

I

(Atti legislativi)

DIRETTIVE

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

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

⁽¹⁾ GU C 323 del 26.8.2022, pag. 119.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 14 marzo 2023 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 24 aprile 2023.

⁽³⁾ Direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (GU L 123 del 17.5.2003, pag. 22).

- (4) I requisiti di stabilità in condizioni di avaria per le navi ro/ro da passeggeri di cui all'allegato I della direttiva 2003/25/CE sono di natura deterministica. In quanto tali, essi differiscono dal nuovo regime probabilistico internazionale di cui al capitolo II-1 della convenzione SOLAS, e in particolare dai nuovi requisiti che misurano la sicurezza di una nave ro/ro da passeggeri in base alla probabilità di sopravvivenza in seguito a una collisione. Al fine di allineare i requisiti dell'Unione a tali nuovi requisiti internazionali, è opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/25/CE.
- (5) I requisiti di cui alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ restano applicabili alle navi ro/ro da passeggeri. La valutazione del livello di sicurezza garantito dai requisiti della convenzione SOLAS così come modificata in ultimo dalla risoluzione MSC.421(98) («SOLAS 2020») per le navi ro/ro da passeggeri di diverse dimensioni ha portato alla conclusione che l'applicazione dei requisiti di stabilità della SOLAS 2020 determinerebbe una riduzione significativa del rischio per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare oltre 1 350 persone a bordo rispetto al livello di sicurezza che risulta dall'applicazione dei requisiti di cui alla direttiva 2003/25/CE.
- (6) I requisiti di stabilità stabiliti dalla presente direttiva per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo sarebbero difficili da soddisfare rispetto alle caratteristiche costruttive di determinate navi. Pertanto, le imprese che possiedono tali navi, o operano con esse, per servizi di linea nell'Unione dovrebbero poter far ricorso all'opzione di applicare i requisiti di stabilità applicabili prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. Il ricorso a tale opzione dovrebbe essere notificato dagli Stati membri alla Commissione insieme ai dati relativi alle navi interessate. Dieci anni dopo la data di entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione dovrebbe valutare il ricorso a tale opzione al fine di decidere se sia necessaria un'ulteriore revisione della presente direttiva.
- (7) Per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo, l'applicazione facoltativa dei requisiti della SOLAS 2020 dovrebbe essere subordinata a un livello dell'indice R più elevato di quello definito in tale convenzione per conseguire il livello di sicurezza adeguato.
- (8) Al fine di garantire il livello di sicurezza necessario, è opportuno applicare requisiti specifici di stabilità in condizioni di avaria anche alle navi ro/ro da passeggeri esistenti che non sono mai state certificate in conformità della direttiva 2003/25/CE e che iniziano a effettuare servizi di linea nell'Unione.
- (9) Gli Stati di approdo dovrebbero cooperare il più possibile per stabilire l'elenco dei tratti di mare di cui alla presente direttiva, tenendo conto della sovranità degli Stati sui tratti di mare che rientrano nella loro giurisdizione e dei principi generali del diritto del mare.
- (10) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) assiste la Commissione nell'efficace attuazione della direttiva 2003/25/CE e dovrebbe adoperarsi per proseguire tale assistenza in linea con il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.
- (11) Per consentire alla Commissione di valutare e riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero fornire dati su ciascuna nuova nave ro/ro da passeggeri autorizzata a trasportare un massimo di 1 350 persone a bordo per un servizio di linea in conformità dei requisiti di stabilità di cui alla presente direttiva. Tali dati dovrebbero essere forniti secondo la struttura definita nell'allegato II. Tali dati dovrebbero essere disponibili per tutte le navi ro/ro da passeggeri nuove, dal momento che esse sono tenute a rispettare i requisiti probabilistici di stabilità di cui alla SOLAS 2020.

⁽⁴⁾ Direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 maggio 2009, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri (GU L 163 del 25.6.2009, pag. 1).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima (GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1).

