i criteri. Le aperture a murata devono essere provviste di battenti che impediscano all'acqua di entrare, pur permettendole di uscire.</p> <p>I battenti non devono dipendere da un sistema attivo di chiusura. Essi devono funzionare autonomamente e non devono ridurre significativamente il flusso in uscita. Ogni eventuale riduzione significativa deve essere compensata dalla presenza di aperture aggiuntive, affinché risulti mantenuta l'area complessiva richiesta.</p> <p>Paragrafo 2.5.2.</p> <p>Le aperture a murata sono da considerarsi efficienti se la distanza minima fra il lato inferiore dell'apertura e la linea di galleggiamento in caso di avaria è di almeno 1 metro. Il calcolo della distanza minima non deve tenere conto dell'effetto dovuto alla presenza di un eventuale volume d'acqua aggiuntivo sul ponte (cfr. fig. 7).</p> <p>Paragrafo 2.5.3.</p> <p>Le aperture a murata devono essere situate il più in basso possibile nell'impavesata laterale o nel fasciame esterno. Il lato inferiore delle aperture a murata non deve essere oltre 2 cm al di sopra del ponte delle</p>	<p>b) l'altezza fra il ponte delle paratie ed il punto inferiore della struttura inferiore dei ponti garage intermedi o sospesi, quando si trovano in posizione abbassata. Va notato che qualsiasi spazio fra il lato superiore delle paratie e la parte inferiore del fasciame metallico deve essere chiuso da piastre trasversali o longitudinali a seconda dei casi (cfr. fig. 6).</p> <p>Possono essere accettate paratie di altezza inferiore a quella specificata se vengono effettuate le prove in vasca descritte nella parte II del presente allegato, per dimostrare che la soluzione alternativa garantisce adeguate possibilità di sopravvivenza. Nel fissare l'altezza delle paratie/barriere va inoltre garantito che esse siano tali da limitare il progressivo allagamento entro i limiti di stabilità richiesti. Tali limiti non devono essere influenzati dalle prove in vasca.</p> <p>Nota: Il dominio positivo della curva di GZ può essere ridotto sino a 10 gradi, se la corrispondente area sottesa alla curva è opportunamente aumentata di cui a (MSC 64/22 refers).</p> <p>Paragrafo. 2.5.1.</p> <p>L'area «A» fa riferimento ad aperture permanenti. Va notato che non può essere fatto ricorso all'opzione «aperture a murata» se la galleggiabilità delle sovrastrutture è in tutto o in parte necessaria per permettere alla nave di rispettare i criteri. Le aperture a murata devono essere provviste di battenti che impediscano all'acqua di entrare, pur permettendole di uscire.</p> <p>I battenti non devono dipendere da un sistema attivo di chiusura. Essi devono funzionare autonomamente e non devono ridurre significativamente il flusso in uscita. Ogni eventuale riduzione significativa deve essere compensata dalla presenza di aperture aggiuntive, affinché risulti mantenuta l'area complessiva richiesta.</p> <p>Paragrafo 2.5.2.</p> <p>Le aperture a murata sono da considerarsi efficienti se la distanza minima fra il lato inferiore dell'apertura e la linea di galleggiamento in caso di avaria è di almeno 1 metro. Il calcolo della distanza minima non deve tenere conto dell'effetto dovuto alla presenza di un eventuale volume d'acqua aggiuntivo sul ponte (cfr. fig. 7).</p> <p>Paragrafo 2.5.3.</p> <p>Le aperture a murata devono essere situate il più in basso possibile nell'impavesata laterale o nel fasciame esterno. Il lato inferiore delle aperture a murata non deve essere oltre 2 cm al di sopra del ponte delle paratie ed il suo lato superiore non deve trovarsi oltre 0,6 metri al di sopra di esso (cfr. fig. 8).</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>paratie ed il suo lato superiore non deve trovarsi oltre 0,6 metri al di sopra di esso (cfr. fig. 8)</p> <p>Nota: Gli spazi cui si applica il paragrafo 2.5, ovvero gli spazi dotati di aperture a murata o simili aperture, non devono essere compresi fra gli spazi intatti ai fini del calcolo delle curve di stabilità a nave integra e in condizioni di avaria.</p> <p>Paragrafo 2.6.</p> <p>1. L'estensione della falla va applicata nel senso della lunghezza della nave. A seconda delle suddivisioni presenti, la falla può non interessare alcuna paratia, può interessare solo paratie al di sotto del ponte delle paratie, solo paratie al di sopra di tale ponte o le une e le altre.</p> <p>2. Le paratie/barriere trasversali ed orizzontali che arginano la massa d'acqua che si ipotizza accumulata devono essere sempre chiuse ed opportunamente assicurate quando la nave prende il mare.</p> <p>3. Nel caso in cui le paratie/barriere sono danneggiate, l'acqua accumulata sul ponte deve avere lo stesso livello, pari a h_w, ai due lati della paratia/barriera danneggiata (cfr. fig. 9).</p>	<p>Nota: Gli spazi cui si applica il paragrafo 2.5, ovvero gli spazi dotati di aperture a murata o simili aperture, non devono essere compresi fra gli spazi intatti ai fini del calcolo delle curve di stabilità a nave integra e in condizioni di avaria.</p> <p>Paragrafo 2.6.</p> <p>1. L'estensione della falla va applicata nel senso della lunghezza della nave. A seconda delle suddivisioni presenti, la falla può non interessare alcuna paratia, può interessare solo paratie al di sotto del ponte delle paratie, solo paratie al di sopra di tale ponte o le une e le altre.</p> <p>2. Le paratie/barriere trasversali ed orizzontali che arginano la massa d'acqua che si ipotizza accumulata devono essere sempre chiuse ed opportunamente assicurate quando la nave prende il mare.</p> <p>3. Nel caso in cui le paratie/barriere sono danneggiate, l'acqua accumulata sul ponte deve avere lo stesso livello, pari a h_w, ai due lati della paratia/barriera danneggiata (cfr. fig. 9).</p>	
<p style="text-align: center;">Parte II Prove in vasca</p> <p>Scopo dei presenti orientamenti è assicurare l'uniformità dei metodi impiegati per costruire e verificare il modello, nonché svolgere e analizzare le prove.</p> <p>Il contenuto dei paragrafi 1 e 2 dell'appendice all'allegato I non necessita commenti.</p> <p>Paragrafo 3 - Modelli di nave</p> <p>3.1. Il materiale impiegato per costruire il modello non è di per sé importante, purché il modello risulti, sia a nave integra che in condizioni di avaria, sufficientemente rigido da garantire che le proprietà idrostatiche siano identiche a quelle della nave reale e che la flessione dello scafo al contatto con le onde sia trascurabile.</p> <p>È inoltre importante garantire che i compartimenti danneggiati siano ricostruiti nel modello nel modo più accurato possibile, in modo che il volume d'acqua rappresentato sia corretto.</p> <p>Poiché la penetrazione di acqua (anche in quantità minime) nelle parti intatte del modello ne influenzerebbe il comportamento, occorre adottare le necessarie misure perché ciò non si verifichi.</p>	<p style="text-align: center;">PARTE II Linee guida per le prove in vasca</p> <p>Scopo delle presenti linee guida è assicurare l'uniformità dei metodi impiegati per costruire e verificare il modello, nonché svolgere e analizzare le prove mediante il commento ad alcuni paragrafi dell'appendice «Prove in vasca» dell'allegato I.</p> <p>Paragrafo 3 - Modelli di nave.</p> <p>3.1. Il materiale impiegato per costruire il modello non è di per sé importante, purché il modello risulti, sia a nave integra che in condizioni di avaria, sufficientemente rigido da garantire che le proprietà idrostatiche siano identiche a quelle della nave reale e che la flessione dello scafo al contatto con le onde sia trascurabile.</p> <p>È inoltre importante garantire che i compartimenti danneggiati siano ricostruiti nel modello nel modo più accurato possibile, in modo che il volume d'acqua rappresentato sia corretto.</p> <p>Poiché la penetrazione di acqua (anche in quantità minime) nelle parti intatte del modello ne influenzerebbe il comportamento, occorre adottare le necessarie misure perché ciò non si verifichi.</p> <p>Nelle prove in vasca riguardanti le avarie più gravi previste dalla convenzione SOLAS vicino alle estremità della nave, si è osservato che</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	<i>Note</i>
