COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (codificazione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. Nel contesto dell'Europa dei cittadini, la Commissione attribuisce grande importanza alla semplificazione e alla chiara formulazione della normativa dell'Unione, affinché diventi più comprensibile e accessibile ai cittadini, offrendo loro nuove possibilità di far valere i diritti che la normativa sancisce.

   Questo obiettivo non può essere realizzato fintanto che numerose disposizioni, modificate a più riprese e spesso in modo sostanziale, rimangono sparse, costringendo chi le voglia consultare a ricercarle sia nell'atto originario sia negli atti di modifica. L'individuazione delle norme vigenti richiede pertanto un notevole impegno di ricerca e di comparazione dei diversi atti.

   Per tale motivo è indispensabile codificare le disposizioni che hanno subito frequenti modifiche, se si vuole che la normativa dell'Unione sia chiara e trasparente.

2. Il 1º aprile 1987 la Commissione decise[1] di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche a intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni.

3. Le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo (dicembre 1992) ribadirono questa necessità[2], sottolineando l'importanza della codificazione, poiché offre la certezza del diritto applicabile a una determinata materia in un preciso momento.

   La codificazione va effettuata nel pieno rispetto dell'iter di adozione della legislazione dell'Unione.

   Dal momento che in sede di codificazione nessuna modificazione di carattere sostanziale può essere apportata agli atti che ne fanno oggetto, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione conclusero un accordo interistituzionale, del 20 dicembre 1994, per un metodo di lavoro accelerato che consenta la rapida adozione degli atti di codificazione.

4. Lo scopo della presente proposta è quello di avviare la codificazione della direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri[3]. La nuova direttiva sostituisce i vari atti che essa incorpora[4], preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente gli adattamenti formali necessari ai fini dell'opera di codificazione.

5. La proposta di codificazione è stata elaborata sulla base della consolidazione preliminare, in tutte le lingue ufficiali, della direttiva 2003/25/CE e degli strumenti di modifica della stessa, effettuata dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, attraverso un sistema di elaborazione dati. Nei casi in cui è stata assegnata una nuova numerazione agli articoli, la concordanza tra la vecchia e la nuova numerazione è esposta in una tavola che figura all'allegato V della direttiva codificata.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Si veda l'allegato 3 della parte A delle conclusioni.
3 Iscritta nel programma legislativo per il 2026.
4 Allegato IV, parte A, della presente proposta.

↓ 2003/25/CE (adattato)

2026/0215 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri (codificazione)

(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[5],

visto il parere del Comitato delle regioni[6],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓

(1) La direttiva 2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[7] ha subito varie e sostanziali modifiche[8]. A fini di chiarezza e razionalizzazione, è opportuno procedere alla sua codificazione.

↓ 2003/25/CE considerando 1 (adattato)

(2) Nel quadro della politica comune dei trasporti, dovrebbero essere adottate misure per ⌦ assicurare il necessario livello di ⌫ sicurezza del trasporto marittimo di passeggeri.

5 GU C […].

6 GU C […].

7 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Si veda l'allegato IV, parte A.

↓ 2003/25/CE considerando 2 (adattato)

(3) ⌦ L'Unione ⌫ intende evitare, adottando tutte le misure necessarie, incidenti navali che coinvolgono navi ro/ro da passeggeri e che comportano la perdita di vite umane.

↓ 2003/25/CE considerando 4 (adattato)

(4) Le persone che utilizzano navi ro/ro da passeggeri e gli equipaggi che vi lavorano dovrebbero avere il diritto di richiedere, su tutto il territorio ⌦ dell'Unione ⌫, lo stesso livello di sicurezza indipendentemente dal tratto di mare in cui opera la nave.

↓ 2003/25/CE considerando 5 (adattato)

(5) Tenuto conto dell'importanza del trasporto marittimo di passeggeri in termini di mercato interno, un'azione a livello ⌦ di Unione ⌫ è il modo più efficiente per ⌦ prevedere ⌫ un livello comune di sicurezza per tutte le navi ⌦ dell'Unione ⌫.