- (12) Poiché la direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁶⁾ è stata modificata e la direttiva 1999/35/CE del Consiglio⁽⁷⁾ è stata abrogata dalla direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁸⁾, il concetto di «Stato ospite» non è più pertinente e dovrebbe quindi essere sostituito da quello di «Stato di approdo».
- (13) Al fine di non imporre un onere amministrativo sproporzionato agli Stati membri senza sbocco sul mare privi di porti marittimi e privi di navi ro/ro da passeggeri battenti la loro bandiera che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2003/25/CE, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della direttiva 2003/25/CE. Ciò significa che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, essi non hanno l'obbligo di recepire tale direttiva.
- (14) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2003/25/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2003/25/CE

La direttiva 2003/25/CE è così modificata:

1) L'articolo 2 è così modificato:

a) le lettere b) e c) sono sostituite dalle seguenti:

- «b) “nave ro/ro da passeggeri esistente”: una nave ro/ro da passeggeri la cui chiglia sia stata impostata o che si trovi a un equivalente stadio di costruzione prima del 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:
- i) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile; e
 - 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;
- c) “nave ro/ro da passeggeri nuova”: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;»;

b) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

- «e) “convenzione SOLAS”: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 e i rispettivi emendamenti in vigore;»;

c) sono inserite le lettere seguenti:

- «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);
- 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);
- 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);»;

d) la lettera f) è sostituita dalla seguente:

- «f) “servizio di linea”: una serie di traversate effettuate da una nave ro/ro da passeggeri in modo da assicurare il collegamento fra i medesimi due o più porti oppure una serie di viaggi da e verso lo stesso porto senza scali intermedi:
- i) in base a un orario pubblicato, oppure
 - ii) con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;»;

⁽⁶⁾ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

⁽⁷⁾ Direttiva 1999/35/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa a un sistema di visite obbligatorie per l'esercizio in condizioni di sicurezza di traghetti roll-on/roll-off e di unità veloci da passeggeri adibiti a servizi di linea (GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 1).

⁽⁸⁾ Direttiva (UE) 2017/2110 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, relativa a un sistema di ispezioni per l'esercizio in condizioni di sicurezza di navi ro-ro da passeggeri e di unità veloci da passeggeri adibite a servizi di linea e che modifica la direttiva 2009/16/CE e abroga la direttiva 1999/35/CE del Consiglio (GU L 315 del 30.11.2017, pag. 61).

e) la lettera i) è sostituita dalla seguente:

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

f) la lettera k) è sostituita dalla seguente:

«k) “requisiti specifici di stabilità”: se utilizzati come termine collettivo, i requisiti di stabilità di cui all'articolo 6;»;

g) è aggiunta la lettera seguente:

«n) “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 abbiano assunto dall'armatore la responsabilità dell'esercizio della nave;»;

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

«2. Ogni Stato membro, in quanto Stato di approdo, provvede affinché le navi ro/ro da passeggeri battenti bandiera di un paese terzo siano pienamente conformi ai requisiti della presente direttiva prima di essere adibite a viaggi 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 (*).

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

3) all'articolo 3 è aggiunto il paragrafo seguente:

«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.

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.»;

4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

Altezza significativa d'onda

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

5) l'articolo 5 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

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

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

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

6) l'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«Articolo 6

Requisiti specifici di stabilità

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.

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

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

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

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

3. Nell'applicare i requisiti di cui all'allegato I, sezione A, gli Stati membri fanno riferimento agli orientamenti di cui all'allegato II, per quanto fattibile e compatibile con le caratteristiche costruttive della nave in questione.

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:

a) i requisiti specifici di stabilità di cui al capitolo II-1, parte B, della SOLAS 2020; oppure

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.

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:

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

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

I requisiti di stabilità applicati figurano nel certificato della nave di cui all'articolo 8.

6. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che erano impiegate per servizi di linea da o verso un porto di uno Stato membro al 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 (**).