<p>Nelle prove in vasca riguardanti le avarie più gravi previste dalla convenzione SOLAS vicino alle estremità della nave, si è osservato che l'allagamento progressivo non era possibile a causa della tendenza dell'acqua sul ponte ad accumularsi vicino alla falla e quindi a defluire verso l'esterno. Questi modelli sono riusciti a sopravvivere in condizioni di mare molto agitato, ma si sono capovolti in condizioni di mare meno agitato, dopo aver subito avarie meno gravi di quelle previste dalla convenzione SOLAS, lontano dalle estremità. Per evitare questa situazione è stato introdotto il limite di $\pm 35\%$.</p> <p>Ricerche approfondite, volte all'elaborazione di criteri adeguati per le navi nuove, hanno chiaramente dimostrato che, oltre all'altezza metacentrica e al bordo libero, per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi passeggeri è importante tenere conto anche dell'area sottesa dalla curva di stabilità. Pertanto, il caso di avaria più grave previsto dalla convenzione SOLAS, da considerare per soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.1, deve essere quello in cui l'area sottesa dalla curva di stabilità residua risulta minima.</p> <p>3.2. Dettagli del modello</p> <p>3.2.1. Visto che gli effetti di scala possono influenzare notevolmente il comportamento del modello durante le prove, è opportuno garantire la minimizzazione di questi effetti. Il modello deve essere più grande possibile, in quanto è più agevole ricostruire fedelmente i compartimenti danneggiati in modelli più grandi, con conseguente riduzione degli effetti di scala. Si raccomanda pertanto di adottare per il modello una scala non inferiore a 1:40 ovvero non inferiore a 3 m, a seconda di quale dei due valori è maggiore.</p> <p>Durante le prove è stato rilevato che la dimensione verticale del modello può influenzare i risultati delle prove dinamiche. È pertanto necessario che l'altezza del modello al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero) corrisponda ad almeno tre altezze standard di una sovrastruttura, affinché le onde più grosse della serie non possano infrangersi sul modello.</p> <p>3.2.2. Nel punto dell'ipotetica avaria, il modello deve essere quanto più possibile sottile per assicurare che la quantità di acqua penetrata e il suo centro di gravità siano correttamente rappresentati. Lo scafo deve avere uno spessore non superiore a 4 mm. Talvolta potrebbe risultare impossibile ricostruire, in modo sufficientemente dettagliato, lo scafo del modello e gli elementi di compartimentazione primaria e</p>	<p>l'allagamento progressivo non era possibile a causa della tendenza dell'acqua sul ponte ad accumularsi vicino alla falla e quindi a defluire verso l'esterno.</p> <p>Questi modelli sono riusciti a sopravvivere in condizioni di mare molto agitato, ma si sono capovolti in condizioni di mare meno agitato, dopo aver subito avarie meno gravi di quelle previste dalla convenzione SOLAS, lontano dalle estremità. Per evitare questa situazione è stato introdotto il limite di $\pm 35\%$.</p> <p>Ricerche approfondite, volte all'elaborazione di criteri adeguati per le navi nuove, hanno chiaramente dimostrato che, oltre all'altezza metacentrica e al bordo libero, per valutare le possibilità di sopravvivenza delle navi passeggeri è importante tenere conto anche dell'area sottesa dalla curva di stabilità. Pertanto, il caso di avaria più grave previsto dalla convenzione SOLAS, da considerare per soddisfare i requisiti di cui al paragrafo 3.1, deve essere quello in cui l'area sottesa dalla curva di stabilità residua risulta minima.</p> <p>3.2. Dettagli del modello.</p> <p>3.2.1. Visto che gli effetti di scala possono influenzare notevolmente il comportamento del modello durante le prove, è opportuno garantire la minimizzazione di questi effetti. Il modello deve essere più grande possibile, in quanto è più agevole ricostruire fedelmente i compartimenti danneggiati in modelli più grandi, con conseguente riduzione degli effetti di scala. Si raccomanda pertanto di adottare per il modello una scala non inferiore a 1:40 ovvero non inferiore a 3 m, a seconda di quale dei due valori è maggiore.</p> <p>Durante le prove è stato rilevato che la dimensione verticale del modello può influenzare i risultati delle prove dinamiche. È pertanto necessario che l'altezza del modello al di sopra del ponte delle paratie (bordo libero) corrisponda ad almeno tre altezze standard di una sovrastruttura, affinché le onde più grosse della serie non possano infrangersi sul modello.</p> <p>3.2.2. Nel punto dell'ipotetica avaria, il modello deve essere quanto più possibile sottile per assicurare che la quantità di acqua penetrata e il suo centro di gravità siano correttamente rappresentati. Lo scafo deve avere uno spessore non superiore a 4 mm. Talvolta potrebbe risultare impossibile ricostruire, in modo sufficientemente dettagliato, lo scafo del modello e gli elementi di compartimentazione primaria e secondaria nel punto del danno, in tal caso sarebbe impossibile calcolare accuratamente la permeabilità ipotizzata dello spazio.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>secondaria nel punto del danno, in tal caso sarebbe impossibile calcolare accuratamente la permeabilità ipotizzata dello spazio.</p> <p>3.2.3. È fondamentale misurare e verificare il pescaggio del modello non soltanto a nave integra ma anche in condizioni di avaria, per confrontare i risultati con quelli ottenuti con il calcolo di stabilità in condizioni di avaria. Per ragioni pratiche, una tolleranza di + 2 mm può essere accettata per i pescaggi.</p> <p>3.2.4. Dopo aver misurato il pescaggio in condizioni di avaria, può risultare necessario modificare la permeabilità del compartimento danneggiato, aggiungendo volumi integri o pesi supplementari. Occorre inoltre fare in modo che il centro di gravità dell'acqua penetrata sia rappresentato correttamente. Gli eventuali adeguamenti devono avere per effetto di aumentare i margini di sicurezza.</p> <p>Se il modello deve essere dotato di barriere sul ponte e se tali barriere sono di altezza inferiore a quella indicata qui di seguito, il modello deve essere dotato di telecamere a circuito chiuso, in modo che sia possibile tenere sotto controllo eventuali proiezioni e accumuli di acqua nell'area non danneggiata del ponte. In tal caso questa videoregistrazione costituisce parte integrante della documentazione di prova.</p> <p>L'altezza delle paratie trasversali o longitudinali giudicate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato dovrebbe essere pari ad almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 m. In questi casi l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula:</p> $B_h = 8_{h_w}$ <p>in cui B_h = altezza della paratia e h_w altezza dell'acqua.</p> <p>In ogni caso, le paratie dovrebbero avere un'altezza minima non inferiore 2,2 m. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non dovrebbe essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato.</p> <p>3.2.5. Per garantire che le caratteristiche del movimento del modello rispettino quelle della nave reale, è importante che il modello sia sottoposto a test di inclinazione e rollio a condizioni di nave integra, in modo che l'altezza metacentrica (GM) a nave integra e la distribuzione della massa possano essere verificati. La distribuzione della massa deve essere misurata al di fuori dell'acqua. Il raggio di</p>	<p>3.2.3. È fondamentale misurare e verificare il pescaggio del modello non soltanto a nave integra ma anche in condizioni di avaria, per confrontare i risultati con quelli ottenuti con il calcolo di stabilità in condizioni di avaria. Per ragioni pratiche, una tolleranza di + 2mm può essere accettata per i pescaggi.</p> <p>3.2.4. Dopo aver misurato il pescaggio in condizioni di avaria, può risultare necessario modificare la permeabilità del compartimento danneggiato, aggiungendo volumi integri o pesi supplementari. Occorre inoltre fare in modo che il centro di gravità dell'acqua penetrata sia rappresentato correttamente. Gli eventuali adeguamenti devono avere per effetto di aumentare i margini di sicurezza.</p> <p>Se il modello deve essere dotato di barriere sul ponte e se tali barriere sono di altezza inferiore a quella indicata qui di seguito, il modello deve essere dotato di telecamere a circuito chiuso, in modo che sia possibile tenere sotto controllo eventuali proiezioni e accumuli di acqua nell'area non danneggiata del ponte. In tal caso questa videoregistrazione costituisce parte integrante della documentazione di prova.</p> <p>L'altezza delle paratie trasversali o longitudinali giudicate efficaci per contenere il volume ipotetico di acqua marina accumulata nel compartimento in questione sul ponte ro/ro danneggiato dovrebbe essere pari ad almeno 4 metri, a meno che l'altezza dell'acqua sia inferiore a 0,5 m. In questi casi l'altezza della paratia può essere calcolata con la seguente formula:</p> $B_h = 8_{h_w}$ <p>in cui B_h = altezza della paratia e h_w altezza dell'acqua.</p> <p>In ogni caso, le paratie devono avere un'altezza minima non inferiore 2,2 m. Nel caso di navi dotate di ponti garage sospesi, tuttavia, l'altezza minima della paratia non deve essere inferiore a quella dell'altezza libera del ponte sospeso, quando è abbassato.