↓ 2003/25/CE considerando 6 (adattato)

(6) Un'azione a livello ⌦ di Unione ⌫ è il miglior modo per assicurare che i principi concordati in seno all'Organizzazione marittima internazionale (IMO) siano applicati in modo armonizzato, evitando di falsare la concorrenza fra operatori di navi ro/ro da passeggeri che operano ⌦ nell'Unione ⌫.

↓ 2003/25/CE considerando 3

(7) 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 legato agli effetti del possibile accumulo di significativi volumi di acqua su tale ponte.

↓ 2003/25/CE considerando 7 (adattato)

(8) Requisiti di stabilità generali per navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria sono stati fissati a livello internazionale ⌦ nel 1990 ⌫ dalla conferenza ⌦ dei governi contraenti della convenzione internazionale per la ⌫ salvaguardia della vita umana in

mare ⌦ , del 1974 ⌫ (⌦ convenzione ⌫ SOLAS) ed inseriti nella regola II-1/B/8 della convenzione SOLAS (norma SOLAS 90). Tali requisiti trovano applicazione nell'intero territorio ⌦ dell'Unione ⌫, tramite l'applicazione diretta della convenzione SOLAS in caso di viaggi internazionali e grazie alla direttiva 2009/45/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[9] in caso di viaggi nazionali.

↓ 2003/25/CE considerando 8 (adattato)

(9) ⌦ I requisiti ⌫ di stabilità in condizioni di avaria ⌦ di cui alla norma ⌫ SOLAS 90 riguardano implicitamente anche gli effetti dell'allagamento dei ponti ro/ro in condizioni di mare agitato con altezza significativa d'onda dell'ordine di 1,5 metri.

↓ 2023/946 considerando 3 (adattato)

(10) La risoluzione n. 14 ⌦ , intitolata «Accordi regionali in merito a requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri» e adottata dalla conferenza dei governi contraenti della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, il 29 novembre 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.

↓ 2003/25/CE considerando 10

(11) Otto paesi del nord Europa, fra cui sette Stati membri, hanno concordato a Stoccolma il 28 febbraio 1996 di introdurre norme di stabilità più severe per le navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria, per tenere conto degli effetti dell'accumulo di acqua sul ponte ro/ro e per garantire alle navi maggiori possibilità di sopravvivenza in condizioni più critiche di quelle previste dalla norma SOLAS 90, con altezze significative d'onda sino a 4 metri.

↓ 2003/25/CE considerando 11

(12) In base a tale accordo, conosciuto come accordo di Stoccolma, le norme specifiche di stabilità sono direttamente collegate al tratto di mare in cui opera la nave e, più in particolare, all'altezza significativa d'onda ivi registrata. Dall'altezza significativa d'onda del tratto di mare in cui opera la nave dipende la massa d'acqua che può accumularsi sul ponte garage in caso di avaria.

---

[9] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2023/946 considerando 1 (adattato)

(13) La direttiva 2003/25/CE ⌦ ha stabilito ⌫ 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 SOLAS in vigore alla data di adozione di tale direttiva.

↓ 2003/25/CE considerando 20 (adattato)

(14) ⌦ Alcuni ⌫ requisiti specifici di stabilità previsti dalla presente direttiva dovrebbero essere basati su di un metodo, come stabilito negli allegati dell'accordo di Stoccolma, che calcola l'altezza dell'acqua sul ponte ro/ro, in caso di avaria, utilizzando due parametri fondamentali: il bordo libero residuo della nave e l'altezza significativa d'onda nel tratto di mare ove la nave opera.

↓ 2023/946 considerando 2 (adattato)

(15) Il 15 giugno 2017, l'IMO ha adottato la risoluzione MSC.421(98) che modifica la convenzione SOLAS e ⌦ prevede ⌫ requisiti di stabilità riveduti per le navi da passeggeri in condizioni di avaria. Tali requisiti si applicano anche alle navi ro/ro da passeggeri.