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

(**) 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 (GU L 128 del 15.5.2023, pag. 1).»;

7) l'articolo 7 è soppresso;

8) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

«Articolo 8

Certificati

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

I certificati sono rilasciati dall'amministrazione dello Stato di bandiera e a questi possono essere aggiunti altri certificati pertinenti. Per le navi ro/ro da passeggeri conformi ai requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A, il certificato indica l'altezza significativa d'onda massima per cui la nave risulta soddisfare i requisiti specifici di stabilità.

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

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

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

9) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

«Articolo 9

Esercizio stagionale e per altri periodi di breve durata

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.

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.

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.

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 requisiti specifici di stabilità di cui all'allegato I, sezione A. Il valore dell'altezza significativa d'onda applicabile per questo periodo di esercizio più breve è concordato fra gli Stati membri o, se applicabile e possibile, fra gli Stati membri e i paesi terzi che si trovano ai due capi della rotta considerata.

5. Non appena ottenuto il consenso della competente autorità dello Stato o degli Stati di approdo in merito a una delle forme di esercizio di cui ai paragrafi 1, 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.

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

10) è inserito l'articolo seguente:

«*Articolo 13 bis*

Riesame

La Commissione valuta l'attuazione della presente direttiva e presenta i risultati della valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 5 giugno 2033. Le informazioni basate sulle notifiche di cui all'articolo 6, paragrafo 2, sono rese disponibili in forma anonima.»;

11) gli allegati I e II della direttiva 2003/25/CE sono modificati conformemente all'allegato I della presente direttiva;

12) il testo che figura nell'allegato II della presente direttiva è aggiunto come allegato III della direttiva 2003/25/CE.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 5 dicembre 2024. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Entrata in vigore

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

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 10 maggio 2023

Per il Parlamento europeo
La presidente
R. METSOLA

Per il Consiglio
Il presidente
J. ROSWALL

ALLEGATO I

1. L'allegato I è così modificato:

a) dopo il titolo, è inserita l'intestazione seguente:

«Sezione A»;

b) dopo la nuova intestazione, è inserita la frase introduttiva seguente:

«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.»;

c) al punto 1, il paragrafo che precede i punti da 1.1 a 1.6 è sostituito dal seguente:

«1. Oltre ai requisiti della regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS in materia di compartimentazione stagna e stabilità in condizioni di avaria devono essere rispettati i requisiti della presente sezione.»;

d) il punto 3.1 è sostituito dal seguente:

«3.1. Per le navi che sono impiegate solo per un periodo 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.»;

e) è aggiunta la sezione seguente:

«Sezione B

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

Persone a bordo (N)	Indice di compartimentazione (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

in cui:

N = Numero totale di persone a bordo.».

2. L'allegato II è così modificato:

il paragrafo introduttivo in «Applicazione» è sostituito dal seguente:

«Conformemente alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafo 3, della presente direttiva, i presenti orientamenti sono destinati ad assistere le amministrazioni degli Stati membri nell'applicazione dei requisiti specifici di stabilità 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.».

ALLEGATO II

«ALLEGATO III

DETTAGLI DELLA NOTIFICA

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

I. Dati generali

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

II. Dati specifici — per le navi ro/ro da passeggeri soggette ai requisiti probabilistici stabiliti dalla convenzione SOLAS

- 1) d_i , d_p , d_s ;
- 2) R — indice richiesto;
- 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⁾;
- 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 ($w \cdot p \cdot v$);
- 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 $0 < s < 1$;
- 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 $0 < s < 1$;
- 7) per ciascuna avaria che contribuisce all'indice di compartimentazione ottenuto A, identificazione degli spazi allagati, valore del contributo e fattore «s» ⁽³⁾;
- 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⁾.

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

- 1) Metodo di conformità:
 - prove in vasca
 - calcoli

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

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

-
- (¹) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.2 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.
 - (²) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.
 - (³) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.
 - (⁴) Questa documentazione deve essere presentata alle amministrazioni conformemente al punto 2.3.1 dell'appendice della risoluzione MSC.429(98) dell'IMO.».
-