</p> <p>3.2.5. Per garantire che le caratteristiche del movimento del modello rispettino quelle della nave reale, è importante che il modello sia sottoposto a test di inclinazione e rollio a condizioni di nave integra, in modo che l'altezza metacentrica (GM) a nave integra e la distribuzione della massa possano essere verificati. La distribuzione della massa deve essere misurata al di fuori dell'acqua. Il raggio di inerzia trasversale della nave reale deve essere compreso tra 0,35B e 0,4B e quello longitudinale tra 0,2L e 0,25L.</p> <p>3.2.6. Si presume che il sistema di ventilazione del compartimento danneggiato della nave reale sia tale da non ostacolare l'allagamento né il movimento dell'acqua imbarcata. Tuttavia, la riproduzione su scala più</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>inerzia trasversale della nave reale deve essere compreso tra 0,35B e 0,4B e quello longitudinale tra 0,2L e 0,25L.</p> <p><i>Nota:</i> sul modello le prove di inclinazione e di rollio in condizioni di avaria possono essere accettate quale prova di verifica della curva di stabilità residua, ma tali prove non sono ammissibili in sostituzione di quelle a nave integra.</p> <p>3.2.6. Si presume che il sistema di ventilazione del compartimento danneggiato della nave reale sia tale da non ostacolare l'allagamento né il movimento dell'acqua imbarcata. Tuttavia, la riproduzione su scala più piccola dei sistemi di ventilazione della nave reale potrebbe comportare effetti di scala indesiderati. Per evitare tali effetti, si raccomanda di costruire il sistema di ventilazione su una scala maggiore rispetto a quella impiegata nel modello, accertandosi che ciò non influenzi il flusso dell'acqua sul ponte garage.</p> <p>3.2.7. Si ritiene opportuno considerare un'avaria con una forma che sia rappresentativa della sezione trasversale della nave speronante nella regione di prua. L'angolo di 15° è basato su uno studio della sezione trasversale a una distanza di B/5 dalla prua per una selezione rappresentativa di navi di tipo e dimensioni diversi.</p> <p>Il profilo triangolare (isoscele) della falla con forma prismatica corrisponde al galleggiamento a pieno carico. Inoltre, nel caso in cui siano sistemate casse laterali interne di larghezza inferiore a B/5 e al fine di evitare eventuali effetti di scala, la lunghezza della falla non deve essere inferiore a 25 mm.</p> <p>3.3. Nella prova in vasca originaria descritta nella risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS del 1995, l'effetto di sbandamento prodotto dal momento massimo derivante dall'addensamento dei passeggeri, dalla messa in mare dei mezzi di salvataggio, dal vento e dalla rotazione della nave non è stato preso in considerazione, sebbene questi fattori siano considerati dalla convenzione SOLAS. Tuttavia, i risultati di uno studio hanno dimostrato che sarebbe prudente tenere conto di questi effetti e conservare, per ragioni pratiche, un'inclinazione minima di 1° di sbandamento dal lato della falla. Occorre notare che lo sbandamento dovuto alla rotazione non è stato ritenuto pertinente.</p> <p>3.4. Nei casi in cui l'altezza metacentrica comporti un margine, nelle condizioni di carico reali, rispetto alla curva limite dell'altezza metacentrica (stabilita dalla norma SOLAS 90), l'amministrazione può accettare che detto margine sia usato nella prova in vasca. In questi</p>	<p>piccola dei sistemi di ventilazione della nave reale potrebbe comportare effetti di scala indesiderati. Per evitare tali effetti, si raccomanda di costruire il sistema di ventilazione su una scala maggiore rispetto a quella impiegata nel modello, accertandosi che ciò non influenzi il flusso dell'acqua sul ponte garage.</p> <p>3.2.7. Si ritiene opportuno considerare un'avaria con una forma che sia rappresentativa della sezione trasversale della nave speronante nella regione di prua. L'angolo di 15° è basato su uno studio della sezione trasversale a una distanza di B/5 dalla prua per una selezione rappresentativa di navi di tipo e dimensioni diversi.</p> <p>Il profilo triangolare (isoscele) della falla con forma prismatica corrisponde al galleggiamento a pieno carico.</p> <p>Inoltre, nel caso in cui siano sistemate casse laterali interne di larghezza inferiore a B/5 e al fine di evitare eventuali effetti di scala, la lunghezza della falla non deve essere inferiore a 25 mm.</p> <p>3.3. Nella prova in vasca originaria descritta nella risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS del 1995, l'effetto di sbandamento prodotto dal momento massimo derivante dall'addensamento dei passeggeri, dalla messa in mare dei mezzi di salvataggio, dal vento e dalla rotazione della nave non è stato preso in considerazione, sebbene questi fattori siano considerati dalla convenzione SOLAS. Tuttavia, i risultati di uno studio hanno dimostrato che sarebbe prudente tenere conto di questi effetti e conservare, per ragioni pratiche, un'inclinazione minima di 1° di sbandamento dal lato della falla. Occorre notare che lo sbandamento dovuto alla rotazione non è stato ritenuto pertinente.</p> <p>3.4. Nei casi in cui l'altezza metacentrica comporti un margine, nelle condizioni di carico reali, rispetto alla curva limite dell'altezza metacentrica (stabilita dalla norma SOLAS 90), l'amministrazione può accettare che detto margine sia usato nella prova in vasca. In questi casi la curva limite dell'altezza metacentrica dovrebbe essere adattata secondo la seguente formula:</p> $d = d_s - 0,6 (d_s - d_{L,S})$ <p>in cui: d_s è il pescaggio di compartimentazione e $d_{L,S}$ è il pescaggio della nave vacante.</p> <p>La curva modificata è una linea retta tra l'altezza metacentrica usata nella prova in vasca all'immersione di compartimentazione e l'intersezione della curva originaria della norma SOLAS 90 e l'immersione d.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>casì la curva limite dell'altezza metacentrica dovrebbe essere adattata secondo la seguente formula:</p> <p>$d = d_S - 0,6 (d_S - d_{LS})$</p> <p>in cui: d_S è il pescaggio di compartimentazione e d_{LS} è il pescaggio della nave vacante.</p> <p>La curva modificata è una linea retta tra l'altezza metacentrica usata nella prova in vasca all'immersione di compartimentazione e l'intersezione della curva originaria della norma SOLAS 90 e l'immersione d.</p> <p>Paragrafo 4 - Svolgimento delle prove</p> <p>4.1. Spettro dell'onda</p> <p>Dovrebbe essere utilizzato lo spettro JONSWAP, in quanto descrive condizioni di mare limitate in estensione e durata, che corrispondono alla maggior parte delle condizioni osservate a livello mondiale. A tal fine, è importante verificare non solo il periodo di picco della serie di onde, ma anche controllare che il periodo di passaggio al livello medio (zero-crossing) sia corretto.</p> <p>Lo spettro dell'onda deve essere registrato e documentato per ciascuna serie di prove. Le misurazioni dovrebbero essere effettuate in prossimità del sensore più vicino all'ondogeno.</p> <p>Il modello deve essere inoltre dotato di sensori che permettano di controllare e registrare tutti i suoi movimenti (rollio, sussulto e beccheggio) e il suo comportamento (angolo di sbandamento, immersione e assetto longitudinale) nel corso della prova.</p> <p>Si è constatato che non risulta opportuno fissare limiti assoluti per le altezze d'onda significativa, il periodo di picco e il periodo per il passaggio al livello medio (zero-crossing) degli spettri dell'onda del modello. È stato pertanto introdotto un margine accettabile.</p> <p>4.2. Per evitare interferenze tra il sistema di ormeggio e la dinamica della nave, il carrello da rimorchio (al quale è fissato il sistema di ormeggio) dovrebbe seguire il modello alla sua reale velocità di deriva. In caso di mare con onde irregolari, la velocità di deriva non è costante; una velocità di rimorchio costante genererebbe oscillazioni di deriva di bassa frequenza ed elevata ampiezza, creando così una situazione che può influire sul comportamento del modello.</p> <p>4.3. È necessario eseguire un numero sufficiente di prove con serie di onde diverse per garantire l'affidabilità statistica dei risultati:</p>	<p>Nota: sul modello le prove di inclinazione e di rollio in condizioni di avaria possono essere accettate quale prova di verifica della curva di stabilità residua, ma tali prove non sono ammissibili in sostituzione di quelle a nave integra.</p> <p>Paragrafo 4 - Svolgimento delle prove.</p> <p>4.1. Spettro dell'onda.