↓ 2023/946 considerando 5 (adattato)

(16) I requisiti di cui alla direttiva 2009/45/CE ⌦ sono ⌫ applicabili alle navi ro/ro da passeggeri. ⌦ L'applicazione dei ⌫ requisiti ⌦ di stabilità ⌫ della convenzione SOLAS così come modificata dalla risoluzione MSC.421(98) (SOLAS 2020) ⌦ dovrebbe determinare ⌫ una riduzione significativa del rischio per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare oltre 1350 persone a bordo.

↓ 2023/946 considerando 7

(17) Per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare un massimo di 1350 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.

↓ 2023/946 considerando 6 (adattato)

(18) ⌦ Un livello dell'indice R più elevato quale previsto ⌫ dalla presente direttiva per le navi ro/ro da passeggeri autorizzate a trasportare un massimo di 1350 persone a bordo ⌦ sarebbe difficile ⌫ 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 direttiva ⌦ (UE) 2023/946 del Parlamento europeo e del Consiglio[10] ⌫.

(19) ⌦ La Commissione dovrebbe valutare dieci anni dopo la data di entrata in vigore della direttiva (UE) 2023/946 il ricorso fatto all'opzione relativa alle navi autorizzate a trasportare un massimo di 1350 persone a bordo al fine di decidere se sia necessaria una revisione della presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero notificare alla Commissione ⌫ il ricorso a tale opzione insieme ai dati relativi alle navi interessate.

↓ 2023/946 considerando 8

(20) 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.

↓ 2003/25/CE considerando 17

(21) Nell'intento di migliorare la sicurezza ed evitare distorsioni della concorrenza, le norme comuni di sicurezza in materia di stabilità dovrebbero essere applicate, indipendentemente dallo Stato di bandiera, a tutte le navi ro/ro da passeggeri che offrono servizi di linea da o per porti degli Stati membri adibite a viaggi internazionali.

↓ 2003/25/CE considerando 18

(22) La sicurezza delle navi è innanzitutto responsabilità dello Stato di bandiera ed ogni Stato membro dovrebbe pertanto garantire il rispetto dei requisiti di sicurezza applicabili alle navi ro/ro da passeggeri che ne battono bandiera.

[10] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/CE considerando 19 (adattato)

(23) La direttiva dovrebbe essere indirizzata inoltre agli Stati membri anche in qualità di Stati ⌦ di approdo ⌫. Le responsabilità che loro incombono in tale veste si rifanno a specifiche responsabilità dello Stato di approdo, nella più totale conformità con quanto stabilito nella convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare ⌦ del 1982 ⌫.

↓ 2003/25/CE considerando 21

(24) Gli Stati membri dovrebbero stabilire e pubblicare le altezze significative d'onda nei tratti di mare in cui navi ro/ro da passeggeri effettuano servizi di linea da o per i loro porti. Nel caso di rotte internazionali le altezze significative d'onda dovrebbero essere convenute fra gli Stati ai due capi della rotta ove ciò risulti applicabile e possibile.

↓ 2023/946 considerando 9 (adattato)

(25) 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.

↓ 2023/946 considerando 10 (adattato)

(26) L'Agenzia europea per la sicurezza marittima ha assistito la Commissione nell'efficace attuazione della direttiva 2003/25/CE e dovrebbe adoperarsi per proseguire tale assistenza in linea con il regolamento (UE) n. 2025/2434 del Parlamento europeo e del Consiglio[11].

↓ 2023/946 considerando 11

(27) 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 1350 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 III. 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.

[11] Regolamento (UE) 2025/2434 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 novembre 2025, relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002 (OJ L 2025-01-01/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

↓ 2003/25/CE considerando 22 (adattato)

(28) Tutte le navi ro/ro da passeggeri che operano sulle rotte rientranti nell'ambito di applicazione della presente direttiva dovrebbero avere a bordo un certificato di conformità rilasciato dall'amministrazione dello Stato di bandiera, che dovrebbe essere accettato da tutti gli altri Stati membri.

↓ 2019/1243 Art. 1 e allegato, punto. IX, lett. 4) (adattato)

(29) Al fine di adeguare la ⌦ presente ⌫ direttiva al progresso tecnico, agli sviluppi a livello internazionale e all'esperienza acquisita nella sua attuazione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 ⌦ del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ⌫ per modificare gli allegati della ⌦ presente ⌫ direttiva. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016[12]. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

↓ 2003/25/CE considerando 28 (adattato)

(30) Poiché ⌦ gli obiettivi della presente direttiva ⌫, vale a dire la salvaguardia della vita umana in mare migliorando le possibilità di sopravvivenza delle navi ro/ro da passeggeri in condizioni di avaria, non ⌦ possono ⌫ essere ⌦ conseguiti in misura sufficiente ⌫ dagli Stati membri ⌦ ma ⌫, a motivo ⌦ della portata ⌫ e degli effetti dell'azione in questione, ⌦ possono ⌫ essere ⌦ conseguiti ⌫ meglio a livello ⌦ di Unione ⌫, ⌦ quest'ultima ⌫ può ⌦ intervenire in base al ⌫ principio di sussidiarietà ⌦ sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea ⌫. Nel rispetto del principio di proporzionalità sancito dallo stesso articolo, La presente direttiva ⌦ si limita a ⌫ quanto ⌦ è ⌫ necessario per ⌦ conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo ⌫.

↓ 2023/946 considerando 13 (adattato)

(31) 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

---

[12] GU L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

⌦ presente ⌫ direttiva, tali Stati membri dovrebbero essere autorizzati a derogare alle disposizioni della ⌦ presente ⌫ direttiva. Ciò significa che, fintantoché tali condizioni sono soddisfatte, essi non hanno l'obbligo di recepire ⌦ la ⌫ direttiva ⌦ 2003/25/CE ⌫.

🡻

(32) È opportuno che la presente direttiva faccia salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato IV, parte B.

🡻 2003/25/CE (adattato)

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivo

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.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva ⌦ si applicano le definizioni seguenti ⌫:

🡻 2023/946 Art. 1, punto. 1, lett. b) (adattato)

1) «convenzione SOLAS»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare ⌦ , del 1974, ⌫ e i rispettivi emendamenti in vigore;

🡻 2023/946 Art. 1, punto. 1, lett. c) (adattato)

2) «SOLAS 90»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, così come modificata dalla risoluzione MSC.117(74);

3) «SOLAS 2009»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, così come modificata dalla risoluzione MSC.216(82);

4) «SOLAS 2020»: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, così come modificata dalla risoluzione MSC.421(98);

↓ 2003/25/CE (adattato)

5) «accordo di Stoccolma»: l'accordo concluso a Stoccolma il 28 febbraio 1996 in applicazione della risoluzione n. 14, intitolata «Accordi regionali in merito a requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri» e adottata ⌦ dalla conferenza dei governi contraenti della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, del 1974, ⌫ il 29 novembre 1995 ⌦ (risoluzione n. 14 della conferenza SOLAS 95) ⌫;

6) «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;

↓ 2023/946 Art. 1, punto. 1, lett. a) (adattato)

7) «nave ro/ro da passeggeri esistente»: una nave ro/ro da passeggeri la cui chiglia ⌦ è ⌫ stata impostata o che si ⌦ trovava ⌫ a un equivalente stadio di costruzione prima del 5 dicembre 2024; per equivalente stadio di costruzione si intende lo stadio in cui:

   a) ha inizio la costruzione di una nave specifica ben identificabile; e

   b) 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;

8) «nave ro/ro da passeggeri nuova»: una nave ro/ro da passeggeri che non sia una nave ro/ro da passeggeri esistente;

↓ 2003/25/CE

9) «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;

↓ 2023/946 Art. 1, punto. 1, lett. d)

10) «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:

   a) in base a un orario pubblicato; oppure

   b) con traversate tanto regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

↓ 2003/25/CE

11) «amministrazione dello Stato di bandiera»: le autorità competenti dello Stato la cui bandiera la nave ro/ro da passeggeri è autorizzata a battere;

↓ 2023/946 Art. 1, punto. 1, lett. e)

12) «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;

↓ 2003/25/CE

13) «viaggio internazionale»: un viaggio per mare dal porto di uno Stato membro a un porto situato al di fuori di detto Stato o viceversa;

↓ 2023/946 Art. 1, punto. 1, lett. f) (adattato)

14) «requisiti specifici di stabilità»: i requisiti di stabilità di cui all'articolo 6 ⌦ della presente direttiva ⌫;

↓ 2003/25/CE

15) «altezza significativa d'onda» (H_S): l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un determinato periodo;

16) «bordo libero residuo» (f_r): 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;

↓ 2023/946 Art. 1, punto. 1, lett. g)

17) «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;

↓ 2003/25/CE

Articolo 3

Ambito d'applicazione

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.