</p> <p>Deve essere utilizzato lo spettro JONSWAP, in quanto descrive condizioni di mare limitate in estensione e durata, che corrispondono alla maggior parte delle condizioni osservate a livello mondiale. A tal fine, è importante verificare non solo il periodo di picco della serie di onde, ma anche controllare che il periodo di passaggio al livello medio (zero-crossing) sia corretto.</p> <p>Lo spettro dell'onda deve essere registrato e documentato per ciascuna serie di prove. Le misurazioni devono essere effettuate in prossimità del sensore più vicino all'ondogeno.</p> <p>Il modello deve essere inoltre dotato di sensori che permettano di controllare e registrare tutti i suoi movimenti (rollio, sussulto e beccheggio) e il suo comportamento (angolo di sbandamento, immersione e assetto longitudinale) nel corso della prova.</p> <p>Si è constatato che non risulta opportuno fissare limiti assoluti per le altezze d'onda significativa, il periodo di picco e il periodo per il passaggio al livello medio (zero-crossing) degli spettri dell'onda del modello. È stato pertanto introdotto un margine accettabile.</p> <p>4.2. Per evitare interferenze tra il sistema di ormeggio e la dinamica della nave, il carrello da rimorchio (al quale è fissato il sistema di ormeggio) deve seguire il modello alla sua reale velocità di deriva. In caso di mare con onde irregolari, la velocità di deriva non è costante; una velocità di rimorchio costante genererebbe oscillazioni di deriva di bassa frequenza ed elevata ampiezza, creando così una situazione che può influire sul comportamento del modello.</p> <p>4.3. È necessario eseguire un numero sufficiente di prove con serie di onde diverse per garantire l'affidabilità statistica dei risultati: l'obiettivo è determinare con un elevato grado di certezza che una nave che non risponde ai criteri di sicurezza si capovolge nelle condizioni scelte per le prove. Si ritiene che sia necessario un minimo di 10 prove per garantire un livello ragionevole di affidabilità.</p> <p>Paragrafo 6 - Omologazione.</p> <p>Alla relazione presentata all'amministrazione vanno allegati i seguenti documenti:</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>l'obiettivo è determinare con un elevato grado di certezza che una nave che non risponde ai criteri di sicurezza si capovolge nelle condizioni scelte per le prove. Si ritiene che sia necessario un minimo di 10 prove per garantire un livello ragionevole di affidabilità.</p> <p>Paragrafo 5 - Criteri di sopravvivenza</p> <p>Il contenuto del paragrafo non necessita commenti.</p> <p>Paragrafo 6 - Omologazione</p> <p>Alla relazione presentata all'amministrazione competente vanno allegati i seguenti documenti:</p> <p>a) calcoli sulla stabilità in condizioni di avaria nell'ipotesi peggiore prevista dalla convenzione SOLAS e (se diverso) con avaria a centro nave;</p> <p>b) piani generali del modello, dettagli di costruzione e informazioni sulla strumentazione;</p> <p>c) prova di inclinazione e misurazioni dei raggi di rotazione;</p> <p>d) spettri d'onda nominali e misurati (nei tre punti diversi per ottenere dati rappresentativi e, per le prove in vasca, rilevati al sensore più vicino all'ondogeno);</p> <p>e) registrazione rappresentativa dei movimenti, del comportamento e della deriva del modello;</p> <p>f) videoregistrazioni pertinenti.</p> <p><i>Nota:</i> Un rappresentante dell'amministrazione competente deve assistere a tutte le prove.</p>	<p>a) calcoli sulla stabilità in condizioni di avaria nell'ipotesi peggiore prevista dalla convenzione SOLAS e (se diverso) con avaria a centro nave;</p> <p>b) piani generali del modello, dettagli di costruzione e informazioni sulla strumentazione;</p> <p>c) prova di inclinazione e misurazioni dei raggi di rotazione;</p> <p>d) spettri d'onda nominali e misurati (nei tre punti diversi per ottenere dati rappresentativi e, per le prove in vasca, rilevati al sensore più vicino all'ondogeno);</p> <p>e) registrazione rappresentativa dei movimenti, del comportamento e della deriva del modello;</p> <p>f) videoregistrazioni pertinenti.</p> <p><i>Nota:</i> Un rappresentante dell'organismo riconosciuto ente tecnico della nave deve assistere a tutte le prove.»</p>	
<p style="text-align: right;">Allegato III</p> <p style="text-align: center;">DETTAGLI DELLA NOTIFICA</p> <p>Dati da comunicare in conformità dell'articolo 6, paragrafo 2:</p> <p>I. Dati generali</p> <p>1) Requisiti di stabilità applicabili: sezione A o sezione B dell'allegato I;</p> <p>2) numero di identificazione della nave (numero IMO, indicativo radio);</p> <p>3) caratteristiche principali;</p> <p>4) piano generale;</p> <p>5) numero di persone a bordo;</p> <p>6) GT;</p> <p>7) la nave è bidirezionale: sì/no;</p> <p>8) la nave dispone di lunghe stive inferiori: sì/no.</p>	<p style="text-align: right;">ALLEGATO II-BIS</p> <p style="text-align: center;">DETTAGLI DELLA NOTIFICA</p> <p>Dati da comunicare in conformità dell'articolo 5, comma 2:</p> <p>I. Dati generali</p> <p>1) Requisiti di stabilità applicabili: sezione A o sezione B dell'allegato I;</p> <p>2) numero di identificazione della nave (numero IMO, indicativo radio);</p> <p>3) caratteristiche principali;</p> <p>4) piano generale;</p> <p>5) numero di persone a bordo;</p> <p>6) GT;</p> <p>7) la nave è bidirezionale: sì/no;</p> <p>8) la nave dispone di lunghe stive inferiori: sì/no.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>II. Dati specifici - per le navi ro/ro da passeggeri soggette ai requisiti probabilistici stabiliti dalla convenzione SOLAS</p> <p>1) dl, dp, ds;</p> <p>2) R - indice richiesto;</p> <p>3) planimetria (piano delle tenute stagne) per i sottocompartimenti con tutti i punti di apertura interni ed esterni, compresi i loro sottocompartimenti collegati e i dettagli utilizzati per la misurazione degli spazi, come il piano generale e il piano dei serbatoi; devono essere inclusi i limiti di compartimentazione longitudinale, trasversale e verticale (1);</p> <p>(1) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.2 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.</p> <p>4) indice di compartimentazione ottenuto A con una tabella riassuntiva di tutti i contributi per tutte le zone in avaria (2) con una colonna separata con l'indice di compartimentazione ottenibile ($w \cdot p \cdot v$);</p> <p>(2) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.</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 ($w \cdot p \cdot v$)], con $s = 0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;</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 ($w \cdot p \cdot v$)], con $s = 0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;</p> <p>7) per ciascuna avaria che contribuisce all'indice di compartimentazione ottenuto A, identificazione degli spazi allagati, valore del contributo e fattore «s» (3);</p> <p>(3) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.</p>	<p>II. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri soggette ai requisiti probabilistici stabiliti dalla convenzione SOLAS</p> <p>1) dl, dp, ds;</p> <p>2) R - indice richiesto;</p> <p>3) planimetria (piano delle tenute stagne) per i sotto-compartimenti con tutti i punti di apertura interni ed esterni, compresi i loro sottocompartimenti collegati e i dettagli utilizzati per la misurazione degli spazi, come il piano generale e il piano dei serbatoi; devono essere inclusi i limiti di compartimentazione longitudinale, trasversale e verticale ⁽¹⁾;</p> <p>4) indice di compartimentazione ottenuto A con una tabella riassuntiva di tutti i contributi per tutte le zone in avaria ⁽²⁾ con una colonna separata con l'indice di compartimentazione ottenibile ($w \cdot p \cdot v$);</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 ($w \cdot p \cdot v$)], con $s = 0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;</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 ($w \cdot p \cdot v$)], con $s = 0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;</p> <p>7) per ciascuna avaria che contribuisce all'indice di compartimentazione ottenuto A, identificazione degli spazi allagati, valore del contributo e fattore «s» ⁽³⁾;</p> <p>8) dettagli delle avarie non contributive ($s = 0$ e $p > 0$) per le navi ro/ro da passeggeri dotate di lunga stiva inferiore, compresi tutti i dettagli dei fattori calcolati ⁽⁴⁾.</p> <p>III. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri che applicano l'allegato I, sezione A</p> <p>1) Metodo di conformità:</p> <p>- prove in vasca</p> <p>- calcoli</p> <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: si/no</p> <p>2) Altezza significativa d'onda ai sensi della direttiva 2003/25/CE.</p>	



Testo della direttiva 2003/25/CE consolidato con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946	Decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65 coordinato con le modifiche apportate dello schema di decreto legislativo	Note
<p>8) dettagli delle avarie non contributive ($s = 0$ e $p > 0$) per le navi ro/ro da passeggeri dotate di lunga stiva inferiore, compresi tutti i dettagli dei fattori calcolati (4).</p> <p>(4) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.».</p> <p>III. Dati specifici - per le navi ro/ro da passeggeri che applicano l'allegato I, sezione A</p> <p>1) Metodo di conformità:</p> <p>- prove in vasca</p> <p>- calcoli</p> <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>2) Altezza significativa d'onda ai sensi della direttiva 2003/25/CE.</p>	<p>NOTE:</p> <p>(1) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.2 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.</p> <p>(2) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.</p> <p>(3) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.</p> <p>(4) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429 (98) dell'IMO.</p>	
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 9 <i>Adeguamenti</i></p> <p>1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono apportate le modifiche agli allegati, adottate con la procedura di cui all'articolo 11 della direttiva 2003/25/CE.</p>	
	<p style="text-align: center;">ARTICOLO 11 <i>Norma di salvaguardia</i></p> <p>1. Dal presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico del bilancio dello Stato.</p>	



Articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45	Articolo 4-bis del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 con le modifiche apportate dal decreto legislativo di recepimento	Note
<p align="center">ARTICOLO 4-BIS</p> <p align="center"><i>Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri</i></p> <p>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.</p> <p>2. Le navi ro/ro da passeggeri ritirate dal servizio non possono operare nei tratti di mare "A" e "B".</p>	<p align="center">ARTICOLO 4-BIS</p> <p align="center"><i>Requisiti di stabilità e ritiro progressivo dal servizio delle navi ro/ro da passeggeri</i></p> <p>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, sono conformi agli articoli 5, 7 e 8 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, come modificati dal decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023.</p> <p>1-bis. 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 del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, siano pienamente conformi ai requisiti del presente decreto. L'autorità marittima, nell'effettuare la verifica di cui al presente comma, 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.</p>	



RELAZIONE TECNICA
DESCRIZIONE DELL'INNOVAZIONE NORMATIVA
SEZIONE I

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Ministro per gli affari europei, per le politiche di coesione e per il PNRR e Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Concertanti: Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della giustizia, dell'economia e delle finanze e delle imprese e del *made in Italy*.

C) Tipologia dell'atto:

La legge 21 febbraio 2024, n. 15, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023 e, in particolare, l'articolo 1 e l'allegato A n. 6, prevede il recepimento della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE, per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale.

La direttiva (UE) 2023/946 è nata dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea. Suo obiettivo è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che consenta facilità di attuazione, monitoraggio e verifica del rispetto delle norme, aumentando così il livello complessivo della sicurezza della navigazione. A tal fine, detta direttiva apporta modifiche alla precedente direttiva 2003/25/CE, modifiche di ordine tecnico afferenti alla 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.

Per quanto precede, occorre recepire la direttiva (UE) 2023/946, apportando modifiche e integrazioni al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri, nonché al decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e, pertanto, non vi sono disposizioni rilevanti ai fini della relazione tecnica. Le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2023/946 afferiscono, infatti, ad aspetti tecnici e non comportano nuove o ulteriori attività da parte del personale dell'Amministrazione. D'altro canto, l'attività di ispezione risulta già prevista e disciplinata dal decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53 e dal decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37 e il presente provvedimento non comporta nuove attività ispettiva.



E) Il provvedimento comporta oneri per le Amministrazioni Pubbliche diverse dallo Stato:

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 14).

SEZIONE II
QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rilevano il contenuto dell'articolo 14 dello schema che, oltre a recare la disposizione in tema di invarianza finanziaria della spesa, prevede espressamente che, rispetto alle innovazioni del quadro normativo apportate ed in linea con gli indirizzi degli organi di vigilanza finanziaria, l'attuazione degli adempimenti discendenti comporta esclusivamente l'impiego di risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Di seguito, una analitica descrizione degli articoli e degli allegati dello schema di provvedimento.

ARTICOLO 1

Modifica l'articolo 1 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante le definizioni. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 2

Modifica l'articolo 2 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante il regime ispettivo durante il quale deve essere verificata la rispondenza delle navi ro-ro da passeggeri ai requisiti di stabilità previsti dalla direttiva (UE) 2023/946. In sintesi, la disposizione aggiorna il riferimento alle disposizioni in base alle quali vengono già effettuate le visite ispettive, senza tuttavia modificare il relativo regime ispettivo. Infatti, l'articolo 2, comma 2, del vigente decreto legislativo n. 65 del 2005, prevede che al fine di adibire una nave ro/ro da passeggeri a viaggi internazionali di linea, l'autorità marittima accerta la rispondenza ai prescritti requisiti durante la verifica iniziale di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 2 febbraio 2001, n. 28. Detto decreto legislativo, che si applicava a tutte le navi adibite a servizio di linea, indipendentemente dalla bandiera battuta (italiana o straniera), è stato tuttavia abrogato dal decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37. La disciplina dei servizi di linea è ora contenuta, pertanto, sia nel medesimo decreto legislativo n. 37 del 2020 che nel decreto legislativo n. 65 del 2005. Per quanto precede, la disposizione, nell'aggiornare i citati riferimenti normativi, nulla modifica in merito alle ispezioni, attualmente svolte non più ai sensi dell'abrogato decreto legislativo n. 28 del 2001, bensì ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 53 del 2011 per le navi straniere e ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 37 del 2020 per le navi battenti bandiera italiana. La disposizione, pertanto, non prevede alcuna attività aggiuntiva rispetto alle attività già poste in essere in attuazione del vigente quadro normativo. Atteso il carattere di mero coordinamento normativo, ne discende che le amministrazioni interessate dall'attuazione della disposizione possono svolgere le attività previste con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

ARTICOLO 3

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. Infatti, il vigente testo fa riferimento all'allegato I, attualmente non suddiviso in sezioni. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 4

Modifica i requisiti specifici di stabilità applicabili alle navi ro-ro da passeggeri contenuti nell'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 5

Sopprime l'articolo 6 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 6

Modifica le disposizioni concernenti il rilascio della certificazione delle navi contenuti nell'articolo 7 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Essendo l'attività di rilascio delle suddette certificazioni già svolta dall'Amministrazione, dalla disposizione non derivano nuove o maggiori spese o oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLI 7, 8 e 9

Apportano modifiche di carattere non sostanziale, rispettivamente, agli articoli 8, 9 e 10 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLI 10 e 11

Modificano, rispettivamente, gli Allegati I e II al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, concernenti i requisiti specifici di stabilità che devono essere applicati alle navi ro-ro da passeggeri. Trattasi di disposizioni di carattere ordinamentale che, pertanto, non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 12

Introduce l'Allegato II-*BIS* al decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, concernente le informazioni che la società deve fornire all'Amministrazione al fine del successivo inoltro alla Commissione europea. La disposizione è di carattere ordinamentale e, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 13

Modifica l'articolo 4-*bis* del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45 inserendovi, in particolare, il comma 1-*bis*, che prevede che 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 medesimo decreto legislativo n. 45 del 2000, siano pienamente conformi ai requisiti di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65. Come in precedenza descritto in relazione all'articolo 2 dello schema, atteso il carattere di mero coordinamento normativo,



ne discende che le amministrazioni interessate dall'attuazione della disposizione possono svolgere le attività previste con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Conseguentemente, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

ARTICOLO 14

Reca la clausola di invarianza finanziaria.

A) Descrizione sintetica degli articoli citati nella sezione I

Nessun articolo del provvedimento è stato citato nella sezione I in quanto lo stesso non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la pertinente clausola di neutralità finanziaria.

B) Effetti finanziari a carico dello Stato

Nuovi o maggiori oneri

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica ed è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 14).

Nuove o maggiori entrate

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per la finanza pubblica.

C) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni.

Nuovi o maggiori oneri

Il provvedimento non comporta nuovi o maggiori oneri per le altre amministrazioni pubbliche. A garanzia di ciò, è stata redatta la clausola di invarianza finanziaria (art. 14).

Nuove o maggiori entrate.

Dall'attuazione del provvedimento non derivano nuove o maggiori entrate per le altre amministrazioni pubbliche.

ALLEGATO

Prospetto riepilogativo degli effetti dell'intervento normativo sui saldi di finanza pubblica

Non viene allegato il prospetto riepilogativo, per gli anni del triennio successivo all'entrata in vigore dell'emanando decreto, degli effetti derivanti dalle disposizioni del provvedimento sul saldo netto da finanziarie, sul saldo di cassa e sull'indebitamento netto delle amministrazioni pubbliche, in quanto - come indicato - dall'attuazione del decreto non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.





*Ministero
dell'Economia e delle Finanze*

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente



RELAZIONE TECNICO-NORMATIVA

Titolo: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale.

Amministrazione proponente: Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Obiettivo principale della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, è quello di semplificare e snellire il quadro normativo nell'ambito della sicurezza delle navi da passeggeri, attraverso la revisione della direttiva 2003/25/CE, alla quale si è data attuazione mediante il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, per le navi *ro-ro* da passeggeri che effettuano servizi di linea su tratte internazionali, nonché il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, per le navi *ro-ro* da passeggeri impiegate in servizi di linea su tratte nazionale.

La revisione della direttiva nasce dalla necessità di:

- garantire, per quanto possibile, la coerenza, in materia di stabilità in condizioni di falla per le navi da passeggeri, con le norme internazionali 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 (probabilistico e deterministico);
- ridurre l'ambiguità delle definizioni e dei requisiti, ove possibile, alla luce della direttiva 2009/45/CE modificata;
- 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, con la proposta di revisione della direttiva 2003/25/CE sono state aggiornate numerose definizioni e riferimenti alla legislazione UE pertinente e alle regole della Convenzione SOLAS relativi agli aspetti di stabilità residua nelle condizioni di falla.

In detto contesto, lo schema di decreto legislativo recepisce la direttiva (UE) 2023/946 apportando i necessari aggiornamenti ai decreti legislativi 14 marzo 2005, n. 65 e 4 febbraio 2000, n. 45.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il provvedimento si inserisce nell'ambito delle competenze delineate dal decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, recante riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'articolo 11 della Legge 15 marzo 1997, n. 59, il cui articolo 42 attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la funzione di "*sicurezza della navigazione e trasporto nelle acque interne*". Inoltre, esso si rende necessario al fine dell'allineamento dell'ordinamento interno a quello internazionale e, in particolare, a quello unionale.

In tale contesto, il quadro normativo nazionale è costituito dalle seguenti fonti:

- legge 24 dicembre 2012, n. 234, recante norme generali sulla partecipazione dell'Italia alla formazione e all'attuazione della normativa e delle politiche dell'Unione europea;

- legge 21 febbraio 2024, n. 15, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023 e, in particolare, l'articolo 1 e l'allegato A n. 6 (che delegano il Governo all'emanazione di un decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento della direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'Organizzazione marittima internazionale;
- regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante il codice della navigazione;
- decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, recante riordinamento del Registro Italiano Navale;
- legge 5 giugno 1962, n. 616, recante norme in materia di sicurezza della navigazione e di salvaguardia della vita umana in mare;
- legge 23 maggio 1980, n. 313, recante adesione alla convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare;
- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, recante conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;
- decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 98/18/CE relativa alle disposizioni e alle norme di sicurezza per le navi da passeggeri adibite a viaggi nazionali;
- decreto legislativo 8 marzo 2005, n. 52, recante attuazione della direttiva 2003/24/CE relativa ai requisiti di sicurezza per le navi da passeggeri;
- decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri;
- decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 53, recante attuazione della 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;
- decreto legislativo 14 giugno 2011, n. 104, recante attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime;
- decreto legislativo 22 aprile 2020, n. 37, recante 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;
- decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima;
- decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435, recante approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.

Il provvedimento proposto modifica il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri, nonché il decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45, recante attuazione della direttiva 2009/45/CE relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri. L'esigenza, come in precedenza illustrato, deriva dalla necessità di aggiornare la normativa nazionale in materia di condizioni di sicurezza delle navi da passeggeri, allineando il quadro normativo nazionale a quello internazionale.

Si evidenzia, in particolare, che la direttiva (UE) 2023/946, che il presente provvedimento recepisce, si colloca senza conflitti nell'ordinamento giuridico italiano, in quanto è conforme agli obiettivi generali della legge 5 giugno 1962, n. 616, ossia la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare.

La direttiva direttiva (UE) 2023/946, proprio perché integra la disciplina internazionale e modifica quella esistente contenente i requisiti di stabilità in falla, innova e semplifica taluni aspetti particolari, ridefinendo alcuni requisiti aggiuntivi inerenti alla stabilità residua, a seguito di collisione, determinata dall'allagamento dei locali di categoria speciale, ossia i locali *ro-ro*, con conseguente accumulo d'acqua in quantità definita sia in base all'altezza d'onda significativa (potenzialmente presente in una determinata zona di mare e a tal fine identificata in via preventiva), sia in base all'altezza del ponte *ro-ro* rispetto alla linea di galleggiamento della nave.

In definitiva, il provvedimento, nel dare attuazione alla direttiva (UE) 2023/946, mira ad offrire un quadro di riferimento più completo, semplificato e allineato alle previsioni della Convenzione SOLAS 1974.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento in virtù della sua natura e dei contenuti in esso richiamati, non presenta alcun profilo di incompatibilità con i principi costituzionali. Il testo risponde infatti agli impegni assunti internazionalmente dall'Italia in osservanza alla sua partecipazione all'Unione europea anche con riferimento all'articolo 10 della Costituzione. Inoltre, il provvedimento non presenta profili di incompatibilità costituzionale, investendo la materia di cui all'articolo 117, comma 2, lettera h) della Costituzione (ordine pubblico e sicurezza, nella fattispecie sicurezza della navigazione) e, pertanto, di competenza legislativa esclusiva dello Stato

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento è in linea con l'attuale ripartizione costituzionale di competenze Stato-Regioni, riguardando materie che la Costituzione mantiene in capo allo Stato. Ai sensi dell'art. 104, comma 1, lettera v), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, sono mantenute all'amministrazione statale le funzioni relative alla disciplina e alla sicurezza della navigazione marittima. La materia è ascrivibile a profili afferenti all'ordine pubblico e alla sicurezza, materia di esclusiva competenza statale. Il provvedimento, avendo come unico destinatario l'amministrazione statale, non confligge, pertanto, con le attribuzioni regionali. La sicurezza della navigazione, infatti, va ricondotta alla competenza statale esclusiva, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, per le motivazioni che seguono. In primo luogo, l'esigenza di assicurare l'incolumità personale dei soggetti coinvolti nella navigazione (equipaggio e passeggeri) anche attraverso prescrizioni inerenti alla stabilità delle navi, pone problemi di sicurezza e, pertanto, rimanda alla lettera h) del secondo comma del citato articolo 117, che attribuisce alla competenza statale esclusiva la materia "ordine pubblico e sicurezza a esclusione della polizia amministrativa locale". In secondo luogo, in quanto funzionale alla tutela dell'incolumità personale, le prescrizioni tecniche sulla sicurezza della navigazione mirano senza dubbio a prevenire una serie di reati a esse collegati, come l'omicidio colposo e le lesioni colpose; pertanto, la collocazione della sicurezza della navigazione, sotto questo profilo, nella citata materia è pienamente in linea con la giurisprudenza della Corte Costituzionale, che riferisce la "sicurezza" prevista dalla ricordata norma costituzionale all'adozione delle misure relative alla prevenzione dei reati e al mantenimento dell'ordine pubblico. Si precisa, infine, che con la sentenza n. 209 del 2000 la Corte costituzionale "ha ribadito che le attribuzioni nella materia dei trasporti si ripartiscono sulla base di criteri funzionali fondati precipuamente sul livello

e sul tipo degli interessi da tutelare: alla competenza dello Stato è riservata esclusivamente la disciplina concernente la sicurezza degli impianti e dei veicoli, ai fini della tutela dell'interesse generale all'incolumità delle persone, la quale esige uniformità di parametri di valutazione per l'intero territorio nazionale; gli ulteriori profili della disciplina del trasporto, in primo luogo quelli inerenti alle modalità di gestione e di organizzazione dei relativi servizi, rientrano invece nella competenza delle regioni e delle province autonome (sentenze n. 30 del 1998 e n. 135 del 1997)".

6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, di differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo, comma, della Costituzione.

Il provvedimento proposto non attiene ad aspetti ricadenti nell'ambito della disciplina dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza di cui all'articolo 118 della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

La verifica è stata effettuata con esito negativo per i fenomeni di rilegificazioni e delegificazione e con esito positivo in tema di semplificazione normativa. Ciò consente alla disciplina introdotta di inserirsi in modo coerente e sistematico nel quadro giuridico vigente.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano specifici pronunciamenti giurisprudenziali nella materia, né risulta che vi siano giudizi di costituzionalità pendenti sulle medesime o analoghe materie.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE

1) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

La direttiva (UE) 2023/946 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 direttiva 2017/2108, della direttiva 2017/2109 e della direttiva 2017/2110 recepite, rispettivamente, da:

- a) 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;
- b) 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;

- c) 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 non fu inserita, nell'anno 2017, 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, che sono entrate in vigore, poi, nell'anno 2020.

2) Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano procedure di infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

3) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Le disposizioni del provvedimento sono pienamente compatibili con gli obblighi assunti a livello internazionale. Infatti il provvedimento, che recepisce la direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, è altresì in linea con le disposizioni emanate dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), atteso che ne recepisce le innovazioni entrate in vigore con la Risoluzione MSC.421(98) che ha modificato la Regola 6 del Capitolo II-1 della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS 1974).

4) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

5) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano pendenti giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

6) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.

Lo schema che si propone deriva dalla necessità del recepimento della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023 e, pertanto, è in linea con la regolamentazione in materia degli altri Stati membri. Non si hanno particolari indicazioni al riguardo, considerato che il recepimento della direttiva è in corso pressoché contestualmente anche in altri Paesi europei e che comunque tutti gli Stati sono vincolati al conforme e corretto recepimento della direttiva stessa.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Il provvedimento, nel modificare l'articolo 1 del decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, ne aggiorna le definizioni, al fine del loro allineamento alle disposizioni della direttiva 2003/25/CE, come novellata dalla direttiva (UE) 2023/946.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi.

È stata verificata la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel testo e non si evidenziano criticità.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.

Il provvedimento fa ricorso alla tecnica della novella e modifica:

- il decreto legislativo 14 marzo 2005, n. 65, recante attuazione della direttiva 2003/25/CE relativa ai requisiti specifici di stabilità per le navi ro-ro da passeggeri, novellata dalla direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale
- una disposizione (articolo 4-*bis*) del decreto legislativo 4 febbraio 2000, n. 45.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non si riscontrano effetti abrogativi impliciti.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non sussistono disposizioni dell'atto aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme in precedenza abrogate o d'interpretazione autentica rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non vi sono ulteriori deleghe aperte sulle materie oggetto del provvedimento, redatto in attuazione della delega di cui alla legge 21 febbraio 2024, n. 15, recante delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea – Legge di delegazione europea 2022-2023.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Non è prevista l'adozione di atti successivi attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

Per la predisposizione del provvedimento sono stati utilizzati i dati statistici già in possesso del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ritenuti congrui e sufficienti; non si è reso quindi necessario fare ricorso ad altre basi informative.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
IL CAPO UFFICIO LEGISLATIVO

Capo del Dipartimento per gli affari giuridici e
legislativi della Presidenza del Consiglio dei
Ministri

e, per conoscenza

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ufficio legislativo del Ministro per gli affari
europei, il Sud, le politiche di coesione e il
PNRR

OGGETTO: schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, che modifica la direttiva 2003/25/CE per quanto riguarda l'inclusione di requisiti di stabilità migliorati e l'allineamento di tale direttiva ai requisiti di stabilità definiti dall'organizzazione marittima internazionale.

Si richiede, ai sensi dell'articolo 7, comma 1, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, l'esenzione dall'A.I.R. con riferimento allo schema di decreto legislativo in oggetto, che si allega unitamente alla relazione illustrativa, in relazione al ridotto impatto dell'intervento e in presenza delle seguenti condizioni, congiuntamente considerate.

Si premette che l'intervento ha lo scopo di implementare la sicurezza dei trasporti marittimi e dei loro fruitori, al contempo proteggendo l'ambiente, nel rispetto degli indirizzi dell'Unione europea.

La direttiva (UE) 2023/946 è nata dall'esigenza di semplificare e razionalizzare il quadro normativo esistente in materia di sicurezza delle navi da passeggeri nell'Unione europea. Suo obiettivo è quello di fornire un quadro giuridico chiaro, semplice e aggiornato, che consenta facilità di attuazione, monitoraggio e verifica del rispetto delle norme, aumentando così il livello complessivo della sicurezza della navigazione. A tal fine, la direttiva apporta modifiche alla precedente direttiva 2003/25/CE, modifiche di ordine tecnico afferenti alla 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. Dette modifiche si sono rese necessarie, altresì, per allineare la normativa unionale alle norme di stabilità in falla adottate dall'Organizzazione internazionale marittima (IMO) ed entrate in vigore il 1° gennaio 2020.

In definitiva, 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. Questi requisiti di stabilità, 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*.

Tutto ciò premesso, si evidenzia quanto segue.

- A) I costi di adeguamento sono di scarsa entità in relazione ai singoli destinatari, tenuto conto anche della loro estensione temporale. La direttiva (UE) 2023/946 mira a semplificare e snellire l'attuale quadro normativo sulla sicurezza delle navi *ro-ro* da passeggeri al fine, principalmente, di allineare le vigenti norme sulla stabilità in falla ai requisiti adottati dall'Organizzazione internazionale marittima. Obiettivo specifico del provvedimento proposto è la semplificazione dei calcoli che devono essere eseguiti per dimostrare la conformità della nave ai requisiti di stabilità in falla, se la nave medesima è conforme alle disposizioni della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). Pertanto, dall'attuazione del provvedimento potrà derivare, al limite, una riduzione degli oneri a carico delle parti interessate (cantieri di costruzione ed armatori) che non dovranno più applicare verifiche diverse in base alla normativa, unionale ed internazionale, di riferimento.
- B) Il numero dei destinatari dell'intervento si presenta come esiguo. Destinatari specifici dell'intervento sono gli operatori di navi *ro-ro* da passeggeri in servizio di linea. Per motivi di fluttuazione dei dati sui traffici marittimi, non risulta possibile fornire un dato preciso relativamente al numero delle navi che saranno interessate dall'applicazione del nuovo regime ispettivo. Tuttavia, a titolo esemplificativo, si evidenzia che nell'anno 2023 le navi *ro-ro* da passeggeri impiegate in navigazione internazionale e nei tratti di mare A, B e C che hanno scalato i porti nazionali con approdi frequenti e regolari sono state in totale 170 (134 navi nazionali e 36 navi straniere). Destinatario dell'intervento è inoltre, per la parte pubblica, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella sua articolazione centrale e periferica (Uffici del Corpo delle Capitanerie di porto), con particolare riferimento al personale individuato come ispettore dello Stato di approdo, incaricato di compiere le visite a bordo (attualmente sono in servizio 135 ispettori nazionali).
- C) L'attuazione delle nuove disposizioni non comporta l'impiego di risorse pubbliche. L'intervento proposto presenta, infatti, elementi di sostanziale neutralità finanziaria ed elementi di carattere meramente procedimentale, tali da non essere suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. L'intervento non comporta, inoltre, costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo. Il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto ha partecipato attivamente alla predisposizione del provvedimento e procederà al successivo monitoraggio. L'esecuzione delle norme sarà affidata, a livello territoriale, agli Uffici marittimi su tutto il territorio nazionale, che agiranno

sulla base delle indicazioni e del coordinamento del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto nell'ambito delle competenze attribuite in materia di sicurezza della navigazione.

Anche le attività di controllo da parte delle singole Autorità marittime non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nelle attività di verifica e controllo già poste in essere nello svolgimento delle ordinarie attività d'istituto.


- D) L'intervento ha una limitata incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato e non comporta aggravii o costi aggiuntivi a carico degli operatori del settore marittimo.

Anche le attività di controllo da parte dell'Autorità marittima non comportano costi aggiuntivi, in quanto rientranti nelle attività di verifica e controllo già espletate.

In definitiva, l'intervento in questione mira a rafforzare la sicurezza della navigazione e, al contempo, ad evitare fenomeni di distorsione della concorrenza e del mercato in ambito comunitario, possibili in caso di mancanza di norme di riferimento comuni. Ne deriva che non si ha alcuna incidenza sugli assetti concorrenziali del mercato.

Infine, si evidenzia, ai sensi dell'articolo 7, comma 5, del d.P.C.M. 15 settembre 2017, n. 169, che l'esenzione AIR viene pubblicata sul sito istituzionale di questa Amministrazione.

IL CAPO DELL'UFFICIO
Cons. Elena Griglio



VISTO: _____

Il Capo del Dipartimento per gli affari
giuridici e legislativi della Presidenza
del Consiglio dei Ministri