↓ 2023/946 Art. 1, punto 2

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[13].

↓ 2023/946 Art. 1, punto 3 (adattato)

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 direttiva ⌦ 2003/25/CE ⌫.

↓ 2023/946 Art. 1, punto 4 (adattato)

Articolo 4

Altezza significativa d'onda

L'altezza significativa d'onda 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.

[13] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

I valori dell'altezza significativa d'onda sono quelli che, su base annua, non sono superati con una probabilità maggiore del 10 %.

↓ 2003/25/CE

Articolo 5

Tratti di mare

↓ 2023/946 Art. 1, punto. 5, lett. a)

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.

↓ 2003/25/CE (adattato)

2. I tratti di mare e i rispettivi valori dell'altezza significativa d'onda in detti tratti ⌦ , di cui al paragrafo 1, ⌫ 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.

↓ 2023/946 Art. 1, punto. 5, lett. b) (adattato)

3. L'elenco ⌦ di cui al paragrafo 1 ⌫ 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.

↓ 2023/946 Art. 1, punto 6 (adattato)

Articolo 6

Requisiti specifici di stabilità

1. Fatta salva l'applicazione della direttiva 2009/45/CE, le navi ro/ro da passeggeri nuove autorizzate a trasportare oltre 1350 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 1350 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 7, 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 1350 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 ⌦ di cui all'articolo ⌫ 7.

5. A scelta della compagnia, le navi ro/ro da passeggeri esistenti autorizzate a trasportare un massimo di 1350 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 7.

6. Le navi ro/ro da passeggeri esistenti che erano impiegate per ⌦ operare ⌫ 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.

↓ 2023/946 Art. 1, punto 8

Articolo 7

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.

↓ 2023/946 Art. 1, punto 9 (adattato)

Articolo 8

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[14] 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 stabilità ⌫ 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 ⌦ del presente articolo ⌫, le navi ro/ro da passeggeri impiegate per tali servizi sono tenute ad avere a bordo

---

[14] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

un certificato che sancisca la conformità alle disposizioni della presente direttiva, come stabilito dall'articolo 7, paragrafo 1.

↓ 2019/1243 Art. 1 e allegato, punto. IX, lett. 4) (adattato)

Articolo 9

Modifiche degli allegati

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10, con cui modifica gli allegati della presente direttiva per tenere conto degli sviluppi a livello internazionale, in particolare nell'ambito ⌦ dell'Organizzazione marittima internazionale ⌫ (IMO), e per migliorare l'efficacia della presente direttiva alla luce delle esperienze acquisite e del progresso tecnico.

Articolo 10

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 9 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.

3. La delega di potere di cui all'articolo 9 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 europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 9 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.

↓ 2003/25/CE (adattato)

Articolo 11

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono le ⌦ norme relative alle ⌫ sanzioni ⌦ applicabili ⌫ in caso di violazione delle disposizioni nazionali adottate ⌦ in attuazione ⌫ della presente direttiva e adottano ⌦ tutte ⌫ le misure necessarie per ⌦ assicurarne l'applicazione ⌫. ⌦ Le ⌫ sanzioni ⌦ previste ⌫ devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

↓ 2023/946 Art. 1, punto 10

Articolo 12

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.

↓

Articolo 13

Abrogazione

La direttiva 2003/25/CE, come modificata dagli atti di cui all'allegato IV, parte A, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno delle direttive di cui all'allegato IV, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato V.

↓ 2003/25/CE (adattato)

Articolo 14

Entrata in vigore

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

Articolo 15

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente