



MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE



Ambasciata d'Italia a Londra

**Rappresentanza permanente presso l'International Maritime
Organization, IOPC FUNDS e IMSO**

Rapporto Annuale 2025

Rappresentanza Permanente presso l'International
Maritime Organization (IMO), l'International Oil
Pollution Compensation (IOPC) Funds e
l'International Mobile Satellite Organization
(IMSO)

Secondo Rapporto Annuale
2025

A cura dell'Ufficio Marittimo dell'Ambasciata Italiana a Londra. Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale

email: imo.amblondra@esteri.it

Il Rapporto annuale è disponibile sul sito web del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, Ambasciata d'Italia a Londra:

[Ambasciata d'Italia a Londra – Il sito ufficiale dell'Ambasciata d'Italia a Londra](#)

Finito di stampare nel mese di febbraio 2026

Sommario

<i>Prefazione del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti</i>	9
<i>Prefazione del Rappresentante Permanente Italiano presso l'IMO, lo IOPC Funds e l'IMSO</i>	10
CAPITOLO I	13
<i>Il Ruolo della Rappresentanza Permanente Italiana presso l'IMO</i>	13
1. <i>Cenni sull'IMO</i>	13
1.1 <i>La Convenzione IMO</i>	13
1.2 <i>Un focus sulla sicurezza</i>	13
1.3 <i>Protezione dell'ambiente marino</i>	14
1.4 <i>Comunicazioni di soccorso e sicurezza via satellite</i>	14
1.5 <i>Gestione della sicurezza e formazione</i>	14
1.6 <i>Maritime Security</i>	15
1.7 <i>Sviluppo delle capacità</i>	15
1.8 <i>Affrontare la crisi climatica</i>	15
2. <i>Il ruolo dell'Italia nell'ambito del Consiglio</i>	16
2.1 <i>134^a sessione del Consiglio IMO</i>	16
2.2 <i>Consiglio 135, Assemblea 34 e Consiglio 136</i>	17
3. <i>Hot topics trattati in IMO</i>	19
4. <i>Il rafforzamento della presenza Italiana in IMO</i>	20
4.1 <i>Le attività dell'Ufficio Marittimo</i>	20
4.2 <i>Le occasioni di formazione presso l'IMLI</i>	22
CAPITOLO II	24
<i>L'attività nei Comitati e sottocomitati dell'IMO</i>	24
1. <i>Il contributo italiano nell'ambito del Comitato di protezione ambientale marina (MEPC 83)</i>	24
1.1 <i>Esito della riunione straordinaria del Comitato di Protezione dell'Ambiente Marittimo (MEPC 83 ES 2)</i>	26
1.2 <i>I lavori del Sottocomitato PPR</i>	28
2 <i>I lavori del Comitato sulla London Convention e sul London Protocol</i>	29
3. <i>Il ruolo dell'Italia nel Comitato sulla sicurezza marittima (MSC)</i>	30
3.1 <i>I lavori del Sottocomitato SDC</i>	32
3.2 <i>I lavori del Sottocomitato HTW</i>	33
3.3 <i>I lavori del Sottocomitato SSE</i>	34
3.4 <i>I lavori del Sottocomitato NCSR</i>	35
3.5 <i>I lavori del Sottocomitato III</i>	38
3.6 <i>I lavori del Sottocomitato CCC</i>	39
4. <i>Il processo di semplificazione nel settore marittimo svolto nell'ambito del Comitato FAL</i>	40
5. <i>La cooperazione tecnica (TC)</i>	41
6. <i>Gli aspetti legali affrontati nell'ambito del comitato legale (LEG)</i>	43

7. Gli approfondimenti.	44
7.1 Approfondimento – Le Nuove Linee Guida IMO–ILO per la Tutela del Marittimo Detenuto e le Priorità dell’IMO: Verso un Trattamento Equo e il Contrasto alla Navigazione Substandard	44
7.2. Approfondimento – Il rumore sottomarino irradiato (Underwater Radiated Noise – URN) – un’emergenza invisibile negli oceani	46
CAPITOLO III	50
La Rappresentanza Permanente Italiana nello IOPC FUNDS e nell’IMSO	50
1. Il contributo italiano nell’attività dello IOPC FUNDS	50
2. I principali provvedimenti adottati dallo IOPC FUNDS nel 2025	50
3. La partecipazione italiana i lavori dell’IMSO.	53
CAPITOLO IV	56
Considerazioni conclusive.	56
Principali abbreviazioni	59

Prefazione del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



L'Italia, con la sua ineguagliabile tradizione marinara ed una posizione geostrategica al centro del Mediterraneo, continua a rappresentare un attore imprescindibile nella definizione delle politiche marittime globali.

La nostra flotta mercantile è riconosciuta tra le più importanti al mondo, sia nel cruciale segmento del trasporto merci che in quello passeggeri, in cui eccelliamo con compagnie leader di mercato.

A questa eccellenza strutturale si aggiunge il riconoscimento internazionale dei marittimi italiani, apprezzati per competenza e rigore

Il 2025 ha segnato un momento storico per la nostra proiezione internazionale: nell'Assemblea di quest'anno, l'Italia ha conseguito la rielezione nella Categoria "A" del Consiglio dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), ottenendo il massimo dei voti.

Questo risultato straordinario è la prova tangibile della fiducia riposta dalla comunità internazionale nel nostro Paese e garantisce all'Italia un ruolo decisionale di primo piano nella governance marittima globale. Il seggio in Categoria "A" è lo strumento fondamentale attraverso cui la Rappresentanza Permanente Italiana, in sinergia con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), tutela e promuove gli interessi del nostro cluster marittimo.

Il settore marittimo è attraversato da continui cambiamenti e si trova in prima linea nel fronteggiare la crescente instabilità geopolitiche. L'azione congiunta del MIT e della Rappresentanza Italiana in IMO, nei Fondi IOPC e nell'IMSO, si concentra su obiettivi strategici irrinunciabili.

Sosteniamo attivamente la transizione ecologica attraverso l'elettificazione dei porti e l'incentivazione al rinnovo della flotta con carburanti e tecnologie a basso impatto. L'Italia è in prima linea nella definizione di standard ambientali globali, che vadano di pari passo con l'industria e siano sostenibili per l'economia.

L'efficienza e la capacità del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera nel campo della Sicurezza della Navigazione, ad esempio tramite l'attività di Port State Control (PSC), continuano a garantire alta qualità e sicurezza della navigazione nei nostri mari.

Puntiamo sulla digitalizzazione dei processi, con l'implementazione di sistemi come la Maritime Single Window, strategica per ottimizzare la logistica e ridurre gli oneri burocratici, migliorando l'efficienza del sistema portuale nazionale.

Tuteliamo i Marittimi ed investiamo nella loro formazione d'eccellenza, con istituzioni come l'Accademia Italiana della Marina Mercantile; siamo attivamente impegnati a livello internazionale per la protezione dei diritti e il trattamento equo dei lavoratori del mare, inclusa la promozione dell'inclusione e dell'uguaglianza di genere.

L'impegno italiano è fondato su un approccio integrato, che unisce le competenze tecniche del MIT alla visione diplomatica del MAECI. Questa strategia consolidata, rafforzata dal massimo sostegno internazionale ricevuto in IMO, ci permette di contribuire attivamente alla stabilità e alla prosperità del sistema marittimo globale.

L'Italia si conferma non solo come una componente essenziale dell'economia mondiale, ma come partner affidabile e guida autorevole nel sistema multilaterale, con l'obiettivo di costruire un futuro marittimo più sicuro e competitivo.

On. Edoardo Rixi

Prefazione del Rappresentante Permanente Italiano presso l'IMO, lo IOPC Funds e l'IMSO



È con profonda soddisfazione e rinnovato slancio che presento il nostro secondo Rapporto Annuale, un documento che non solo riassume il lavoro instancabile della Rappresentanza Permanente dell'Italia presso l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), i Fondi di compensazione per l'inquinamento da idrocarburi (IOPC Funds) e l'International Mobile Satellite Organization (IMSO), ma che celebra una pietra miliare per la nostra politica estera marittima nel 2025.

L'Italia, forte della sua tradizione secolare e della sua ineguagliabile posizione di cerniera nel Mediterraneo, si è confermata un attore di primo piano nel commercio e nella sicurezza globale. Nel 2025, questa leadership è stata inequivocabilmente ratificata.

L'esito dell'Assemblea IMO di quest'anno ha rappresentato un successo storico e una chiara attestazione della fiducia internazionale: L'Italia è stata riletta in Categoria "A" del Consiglio IMO, ottenendo il massimo dei voti possibili.

Questo risultato eccezionale rafforza la nostra posizione di guida strategica tra le principali nazioni marittime del mondo. Il seggio in Categoria A ci permette di incidere in modo determinante sulla regolamentazione globale, bilanciando in modo virtuoso gli interessi della nostra armatoria e l'esigenza di un settore più sicuro ed ecosostenibile.

Il successo del 2025 è il culmine di un lavoro di consolidamento iniziato nel 2024 con la costituzione dell'Ufficio Marittimo presso l'Ambasciata Italiana con un esperto dedicato proveniente dalla Guardia Costiera, un ulteriore Ufficiale superiore delle Capitanerie di Porto ed un Sottufficiale.

Un team efficiente che, sotto la mia guida, ha operato con determinazione ed efficacia nei tre consessi multilaterali marittimi.

Innanzitutto nell'Organizzazione Marittima Internazionale, dove nel suo Comitato di Sicurezza Marittima (MSC) abbiamo promosso standard avanzati di *safety* per affrontare l'innovazione tecnologica e la crescente digitalizzazione, con una particolare attenzione alla protezione dei marittimi ed all'importante tema delle navi autonome.

Siamo stati attivi protagonisti nei negoziati per la decarbonizzazione del settore nel Comitato di Protezione Ambientale (MEPC), impegnandoci per l'approvazione del Net-Zero Framework per contribuire attivamente al raggiungimento degli obiettivi globali di riduzione delle emissioni di gas serra.

Nel Comitato Legale (LEG) abbiamo difeso l'armonizzazione delle normative a tutela delle vittime di incidenti marittimi e dell'ambiente, focalizzandoci sulla responsabilità armatoriale ed abbiamo affrontato insieme ai colleghi europei temi di rilievo quali la dark fleet.

Infine nel Comitato per la Facilitazione (FAL) abbiamo sostenuto attivamente l'implementazione della *Maritime Single Window* per l'efficienza logistica, portando con orgoglio l'esempio nazionale.

Per quanto attiene ai Fondi IOPC ed all'IMSO: Abbiamo continuato a promuovere una gestione efficace e trasparente dei meccanismi di indennizzo per l'inquinamento da idrocarburi (IOPC) e a sostenere il rafforzamento delle tecnologie satellitari per le comunicazioni in mare e le operazioni di Ricerca e Salvataggio (IMSO).

Il settore marittimo italiano, forte di una flotta tra le più grandi e moderne, è un pilastro della nostra economia e un vettore cruciale della nostra politica estera. La nostra Rappresentanza è la voce che traduce queste priorità nazionali in azioni concrete, garantendo un approccio integrato che unisce l'eccellenza tecnica dei nostri esperti alla visione diplomatica.

Confermiamo il nostro impegno a mantenere una presenza costante e altamente qualificata in tutte le sedi, utilizzando il mandato rafforzato ottenuto nel 2025 per promuovere soluzioni innovative, sostenibili e inclusive. L'Italia intende consolidare il proprio ruolo di leader globale nel mondo marittimo, contribuendo alla costruzione di un futuro più sicuro e prospero per tutti.

Amb. Inigo Lambertini

CAPITOLO I

Il Ruolo della Rappresentanza Permanente Italiana presso l'IMO

SOMMARIO: 1. CENNI SULL'IMO. – 1.1 LA CONVENZIONE IMO – 1.2 UN FOCUS SULLA SICUREZZA – 1.3 PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARINO – 1.4 COMUNICAZIONI DI SOCCORSO E DI SICUREZZA VIA SATELLITE – 1.5 GESTIONE DELLA SICUREZZA E FORMAZIONE – 1.6 MARITIME SECURITY – 1.7 SVILUPPO DELLE CAPACITÀ – 1.8 AFFRONTARE LA CRISI CLIMATICA - 2. IL RUOLO DELL'ITALIA NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO. 2.1 CONSIGLIO 134 – 2.2 CONSIGLIO 135, ASSEMBLEA 34 E CONSIGLIO 136 - 3. HOT TOPICS IN IMO - 4. IL RAFFORZAMENTO DELLA PRESENZA ITALIANA AI LAVORI DELL'IMO. 4.1 L'UFFICIO MARITTIMO – 4.2 – LE OCCASIONI DI FORMAZIONE PRESSO L'IMLI

1. Cenni sull'IMO.

L'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) è un'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, è stata istituita a seguito dell'adozione della *Convenzione internazionale marittima di Ginevra del 1948*. Il suo mandato istituzionale è volto a promuovere l'efficace cooperazione intergovernativa e tecnica tra gli Stati membri, essenziale per garantire i più elevati standard in materia di sicurezza e *security* della navigazione, nonché la prevenzione dell'inquinamento e la salvaguardia dell'ambiente marino. L'Organizzazione annovera attualmente 176 Stati membri e stabilisce la propria sede direzionale nella città di Londra.

1.1 La Convenzione IMO

L'esigenza di normare la navigazione internazionale ha radici a partire dalla metà del XIX secolo, periodo in cui furono adottati numerosi trattati marittimi. La necessità di un organismo internazionale permanente per elevare la sicurezza marittima portò, nel 1948, alla convocazione della Conferenza marittima delle Nazioni Unite a Ginevra. Questa conferenza ha portato all'adozione della Convenzione che ha istituito l'IMCO (*Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*). L'Organizzazione è diventata ufficialmente l'IMO (International Maritime Organization) nel 1982. La Convenzione IMCO è entrata in vigore nel 1958, e la prima riunione ufficiale dell'Organizzazione si è tenuta l'anno successivo. Come definito dall'articolo 1(a) della Convenzione, gli scopi dell'IMO sono i seguenti: fornire un quadro di cooperazione tra i governi per quanto riguarda la regolamentazione e le pratiche tecniche relative al commercio marittimo internazionale; incoraggiare e facilitare l'adozione generalizzata dei più elevati standard praticabili in tre aree chiave: sicurezza marittima, efficienza della navigazione e prevenzione e controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi. Inoltre, l'Organizzazione è altresì competente a gestire questioni di natura amministrativa e legale connesse a questi obiettivi.

1.2 Un focus sulla sicurezza

Tra le prime azioni significative dell'IMO rientra l'adozione, nel 1960, della quarta edizione della Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS). Questa è stata poi sostituita dalla Convenzione SOLAS del 1974, che ha introdotto una novità fondamentale: la procedura di tacita accettazione. Questo meccanismo prevede che un emendamento entri automaticamente in vigore in una data stabilita, a meno che non venga ricevuta un'obiezione da un numero concordato di Stati Parte prima di tale scadenza. La Convenzione del 1974 è rimasta il testo

di riferimento ed è stata oggetto di numerosi aggiornamenti e modifiche nel corso del tempo. L'obiettivo primario di SOLAS è stabilire le norme minime relative alla costruzione, all'equipaggiamento e al funzionamento delle navi, garantendo la loro sicurezza in mare.

1.3 Protezione dell'ambiente marino

L'incremento del volume di idrocarburi trasportati via mare, unitamente all'aumento delle dimensioni delle petroliere, aveva generato una notevole apprensione. Tali timori furono drammaticamente confermati dal disastro della *Torrey Canyon* nel 1967, che dimostrò chiaramente la portata del problema ambientale. In risposta, l'IMO fu sollecitata a introdurre una serie di iniziative mirate a prevenire incidenti e a mitigarne le conseguenze. La misura cardine fu l'adozione della Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi del 1973, successivamente integrata dal Protocollo del 1978 e nota come MARPOL 73/78. Questa Convenzione estese il suo campo di applicazione oltre l'inquinamento da idrocarburi (accidentale e operativo), includendo anche quello derivante da sostanze chimiche, merci imballate, liquami, rifiuti e inquinamento atmosferico. Contestualmente, all'IMO fu assegnato il compito di creare un sistema di risarcimento per i danni finanziari causati dall'inquinamento; ciò sfociò nell'adozione di tre strumenti legali distinti: la CLC (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*) siglata a Bruxelles nel 1969, la Convenzione FUND (*International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage*) del 1971 (che istituiva un fondo integrativo per i danni da carico trasportato), e infine la Bunker Oil (*International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage*) del 2001 (che regola la responsabilità civile per i danni dovuti alla fuoriuscita di combustibile utilizzato per la navigazione).

1.4 Comunicazioni di soccorso e sicurezza via satellite

L'esigenza di ottimizzare le procedure di ricerca e soccorso in mare ha portato, negli anni '70, all'implementazione di un sistema globale supportato dall'istituzione dell'*International Mobile Satellite Organization* (IMSO). Questa iniziativa ha significativamente potenziato la capacità di trasmissione di messaggi radio e altre comunicazioni essenziali alle navi. Successivamente, il *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS) fu adottato nel 1988 e la sua introduzione graduale è iniziata nel 1992. Nel febbraio 1999, il GMDSS è diventato pienamente operativo, assicurando che una nave in difficoltà in qualsiasi parte del mondo possa ricevere assistenza anche se l'equipaggio non ha il tempo materiale di inviare una richiesta d'aiuto via radio, grazie alla trasmissione automatica del messaggio di soccorso. In base alla Convenzione SOLAS (sulla salvaguardia della vita umana in mare), le navi da carico con stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate e tutte le navi passeggeri impegnate in viaggi internazionali hanno l'obbligo di dotarsi di apparecchiature satellitari e radio conformi agli standard internazionali. Nelle aree marittime non raggiunte dai sistemi di radiocomunicazione terrestri, il GMDSS si basa principalmente sulle comunicazioni satellitari per consentire ai marittimi di inviare avvisi di soccorso e di ricevere informazioni essenziali per la sicurezza, come avvisi di navigazione e previsioni meteorologiche.

1.5 Gestione della sicurezza e formazione

Due iniziative degli anni '90 sono particolarmente importanti nella misura in cui riguardano l'elemento umano nella navigazione. Il 1° luglio 1998 è entrato in vigore l'*International Safety Management Code*, che è diventato applicabile alle navi passeggeri, petroliere e chimichiere, navi portarinfuse, navi gasiere e imbarcazioni veloci da carico di 500 tonnellate di stazza lorda e oltre. È diventato applicabile ad altre navi cargo e unità mobili di perforazione offshore di 500 tonnellate di stazza lorda e oltre dal 1° luglio 2002.

Il 1° febbraio 1997, sono entrati in vigore gli emendamenti del 1995 alla Convenzione internazionale sugli *standard* di formazione, certificazione e guardia per i marittimi, (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* – STCW) del 1978. Tali emendamenti hanno migliorato notevolmente gli *standard* dei marittimi. Una revisione importante della Convenzione e del Codice STCW è stata completata nel 2010 con l'adozione degli "emendamenti di Manila alla Convenzione e al Codice STCW".

1.6 Maritime Security

Due iniziative adottate negli anni '90 assumono particolare rilevanza per il loro impatto sull'elemento umano nel settore della navigazione. Il 1° luglio 1998 è entrato in vigore l'*International Safety Management Code* (Codice ISM), applicabile inizialmente a navi passeggeri, petroliere, chimichiere, navi portarinfuse, navi gasiere e imbarcazioni veloci da carico con stazza lorda pari o superiore a 500 tonnellate. L'applicabilità è stata estesa ad altre navi cargo e unità mobili di perforazione *offshore* di 500 tonnellate di stazza lorda e oltre a partire dal 1° luglio 2002. Inoltre, il 1° febbraio 1997 sono entrati in vigore gli emendamenti del 1995 alla Convenzione internazionale sugli *standard* di formazione, certificazione e guardia per i marittimi (STCW) del 1978. Tali emendamenti hanno portato a un notevole innalzamento degli *standard* formativi e professionali dei marittimi. Una revisione significativa della Convenzione e del Codice STCW è stata completata nel 2010 con l'adozione degli "emendamenti di Manila alla Convenzione e al Codice STCW".

1.7 Sviluppo delle capacità

L'IMO *Member State Audit Scheme* (IMSAS) ha acquisito un ruolo cruciale nel rafforzamento dell'implementazione globale delle normative marittime, divenendo obbligatorio dal 1° gennaio 2016 ai sensi di specifici strumenti primari dell'IMO. Il regime di audit è progettato per fornire a ciascuno Stato membro una valutazione completa, sistematica e obiettiva della misura in cui esso adempie alle proprie responsabilità e agli obblighi in quanto Parte contraente, valutando l'efficacia con cui amministra e implementa le disposizioni chiave di convenzioni fondamentali quali SOLAS, MARPOL, STCW, CLC e COLREG. L'IMSAS trascende la mera conformità, configurandosi come un essenziale strumento di supporto all'attuazione, il cui scopo è assistere lo Stato nell'identificazione di carenze (Gaps) nel proprio quadro legislativo e amministrativo in aree come la capacità legislativa e la supervisione dello Stato di bandiera, dello Stato di approdo (*Port State Control*) e dello Stato costiero. L'identificazione di tali aree di miglioramento mira, in ultima analisi, a promuovere la coerenza e l'uniformità nell'applicazione delle norme IMO a livello mondiale, contribuendo significativamente alla sicurezza marittima e alla protezione dell'ambiente.

1.8 Affrontare la crisi climatica

Una sfida sempre più urgente è quella di affrontare le emissioni nocive di gas serra (*Greenhouse gases* - GHG) derivanti dalla navigazione marittima. In qualità di membro delle Nazioni Unite, l'IMO si impegna a supportare l'obiettivo di sviluppo sostenibile definito dalle stesse UN: adottare misure urgenti per combattere il cambiamento climatico e i suoi impatti, in linea con l'accordo di Parigi del 2015 per ridurre le emissioni di gas serra che causano il riscaldamento globale.

La prima serie di misure obbligatorie internazionali per migliorare l'efficienza energetica delle navi è stata adottata nel 2011. Da allora, l'IMO ha adottato ulteriori misure come la strategia iniziale sui gas serra del 2018 e, nel 2023, la strategia rivista sulla riduzione delle emissioni di gas serra delle navi. Quest'ultima strategia attraverso una transizione giusta ed equa mira a ridurre gradualmente le emissioni di gas serra derivanti dalla navigazione marittima e ad eliminarle totalmente entro il 2050.

2. Il ruolo dell'Italia nell'ambito del Consiglio.

L'Italia è membro ininterrotto della Categoria A del Consiglio Esecutivo dell'IMO sin dalla sua istituzione, una categoria che include gli Stati che, in ragione dell'importanza delle loro flotte mercantili, forniscono un contributo significativo allo sviluppo del trasporto marittimo mondiale. La sua rilevanza è stata recentemente confermata durante la trentaquattresima sessione dell'Assemblea IMO, tenutasi dal 24 novembre al 3 dicembre 2025, dove l'Italia, alla pari della Cina, ha ottenuto il maggior numero di voti tra i membri del Consiglio (155 su 169 voti validi).

Essere inclusi in questa Categoria A non è solo un riconoscimento dell'importanza strategica del settore marittimo italiano, ma anche del ruolo di primo piano che il nostro Paese svolge a livello internazionale nel promuovere la sicurezza e la sostenibilità della navigazione.

Tale *membership* conferisce all'Italia un'influenza diretta nell'elaborazione delle normative internazionali in materia di sicurezza marittima, protezione dell'ambiente marino e facilitazione dei trasporti marittimi internazionali, assumendo quindi un ruolo di primo piano nelle decisioni che riguardano il futuro del trasporto marittimo globale.

2.1 134^a sessione del Consiglio IMO

Durante i lavori della 134esima sessione del Consiglio IMO, Il Segretario Generale IMO ha ricordato gli attacchi occorsi nel Mar Nero e quelli più recenti avvenuti nel Mar Rosso, a seguito dei quali alcuni marittimi hanno perso la vita e altri sono risultano dispersi. Gli Stati europei e i *like-minded* hanno condannato gli attacchi degli Houthi e hanno richiamato le decisioni del CdS delle Nazioni Unite per una ferma condanna contro ogni attacco diretto verso navi mercantili. L'Italia continua il suo impegno nazionale nell'operazione difensiva europea "Aspides" in cui attualmente il *Force Commander* è italiano.

Riguardo la situazione del Mar Nero, state illustrate le attività in corso, in linea con la Risoluzione A.1183(33), che mirano a mitigare l'impatto del conflitto sul trasporto marittimo internazionale. Tali sforzi includono l'assistenza tecnica e il monitoraggio continuo del corridoio marittimo stabilito.

Inoltre, è stato affrontato il tema delle segnalazioni relative a presunte interruzioni dei servizi di emergenza GMDSS: è stato confermato che INMARSAT ha mantenuto la piena operatività dei servizi di emergenza, come peraltro già discusso in precedenza in sede IMSO AC 51.

È stato presentato il piano strategico ed il piano di azione e di attuazione per il biennio 2026-2027, ivi comprese le azioni per la *gender equality*, l'analisi dettagliata del report sulla performance, il rapporto dell'unità di ispezione interna ed etica, la strategia rivista per l'Organizzazione per il periodo 2024-2029.

Il Consiglio ha autorizzato il Segretario Generale dell'IMO a effettuare trasferimenti tempestivi tra le direzioni strategiche nella misura in cui i saldi siano disponibili. Nell'approvare lo schema di budget per il biennio 2026-2027, gli Stati membri hanno richiesto ogni sforzo per attutire gli incrementi di spesa derivanti da fattori esterni.

Il Segretariato ha esposto al Consiglio le cinque direttrici delle linee guida preparate per il rafforzamento del multilinguismo all'IMO a seguito dell'adozione della risoluzione dell'Assemblea A.1180(33).

Al riguardo, è stata analizzata una proposta di vari stati arabofoni per includere nelle "lingue di lavoro" della sola Assemblea anche l'arabo. La proposta, simile a quella formulata al C133, riguarderebbe un approccio per passi successivi, così da contenere i costi. Pur riconoscendone il valore e l'importanza, la proposta ha incontrato preoccupazione per gli impatti economici, al momento non chiaramente quantificati. Pertanto è stato chiesto al Segretariato un *assessment* approfondito dell'impatto su tutti i servizi IMO per la sola Assemblea del 2027, da presentare al prossimo C135.

Ulteriori temi analizzati hanno riguardato:

- il rapporto dei contributi degli Stati all'Organizzazione e l'introduzione del nuovo Schema di Incentivo alla Contribuzione (CIS) per incentivare i membri dell'IMO a pagare tempestivamente le loro quote di contribuzione, premiandoli con guadagni sugli interessi;
- il regime del numero IMO, relativamente al quale sono state discusse ed approvate due bozze di risoluzioni per la prossima Assemblea;
- il report delle attività dello schema di audit condotti dall'IMO (IMSAS);
- la revisione delle Regole del Consiglio;
- l'approvazione dell'agenda provvisoria dell'Assemblea;
- il riconoscimento dello status consultivo per IBLA - *International Boatmen's Linesman's Association*;
- la proposta della creazione di un nuovo Sottocomitato GHG che verrà discussa alla prossima riunione del Comitato MEPC. In merito, il Segretariato fornirà un'analisi dei profili economici e del carico di lavoro;
- l'approvazione del testo consolidato della Convenzione IMO anche per le lingue araba, cinese e russa;
- il progetto di revisione e gestione dei dati del *Global Integrated Shipping Information System* (GISIS).

2.2 Consiglio 135, Assemblea 34 e Consiglio 136

Consiglio 135 (C 135) e Sessioni Preparatorie

La 135esima sessione del Consiglio (C 135), che ha preceduto la trentaquattresima Assemblea (A 34) tenutasi dal 24 novembre al 3 dicembre 2025, si è concentrata sulla preparazione e sull'amministrazione interna. Il Consiglio ha revisionato gli *outputs* per il biennio 2024-2025 e ha esaminato le informazioni relative alle risorse umane, in particolare la revisione delle *Staff Regulations*, al fine di allineare i doveri e le responsabilità del personale IMO a quelli previsti dalle Nazioni Unite.

In vista delle successive elezioni, è stata definita la situazione degli Stati con il diritto al voto sospeso per il mancato versamento della quota associativa, una tematica ripresa anche dall'Assemblea 34. È stata inoltre approvata l'introduzione graduale dell'arabo come lingua di lavoro (limitatamente, in questa fase, alla sola A 34), la revisione dell'Integrated IMO Identification Number Scheme e la ripartizione delle spese.

Infine, gli Stati (tra cui l'Italia) che auspicavano l'adozione del *Net Zero Framework* hanno espresso rammarico per la mancata approvazione in MEPC 83, dichiarando l'impegno a proseguire i lavori.

Assemblea 34 (A 34): Decisioni Strategiche ed Elezioni del Consiglio

La Delegazione italiana, guidata dal Vice Ministro On. Rixi, ha assicurato una partecipazione attiva, essendo costituita congiuntamente da personale dell'Ufficio marittimo della Rappresentanza Permanente e da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'Assemblea 34 (A 34) è stata caratterizzata da intensi dibattiti politici e decisioni cruciali. Durante i *general statements* di apertura, il Vice Primo Ministro ucraino e il Direttore dell'amministrazione marittima lituana hanno esortato gli Stati a non votare la Federazione Russa per la candidatura in Categoria A del Consiglio, richiamando l'attenzione sul fenomeno della dark fleet, definito un "pericolo attuale che richiede una risposta coordinata globale". Il Direttore russo ha replicato chiedendo supporto, motivando la candidatura con il ruolo di "nazione marittima responsabile" e i contributi normativi su navi nucleari e autonome, oltre che per ristabilire una più ampia rappresentazione geografica. L'Assemblea ha formalmente adottato il Piano Strategico rivisto per il periodo 2024-2029 e ha approvato il bilancio e il programma di lavoro per il biennio 2026-2027.

Ha inoltre adottato diverse risoluzioni su aspetti chiave del lavoro dell'Organizzazione, tra cui le seguenti:

- Strategia dell'IMO per lo Sviluppo delle Capacità (IMO *Capacity Development Strategy*);
- Procedure per il controllo dello Stato di approdo;
- Linee guida per le ispezioni nell'ambito del Sistema Armonizzato di Ispezione e Certificazione (HSSC - *Harmonized System of Survey and Certification*);
- Elenco non esaustivo degli obblighi 2025 ai sensi degli strumenti pertinenti al Codice per l'Attuazione degli Strumenti IMO (III Code);
- Quadro e procedure per il Sistema di Audit degli Stati Membri dell'IMO (IMSAS);
- Codice sugli Allarmi e gli Indicatori;
- Criteri per la fornitura di sistemi mobili di comunicazione via satellite nel sistema mondiale di soccorso e sicurezza marittima (GMDSS);
- Oneri per le comunicazioni di soccorso, urgenza e sicurezza tramite servizi satellitari mobili riconosciuti nel GMDSS;
- Testo Consolidato della Convenzione sull'Organizzazione Marittima Internazionale;
- Uso progressivo dell'arabo come lingua di lavoro dell'Organizzazione;
- Criteri e procedure per lo streaming in diretta al pubblico delle riunioni plenarie dell'Assemblea IMO;
- Regolamento interno dell'Assemblea;
- Relazioni con le organizzazioni non governative.

L'Assemblea ha preso nota dei report presentati dai vari Comitati tecnici.

Nel contesto del report del Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC), uno Stato Membro ha nuovamente espresso riserve in merito alla presunta interruzione, da parte di INMARSAT, dei servizi obbligatori per il sistema GMDSS destinati alle proprie navi. Similmente a quanto già accaduto in sessioni precedenti, IMSO si è resa disponibile ad effettuare ulteriori approfondimenti in merito con INMARSAT.

Per quanto riguarda il report del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC), alcuni Stati insulari del Pacifico hanno manifestato preoccupazione. Tali Stati hanno lamentato una gestione procedurale delle mozioni sollevate in Comitato, ritenuta non conforme alle Rules of Procedure, richiedendo pertanto una formale analisi della questione da parte del Segretariato IMO.

Infine, sul report del Comitato di Cooperazione Tecnica (TC), lo stesso Stato Membro ha sollevato, ancora una volta, le proprie doglianze relative all'esclusione dai progetti di cooperazione tecnica dell'IMO. Trattandosi di una tematica già ampiamente discussa e risolta in precedenti sessioni, l'Assemblea si è limitata a prendere atto dell'intervento senza ulteriori dibattiti.

Le elezioni hanno visto l'ammissione al voto di 169 Stati su 176, con l'Italia che si è **riconfermata in Categoria A** con un risultato eccezionale di 155 voti (91.7%), classificandosi **prima a parimerito con la Cina**. I membri eletti del Consiglio per il biennio sono:

- **Categoria A:** Italia, Cina, Corea, Grecia, Regno Unito, Giappone, Panama, USA, Norvegia, Liberia.
- **Categoria B:** Australia, Brasile, Canada, Emirati Arabi Uniti, Francia, Germania, India, Paesi Bassi, Spagna, Svezia.
- **Categoria C:** Belgio, Cile, Cipro, Finlandia, Malta, Perù, Filippine, Arabia Saudita, Sud Africa, Turchia, Egitto, Singapore, Bahamas, Nigeria, Qatar, Malesia, Messico, Marocco, Indonesia, Giamaica.

A margine dei lavori, la Delegazione italiana ha svolto un'intensa attività diplomatica: il Vice Ministro ha avuto un aggiornamento con il Segretario Generale dell'Organizzazione e ha condotto una serie di colloqui bilaterali a livello governativo con i rappresentanti di Regno Unito, Georgia, Grecia, Malta, Turchia, Ucraina, Cina, Stati Uniti, Marocco, Qatar e Arabia Saudita. Il focus di questi incontri è stato l'approfondimento di nuove forme di collaborazione nel settore marittimo e il supporto all'implementazione della *capacity building* nei rispettivi Paesi. Tali iniziative sono in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e mirano al rafforzamento delle competenze tecniche nel trasporto e nella sicurezza marittima internazionale.

Consiglio 136 (C 136)

La 136esima sessione del Consiglio (C 136) ha seguito l'Assemblea con l'insediamento dei membri appena eletti e la riconferma dello spagnolo Victor Jimenez quale Chair del Consiglio.

3. Hot topics trattati in IMO

- La discussione ha evidenziato la necessità cruciale di contrastare il fenomeno delle **dark/shadow fleet**, flotte operanti al di fuori della trasparenza e degli standard internazionali. È stato universalmente riconosciuto che tali navi debbano essere trattate rigorosamente come unità sub-standard, data l'elevata minaccia che rappresentano sia per la sicurezza della navigazione sia per la protezione dell'ambiente marino.
Per la prima volta, la tematica è stata ufficialmente inclusa nell'agenda del Comitato Legale (LEG), un passo fondamentale per affrontare le implicazioni legali del fenomeno.
- **Decarbonizzazione:** entrata nel vivo e nell'analisi di dati e soluzioni per raggiungere l'obiettivo di attuare le *mid-term measures*. Si tratta di un processo che porterà al cosiddetto *net zero* entro il 2050. La Rappresentanza permanente italiana segue lo sviluppo dei lavori con il supporto e la sinergia del personale e degli esperti del MASE e del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia Costiera. L'inevitabile impatto di queste decisioni su un'economia marittima che ha un peso primario nel sistema economico e commerciale del Paese necessita di un lavoro corale, che includa la fondamentale partecipazione degli *stakeholders* e degli esperti nazionali dei settori
- Il tema della geopolitica e della sicurezza globale del traffico marittimo rimane centrale nell'agenda dell'IMO. L'Organizzazione continua a monitorare con attenzione le evoluzioni critiche nel Mar Rosso e nel Mar Nero. Un focus specifico è stato dedicato agli sforzi per ottenere il rilascio dell'equipaggio della nave "Galaxy Leader". Questi recenti e complessi scenari geopolitici hanno spinto l'IMO ad agire rapidamente, sviluppando strumenti operativi e promuovendo attivamente attività di aggiornamento e scambio di informazioni cruciali tra gli Stati Membri. In questo contesto, l'IMO ha dato un forte impulso alle attività di capacity building per rafforzare le competenze di sicurezza marittima a livello globale. Il nostro Paese ha assunto un ruolo di rilievo in questo quadro internazionale. L'impegno delle navi militari italiane nelle aree ad alto rischio e le funzioni svolte dal Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera all'interno del Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti (CISM), in qualità di Autorità designata per la *security*, hanno contribuito in modo significativo a dare visibilità internazionale all'Italia nell'ambito dell'IMO, visibilità ulteriormente valorizzata attraverso diverse presentazioni in sessioni plenarie.
- **Le navi autonome e i carburanti alternativi:** nell'ambito della storica funzione dell'IMO di sviluppare un quadro normativo sulla sicurezza marittima, si inserisce lo sviluppo delle navi "autonome", conosciute con l'acronimo MASS (*Maritime Autonomous Surface Ships*). Questo processo implica una revisione complessiva della normativa esistente e la definizione di nuovi *standard* in materia di comunicazioni e *cybersecurity*, aspetti che risultano amplificati dalla crescente digitalizzazione che caratterizza il trasporto marittimo. Anche il graduale passaggio a nuovi combustibili alternativi (metanolo, idrogeno, ammoniaca) comporta importanti adeguamenti tecnici e *standard* per la sicurezza della navigazione per affrontare e mitigare i nuovi rischi di quest'ultime misure di riduzione delle emissioni. Rientra in questo contesto anche lo sviluppo di nuovi modelli e l'attuazione delle convenzioni legate alla formazione e addestramento degli equipaggi. La delegazione italiana si è dimostrata tra

quelle maggiormente attive nell'attuazione della strategia IMO sulla decarbonizzazione e nuovi combustibili alternativi.

- **L'inclusività e il gender equality** nel settore marittimo rientrano tra le principali priorità dell'attuale politica dell'IMO. Nell'ambito delle posizioni apicali dell'Organizzazione sono stati effettuati importanti avvicendamenti per garantire il rispetto del gender equality e una partecipazione nei ruoli decisionali più attenta all'inclusione ed alle *rural countries*. La Rappresentanza italiana ha supportato in ogni circostanza le iniziative ad esse collegate

4. Il rafforzamento della presenza Italiana in IMO.

4.1 Le attività dell'Ufficio Marittimo

Al fine di garantire una gestione più efficace e tempestiva delle attività legate all'IMO e di affrontare con maggiore resilienza e proattività le sfide globali – dalla sicurezza marittima alla sostenibilità ambientale e allo sviluppo economico delle comunità marittime – nel 2024 è stato istituito l'Ufficio Marittimo presso la Rappresentanza Permanente d'Italia a Londra.

Compiti e Funzioni Strategiche

L'Ufficio Marittimo non si limita alla partecipazione ai lavori dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), dell'International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC FUNDS) e dell'International Mobile Satellite Organization (IMSO), ma svolge compiti di fondamentale importanza:

- **Coordinamento e Strategia:** Assicura il coordinamento delle delegazioni italiane presso gli organismi internazionali di riferimento, con l'obiettivo primario di massimizzare l'influenza dell'Italia nei processi decisionali e contribuire attivamente allo sviluppo delle politiche marittime internazionali.
- **Sviluppo Normativo:** Contribuisce attivamente a definire gli standard internazionali in materia di sicurezza, tutela ambientale e regolamentazione delle nuove tecnologie applicate alla navigazione.
- **Promozione del Dialogo:** Organizza eventi e momenti di riflessione sulle sfide emergenti, coinvolgendo esperti, istituzioni e *stakeholder* per approfondire tematiche cruciali quali la sostenibilità, la digitalizzazione e la sicurezza. Favorisce, inoltre, un dialogo costruttivo tra il settore pubblico e quello privato, promuovendo soluzioni innovative e condivise.
- **Supporto Consolare:** Fornisce supporto tecnico e operativo ai Consolati Generali d'Italia a Londra ed Edimburgo, e al Consolato di Manchester, in questioni marittime complesse, inclusa l'assistenza ai marittimi italiani, la gestione di documentazione tecnica conforme agli standard internazionali e la promozione degli interessi del comparto italiano nel Regno Unito.

Attività Promozionali e Istituzionali (2025)

Nel corso del 2025, l'Ufficio Marittimo ha realizzato diverse iniziative chiave:

Formazione e Sensibilizzazione

- 7 Febbraio: Visita IMO per la Guardia Costiera: L'Ufficio ha organizzato una visita presso il quartier generale dell'IMO per 18 Ufficiali del Corso pre-comando per Tenenti di Vascello della Guardia Costiera. L'incontro ha permesso di illustrare le funzioni dell'Agenzia specializzata delle Nazioni Unite, sottolineando in tale contesto il ruolo essenziale della

Guardia Costiera italiana nell'esercizio delle funzioni di sicurezza, *security* e protezione ambientale.

- 12 Febbraio: Dibattito sulla Sostenibilità Marittima: Presso l'Ambasciata Italiana a Londra si è tenuto il primo di una serie di dibattiti dedicati alla navigazione sostenibile, intitolato “*Towards Sustainability: Greener Seas for a Better Tomorrow*”. L'evento ha riunito eminenti esperti (tra cui la Professoressa Belja dell'IMLI e la Professoressa Canepa della World Maritime University) che hanno discusso le sfide, le opportunità e il ruolo dei combustibili alternativi (biometano e idrogeno) e delle tecnologie avanzate, con la moderazione della corrispondente Claudia De Meulemeester del *Financial Times*.

Candidatura IMO e Diplomazia Marittima

- 26 Giugno: Presentazione Ufficiale della Candidatura: Presso l'Ambasciata d'Italia a Londra si è svolta la cerimonia ufficiale di presentazione della candidatura italiana alla rielezione nella Categoria “A” del Consiglio dell'IMO per il biennio 2026–2027. L'Ambasciatore S.E. Inigo Lambertini ha aperto i lavori riaffermando il legame storico e il ruolo costruttivo dell'Italia. La presenza del Segretario Generale dell'IMO, dei Direttori degli IOPC FUNDS e dell'IMSO, unitamente ad Assarmatori, Confitarma, RINA e Fincantieri, ha testimoniato il sostegno internazionale e l'eccellenza del sistema marittimo italiano. L'Italia si propone come attore responsabile e proattivo, sostenendo i principi fondamentali dell'IMO e puntando su *blue economy*, digitalizzazione e sostenibilità.
- 19 Novembre: Ricevimento in Assemblea: Durante l'Assemblea di novembre 2025, l'Ufficio ha organizzato un ricevimento dedicato alla promozione della candidatura, presentando l'*Aide Memoire* agli Stati Membri.

Divulgazione e Eventi Istituzionali

- 2 Luglio: Presentazione del Primo Rapporto a Napoli: Nel contesto del terzo Maritime Symposium, l'Ambasciatore Inigo Lambertini ha presentato il Primo Rapporto della Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'IMO. Il rapporto, accolto da circa 150 delegati internazionali, documenta in modo esaustivo l'attivismo nazionale e l'influenza dell'Italia sui pilastri IMO: *Safety*, *Security* e Tutela Ambientale.
- 7-8 Luglio: Presentazioni al Consiglio IMO (C 134): L'Italia ha tenuto due presentazioni chiave, illustrando gli esiti del tour mondiale di Nave Vespucci (con la riconsegna della bandiera IMO al Segretario Generale) e promuovendo i grandi eventi internazionali che Roma ospiterà a settembre 2025: il Forum Europeo (ECGFF), il Forum Mediterraneo (MCGFF) e il 4° Summit Globale delle Guardie Costiere (CGGS).

Partecipazione ad Eventi Internazionali

Il personale della Rappresentanza ha inoltre partecipato a importanti *forum* marittimi globali:

- “World Maritime Parallel Event” (Dubai): L'evento, incentrato su “*Our Ocean, Our Obligation, Our Opportunity*”, ha dedicato grande attenzione al fenomeno della “dark fleet” (flotte operanti al di fuori degli *standard* di sicurezza e ambientali). Si è concordato sul rafforzamento della cooperazione tecnica e della *capacity-building* per l'applicazione efficace degli strumenti IMO, e sono stati aggiornati i negoziati per l'adozione di nuove normative vincolanti volte alla neutralità climatica nel trasporto marittimo entro il 2050.
- Conferenza “Maritime Cyprus 2025” (Limassol): La conferenza biennale ha riunito oltre 1000 partecipanti per discutere il tema “*Unlocking the Future... of Shipping*”. Il programma ha analizzato i principali cambiamenti e le opportunità del settore, focalizzandosi su transizione energetica, digitalizzazione, strategie di finanziamento e benessere degli equipaggi.

Durante l'Assemblea di novembre 2025 l'Ufficio marittimo ha organizzato un ulteriore ricevimento, il 19 novembre, presso la Sede presentando l'*Aide Memoire*, e promuovendo la nostra candidatura nella Categoria A del Consiglio dell'IMO per il biennio 2026-2027.

4.2 Le occasioni di formazione presso l'IMLI

L'impegno dell'Italia nel rafforzamento delle competenze marittime internazionali ha visto risultati significativi, anche attraverso la collaborazione con l'*International Maritime Law Institute* (IMLI).

Per la prima volta, un Ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera ha partecipato a uno dei corsi specialistici tenuti dall'IMLI. L'Ufficiale ha frequentato il corso di "Law of Ports" (*Diritto dei Porti*), un programma rivolto ai professionisti del settore, che spazia da dirigenti portuali e redattori legislativi a operatori e avvocati marittimi. Il corso ha sottolineato l'importanza cruciale di mantenere l'ininterrotto flusso della catena di fornitura globale e di garantire misure solide per il rimpatrio e gli accordi di viaggio di marittimi e passeggeri, in coerenza con le restrizioni sanitarie e di sicurezza imposte dagli Stati portuali.

Inoltre, è stata garantita la partecipazione di colleghi italiani ai corsi online resi disponibili gratuitamente dall'IMLI a tutti gli Stati parte dell'IMO.

Al termine di questo percorso, l'Ufficiale ha elaborato un progetto di redazione legislativa marittima che è stato insignito del prestigioso Premio del Comité Maritime International (CMI) per il Miglior Progetto Normativo Marittimo dell'anno 2024-2025.

Il progetto premiato, intitolato: "*A Law to Incorporate the International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships into Italian National Legislation, and to Provide for the Effective Implementation Thereof.*", è stato sviluppato nell'ambito del programma di *Master of Humanities (M.Hum.) in International Maritime Legislation* presso l'IMLI, costituendo parte dei requisiti accademici per il conseguimento del titolo.

L'elaborato si è distinto per il suo rigore tecnico-giuridico-scientifico e la sua visione strategica, affrontando una tematica di grande attualità legata alla sostenibilità ambientale e all'attuazione efficace delle norme internazionali in materia di riciclaggio delle navi. La sua qualità eccezionale testimonia l'eccellenza della formazione ricevuta e l'impegno costante delle istituzioni italiane nella promozione della legalità e della *governance* ambientale marittima a livello globale.

CAPITOLO II

L'attività nei Comitati e sottocomitati dell'IMO

SOMMARIO: 1. IL CONTRIBUTO ITALIANO NELL'AMBITO DEL COMITATO DI PROTEZIONE AMBIENTALE MARINA (MEPC 83). – 1.1 ESITO DELLA RIUNIONE STRAORDINARIA DEL COMITATO DI PROTEZIONE DELL'AMBIENTE MARITTIMO (MEPC 83 ES 2) – 1.2 I LAVORI DEL SOTTOCOMITATO PPR – 2 I LAVORI DEL COMITATO SULLA LONDON CONVENTION E SUL LONDON PROTOCOL - 3. IL RUOLO DELL'ITALIA NEL COMITATO DI SICUREZZA MARITTIMA (MSC). 3.1 I LAVORI DEL SOTTOCOMITATO SDC – 3.2 I LAVORI DEL SOTTOCOMITATO HTW – 3.3 I LAVORI DEL SOTTOCOMITATO SSE – 3.4 I LAVORI DEL SOTTOCOMITATO NCSR – 3.5 I LAVORI DEL SOTTOCOMITATO III - 3.6 I LAVORI DEL SOTTOCOMITATO CCC - 4. IL PROCESSO DI SEMPLIFICAZIONE NEL SETTORE MARITTIMO SVOLTO NELL'AMBITO DEL COMITATO FAL. – 5. LA COOPERAZIONE TECNICA (TC). - 6. GLI ASPETTI LEGALI AFFRONTATI NELL'AMBITO DEL COMITATO LEGALE (LEG) – 7. GLI APPROFONDIMENTI – 7.1. APPROFONDIMENTO – LE NUOVE LINEE GUIDA IMO-ILO PER LA TUTELA DEL MARITTIMO DETENUTO E LE PRIORITÀ DELL'IMO: VERSO UN TRATTAMENTO EQUO E IL CONTRASTO ALLA NAVIGAZIONE SUBSTANDARD – 7.2 APPROFONDIMENTO – IL RUMORE SOTTOMARINO IRRADIATO (UNDERWATER RADIATED NOISE – URN) – UN'EMERGENZA INVISIBILE NEGLI OCEANI

1. Il contributo italiano nell'ambito del Comitato di protezione ambientale marina (MEPC 83)

L'ottantatreesima riunione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 83) ha riguardato, in particolare, **l'adozione** delle misure di medio termine per la riduzione delle emissioni GHG, il cui report finale è il risultato di intensi negoziati durati due settimane. La delegazione degli Stati Uniti d'America non ha preso parte ai negoziati tenutisi durante l'ottantatreesima sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 83). In data 8 aprile, gli Stati Uniti hanno comunicato ufficialmente agli altri Stati Membri la loro posizione nazionale sui negoziati in corso. In sintesi, l'amministrazione statunitense ha chiarito di non essere disposta ad accettare accordi ambientali internazionali che impongano "oneri eccessivi o ingiusti al Paese o agli interessi del popolo americano". La priorità dichiarata dell'amministrazione è il ritorno alla *leadership* energetica. Coerentemente con questa impostazione, gli Stati Uniti hanno formalmente dichiarato la propria opposizione agli sforzi promossi in seno all'IMO per la riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) nel settore del trasporto marittimo internazionale.

Posizioni Geopolitiche sulle Misure Ambientali (Allegato VI MARPOL)

Due distinti gruppi di Stati Membri hanno espresso posizioni divergenti in merito ai progetti di modifica dell'Allegato VI della Convenzione MARPOL, relativi alle misure di riduzione delle emissioni a medio termine:

Opposizione alle Misure (Gruppo Mediorientale ed Alleati)

La delegazione dell'Arabia Saudita, agendo anche a nome dei delegati di Bahrein, Iran, Iraq, Giordania, Qatar, Kuwait, Malaysia, Oman, Pakistan, Federazione Russa, Thailandia, Emirati Arabi Uniti, Venezuela e Yemen, ha rilasciato una dichiarazione congiunta di opposizione.

Il gruppo ritiene che le misure di medio termine proposte siano dannose per il settore marittimo, con particolare riguardo alle nazioni in via di sviluppo, le quali dipendono in modo significativo da questo

settore per la loro economia. La delegazione si è riservata la facoltà di esprimere la propria posizione definitiva in merito alla decisione del Gruppo di invitare il Comitato ad approvare i progetti di modifica dell'Allegato VI.

Richiesta di Maggiore Ambizione (Stati Insulari del Pacifico)

La delegazione delle Isole Marshall, in rappresentanza anche delle delegazioni di Figi, Seychelles, Isole Salomone, Tuvalu e Vanuatu, ha espresso il proprio disappunto per il testo dei progetti di modifica dell'Allegato VI MARPOL. Questi Stati insulari hanno giudicato il testo non sufficientemente ambizioso per affrontare l'urgenza della crisi climatica, sottolineando la necessità di misure più incisive per la riduzione delle emissioni.

Negoziati sulle Misure a Medio Termine (GHG)

La discussione sulle misure a medio termine per la riduzione dei gas serra (GHG) è stata complessa e si è conclusa con l'adozione degli emendamenti all'Allegato VI MARPOL tramite voto per appello nominale, superando la mancanza di consenso iniziale.

La posizione coordinata europea – basata sulla competenza concorrente UE-Stato membro – prevedeva originariamente la combinazione di una tariffa universale sulle emissioni e uno *standard* sui carburanti. Tali misure erano subordinate a condizioni precise: il raggiungimento degli obiettivi della Strategia IMO 2023, la creazione di un flusso di entrate stabile per incentivare i carburanti *Zero Net Zero* (ZNZ), la possibilità di trasferire i costi all'operatore commerciale e l'erogazione dei ricavi in modo equo e universale, senza esclusioni categoriche. Si insisteva inoltre sull'adozione del principio *well-to-wake* (dal pozzo all'utilizzo finale) e sulla necessità di assicurare condizioni di parità.

La tariffa europea è stata sostituita dalla proposta di Singapore, che introduce un meccanismo di *compliance* basato su due soglie di intensità di emissione e il fattore Z. Questo sistema incentiva le navi più efficienti (sotto la prima soglia) con l'assegnazione di unità di *surplus* trasferibili. Prevede invece penalità crescenti per le navi meno efficienti: un costo di \$100 per tonnellata di CO₂ equivalente per l'intervallo intermedio e un costo maggiorato di \$380 per tonnellata per le navi al di sopra della soglia "di base". La possibilità di trasferire i costi all'operatore commerciale e il principio "*No one is left behind*" (non esclusione categorica dei Paesi dall'erogazione dei ricavi) sono stati mantenuti dalla proposta UE.

Nonostante l'adozione, si è notato che i coefficienti di riduzione annuale stabiliti fino al 2035 potrebbero non raggiungere pienamente gli obiettivi della Strategia GHG, la cui revisione è prevista ogni cinque anni a partire dal 2028. Le linee guida per il calcolo delle emissioni e la gestione dei flussi economici (stimati tra i 30 e i 40 miliardi di dollari entro il 2030) saranno elaborate in sessioni tecniche dedicate e prevedono una ripartizione dei fondi tra sovvenzioni per carburanti ZNZ e progetti climatici nei Paesi in via di sviluppo (SIDs e LDCs), pur lasciando a tutti gli Stati la possibilità di accedere ai fondi.

Revisione delle Misure a Breve Termine (APEE)

La sessione ha analizzato il rapporto sull'indicatore dell'intensità di carbonio (CII) e l'efficienza della flotta per il 2023, confermando una diminuzione dell'intensità carbonica media attribuibile anche all'entrata in vigore delle misure a breve termine (EEXI e CII).

Il Gruppo di lavoro ISWG APEE 1 ha compiuto progressi nel definire i progetti di modifica all'Allegato VI MARPOL e le relative linee guida, stabilendo i fattori di riduzione (Z) del CII per il periodo 2027-2030. Nonostante un iniziale consenso, alcuni Stati (tra cui Arabia Saudita, Iran e

Federazione Russa) hanno sollevato inaspettatamente obiezioni sull'applicabilità del fattore Z per alcune nazioni in via di sviluppo, richiedendo una valutazione d'impatto onnicomprensiva. L'approvazione è stata comunque raggiunta grazie al convinto intervento di Stati favorevoli (come UK, UE, Giappone, Corea e Stati insulari).

Il Gruppo non è, tuttavia, riuscito a raggiungere un accordo sull'obbligatorietà delle linee guida per il campionamento dell'olio combustibile o sull'introduzione di un sistema obbligatorio di licenze per i fornitori di combustibile, né a finalizzare il progetto di linee guida sull'uso del monitoraggio del carico del motore (ELM).

Altri Risultati Ambientali Chiave

- **Zone di Controllo delle Emissioni (ECA) e Aree Sensibili (PSSA):** È stata approvata la proposta europea di designare l'Oceano Atlantico nordorientale come ECA per gli ossidi di zolfo e azoto. Similmente, è stata approvata la proposta peruviana, sostenuta dall'Italia, di identificare la riserva del Nasca Ridge come PSSA (*Particularly Sensitive Sea Area*).
- **Plastica Marina:** È stata sostenuta l'integrazione del piano d'azione 2025 con la Strategia sulla plastica in mare in un'unica Risoluzione MEPC, demandando i dettagli al Sottocomitato PPR 13.
- **Biofouling:** Si è discusso lo sviluppo di un quadro normativo legalmente vincolante per il controllo e la gestione del *biofouling* delle navi, mirando a limitare la diffusione di specie acquatiche invasive e ad aumentare l'efficienza energetica, bilanciando i costi iniziali con i risparmi operativi.
- **Rumore Irradiato Subacqueo (URN):** Gli Stati UE hanno condiviso il piano d'azione (URN Action Plan) e le strategie marine adottate, presentando quattro progetti europei (NAVISON, SATURN, PIAQUO, ECoSS) che utilizzano nuove tecnologie per la mitigazione e l'analisi del rumore subacqueo.
- **Riciclaggio Navi:** Gli Stati europei hanno sollecitato l'invio delle *guidelines* interpretative approvate (per risolvere le criticità tra le Convenzioni di Basilea e Hong Kong - HKC) al Segretariato di Basilea per chiarire il rapporto tra i due regimi normativi.
- **Prevenzione dell'Inquinamento Atmosferico:** Si è dibattuta la proposta canadese sulla valutazione degli *scrubber* navali. L'Italia ha difeso la posizione di progressiva dismissione di tali sistemi, garantendo nel contempo il riconoscimento per gli *early movers*.
- **Codice NOx 2008:** Sono state approvate modifiche relative all'uso di profili operativi multipli per i motori diesel marini, con entrata in vigore dal 1° marzo 2027.

1.1 Esito della riunione straordinaria del Comitato di Protezione dell'Ambiente Marittimo (MEPC 83 ES 2)

Dal 14 al 17 ottobre 2025, si è tenuta presso la sede dell'IMO la Sessione Straordinaria del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 83 ES 2), dedicata all'adozione finale delle misure di decarbonizzazione e riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) nel settore marittimo, precedentemente approvate al MEPC 83. La Rappresentanza Permanente ha partecipato attivamente, affiancata dal personale dell'Ufficio marittimo di questa Sede, da rappresentanti del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e dagli *stakeholder* nazionali.

Il **Net-Zero Framework (NZF)**, risultato di un compromesso raggiunto al MEPC 83, ha catalizzato un'intensa attività diplomatica propedeutica al Comitato, con la *démarche* dei Paesi contrari, guidati

dagli Stati Uniti, contrapposta alla posizione europea volta a consolidare il sostegno degli Stati che si erano astenuti al voto precedente. L'intera sessione è stata dominata dalla netta contrapposizione tra due blocchi di Stati, ostacolando l'avanzamento dei lavori sin dall'adozione dell'agenda, segnata da riserve e questioni procedurali sollevate da USA, Paesi Arabi e Federazione Russa.

La Contrapposizione sull'Allegato VI MARPOL

Durante l'analisi delle modifiche all'Annesso VI della Convenzione MARPOL, si sono delineati chiaramente due schieramenti:

- **Sostegno Pieno:** È stato manifestato dagli Stati dell'intero continente europeo, dagli Stati insulari del Pacifico e da numerosi Paesi africani (tra cui Sud Africa, Kenya), asiatici (Indonesia, Cina, Turchia, Malesia, Bangladesh) e americani (Brasile, Canada).
- **Mancato Sostegno:** Hanno espresso opposizione Stati Uniti, tutti gli Stati arabi, Federazione Russa, Argentina, Venezuela, Nigeria, Pakistan, India, Liberia, Bahamas e Isole Marshall (includendo gran parte dei principali registri navali mondiali). Le argomentazioni addotte, sebbene non uniformi, spaziavano dall'aumento dei costi e le difficoltà applicative, alle questioni irrisolte relative ai SIDS (*Small Island Developing States*), alla carenza di carburanti alternativi e alla presunta mancanza di ampio consenso. In particolare, la *démarche* statunitense ha lamentato l'assenza di un'assicurazione vincolante da parte dell'UE per la rimozione delle normative regionali, ha definito il NZF come una *carbon-tax* globale e ha espresso sfiducia nella capacità dell'IMO di amministrare i proventi del fondo da istituire.

A fronte di un totale di 46 Stati a favore, 16 contrari o ambigui e 34 astenuti, il Comitato ha comunque inviato la documentazione pertinente al *Drafting Group* (DG). L'industria (ICS, IAPH, INTERTANKO, CESA) ha espresso supporto all'adozione del NZF, sottolineando l'urgente necessità di un quadro normativo certo per procedere con gli investimenti.

Scontro sulla Procedura di Adozione

Un momento di forte tensione si è verificato con la mozione avanzata da Stati Uniti e Arabia Saudita per richiedere una procedura di adozione alternativa. Mentre la norma prevede la procedura di *opt-out* (accettazione tacita entro dieci mesi, Art. 16 MARPOL), gli USA hanno richiesto l'utilizzo della procedura di *opt-in* (accettazione espressa da parte dei due terzi degli Stati e del 50% del tonnellaggio mondiale, Art. 16, comma 2, par. f, alinea ii). L'*opt-in*, in disuso dal 1973, è stata respinta dal Comitato in quanto ritenuta generatrice di incertezza temporale e contraria agli appelli dell'industria per regole urgenti.

Nonostante la vasta opposizione alla mozione statunitense e saudita, si è giunti a un accordo per inserire nella *Draft Resolution* un esplicito riferimento al fatto che il NZF "*is the only global maritime mid term measure for international shipping*," al fine di prevenire la doppia imposizione da parte di meccanismi regionali.

Esito e Rinvio Finale

Il tentativo di proseguire i lavori si è scontrato con una crescente e profonda divisione tra gli Stati, culminata con l'annullamento di un'intera sessione pomeridiana per consentire consultazioni dirette del Segretario Generale con i vari blocchi negoziali.

Successivamente, una mozione di voto decisiva è stata avanzata dall'Arabia Saudita per richiedere l'aggiornamento della plenaria di un anno, a causa della persistente e insanabile mancanza di consenso. La votazione ha prodotto il seguente esito: **57 voti a favore, 49 contrari e 21 astenuti.**

La mozione è stata approvata, decretando di fatto il rinvio dei lavori sul *Net-Zero Framework* (NZF) e comportando un conseguente rallentamento delle scadenze previste dalla Strategia IMO sulla riduzione dei gas serra (GHG).

1.2 I lavori del Sottocomitato PPR

La dodicesima sessione del Sottocomitato per la Prevenzione e la Risposta all’Inquinamento (PPR 12) si è tenuta a gennaio 2025. Ai lavori hanno partecipato attivamente, oltre al personale dell’Ufficio marittimo della Sede, anche rappresentanti del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica e gli *stakeholder* nazionali.

Questioni Ambientali Critiche

1. **Gestione dei *Plastic Pellets*** La Plenaria non ha raggiunto un consenso in merito alle varie proposte avanzate per la gestione del trasporto dei *plastic pellets* (che includevano l'assegnazione di un nuovo numero UN come merce pericolosa, l'introduzione di un nuovo Capitolo nell'Annesso III MARPOL, la creazione di un Codice *ad hoc*, o l'acquisizione di ulteriori dati). Il Gruppo di lavoro è stato pertanto incaricato di elaborare una tabella comparativa dettagliata delle proposte, analizzandone i vantaggi, gli svantaggi, e gli impatti sulla *supply chain* e sui costi di trasporto, al fine di fornire una base solida per le future discussioni.
2. **Inquinamento da Strumenti da Pesca Abbandonati** In relazione all'inquinamento causato dall'abbandono degli strumenti da pesca, si è stabilito di includere nel *reporting* obbligatorio unicamente la posizione geografica della perdita, mantenendo facoltativi l'ora e la causa. È stata inoltre confermata l'esclusione di dati che consentano l'identificazione del peschereccio, al fine di garantirne l'anonimato.
3. **Emissioni di *Black Carbon* (BC)** Il tema delle emissioni derivanti dal *black carbon* (BC) è stato mantenuto in agenda per ulteriori due anni. Alcuni Stati hanno evidenziato l'elevata complessità tecnica della questione, mentre altri hanno sottolineato la necessità di un approccio olistico al concetto di "carburanti polari" o hanno semplicemente richiesto ulteriore tempo per la ricerca e l'acquisizione di nuovi dati scientifici.

Scarico delle Acque di Lavaggio (*Scrubber*) e Acque Reflue

1. **Acque di Scarico degli *Scrubber*** Sulla questione del rilascio delle acque di scarico dal sistema degli *scrubber* di bordo nell'ambiente acquatico, la Plenaria si è divisa su due posizioni principali:
 - **Primo Blocco (Stati Arabi, Cina e altri):** Favorevole a concentrarsi sulla sola modifica delle linee guida facoltative esistenti, delegando eventuali norme restrittive alle singole Amministrazioni marittime nazionali, per evitare di fornire messaggi contrastanti all'industria.
 - **Secondo Blocco (Stati Europei e ONG):** Favorevole a dare mandato al gruppo di esperti GESAMP di rivedere in senso restrittivo le norme per il rilascio delle acque di scarico, pur tutelando, mediante un regime transitorio, le navi che hanno agito tempestivamente installando tali sistemi (i cosiddetti *early movers*).
2. **Revisione dell'Allegato IV MARPOL (Acque Reflue)** Anche la discussione sulla revisione dell'Allegato IV della Convenzione MARPOL e delle linee guida per il monitoraggio degli impianti di trattamento delle acque reflue (STP) è stata posticipata alla tredicesima sessione del PPR. La quasi totalità degli Stati, con l'eccezione di quelli europei, ha espresso la necessità di evitare l'applicazione retroattiva dei nuovi *standard* di *performance* agli STP esistenti, limitandoli ai soli impianti di nuova installazione. L'applicazione retroattiva è stata ritenuta penalizzante, fonte di confusione per gli *stakeholder* e portatrice di un peso economico eccessivo per le navi operative.

Altri Punti Tecnici

- **Prelavaggio di Prodotti Viscosi:** La proposta europea di sviluppare una procedura di prelavaggio migliorata e di estendere i requisiti a ulteriori prodotti per l'efficienza delle procedure di prelavaggio (Allegato II MARPOL) è stata sostenuta. Tuttavia, alcuni *stakeholder* (come IPTA e ICS) hanno manifestato perplessità riguardo la disponibilità degli impianti portuali necessari e le possibili implicazioni sulle emissioni. Nonostante ciò, visti i ragguardevoli effetti positivi sull'ambiente, la discussione è stata rinviata al relativo Gruppo di lavoro.
- **Acqua di Sentina (IOPP):** Nell'ambito della revisione delle Linee Guida IBTS e del Certificato internazionale di prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi (IOPP), non è stato raggiunto un consenso su alcuna delle due proposte relative all'evaporazione forzata dell'acqua di sentina oleosa. Gli Stati sono stati invitati a elaborare una nuova proposta consolidata da presentare al PPR 13.

2 I lavori del Comitato sulla London Convention e sul London Protocol

Dal 27 al 31 ottobre si sono tenute la 47^a riunione delle Parti contraenti della *London Convention* (LC) e la 20^a riunione delle Parti contraenti del *London Protocol* (LP). Ad oggi, 87 Stati hanno ratificato la LC, mentre 56 hanno ratificato anche il LP.

Cooperazione Tecnica e Compliance

Il Comitato ha analizzato in dettaglio le attività di cooperazione tecnica del *London Protocol*, focalizzandosi in particolare sulle iniziative volte a rimuovere gli ostacoli alla *compliance* degli Stati. Questi sforzi includono la definizione di nuove linee guida per il *reporting*, l'analisi delle barriere regionali e il miglioramento dell'accessibilità linguistica e digitale dei materiali LC/LP. In tale ambito, sono stati evidenziati i *workshop* formativi organizzati dal Segretariato in Colombia, Kenya, Guatemala e Iraq.

Geoingegneria Marina e Approccio Precauzionale

Un'ampia sezione dei lavori è stata dedicata all'analisi del lavoro intersessionale del gruppo legale, al quale ha partecipato l'Italia. Il *focus* è rimasto sugli emendamenti del 2013 e sull'analisi delle tecniche di *geoingegneria marina*, tra cui l'aumento dell'alcalinità oceanica, l'uso di microbolle riflettenti e lo schiarimento delle nuvole marine, oltre alla coltivazione di macroalghe per la cattura della CO₂. La delegazione italiana ha posto l'accento sulla necessità di mantenere un rigoroso approccio precauzionale, data la persistente incertezza scientifica sulle potenziali conseguenze ambientali di tali tecniche. La Plenaria ha auspicato che il dibattito sulla *geoingegneria marina* possa fondarsi su basi scientifiche solide e trasparenti.

Posizioni e Contrasti Internazionali

- **Stoccaggio Geologico di CO₂ (LP Emendamenti):** La delegazione italiana ha condiviso con il Comitato gli eccellenti risultati preliminari ottenuti dal progetto sperimentale di segregazione della CO₂ in giacimenti di gas *offshore* esauriti, condotto a Ravenna, e che si appresta ad entrare nella Fase 2.
- **Riferimenti Climatici e Accordo di Parigi:** È stato registrato l'intervento del delegato degli Stati Uniti, che ha richiesto l'eliminazione dei riferimenti ai cambiamenti climatici e all'Accordo di Parigi dai documenti all'ordine del giorno. Tale richiesta è stata respinta dalla Plenaria.
- **Inquinamento da Plastica Marina:** Il Segretariato ha proposto un aggiornamento del Piano d'Azione dell'IMO verso un approccio metodologico per tipologia di sostanze, in linea con le Convenzioni MARPOL e di Basilea.
- **Gestione delle Acque di Fukushima:** Nel contesto della discussione sulla gestione dei rifiuti radioattivi, Corea del Sud e Cina hanno riaperto il tema delle acque di Fukushima, sollecitando

maggior trasparenza nella condivisione dei dati e dei metodi di campionamento. Il Giappone ha risposto confermando la piena pubblicità dei dati, il monitoraggio effettuato con la collaborazione di esperti terzi e internazionali, e i livelli di radioattività che risultano ampiamente inferiori ai limiti previsti dalle normative internazionali. Gli Stati Uniti, Regno Unito, Francia, Monaco e Spagna hanno espresso il loro sostegno alla posizione giapponese.

3. Il ruolo dell'Italia nel Comitato sulla sicurezza marittima (MSC)

Dal 18 al 27 giugno scorsi si è tenuta presso la sede dell'IMO la centodecimesima riunione del Comitato per la Sicurezza Marittima (MSC 110).

Il Segretario Generale dell'IMO, nel suo discorso di apertura, ha posto l'accento sulla complessa situazione geopolitica globale e sulle sfide transnazionali alla sicurezza marittima, richiamando fenomeni quali la pirateria, le rapine a mano armata, il crimine organizzato e il traffico illecito di armi e persone. Ha inoltre elogiato il successo del simposio sulle Navi Autonome (MASS), organizzato dalla Norvegia in vista dell'imminente sviluppo normativo.

Sicurezza e Geopolitica

1. **Navi a Propulsione Nucleare:** È stata discussa la necessità di aggiornare il Codice per le navi mercantili ad alimentazione nucleare, risalente al 1981, focalizzando la revisione esclusivamente sugli aspetti di *safety*. È stata approvata la proposta di inviare al gruppo di lavoro sui GHG la questione della revisione normativa per le navi mercantili a propulsione nucleare (inclusi i rompighiaccio) e le centrali nucleari galleggianti, in cooperazione con l'Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica (AIEA).
2. **Incidente al Largo della Libia:** Il delegato olandese ha denunciato un incidente occorso a una loro nave portacontainer il 2 giugno, abbordata da personale militare delle “*Libyan Arab Armed Forces*” a 17 miglia da Bengasi. L'abbordaggio è avvenuto per presunta violazione di una zona proibita al largo di Derna. È stato sottolineato che le informazioni su tale zona vietata non sono diffuse tramite i canali ufficiali (Navtex, VHF, carte nautiche), in palese violazione della Convenzione SOLAS. La nave è stata multata di 35.000 euro sotto la minaccia di attacchi a fuoco.
3. **Disconnessione GMDSS:** Nell'analisi del rapporto NCSR 12, il delegato russo ha sollevato nuovamente la questione della disconnessione delle navi russe dai servizi GMDSS e INMARSAT a seguito delle sanzioni, asserendo che ciò infici la sicurezza e violi il principio della libertà di navigazione.

Navi Autonome (MASS) e Quadro Normativo

Proseguendo nello sviluppo di un Codice non obbligatorio per le navi MASS, il Comitato ha definito numerosi capitoli della bozza (6, 9, 10, 11, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25), pur avendo rimosso il Capitolo 13 (Radiocommunications) per evitare di replicare requisiti già previsti dalla SOLAS. La discussione sul Capitolo 15 (*Human element*) è stata rinviata al prossimo ISWG. Per quanto riguarda il Capitolo 23 (SAR), è stato consolidato il principio secondo cui la presenza di un equipaggio a bordo implica la presenza del Comandante.

La posizione italiana, in linea con quella europea, ha sostenuto la finalizzazione del Codice a questa sessione, evitando la riapertura di capitoli già definiti. L'Argentina ha ribadito la sua riserva di regolamentare le navi MASS con normativa nazionale. Si è stabilita una *roadmap* che prevede l'adozione del Codice non obbligatorio nel 2026 e di quello obbligatorio nel 2032, con una fase di acquisizione di esperienza. La *cybersecurity* sarà oggetto di una revisione olistica dell'intero codice.

Decarbonizzazione e Tecnologie Emergenti

1. **Sicurezza per Combustibili Alternativi:** Il Gruppo per Corrispondenza ha incontrato difficoltà nel definire le raccomandazioni per affrontare le 14 lacune normative emerse per i nuovi combustibili (HTL, pirolisi, diesel FT) e le batterie agli ioni di litio. Un Gruppo di lavoro *ad hoc* ha definito i dettagli per l'aggiornamento delle Linee guida provvisorie per la sicurezza delle navi a celle a combustibile (MSC.1/Circ.1647) e ha individuato i Comitati competenti per eliminare le barriere normative per ciascun combustibile.
2. **Politica "Una Nave, Un Codice":** Per l'applicazione di tale politica quando le gasiere utilizzano il loro carico come combustibile, è stato raggiunto un compromesso: aggiornare la Convenzione SOLAS e rendere obbligatorie le *guidelines* per i vari *fuels*. Le navi soggette all'IGC Code che utilizzano *fuels* non ricompresi nel Capitolo 19 dovranno conformarsi alle *guidelines* obbligatorie.

Sicurezza Informatica e Altre Questioni Normative

- **Revisione delle Linee Guida Cyber:** Si è concordato su un approccio *goal-based* per lo sviluppo di *standard* di sicurezza informatica. Il futuro Codice non obbligatorio dovrà essere agile, flessibile e non prescrittivo, per adattarsi all'evoluzione della minaccia. Sono stati previsti requisiti volontari iniziali per navi e impianti portuali e corsi di specializzazione dedicati.
- **Unified Interpretations (UIs):** Il Comitato ha ribadito che le UIs dovranno rispettare le tre "*safeguards*" e potranno essere considerate UIs IMO solo se presentate tramite documento formale. Le UIs proposte dalle Organizzazioni Riconosciute (RO), come IACS, potranno essere solo "notate".
- **Plastica Rinforzata con Fibre (FRP):** L'attenzione sull'output FRP è stata limitata alla prevenzione antincendio e alle strutture non portanti.
- **Interpretazione della "Parte Più Basso":** Riguardo l'interpretazione della "parte più bassa" della nave (oggetto di lunga discussione al SDC 11), il Comitato ha proposto una circolare a breve termine che indirizzi i programmi PSC ad accettare i requisiti definiti dai *flag states*, in attesa di una soluzione a lungo termine che potrebbe rivisitare la regola II-2/13 SOLAS.
- **Revisione Convenzione STCW:** Sono stati approvati i lavori intersessionali per completare la revisione completa della Convenzione STCW e del relativo Codice nei tempi previsti, con l'integrazione di un funzionario tecnico dedicato in IMO.

Varie ed Eventuali e Nuovi Outputs

- **Proposta Italiana (Recupero Corpi):** È stata approvata la proposta di modifica delle *draft guidelines* per il recupero di corpi a mare, avanzata dall'Italia al MSC 109, che prevede un riferimento esplicito al *flag State*.
- **Rules of Procedures:** Sono state riviste e aggiornate le *Rules of Procedures* del Comitato per allinearle a quelle del Consiglio in merito alla capacità di riunioni ibride e alle regole di trasparenza del voto.
- **Nuovi Outputs Approvati:** Tra i nuovi lavori approvati si segnalano lo sviluppo di uno *standard* minimo di prestazione per il sistema alternativo di PNT denominato R-mode (per NCSR), la revisione completa e olistica del Codice di indagine sui sinistri (per III) e l'abbassamento del requisito della velocità delle navi veloci di salvataggio (per SSE).
- **Argomenti Diversi:** Sono state considerate la proposta canadese sull'uso di termo-camere nella prevenzione degli incendi, la necessità di approfondire la progettazione centrata sull'uomo (HCD) e sono state notate le sfide nell'implementazione del *Polar Code*. L'IMO è

stata inoltre informata della creazione di un organo consultivo internazionale sulla resilienza dei cavi sottomarini (ITU).

3.1 I lavori del Sottocomitato SDC

A gennaio 2025 si è tenuta l'undicesima sessione del Sottocomitato per il Design e la Costruzione delle Navi (SDC 11). Ai lavori hanno partecipato il personale dell'Ufficio Marittimo della Sede, Ufficiali del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e rappresentanti degli *stakeholder* nazionali.

Focus sull'Inquinamento Acustico Subacqueo (URN)

Una parte significativa dell'agenda è stata dedicata all'analisi delle esperienze in tema di riduzione del rumore subacqueo irradiato dalla navigazione (*Underwater Radiated Noise* – URN). Tali attività, iniziate con le linee guida di ottobre 2023, si trovano attualmente a metà del percorso previsto dal Piano di Azione URN, in base al quale l'IMO:

- Sta acquisendo dati, studi ed esperienze in merito all'URN in ambiti che spaziano dal *design* navale, agli aspetti tecnici, di manutenzione, gestione operativa, efficienza energetica, sistemi di incentivo e formazione.
- Continua a finanziare studi per stimare le emissioni globali di URN.
- Ha organizzato un secondo *Expert workshop* sull'URN nell'ottobre 2025 per facilitare lo scambio di conoscenze.

Tra le iniziative più all'avanguardia si segnala il progetto “GloNoise”, finanziato da GEF-UNDP-IMO, che opera su scala globale, regionale e locale. Il progetto si concentra sullo sviluppo di guide tecniche per la mitigazione del rumore, la fornitura di *capacity building*, la promozione di *networking* con *partner* strategici, l'effettuazione di valutazione del rischio e la definizione delle migliori pratiche per la riduzione dell'URN.

Lavori Normativi e Revisioni Tecniche

Il Sottocomitato ha proseguito attivamente i lavori su diverse tematiche di rilevanza tecnica e di sicurezza:

- **Valutazione delle Capacità Post-Incidente:** È stata revisionata la circolare MSC.1/Circ.1369 riguardante le note esplicative provvisorie per la valutazione delle capacità dei sistemi delle navi passeggeri dopo un incendio o un allagamento, con particolare attenzione al criterio temporale per il ripristino dei sistemi, al viaggio di ritorno al porto e agli aspetti operativi.
- **Modifiche al Codice ESP e Ispezioni Remote:** È stata discussa la revisione del Codice ESP 2011 (*Enhanced Survey Programme*) in relazione all'uso delle Tecniche di Ispezione Remota (RIT). La delegazione italiana, sostenuta dalla Commissione Europea e dall'*International Transport Workers Federation* (ITF), ha sottolineato che l'applicazione delle RIT deve essere subordinata allo sviluppo e all'approvazione prioritaria di linee guida concordate in sede IMO. L'Italia ha inoltre offerto la disponibilità a presentare la struttura all'avanguardia presente a Genova per il *testing* di queste nuove tecniche.
- **Sistemi di Propulsione e Sterzo:** La scadenza per il completamento e l'entrata in vigore delle modifiche ai requisiti SOLAS per i sistemi di propulsione e sterzo (tradizionali e non tradizionali) è stata estesa fino al **2032**.
- **Dispositivi di Traino d'Emergenza:** Nello sviluppo di linee guida provvisorie per i dispositivi di traino di emergenza per navi diverse dalle petroliere, si è optato per un approccio

che combina due studi (quello giapponese, basato su coefficienti lineari, e quello cinese, basato su incrementi successivi iniziali) adottando il valore più alto risultante dai due coefficienti.

- **Codice per il Trasporto di Personale Industriale (IP Code):** I lavori sono proseguiti con riguardo all'applicazione coerente del peso del personale industriale nei calcoli di stabilità delle navi.
- **Linee Guida Aggiornate:** Sono state introdotte modifiche nelle linee guida provvisorie per l'uso di **Plastiche Rinforzate con Fibre (FRP)** e nelle linee guida per la costruzione, l'installazione, la manutenzione e l'ispezione dei mezzi di imbarco e sbarco, con particolare attenzione alla definizione degli *standard* ISO applicabili alle scale e alle passerelle.
- **Protocollo sulla Linea di Carico:** Sono state apportate modifiche al Protocollo sulla linea di carico del 1988 relative ai limiti di abbassamento delle catene, quando queste sono utilizzate in sostituzione delle ringhiere fisse di protezione sul ponte delle navi.

3.2 I lavori del Sottocomitato HTW

Dal 10 al 14 febbraio si è tenuta presso la sede dell'IMO l'undicesima riunione del Sottocomitato per l'elemento umano, la formazione e la tenuta della guardia (HTW 11)

Il procedimento di revisione completa della Convenzione STCW e del relativo Codice ha occupato gran parte del lavoro del Sottocomitato. Nello specifico sono state analizzate oltre 35 proposte di modifica riguardanti: competenze dei marittimi; uso dei simulatori; sviluppo di corsi di addestramento per navi che utilizzano carburanti alternativi; analisi dettagliata delle divergenze individuati nella Convenzione; integrazione di IMSAS con il sistema di supervisione di STCW.

Il relativo gruppo di lavoro ha finalizzato la fase 1 della revisione, con oltre 500 *gaps* da analizzare. La fase 2 proseguirà attraverso appositi gruppi di lavoro (ISWG-STCW), e riguarderà le proposte di modifiche legate alle singole tabelle della Convenzione.

Conseguentemente, la *roadmap* è stata estesa sino al 2031. Nello specifico, i delegati europei, dopo numerose riunioni di coordinamento, hanno insistito affinché l'orizzonte temporale della revisione fosse mantenuto entro 5 anni.

Relativamente allo sviluppo di linee guida non obbligatorie per i marittimi in servizio su navi che utilizzano nuove tecnologie e combustibili alternativi, la delegazione italiana ha supportato la proposta europea di creare una sola linea guida *ad interim* che copra tutti i tipi di carburanti alternativi. Inoltre, ha offerto il proprio expertise riguardo gli standard di formazione sui sistemi di accumulo dell'energia a batteria e sulle celle a combustibile. Altri Stati hanno invece proposto linee guida differenziate per ogni singolo carburante alternativo o nuova tecnologia.

Il compromesso trovato durante la plenaria è stato quello di lavorare parallelamente a linee guida generiche (più rapide per rispondere alle urgenti necessità dell'industria) – da portare in approvazione al prossimo Comitato sulla sicurezza marittima, e a linee guida specifiche (più precise ma per le quali servirà più tempo per uno sviluppo completo), sviluppandole tramite gruppi per corrispondenza e secondo il seguente ordine di priorità: navi propulse con alcol metilamilico e ammoniaca; navi propulse a celle a combustibile, LPG, idrogeno e batterie.

Si è analizzato il rapporto sui *model courses* pronti per la convalida nel corso delle prossime riunioni del sottocomitato per l'elemento umano la formazione e la tenuta della guardia (HTW 11-12-13-14). Al riguardo, il Segretariato ha lamentato una generale scarsa partecipazione di esperti nei relativi gruppi di lavoro intersessionali ed ha pertanto invitato gli Stati membri a nominare esperti per le future sessioni.

Riguardo l'elemento umano delle navi autonome ed al documento russo che propone adeguamenti delle competenze informatiche e delle conoscenze generali dei marittimi, la plenaria ha ricordato che durante lo scorso Comitato sulla sicurezza marittima (MSC 108) era stato stabilito che la conoscenza, la comprensione e la competenza (*knowledge, understanding and proficiency c.d. KUPs*) sarebbero

stati definiti dal Sottocomitato per l'elemento umano, la formazione e la tenuta della guardia solo a seguito della finalizzazione del codice per le navi autonome (c.d. MASS).

Infine, con riguardo all'analisi dei dati in possesso del Segretariato sui casi di rilascio di certificati di competenza illegali la plenaria ha sottolineato la necessità di mantenere alta l'attenzione. In merito, alcuni Stati (Francia, Paesi Bassi, Irlanda, Filippine) hanno condiviso i casi rilevati, le attività investigative poste in essere ed i risultati ottenuti, con l'obiettivo di stimolare un sempre maggiore contrasto di tale attività anche da parte di altri Stati.

3.3 I lavori del Sottocomitato SSE

Dal 24 al 28 febbraio si è tenuta presso la sede dell'IMO l'undicesima riunione del Sottocomitato per i sistemi e gli equipaggiamenti delle navi (SSE 11).

Il primo macro argomento trattato è stato l'antincendio.

Sono proseguiti i lavori riguardo una circolare *non-mandatory* per i rilevatori di nebbie oleose atmosferiche, con la specifica esclusione dei carburanti alternativi, le cui norme di sicurezza sono in corso di redazione come deciso dal MESC.

La plenaria ha supportato la revisione del Codice FTP (*Fire Testing Procedures*) per consentire nuovi sistemi e materiali di protezione antincendio, tra cui i tubi di plastica ed i relativi requisiti di costruzione, come proposto con documento presentato dalle delegazioni europee.

Si sono aggiornate le linee guida riguardo il contenimento del fuoco (SOLAS II-2/9) per chiarire le ambiguità e migliorarne l'applicazione.

Riguardo alle modifiche del Capitolo II-2 della Convenzione SOLAS e del Codice dei Sistemi Antincendio (FSS) per le navi portacontainer, in particolare quelle che trasportano veicoli alimentati a batteria, è stata analizzata l'opportunità di utilizzare Sistemi di Rilevamento Incendi Video (VFDS) basati sull'Intelligenza Artificiale (IA) come sistema primario di rilevamento.

Infine, l'attenzione del Comitato si è concentrata sull'analisi dell'adeguatezza dei dispositivi di protezione, rilevamento ed estinzione degli incendi nei locali *ro-ro*, con l'obiettivo di mitigare il rischio di roghi originati dai veicoli alimentati con nuove tecnologie.

In questo contesto, è stato analizzato l'uso di Sistemi di Rilevamento Incendi Video (VFDS) governati dall'Intelligenza Artificiale (IA). Pur approvando di proseguire la discussione su tale tecnologia, è stata esclusa, per il momento, la creazione di un requisito normativo esplicito, a causa della mancanza di sufficienti dati sull'utilizzo e l'affidabilità di questi sistemi.

Parallelamente, sono stati discussi:

- L'impiego di tecnologie avanzate capaci di fornire dati più accurati e completi per l'analisi del rischio di incendio.
- L'esigenza di definire una terminologia appropriata e standardizzata per gli incendi derivanti specificamente dai veicoli elettrici.

Armonizzazione delle Definizioni

Nazioni che esprimono una significativa industria di LSA, come la Turchia, hanno sollevato problemi interpretativi riguardanti l'incoerenza e l'ambiguità nelle definizioni di "marca" (produttore) e di "tipo" (categoria di apparecchiatura). Tali ambiguità, nella loro formulazione attuale, rischierebbero di disconnettere il produttore originale dai fornitori di servizi (*service providers*) indipendenti, introducendo potenziali rischi per la sicurezza.

La delegazione italiana, in linea con il coordinamento europeo, ha proposto, con ampio supporto in plenaria, di adottare il perimetro definito, ad esempio, dalla normativa UE sull'equipaggiamento marittimo, dove il "tipo" è intrinsecamente legato a uno specifico produttore di apparecchiature originali e a un progetto tecnico definito. Si è quindi convenuto sulla necessità di perfezionare

ulteriormente le definizioni relative a "marca", "tipo", "modello" e "serie" per garantire un'interpretazione e un'attuazione armonizzate a livello internazionale.

Revisione Normativa e Nuove Proposte

Sono proseguiti i lavori di revisione del Capitolo III della Convenzione SOLAS e del Codice LSA, unitamente allo sviluppo dei requisiti di progettazione per i sistemi di rilascio delle scialuppe di salvataggio a caduta libera senza messa in acqua. Per queste ultime, è stata stabilita la salvaguardia dell'applicazione non retroattiva, con entrata in vigore prevista per il 1° gennaio 2031 per le nuove navi.

La Plenaria ha accolto due proposte della Cina:

1. L'implementazione di nuovi requisiti per la ventilazione delle imbarcazioni di salvataggio parzialmente chiuse.
2. L'introduzione di zattere di salvataggio auto-raddrizzanti o reversibili coperte su tutte le nuove navi passeggeri e da carico, prevedendo periodi transitori rispettivamente di tre e cinque anni.

Sono state invece rinviata ad un nuovo e specifico *output* le proposte di modifica sulla resistenza al fuoco dei giubbotti di salvataggio e sui test di carico delle imbarcazioni di salvataggio.

Infine, sono state analizzate le proposte di "Interpretazioni Unificate" (UIs), la validazione dei modelli di corsi di formazione, gli aggiornamenti degli *standard* ISO relativi alle imbarcazioni di salvataggio e le prestazioni termiche delle tute da immersione.

3.4 I lavori del Sottocomitato NCSR

Dal 13 al 22 maggio si è tenuta presso i Quartier Generale dell'IMO la dodicesima riunione del Sottocomitato della Navigazione, delle Comunicazioni e della Ricerca e Soccorso (NCSR 12).

Gli Stati EU hanno proposto modifiche degli attuali Sistemi di rapporto navale (SRSs) europei per inserire l'obbligo di fornire informazioni sull'assicurazione marittima.

Tale modifica ha l'obiettivo di migliorare il monitoraggio del traffico marittimo e rafforzare la protezione dell'ambiente marino. I dati EU più recenti mostrano che fino al 22% delle navi monitorate non ha fornito prove di assicurazione, imponendo un grave rischio in caso di incidente e rendendo la modifica fortemente necessaria.

La proposta ha incontrato forti ostacoli da parte dei delegati russo e cinese, secondo argomentazioni tecniche ma strumentali e legate alla questione politica della "*dark fleet*". L'argomento si inserisce nel clima della recente dichiarazione russa del 21 maggio scorso al Consiglio di Sicurezza UN contro gli Stati EU di agire come pirati nel Mar Baltico (<https://www.lloydlist.com/LL1153584/Russia-lashes-out-at-Nato-pirates-as-UN-addresses-escalating-maritime-security-concerns>).

In particolare, le obiezioni hanno riguardato i profili tecnico e procedurale quali:

- mezzi di trasmissione del certificato di assicurazione;
- modifiche proposte sostanziali e non lievi;
- rilievi procedurali;
- dubbi legati alle Convenzioni Internazionali citate che riguardano la responsabilità civile e non la protezione dell'ambiente marino;
- possibili conflitti con il principio della libertà di navigazione;
- aumento del carico amministrativo per le navi).

Gli Stati dell'Unione Europea, al fine di raggiungere un compromesso e accomodare le obiezioni sollevate, hanno proposto soluzioni tra cui l'esclusione temporanea dall'analisi di alcuni *Ship Reporting Systems* (SRSs), incluso quello dello Stretto di Bonifacio (BONIFREP). Questa posizione risulta funzionale all'attività che la Guardia Costiera italiana sta già conducendo con i colleghi francesi, con i quali condivide la gestione dell'SRS, per una revisione totale dell'ormai datata Risoluzione che ha istituito il sistema. La discussione, particolarmente vivace e per la prima volta

caratterizzata da toni più politici che tecnici anche all'interno dell'apposito gruppo di esperti, si è riflessa nella Plenaria. In questa sede, il delegato della Federazione Russa ha richiesto un voto per chiamata nominale, una pratica estremamente rara in un sottocomitato tecnico.

Dopo un dibattito sulle regole procedurali da applicare, si è proceduto alla votazione sulla chiusura o prosecuzione della discussione. Con 24 voti a favore e 3 contrari, il dibattito è stato chiuso e la decisione di inviare la proposta all'MSC 111 per l'approvazione finale è stata confermata.

Nell'ambito dello stesso argomento si inserisce l'approvazione delle modifiche proposte dall'Italia e dagli altri Stati dell'Adriatico al sistema di rapporto navale ADRIREP.

In merito ai progressi svolti riguardo il sistema di Scambio Dati VHF (VDES) il Sottocomitato ha elaborato una risoluzione MSC per modificare la Convenzione SOLAS conseguentemente.

Si è discusso delle sfide tecniche, operative e di sicurezza informatica della transizione all'S-100 ECDIS. La plenaria ha avallato le considerazioni del gruppo di lavoro su come il *framework* dovrebbe consentire uno scambio di dati sicuro e standardizzato basato su IP tra le strutture a terra e le navi, supportando i dati meteorologici e di navigazione in tempo reale. Gli Stati EU hanno attirato l'attenzione sulla sovrapposizione di contenuti tra alcuni prodotti S-100 e le informazioni sulla sicurezza marittima (MSI) all'interno del *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS), così come le attuali limitate capacità di trasmissione e i requisiti di larghezza di banda incerti, che necessiteranno ulteriori approfondimenti. Dopo aver discusso ampiamente sull'uso delle *Maritime Connectivity Platform* gestite dal settore privato o pubblico, unitamente agli eventuali impatti e relativi costi, si è concluso che le MCP devono essere ospitate dagli Stati costieri o da Organizzazioni/entità autorizzate per garantire che i servizi marittimi siano forniti da fonti ufficiali e autenticate, e senza oneri aggiuntivi.

Manutenzione Software e Pubblicazioni Elettroniche

Sono state finalizzate le Linee guida per la manutenzione *software* delle apparecchiature e dei sistemi di navigazione e comunicazione di bordo. L'obiettivo è migliorare l'efficienza, l'efficacia, la sicurezza e la protezione della manutenzione del *software* di bordo, garantendo che sia condotta attraverso un processo standardizzato, controllato e trasparente. Tali linee guida saranno inviate all'MSC 111 per l'approvazione.

Inoltre, sono stati discussi gli esiti dei lavori del gruppo dedicato allo sviluppo di linee guida per l'utilizzo delle Pubblicazioni Nautiche Elettroniche (ENP).

Sistemi di Radionavigazione e Potenziamento (WRNS).

Per quanto riguarda le procedure e i requisiti per il riconoscimento dei sistemi di potenziamento nel Sistema Mondiale di Radionavigazione (WRNS), è stata presentata una nuova Risoluzione volta a sostituire l'attuale Risoluzione A.1046(27), allineandosi con le procedure e i requisiti correnti.

La comunità marittima utilizza diversi sistemi di potenziamento (a terra e via satellite), in particolare il *Radiobeacon Differential GNSS* (DGNSS), il SBAS (*Satellite Based Augmentation System*) e il RAIM (*Receiver Autonomous Integrity Monitoring*). Altri sistemi, come il PPP (*Precise Point Positioning*) e l'*Advanced RAIM*, sono in fase di sviluppo. La delegazione italiana ha espresso il proprio supporto per la prima opzione proposta.

Aggiornamenti e Rapporti Tecnici

Sono stati analizzati i seguenti rapporti e sviluppi:

- Gli esiti del ventesimo *Joint IMO/ITU Experts Group* sulle radiocomunicazioni marittime.
- Gli esiti dell'*IMO Enhanced Group Call Coordinating Panel*.
- Il rapporto del *NAVTEX Coordination Panel* in merito alle modifiche al sistema GMDSS.
- Le proposte di modifica al *NAVDEX Manual* e al *NAVDAT Manual*.
- Le modifiche alla Convenzione SOLAS relative alle modalità di circolazione delle Informazioni di Sicurezza Marittima (MSI).
- I modelli di corsi di formazione convalidati.

Armonizzazione SAR e Revisione Normativa

Nell'ambito dei procedimenti volti all'armonizzazione delle procedure marittime e aeronautiche e alle modifiche al Manuale IAMSAR (ricerca e salvataggio), sono stati analizzati:

- Il rapporto del Gruppo di Lavoro congiunto IMO/ICAO.
- Il progetto di linee guida per l'inserimento e l'aggiornamento delle informazioni sui servizi di ricerca e salvataggio nel piano SAR globale.
- L'analisi per il riesame dell'adeguatezza e dell'efficacia della regola SOLAS V/7.3 (servizi di ricerca e salvataggio).
- L'identificazione dei contenuti obsoleti all'interno delle Risoluzioni A.225(VII) e A.616(15), richiamate nel Regolamento SOLAS V/7.1.

Fornitori di Servizi Satellitari e Rischi per il GMDSS

Sono state analizzate le relazioni annuali per il 2024 dei fornitori di servizi satellitari mobili riconosciuti nel GMDSS (INMARSAT e IRIDIUM). In questo contesto, il Direttore dell'IMSO (Organizzazione Internazionale di Monitoraggio Satellitare) ha richiamato l'attenzione sull'ingresso di nuovi *player* (come Starlink) nell'offerta di mercato per le comunicazioni satellitari.

L'IMSO ha evidenziato i **rischi connessi** a un prodotto *open* e non regolamentato, offerto a prezzi competitivi, tra cui il potenziale sovraccarico della banda L (*maritime services*) e la mancanza delle idonee caratteristiche di affidabilità necessarie per rispondere alle esigenze di salvaguardia della vita umana in mare, che sono invece garantite dagli attuali fornitori accreditati (INMARSAT e IRIDIUM).

Aggiornamenti LRIT e *Dark Fleet*

- Procedure e Oneri Amministrativi: Sono state approvate nuove procedure di *test* e per l'aggiornamento delle informazioni relative ai punti di contatto nazionali per le questioni LRIT. L'obiettivo è semplificare le procedure e ridurre gli oneri amministrativi, demandando l'esecuzione direttamente ai Membri Stati senza l'intervento del Segretariato.
- *Dark Fleet* e Monitoraggio: L'IMSO ha presentato uno studio di fattibilità sull'analisi dei dati LRIT per identificare le navi che non trasmettono i dati di navigazione, al fine di contrastare il fenomeno della *dark fleet*. L'IMSO ha manifestato immediata disponibilità a collaborare per segnalazioni repentine.

Considerata la complessità delle modifiche, l'analisi della proposta di integrare il LRIT con l'AIS satellitare e l'integrazione delle capacità di comunicazione satellitare degli *smartphone* moderni nel GMDSS richiederanno l'inserimento di un apposito nuovo *output* nell'agenda.

Ottimizzazione del Carico di Lavoro del Sottocomitato NCSR

In merito alla richiesta dell'MSC di ridurre il carico di lavoro del Sottocomitato NCSR da dieci a otto/cinque giorni, la maggioranza degli Stati Membri ha espresso perplessità. Hanno motivato la loro posizione sottolineando come l'NCSR sia nato dalla fusione di tre Sottocomitati, gestisca le nuove sfide tecnologiche e lavori su strumenti fondamentali per la *governance* della sicurezza marittima.

Nonostante le obiezioni, il Segretario Generale ha sottolineato l'insostenibilità dell'attuale carico di lavoro sia in termini di costi di missione per le delegazioni che per il personale del Segretariato. Ha inoltre anticipato che la previsione finanziaria da presentare al prossimo Consiglio include già l'impostazione della durata del NCSR su cinque giorni.

Sono state quindi analizzate diverse possibili soluzioni per ottimizzare le sessioni:

- Rilascio anticipato dei gruppi di lavoro e di esperti basandosi su *Term of References* (ToRs) già preparati in bozza.
- Spostamento di alcuni *agenda items* a sedute intersessionali.
- Revisione delle procedure per l'analisi delle modifiche ai sistemi di instradamento navale.
- Riduzione della lunghezza dei *reports*.

- Riduzione dei *bulky documents* presentati a cura degli Stati Membri.

3.5 I lavori del Sottocomitato III

Dal 13 al 22 maggio si è tenuta presso il Quartier Generale dell'IMO l'undicesima riunione del Sottocomitato per l'Implementazione degli Strumenti IMO (III 11).

Armonizzazione e Procedure di Port State Control (PSC)

Il Sottocomitato ha dedicato un'ampia analisi alle misure volte ad armonizzare le procedure di *Port State Control* (PSC), specialmente per quanto riguarda le norme di sicurezza. Gli esiti di tali lavori sono stati inviati all'Assemblea 34 per la relativa adozione.

È stata presa nota delle recenti modifiche ai *Memorandum of Understanding* (MoU) del PSC, dei dati sulle *performance* e delle statistiche sui fermi nave. Inoltre, il Sottocomitato ha approvato il miglioramento dell'attuale modulo PSC sulla banca dati GISIS, per renderla più efficiente, reattiva e orientata all'utente, anche tramite l'introduzione di un servizio web (*ODB*).

Interpretazioni Obbligatorie e Rapporti tra Stati

Si è discusso l'obbligo per il PSC di osservare le legittime interpretazioni delle disposizioni obbligatorie fornite dagli Stati di bandiera (*Flag State*), ribadendo i poteri e gli obblighi rispettivi di *Flag State* e *Port State* stabiliti dagli strumenti IMO. Sono stati proposti due approcci:

1. I PSCO (*Port State Control Officers*) dovrebbero, in linea di principio, accettare la disposizione di progettazione approvata dallo Stato di bandiera e astenersi dall'adottare misure di controllo basate su una propria interpretazione dei requisiti.
2. L'applicazione dovrebbe avvenire in stretta aderenza alle pertinenti disposizioni delle convenzioni internazionali di riferimento.

In relazione a ciò, si è deciso di attendere gli esiti del Sottocomitato SDC 12 (Design e Costruzione delle Navi) per quanto concerne l'interpretazione del controverso termine "parte inferiore" della nave.

Orario di Lavoro e Revisione PSC

Riguardo alla problematica emersa dall'analisi di due studi con risultati antitetici sull'orario di lavoro e di riposo, il Sottocomitato ha ribadito la piena competenza del *Flag State* per assicurare il rispetto del ciclo di ore di lavoro e di riposo, ma anche la piena competenza dei PSC per effettuare le verifiche del caso. Infine, è stato concordato l'avvio del riesame delle procedure PSC, con l'intento di fornire contributi al Sottocomitato sull'Elemento Umano (HTW) e in collaborazione con il Gruppo di lavoro IMO/ILO. È stata anche eseguita la revisione del *model course 3.09* sul PSC.

Misure per l'Inquinamento da Plastica

Come *follow-up action* riguardo le misure per contrastare l'inquinamento da plastica proveniente dalle navi, il Sottocomitato ha concordato di raccomandare al Comitato MEPC la redazione di una circolare che incoraggi gli Stati Membri, nella loro qualità di Stati di bandiera e di approdo, a migliorare l'attuazione e l'applicazione dell'Allegato V della Convenzione MARPOL (relativo ai rifiuti) sui pescherecci.

Sviluppo di Linee Guida e Strumenti di Audit

- Sistema Armonizzato di Ispezione e Certificazione (HSSC): Durante la discussione sulle linee guida aggiornate per le indagini nell'ambito dell'HSSC, è stata analizzata la proposta di modificarle per evitare che i requisiti relativi alle tempistiche di correzione delle carenze risultino eccessivamente dilatati. Il Presidente (Chair) ha invitato lo Stato proponente a sottoporre una bozza di testo al prossimo Sottocomitato.
- Revisione e Gaps Normativi: Sono proseguiti i lavori del gruppo per corrispondenza per l'aggiornamento e la revisione delle linee guida e l'identificazione di *gaps* da colmare, come

la creazione di un *framework* adeguato per le *surveys* sull'implementazione della Convenzione di Hong Kong (HKC), recentemente entrata in vigore.

- **Obblighi IMO:** Sono state analizzate le disposizioni da considerare per modificare l'elenco non esaustivo degli obblighi derivanti dagli strumenti pertinenti IMO (Codice III - Risoluzione A.1187(33)).
- **Remote Audits:** Il Sottocomitato ha concordato di incaricare un Gruppo di lavoro per predisporre una bozza di linee guida riguardanti le valutazioni e l'applicazione delle ispezioni a distanza (*remote*), gli *audit* del Codice ISM e le verifiche del Codice ISPS.

Interpretazione Unificata delle Ispezioni

È stata analizzata la proposta per un'interpretazione unificata della "data di completamento dell'ispezione" prevista dalla MSC-MEPC.5/Circ.3. Inizialmente, è stata evidenziata la necessità di un'ulteriore discussione, in particolare per i casi in cui un'ispezione (annuale, addizionale, intermedia o periodica) venga completata prima del periodo specificato. Con i chiarimenti forniti dai proponenti, il Sottocomitato ha infine approvato le interpretazioni.

Analisi di Sinistri e Sicurezza della Navigazione

- **Valutazione delle Inchieste:** Sono state analizzate le *lessons learned* e le problematiche di sicurezza della navigazione individuate da un apposito gruppo di lavoro che ha esaminato gli esiti di 39 relazioni di inchieste su sinistri marittimi.
- **Statistiche e Cause Nascoste:** È stata esaminata una statistica relativa ai sinistri delle navi passeggeri e delle navi portacontainer, predisposta dalla *World Maritime University* (WMU), con l'obiettivo di identificare i fattori comuni, le tendenze e le potenziali cause latenti degli incidenti.

Strumenti di Compliance e Pesca IUU

- **Impianti Portuali di Raccolta Rifiuti:** È stato analizzato il *report* annuale sulle segnalazioni relative allo stato degli impianti portuali di raccolta dei rifiuti. A tal riguardo, si segnala che nessun impianto di raccolta italiano risulta nell'elenco.
- **Pesca IUU e Cooperazione:** È stato analizzato il *report* dei lavori del gruppo congiunto FAO/ILO/IMO sulla Pesca Illegale, Non Dichiarata e Non Regolamentata (*IUU Fishing*). È stata accolta con favore l'idea di una maggiore cooperazione tra i regimi di *Port State Control* (PSC) e l'Accordo sulle Misure dello Stato di Approdo (*PSMA*). Tuttavia, diversi Stati hanno sottolineato l'importanza di mantenere una netta separazione tra i due sistemi normativi.

3.6 I lavori del Sottocomitato CCC

Dal 08 al 12 settembre 2025 si è tenuta presso la sede dell'IMO l'undicesima riunione del Sottocomitato per il Trasporto ed i Containers (CCC 11).

Combustibili Alternativi e Decarbonizzazione

Il Sottocomitato ha concentrato gran parte dei suoi lavori sulla normativa relativa ai combustibili a bassa infiammabilità e alternativi:

- Sono stati discussi gli emendamenti al Codice IGF (*International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels*) e al Codice IGC (*International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*).
- Si è proceduto con lo sviluppo e la finalizzazione delle linee guida sull'utilizzo dell'**idrogeno** come combustibile marittimo.

- In ottemperanza alle istruzioni ricevute dall'MSC 110, è stato sviluppato il programma di lavoro su tutte le altre misure di sicurezza associate all'utilizzo dei combustibili alternativi e delle tecnologie a bassa emissione di Gas Serra (GHG).
- È stata trattata la revisione delle linee guida, associate al Codice IGC, per il trasporto dell'idrogeno a bordo delle navi mercantili, e le linee guida, associate al Codice IBC (*International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk*), per l'uso dell'ammoniaca sia come carico che come combustibile.

Sicurezza del Carico e Contenitori

- Sistemi di Rizzaggio (*Lashing*): Le linee guida sui sistemi e dispositivi di rizzaggio delle navi (MSC.1/Circ.1353/Rev.2) sono state modificate con l'inserimento degli *standard* tecnici di funzionamento per i *software* di gestione delle operazioni.
- Perdita di Containers: Sono state trattate le tematiche relative alla riduzione del rischio di perdita dei *containers* in mare e le conseguenti modalità di notifica agli Stati Costieri e di bandiera.

Codici per Merci Pericolose

- Codice IMDG: Sono stati registrati progressi nello sviluppo di alcuni emendamenti al Codice IMDG (*International Maritime Dangerous Goods*). I dettagli specifici di tali modifiche saranno finalizzati dal Gruppo E&T 43 (*Editorial and Technical Group*), programmato per la settimana dal 15 al 19 settembre 2025.
- Codice IMSBC: La maggior parte delle nuove proposte di schede di merci pericolose alla rinfusa in forma solida, da includere nel Codice IMSBC (*International Maritime Solid Bulk Cargoes Code*), sono state ritenute valide.

4. Il processo di semplificazione nel settore marittimo svolto nell'ambito del Comitato FAL

Comitato FAL: Digitalizzazione, Sicurezza e Facilitazione del Traffico Marittimo

Il Comitato FAL, riunitosi a marzo 2025, ha avviato i lavori con l'aggiornamento delle proprie *Rules of Procedures* per allinearle a quelle del Consiglio, includendo le capacità per le riunioni ibride e le regole di trasparenza del voto (in particolare le definizioni di “membri presenti” e “membri presenti e votanti”).

Misure di Sicurezza e Screening

1. **Obbligo di Dati Sui Passeggeri (API/PNR):** Sono state proposte modifiche alla Convenzione FAL per introdurre l'obbligo di comunicare le Informazioni Anticipate sui Passeggeri (API) e le Informazioni sulle Prenotazioni (BRI/PNR) per le navi, con finalità di *screening* preventivo da parte delle autorità marittime e di frontiera. Mentre non si sono registrate criticità sul BRI/PNR, l'Italia ha sostenuto la proposta relativa all'API a condizione che non si creino obblighi di doppia comunicazione per l'operatore marittimo, in ossequio al principio del "*submit once*".
2. **Contrabbando di Stupefacenti:** Sono stati individuati i *gap* nelle linee guida per la prevenzione e la repressione del contrabbando di stupefacenti e sostanze psicotrope sulle navi impegnate in traffico internazionale. I lavori proseguiranno tramite un gruppo per corrispondenza.

Facilitazione per i Marittimi (Key Workers)

Sulle modifiche alla Convenzione FAL relative alle disposizioni riguardanti i marittimi come "key workers" (lavoratori essenziali) durante un'emergenza di sanità pubblica di rilevanza internazionale, sono state considerate le proposte in linea con le raccomandazioni ILO e le Risoluzioni dello UN Human Rights Council. È stato anche fatto riferimento alla competenza nazionale per i piani di vaccinazione e le relative priorità di accesso, sostenendo la stabilità della catena di

approvvigionamento in tempi di crisi. I lavori su questo tema proseguiranno in un gruppo di lavoro congiunto IMO/ILO/WHO.

Digitalizzazione e Semplificazione Amministrativa

1. **Maritime Single Window (MSW):** È stata accolta la proposta cinese di inserire una funzione di controllo automatico nell'architettura dello sportello unico marittimo (MSW) al fine di ridurre i tempi di verifica manuale. Tale implementazione è stata approvata a condizione che non sia in contraddizione con la struttura decentrata del sistema. La delegazione italiana ha confermato di aver già rafforzato le misure di qualità dei dati per ridurre l'errore umano, in collaborazione con l'Istituto Nazionale di Statistica, e che l'attuazione dell'MSW in Italia è in uno stato avanzato.
2. **Strategia Digitale e Cybersecurity:** È stata confermata l'intenzione di sviluppare una strategia globale sulla digitalizzazione marittima onnicomprensiva, che includa la contrattualistica dei trasporti marittimi e la *cybersecurity*. Si è registrato ampio supporto per la revisione delle linee guida sulla gestione dei rischi informatici marittimi.
3. **Certificati Elettronici e Identità Digitale:** Sono state approvate le linee guida congiunte FAL-LEG-MEPC-MSC sui certificati elettronici. La delegazione italiana ha sostenuto la proposta, sottolineando l'utilità di disporre di un'identità digitale riconosciuta a livello internazionale per i lavoratori chiave, interoperabile a livello globale e affidabile, al fine di facilitare l'interazione con tutti i sistemi di *Maritime Single Window*.
4. **Navi Autonome (MASS):** La proposta di creare apposite dichiarazioni FAL per le navi autonome è stata rinviata a un momento successivo all'approvazione del Codice MASS.

Linee Guida per il Personale di Ormeaggio

Un documento co-sponsorizzato dall'Italia ha proposto la revisione delle Linee Guida sulla formazione e l'istruzione minima per il personale di ormeggio, unitamente a un progetto di risoluzione FAL come strumento appropriato per l'approvazione. Sono stati inclusi non solo corsi di formazione per i nuovi assunti, ma anche corsi di aggiornamento periodici per il personale già in servizio.

Unsafe Mixed Migration e Ruolo del Flag State

In merito all'item "*unsafe mixed migration*", la delegazione italiana ha presentato un documento concordato per specificare meglio il ruolo dello Stato di bandiera delle navi mercantili che procedono al recupero di corpi durante le attività di ricerca e soccorso in mare (SAR). La discussione è stata rinviata all'MSC 110, in quanto Comitato competente per la tematica del *Flag State*. La delegazione italiana ha condotto un'attività di ricerca di supporto e di compromesso, tenendo conto delle perplessità espresse da alcuni Stati, al fine di ottenere *co-sponsorships* e giungere a una rapida approvazione delle linee guida per consenso.

5. La cooperazione tecnica (TC).

Technical Committee 75: Sviluppo di Capacità e Futuro degli Istituti di Formazione

Il Technical Committee 75 (TC 75), riunitosi a giugno 2025, ha trattato numerosi temi cruciali per la sicurezza della navigazione, la cooperazione tecnica e il rafforzamento delle capacità (*Capacity Building*) nel settore marittimo.

Strategia di Sviluppo delle Capacità (2021-2030)

In merito allo Sviluppo della Strategia della *Capacity building decade 2021-2030*, la delegazione italiana ha partecipato attivamente al gruppo di lavoro, ottenendo l'inserimento di specifici riferimenti

agli istituti di formazione regionali e locali all'interno della "*Capacity Development Strategy*", sia nelle sezioni dedicate all'"implementation" che in quelle relative al "*training and education*".

Il documento "*Capacity Development Strategy*" è stato approvato dal TC 75, e sarà trasmesso per le raccomandazioni del Consiglio e la finale approvazione in Assemblea. Il Segretariato è ora incaricato di sviluppare un documento di dettaglio per l'attuazione di tale strategia, basandosi sulle linee guida che hanno recepito le modifiche suggerite dalla delegazione italiana.

Controversia sugli Istituti di Formazione Nazionali

Nel corso della discussione sul riepilogo annuale relativo all'attività degli Istituti globali di formazione marittima dell'IMO (*World Maritime University - WMU* e *International Maritime Law Institute – IMLI*), il Segretariato ha espresso il proprio apprezzamento per l'attività svolta dall'IMSSEA (Istituto Superiore di Studi Marittimi).

Successivamente, la delegazione italiana è intervenuta per informare il Comitato della decisione unilaterale dell'IMO di terminare il *Memorandum of Understanding* (MoU) in vigore con l'IMSSEA. La delegazione ha evidenziato il valore aggiunto fornito dai corsi altamente tecnici erogati dall'Istituto italiano, la loro fruibilità, i costi contenuti e la loro complementarità rispetto alle attività accademiche di WMU e IMLI. Nonostante le spiegazioni fornite dal Segretario Generale dell'IMO, numerosi Paesi, fruitori e non dei corsi IMSSEA, hanno supportato la posizione italiana. Anche la Francia ha sollevato una problematica analoga per il proprio Istituto IPER, il cui MoU è stato similmente terminato.

Il Compromesso Raggiunto

Inizialmente, la delegazione italiana aveva preparato un documento da sottoporre al prossimo Consiglio per sollevare formalmente la questione, raccogliendo un ampio supporto informale per potenziali *co-sponsorships*. Parallelamente, è stato mantenuto un dialogo aperto con il Segretariato per ricercare un accettabile compromesso, in linea con lo spirito collaborativo dell'IMO.

Gli incontri bilaterali tenutisi a margine del TC 75 con la delegazione francese, il Direttore della Technical Division e i Rettori di WMU e IMLI hanno portato al seguente accordo:

- L'IMO non è più nella posizione di finanziare direttamente istituti di formazione diversi da WMU e IMLI a causa di limitazioni economiche e di risorse umane necessarie per condurre adeguate attività di validazione, certificazione e vigilanza sui corsi erogati da istituti terzi.
- I fondi nazionali destinati alla formazione potranno essere veicolati attraverso l'IMO, nell'ambito dell'*Integrated Technical Cooperation Programme* (ITCP), per poi essere trasferiti, decurtati dei costi amministrativi (dal 5% al 10%), direttamente a IMLI e WMU.
- Al fine di beneficiare dei fondi nazionali erogati, gli istituti di formazione nazionali potranno a loro volta stipulare ulteriori *MoU* con WMU e IMLI per definire le norme di dettaglio per la cooperazione e l'erogazione congiunta dei corsi di formazione.

Quanto sopra rappresenta il miglior compromesso raggiungibile, tenuto conto della delicatezza della tematica.

Secondo l'osservatorio della delegazione italiana, una particolare attenzione dovrà essere posta nell'accurata redazione di eventuali *MoU* tra gli istituti di formazione nazionali e WMU/IMLI. In tale ambito, i punti chiave relativi alla Strategia di Sviluppo delle Capacità (descritti nel paragrafo 3) costituiscono una solida base per inquadrare tali accordi, la cui redazione è lasciata alla libera determinazione tra le parti. Qualora dal monitoraggio delle soluzioni prospettate dovessero emergere criticità, la delegazione italiana, in accordo con quella francese, si è riservata la possibilità di rappresentarle nel corso del TC 76.

6. Gli aspetti legali affrontati nell'ambito del comitato legale (LEG).

Comitato Legale (LEG): Azioni Contro le *Dark Fleet* e Nuove Responsabilità

La riunione del Legal Committee (LEG) dell'IMO, tenutasi a marzo 2025, ha affrontato temi cruciali per la *governance* marittima globale, spaziando dalla sicurezza alla protezione dei marittimi e al diritto internazionale.

Contrasto alla *Dark Fleet* e Registrazione Fraudolenta

1. **Richiesta di *Regulatory Scoping Exercise* (RSE):** La lotta al fenomeno delle *dark fleet* e alla registrazione fraudolenta delle navi ha occupato gran parte dell'agenda. L'Italia, insieme ad altri Stati europei, ha richiesto la creazione di un apposito gruppo di lavoro per condurre un esercizio di ricognizione normativa (*Regulatory Scoping Exercise* – RSE). L'obiettivo è stilare una *roadmap* di azioni, inclusa una regolamentazione più restrittiva per la concessione del numero IMO e misure contro le registrazioni fraudolente, da approvare nel corso del prossimo Comitato Legale (LEG 113).
2. **Supporto e Terminologia:** La proposta ha ricevuto un notevole supporto (tra cui Regno Unito, Stati Uniti, Giappone, Corea, Brasile, Turchia e numerose Associazioni di Categoria), motivato dalla limitata efficacia delle azioni nazionali su un fenomeno di tale portata. È stato notato che, per evitare di alimentare narrative politiche non attinenti, i documenti europei hanno volutamente omesso il termine "sanzioni", preferendo utilizzare il termine "substandard ships" in luogo di "*dark fleet*" o "*shadow fleet*", per correlarsi meglio alle competenze istituzionali dell'IMO in materia di sicurezza (MSC) e ambiente (MEPC). La *World Maritime University* ha inoltre segnalato la presenza di 267 navi con falsa bandiera e oltre 1000 navi senza dati di bandiera nel database GISIS.
3. **Approvazione dell'Output:** La Plenaria ha approvato la creazione di un nuovo *output* specifico nell'ambito del Comitato LEG, sviluppato da un gruppo di lavoro che ha anche definito i *Terms of Reference* (ToRs) di un gruppo per corrispondenza. Quest'ultimo, dopo l'avvallo del Consiglio, svilupperà la tabella di marcia dell'RSE, includendo la valutazione della presenza di *agenda item* pertinenti nei vari Comitati IMO, la metodologia di revisione e un piano di lavoro per la finalizzazione nel 2027.
4. **Best Practices per la Registrazione:** È stata approvata la creazione di un nuovo *output* per lo sviluppo di linee guida non obbligatorie contenenti le migliori pratiche per la registrazione delle navi, quale strumento per contrastare i registri fraudolenti, *in un approccio olistico che include un più accurato e tempestivo scambio di informazioni.*

Protezione dei Marittimi

- **Abbandono di Marittimi e Navi:** Sono stati analizzati i rapporti IMO/ILO relativi ai casi di abbandono di marittimi da parte degli armatori e ai casi di abbandono di navi nel 2024, registrando un generale aumento rispetto al 2023. Per quanto riguarda l'Italia, sono stati segnalati 9 casi di abbandono di marittimi in porti italiani. Diverse nazioni hanno richiesto aggiornamenti, evidenziando discrepanze tra il database IMO/ILO e la realtà fattuale.
- **Equo Trattamento:** È stata approvata la Risoluzione contenente le linee guida sull'equo trattamento dei marittimi detenuti perché sospettati di aver commesso reati, elaborate dal gruppo di lavoro congiunto ILO/IMO.

Adeguatezza e Nuovi Rischi

1. **Responsabilità per Combustibili Alternativi:** È stato approvato l'inserimento di un nuovo *output* nell'agenda LEG riguardante l'adeguatezza dei sistemi IMO di responsabilità e compensazione rispetto ai carburanti alternativi. Questo esercizio si inserisce in un quadro di

attività più ampio in corso presso i Comitati MEPC e MSC, che affrontano il tema sotto i profili ambientale e della sicurezza.

2. **Misure di Security Marittima:** È stato approvato un nuovo output relativo alle misure per gestire le minacce di security marittima. Le proposte includono la creazione di Centri Regionali di Coordinamento della Sicurezza Marittima (RMSCC) in luoghi strategici, lo sviluppo di protocolli standardizzati per l'inseguimento transfrontaliero e la creazione di banche dati condivise sulle minacce alla sicurezza. Gli Stati Europei hanno tuttavia sottolineato la necessità di considerare le conseguenze economiche e amministrative per gli Stati.

Navi Autonome (MASS) e Certificati

- **Aspetti Legali delle MASS:** Il gruppo di lavoro congiunto MSC-LEG-FAL ha identificato le regole degli strumenti IMO che potrebbero necessitare di future modifiche in relazione alle peculiarità delle navi autonome. La proposta cinese di adottare linee guida per gli aspetti di responsabilità, diritti e obblighi relativi alle MASS è stata riconosciuta come importante ma rinviata a un momento successivo all'approvazione del Codice MASS.
- **Certificati Fraudolenti:** È stata accolta la posizione europea secondo cui, sebbene la lotta alle emissioni di certificati fraudolenti sia cruciale, lo scambio di informazioni sui procedimenti penali va oltre lo scopo dell'IMO. Si è quindi deciso di interessare il Sottocomitato sull'Elemento Umano (HTW) affinché consideri le migliori misure che l'IMO, all'interno del suo mandato, può attuare per migliorare i sistemi di verifica della veridicità dei certificati STCW emessi, inclusi i certificati elettronici.

Altri Punti e Aspetti Procedurali

- **HNS Protocollo 2010:** Si è preso atto dei progressi svolti dai Segretariati di IMO e IOPC Funds per promuovere ulteriori ratifiche e l'entrata in vigore del Protocollo HNS del 2010. Sulla base delle dichiarazioni degli Stati, si prevede che la Convenzione riceverà un numero adeguato di ratifiche per entrare in vigore nel 2026.
- **Rules of Procedures:** Le *Rules of Procedures* del Comitato sono state riviste e aggiornate per allinearle a quelle del Consiglio in merito alle capacità di riunioni ibride e alle regole di trasparenza del voto.

7. Gli approfondimenti.

A cura di Giuseppe SPERA Vice Rappresentante dell'Italia presso l'IMO, IOPC FUNDS e IMSO.

7.1 Approfondimento – Le Nuove Linee Guida IMO–ILO per la Tutela del Marittimo Detenuto e le Priorità dell'IMO: Verso un Trattamento Equo e il Contrasto alla Navigazione Substandard

La navigazione marittima costituisce uno dei pilastri del commercio globale, esponendo i marittimi – definiti “lavoratori chiave” – a molteplici ordinamenti giuridici e procedure penali estere. In questo contesto, l'International Maritime Organization (IMO) ha rafforzato il quadro normativo volto alla tutela dei lavoratori del mare mediante l'adozione delle *Guidelines on the Fair Treatment of Seafarers Held on Suspicion of Committing Crimes* (TWGSHE.3/2024/5), sviluppate in collaborazione con l'*International Labour Organization* (ILO). Pur non vincolanti, tali Linee Guida costituiscono uno strumento essenziale per la predisposizione di normative nazionali e l'adozione di misure amministrative coerenti con la *Maritime Labour Convention*, 2006 (MLC, 2006), disciplinando il diritto al giusto processo, la presunzione di innocenza, la protezione contro detenzioni arbitrarie e

coercitive e la salvaguardia dei diritti economici e sociali dei marittimi, compresi salari, assistenza medica e rimpatrio¹. L'adozione delle Linee Guida è frutto del lavoro del Joint ILO–IMO Tripartite Working Group (TWG), istituito tra il 2021 e il 2022, approvato nel novembre 2024, e rafforza la protezione esistente senza ridurne il livello, prevedendo una responsabilità condivisa tra Stati di approdo, Stati di bandiera, Stati di nazionalità e armatori.

I principi cardine includono la presunzione di innocenza, il divieto di detenzione arbitraria, la non discriminazione e la tutela dei diritti economici. Lo Stato di approdo o costiero è tenuto a garantire il rispetto degli obblighi della Convenzione di Vienna sulle relazioni consolari, condurre indagini e processi equi e rapidi, fornire informazioni chiare sulle ragioni della detenzione, garantire accesso a interpreti e assistenza legale e assicurare condizioni di detenzione dignitose e separate da altri detenuti². Lo Stato di bandiera e lo Stato di nazionalità devono collaborare con lo Stato di approdo, monitorare i diritti dei marittimi, garantire l'adempimento degli obblighi contrattuali dell'armatore e fornire sostegno diplomatico, legale e consolare, incluse informazioni ai familiari e supporto finanziario per il rimpatrio.

La giurisprudenza internazionale ha confermato la rilevanza di tali tutele. Nel caso M/V “Saiga” (No. 2), l'ITLOS ha rigettato l'obiezione di ammissibilità della Guinea basata sulla nazionalità delle richieste. Il Tribunale ha statuito che, in virtù della Convenzione ONU sul Diritto del Mare (UNCLOS), lo Stato di bandiera ha la piena legittimazione ad agire per conto di tutte le persone e gli interessi a bordo della nave, indipendentemente dalla loro nazionalità. Tale conclusione si fonda sulla considerazione che la Convenzione (in particolare gli Articoli 94 e 217) tratta la nave come un'unità indivisibile (*as a unit*), con lo Stato di bandiera investito del dovere e del diritto di esercitare giurisdizione e controllo su ogni persona coinvolta nelle sue operazioni. Questa interpretazione è supportata dal fatto che l'UNCLOS prevede il risarcimento per “qualsiasi perdita o danno” in caso di misure coercitive ingiustificate, senza riferimento alla nazionalità delle vittime. Il Tribunale ha inoltre riconosciuto la necessità pratica di tale approccio, data la composizione multinazionale degli equipaggi e la molteplicità degli interessi legati al carico nel trasporto marittimo moderno, che renderebbe impraticabile l'applicazione della regola tradizionale della protezione diplomatica³. Ancora nella controversia relativa all'abbordaggio e alla detenzione della nave *Arctic Sunrise* da parte della Federazione Russa ha sollevato questioni cruciali inerenti alla tutela dei diritti individuali nel contesto di un contenzioso interstatale. È stato autorevolmente sostenuto che la risoluzione di tali dispute non deve, in alcun modo, compromettere il godimento dei diritti e delle libertà fondamentali dell'equipaggio. Si è enfatizzato che la detenzione continua del vascello e del suo equipaggio genera conseguenze irreversibili, poiché “ogni giorno trascorso in detenzione è irreversibile”, configurando una privazione continua del diritto alla libertà e alla sicurezza dei marittimi. Di conseguenza, il prolungamento della detenzione in attesa della risoluzione della controversia predicherebbe gravemente i diritti dello Stato di bandiera. Questo argomento rafforza il principio fondamentale del pronto rilascio (Articolo 292 della Convenzione UNCLOS), stabilendo che le misure coercitive detentive adottate da uno Stato costiero devono essere limitate e che le controversie tra Stati non possono giustificare una detenzione che abbia effetti irreparabili sui diritti umani e la libertà individuale dei marittimi.⁴

Le Linee Guida IMO–ILO rafforzino un modello multilivello di protezione, integrando responsabilità statali e private, tra cui quelle dell'armatore, orientando il diritto marittimo transnazionale verso la tutela dei diritti fondamentali. La gestione del fenomeno dell'abbandono dei marittimi (*abandonment*), costituisce una delle crisi più acute che affliggono il settore del lavoro marittimo globale. Gli emendamenti successivi alla Convenzione sul lavoro marittimo (MLC, 2006) hanno reagito a tale problematica. La soluzione normativa primaria si è concretizzata nell'imposizione di

¹ *Maritime Labour Convention, 2006, Consolidated Version* (International Labour Organization, Geneva 2021).

² *Convenzione di Vienna sulle relazioni consolari, 1963.*

³ *M/V “Saiga” (No. 2) (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea) ITLOS Judgment, 1 July 1999, § 105.*

⁴ *Arctic Sunrise (Netherlands v. Russia) ITLOS Provisional Measures, 22 November 2013, § 87.*

Garanzie Finanziarie obbligatorie. Questo obbligo mira a garantire che gli armatori mantengano una sicurezza finanziaria sufficiente per coprire tre voci essenziali in caso di abbandono: i salari non pagati, le spese di rimpatrio del marittimo e il suo sostentamento necessario (*subsistence*) fino al completamento del rimpatrio⁵

L'adozione delle Linee Guida avviene in un contesto segnato dall'aumento dei casi di abbandono dei marittimi e della diffusione di pratiche di navigazione substandard. L'abbandono costituisce una grave violazione dei diritti fondamentali riconosciuti dalla MLC, 2006 e dalla giurisprudenza ILO. Le operazioni substandard compromettono la sicurezza marittima, l'integrità ambientale e la concorrenza leale, incidendo indirettamente sui marittimi. L'IMO ha avviato un processo di revisione regolatoria finalizzato a rafforzare misure di vigilanza e introdurre responsabilità più stringenti per gli operatori

In conclusione, le Linee Guida IMO–ILO costituiscono un passo fondamentale nella protezione di una forza lavoro globale esposta a rischi giuridici unici, rafforzando il principio secondo cui l'indagine su presunti crimini non deve tradursi in detenzione arbitraria o violazione dei diritti umani. L'effettiva attuazione richiede l'impegno coordinato di Stati di approdo, Stati di bandiera, Stati di nazionalità e armatori, affinché il marittimo, anche in circostanze estreme, riceva la giustizia e la dignità che meritano come lavoratori essenziali per l'economia mondiale.

7.2. Approfondimento – Il rumore sottomarino irradiato (*Underwater Radiated Noise – URN*) – un'emergenza invisibile negli oceani

L'inquinamento acustico subacqueo (*Underwater Noise*) rappresenta una delle pressioni antropiche in più rapida crescita sull'ambiente marino. Spesso sottovalutato perché invisibile, questo fenomeno è costituito dai rumori generati da molteplici attività umane, tra cui spiccano la navigazione commerciale, le costruzioni *offshore*, le prospezioni geofisiche e le operazioni militari. L'impatto di questo rumore artificiale sugli ecosistemi oceanici è profondo, diffuso e, data la natura transfrontaliera del suono in acqua, le sue conseguenze sulla biodiversità marina sono globali.

Gli oceani sono ambienti acusticamente dominati, nei quali una vasta gamma di organismi – dai cetacei e pinnipedi, a pesci, crostacei e invertebrati – dipende dal paesaggio sonoro (*soundscape*) per le funzioni vitali quali comunicazione, orientamento, nutrizione e riproduzione.

L'inquinamento acustico rappresenta un ostacolo critico per la vita marina. Uno degli effetti più gravi è l'interferenza nella comunicazione (*masking*), che sovrasta le complesse vocalizzazioni utilizzate dai cetacei e da altre specie per la navigazione, la caccia e l'interazione sociale. Questo disturbo sonoro provoca anche significative modifiche comportamentali, osservabili in alterazioni delle rotte migratorie, delle abitudini alimentari e persino dei cicli riproduttivi degli animali marini. A un livello più profondo, l'esposizione al rumore genera stress fisiologico cronico, con un impatto negativo sulla salute generale degli organismi e sulla loro capacità di crescita. Nei casi più estremi, quando il livello acustico supera le soglie di tollerabilità ecologica, si riscontrano disorientamento e mortalità, che possono manifestarsi attraverso spiaggiamenti e portare a un generale impoverimento della biodiversità in quelle aree. Come evidenziato da studi scientifici⁶, il paesaggio sonoro dell'oceano nell'Antropocene è radicalmente mutato rispetto alle condizioni naturali, rendendo perciò urgente un'azione coordinata a livello globale per affrontare il problema.

Il Traffico Navale: Fattore di Crescita della Minaccia

La navigazione commerciale costituisce oggi la principale fonte di rumore subacqueo continuo. Eliche, motori, vibrazioni dello scafo e il dislocamento dell'acqua generano onde sonore a bassa

⁵ Trevisanut, 'Maritime Labour Law and the Protection of Seafarers' Rights' (2017) 30 *Leiden Journal of International Law* 243 ss.

⁶ Sul punto v. Duarte at all, *The soundscape of the Anthropocene ocean*, reperibile sul sito web: <http://science.sciencemag.org> on February 4, 2021

frequenza capaci di propagarsi per centinaia di chilometri. Le ricerche indicano che il livello di rumore subacqueo emesso dalle navi raddoppia circa ogni decennio. Questa crescita è particolarmente preoccupante in regioni sensibili come l'Artico, dove lo scioglimento dei ghiacci ha reso possibile un rapidissimo incremento del traffico marittimo e, conseguentemente, dell'inquinamento acustico. Le proiezioni di espansione del commercio globale suggeriscono che tale trend continuerà, a meno che non vengano adottate efficaci misure di mitigazione.

La Risposta della Comunità Internazionale

Negli ultimi vent'anni, la gravità del problema è stata riconosciuta da numerose istituzioni internazionali che hanno sollecitato l'azione dei governi:

ONU	L'Assemblea Generale incoraggia gli Stati ad affrontare l'impatto socioeconomico ed ecologico del rumore, facendo esplicito riferimento alle linee guida IMO.
Convenzione sulla Diversità Biologica (CBD)	La COP 2022 ha ribadito la necessità di evitare, ridurre e mitigare gli impatti significativi del rumore sugli ecosistemi costieri e marini.
IUCN	L'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura ha approvato molteplici risoluzioni (l'ultima nel 2021) chiedendo interventi regolatori immediati.
Convenzione sulle Specie Migratorie (CMS)	Nel 2017 ha formalmente riconosciuto la necessità di limitare il rumore attraverso misure gestionali e strumenti normativi.
Commissione Baleniera Internazionale (IWC)	Ha adottato una risoluzione nel 2018 che riconosce l'inquinamento acustico come minaccia crescente, sviluppando un piano di lavoro specifico.

Nonostante questo crescente riconoscimento istituzionale, l'implementazione concreta delle misure resta insufficiente.

Soluzioni Disponibili: Tecnologia e Governance

Le soluzioni per mitigare l'inquinamento acustico subacqueo sono già disponibili e si articolano su un duplice fronte: tecnico-progettuale e operativo. Sul piano della tecnologia e progettazione, le strategie includono la riprogettazione mirata delle navi per renderle intrinsecamente più silenziose, attraverso l'ottimizzazione delle eliche e dei motori, la riduzione dell'energia vibrazionale trasmessa dallo scafo e l'adozione di nuovi materiali o configurazioni idrodinamiche avanzate. In parallelo, le misure operative si sono dimostrate estremamente efficaci. Tra queste, spiccano la riduzione della velocità delle navi (*Vessel Speed Reduction Programs*), la riprogettazione delle rotte di navigazione per evitare gli habitat marini più sensibili e il controllo rigoroso degli orari delle attività rumorose in base ai cicli biologici marini. Per incentivare l'adozione di queste pratiche, sono stati introdotti incentivi e certificazioni, inclusi programmi volontari che premiano le navi più silenziose e l'integrazione di certificazioni acustiche nei programmi di sostenibilità del settore marittimo. A sostegno di queste azioni, il nuovo programma UNDP-GEF-IMO GloNoise Partnership mira ad accrescere la capacità tecnica globale, a migliorare il monitoraggio e a promuovere l'adozione di politiche nazionali efficaci, concentrandosi in particolare sui Paesi in via di sviluppo, offrendo così l'opportunità di un cambiamento storico per la salute degli oceani.

L'Opportunità di un Cambiamento Storico

L'IMO, quale organismo competente per il trasporto marittimo internazionale, si trova in un momento

cruciale. Finora ha adottato solo linee guida non vincolanti, ma la consapevolezza che il settore debba diventare non solo *carbon-free* ma anche *quiet* sta crescendo. Dopo la svolta sulla decarbonizzazione del 2023, l'integrazione di misure tecniche e operative negli standard globali IMO rappresenta un'opportunità epocale per la salute acustica degli oceani.

Il raggiungimento dell'obiettivo globale di proteggere il 30% dell'oceano entro il 2030 fornisce inoltre una cornice strategica per includere la riduzione del rumore nella gestione delle aree marine protette, permettendo la restaurazione del paesaggio sonoro naturale e offrendo benefici immediati alle specie vulnerabili.

L'inquinamento acustico subacqueo è una minaccia crescente che richiede una risposta rapida e decisa. Ridurre il rumore negli oceani significa proteggere la biodiversità, migliorare la resilienza degli ecosistemi e garantire la prosperità di uno degli ambienti più importanti del pianeta.

Iniziativa internazionale: La Coalizione per un Oceano Silenzioso

Come detto, il problema dell'inquinamento acustico subacqueo, una minaccia invisibile ma potente che interferisce con la capacità della vita marina di comunicare, navigare e sopravvivere, ha finalmente trovato un'articolazione politica globale. In occasione della terza Conferenza ONU sull'Oceano tenutasi a Nizza, Panama e Canada hanno lanciato, insieme ad altri 35 Paesi e all'Unione Europea, la *High Ambition Coalition for a Quiet Ocean* (Coalizione per un Oceano Silenzioso). Questa è la prima alleanza politica internazionale dedicata esplicitamente alla riduzione del rumore negli oceani. I Ministri firmatari hanno sottoscritto una Dichiarazione che delinea un'agenda ambiziosa: promuovere la progettazione di navi più silenziose attraverso l'IMO, integrare misure di riduzione del rumore nella gestione delle aree marine protette e sostenere lo sviluppo di capacità tecniche (anche tramite il *GloNoise Partnership* dell'IMO).

L'iniziativa, che vede la partecipazione di governi, industrie (come BIMCO) e ONG (come OceanCare), non solo mira alla conservazione della biodiversità, ma sottolinea anche l'opportunità di adottare soluzioni scientifiche che riducano contemporaneamente sia l'inquinamento acustico sia le emissioni di carbonio, allineando così gli obiettivi di sostenibilità marittima e climatica.

CAPITOLO III

La Rappresentanza Permanente Italiana nello IOPC FUNDS e nell'IMSO

SOMMARIO: *1. IL CONTRIBUTO ITALIANO NELL'ATTIVITÀ DELLO IOPC FUNDS – 2. I PRINCIPALI PROVVEDIMENTI ADOTTATI DALL'O IOPC FUNDS NEL 2025. – 3. LA PARTECIPAZIONE ITALIANA I LAVORI DELL'IMSO*

1. Il contributo italiano nell'attività dello IOPC FUNDS

La partecipazione dell'Italia ai lavori dello IOPC FUNDS è coordinata a livello nazionale dalla Commissione Interministeriale di coordinamento dell'*International Oil Pollution Compensation Fund* (IOPC) istituita con il DPCM 30 agosto 1999. In particolare, la Commissione coordina a livello nazionale le iniziative delle varie amministrazioni interessate (Avvocatura Generale dello Stato, Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Economia e delle Finanze, dell'Ambiente, dello Sviluppo Economico) al fine di determinare le posizioni dell'Italia in sede IOPC FUNDS sulle tematiche dell'inquinamento di idrocarburi e materiali inquinanti dei trasporti marittimi internazionali.

2. I principali provvedimenti adottati dallo IOPC FUNDS nel 2025.

Sessioni Straordinarie e Ordinaria IOPC Funds (Aprile-Maggio 2025)

Dal 29 aprile al 1° maggio 2025 si sono svolte presso la sede dell'Organizzazione per l'*International Oil Pollution Compensation* (IOPC FUNDS) le seguenti sessioni:

- la 29ª sessione straordinaria del Fondo 1992;
- la 84ª Sessione del Comitato Esecutivo del Fondo 1992;
- la 13ª Sessione straordinaria dell'Assemblea del Fondo Supplementare delle parti contraenti dello IOPC FUNDS

Alle sessioni ha partecipato il personale dell'Ufficio Marittimo dell'Ambasciata d'Italia a Londra e, per la Presidenza del Consiglio, l'Ambasciatore Efisio Luigi Marras. L'Assemblea del Fondo 1992 non ha raggiunto il quorum necessario per avviare la 29ª sessione straordinaria, che è stata quindi gestita dal Consiglio Amministrativo.

È stato confermato che, da ottobre 2025, le riunioni si svolgeranno in formato ibrido, con partecipazione attiva anche da remoto. Sono state approvate modifiche alle Regole di Procedura per riflettere questa novità, in particolare riguardo a quorum, definizione di presenza, modalità di voto e ruolo della Presidenza. Il voto segreto continuerà a svolgersi solo in presenza, mentre il voto per appello nominale potrà essere esteso ai partecipanti remoti. È stata richiesta la predisposizione di una circolare ufficiale sulle pratiche consolidate relative a riunioni e credenziali.

In tema di Comunicazione e Trasparenza, la Delegazione di Panama ha sollevato questioni legate alla comunicazione della Segreteria, proponendo una nuova regola che imponga una consultazione preventiva tra la Segreteria e gli Stati membri prima della diffusione di informazioni potenzialmente

dannose. La proposta non ha ricevuto sostegno formale; tuttavia, è stato approvato l'allineamento linguistico delle versioni FR e ES delle Regole di Procedura a quella EN sul tema del "diritto di parola", e incoraggiata una comunicazione più trasparente e fiduciaria.

Il documento IOPC/APR25/4/1 ha posto in rilievo l'aumento delle attività illegali da parte della cosiddetta "*dark fleet*", composta da navi coinvolte nel trasporto di petrolio in violazione delle sanzioni. Queste navi, spesso vecchie e non assicurate, rappresentano una minaccia crescente per la sicurezza marittima e l'ambiente.

Gli Stati membri sono stati invitati a rispettare le convenzioni internazionali e a vigilare sull'affidabilità delle assicurazioni. Il Segretariato ha aggiornato le proprie procedure d'indagine post-incidente in risposta al fenomeno.

Per quanto concerne lo Stato della Convenzione HNS 2010, il Consiglio Amministrativo ha riconosciuto i progressi nella ratifica del Protocollo HNS 2010, con otto Stati già aderenti e quattro (Belgio, Germania, Paesi Bassi e Svezia) pronti a ratificare congiuntamente nell'estate 2025.

L'Italia ha annunciato iniziative dirette alla ratifica della Convenzione.

Durante il dibattito, è emersa l'urgenza di attuare la Convenzione in relazione al crescente trasporto marittimo di sostanze pericolose. È stato chiesto un rafforzamento dell'assistenza tecnica per i Paesi in via di sviluppo.

L'India ha proposto di chiedere all'IMO di convocare una conferenza per rivedere la Convenzione del Fondo del 1992, motivando la richiesta con i cambiamenti nel settore marittimo e la necessità di maggiore equità. La maggioranza degli Stati membri ha riconosciuto le problematiche ma ha rifiutato la proposta, temendo una destabilizzazione del sistema esistente. Nonostante il rigetto formale, il Consiglio ha lasciato aperta la possibilità per l'India e altri Stati di presentare proposte più dettagliate in futuro.

Il Direttore ha presentato il rapporto sulle attività in corso:

- Casi giuridici: chiusura del caso Prestige, decisione negativa sul Redferrm (Nigeria), e progressi su altri incidenti (Princess Empress, Gulfstream, ecc.). L'Italia ha espresso pieno sostegno alla raccomandazione del Direttore di presentare appello contro la sentenza del Tribunale di Bordeaux (febbraio 2025), che ha dichiarato prescritta l'azione del Fondo 1992 contro l'*American Bureau of Shipping* (ABS). Ha condiviso la preoccupazione per l'erronea applicazione della Convenzione 1992 CLC a un'azione extracontrattuale verso terzi, ritenendo che il termine di prescrizione corretto fosse quello previsto dal diritto francese. L'Italia ha sottolineato l'importanza dell'appello per tutelare il diritto del Fondo al risarcimento e ha invitato tutti gli Stati membri a sostenere la proposta. Tale posizione è stata condivisa da diversi Stati.
- Contributi: ricevuto il 96% dei contributi 2024; 16 Stati inadempienti soggetti a misure secondo le Risoluzioni 12 e 13.
- Altri temi: formazione, pubblicazioni, eventi e sviluppo dell'Academy per giugno 2025.

Il Segretariato ha riaffermato l'impegno a garantire trasparenza, efficienza e rapidità nei rimborsi.

Sessioni IOPC Funds (Novembre 2025)

Dal 4 al 7 novembre 2025, si sono tenute presso la sede dell'Organizzazione per l'*International Oil Pollution Compensation* (IOPC FUNDS) tre importanti sessioni: la 30^a sessione del Fondo 1992, l'85^a Sessione del Comitato Esecutivo del Fondo 1992 e la 22^a Sessione dell'Assemblea del Fondo Supplementare. L'Italia ha partecipato con il personale dell'Ufficio Marittimo dell'Ambasciata di Londra ed il Coordinatore della Commissione Interministeriale IOPC Funds per la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Le sessioni hanno formalizzato l'ingresso dell'Iraq come 122° Stato membro della Convenzione del Fondo 1992, in seguito all'adesione del 5 agosto 2024 e divenuta effettiva il 5 agosto 2025. Tale adesione è stata riconosciuta come un significativo passo avanti nell'impegno dell'Iraq verso la cooperazione marittima internazionale.

Il Direttore ha fornito un resoconto dettagliato delle attività, evidenziando un tasso di conformità elevato, pari al 97%, nella trasmissione degli *Oil Reports* da parte delle entità contribuenti. Tuttavia, è stata espressa forte preoccupazione per gli otto Stati membri che non adempiono a tale obbligo da oltre cinque anni. Sul piano economico, è stato approvato il bilancio per il 2026, mantenendo un incremento contenuto del 2.4% in linea con l'impegno per la sostenibilità. In materia di politiche del personale, è stata proposta la possibilità di estendere volontariamente l'attività lavorativa fino ai 67 anni e, contestualmente, un aumento del contributo al Fondo Previdenziale dal 15.8% al 19.6%, volto a rafforzare la stabilità del sistema pensionistico.

Per affrontare il problema degli Stati inadempienti nella trasmissione degli *Oil Reports*, il Direttore ha proposto significative modifiche alle Risoluzioni n.12 e n.3. Tali modifiche mirano a introdurre misure specifiche, assenti nelle attuali risoluzioni in caso di perdite finanziarie dirette, tra cui il rinvio dei pagamenti di compensazione fino alla regolarizzazione della situazione e l'estensione delle sanzioni ai casi di danno economico. Poiché la maggior parte degli Stati membri ha espresso parere favorevole, le proposte saranno inoltrate all'Assemblea per l'approvazione definitiva.

Gli effetti della dark fleet sul regime risarcitorio previsto dai fondi.

Un tema di cruciale importanza è stato il rischio crescente derivante dall'espansione della cosiddetta "dark fleet". Queste navi, spesso vecchie, con manutenzione inadeguata e proprietà opache, operano al di fuori dei circuiti assicurativi convenzionali e adottano pratiche pericolose (come la disattivazione dei sistemi di tracciamento), compromettendo il regime di risarcimento. In questo contesto, la Federazione Russa ha dichiarato che tutte le navi battenti la sua bandiera stanno adottando misure di conformità alle convenzioni in materia. Parallelamente, Panama ha annunciato l'implementazione delle convenzioni IMO, non accettando più l'iscrizione di petroliere e bulk carrier con più di 15 anni di anzianità. Il Direttore ha invitato gli Stati a rafforzare i controlli sulle certificazioni assicurative e a collaborare per garantire un trasporto di idrocarburi su navi sicure e assicurate.

Iniziativa italiana alla ratifica della HNS

La Convenzione HNS 2010 (riguardante il risarcimento per sostanze nocive e potenzialmente pericolose) è stata oggetto di particolare attenzione, sia in plenaria sia in apposita riunione a margine. Avanzamento della Ratifica: Con otto Stati che hanno già ratificato, l'adesione congiunta di Belgio, Germania, Paesi Bassi e Svezia è attesa a breve. L'entrata in vigore della Convenzione appare molto verosimile entro il 2027. Il Direttore ha auspicato un alto numero di ratifiche; in particolare, la Germania ha ribadito l'impegno del nuovo governo a procedere senza indugi. La delegazione italiana è stata invitata a una ristretta riunione a margine, organizzata dal Segretariato con i Paesi vicini alla ratifica, specificamente dedicata alla messa a punto del sistema di "reporting" HNS. In questa sede, la delegazione dell'Italia ha ringraziato il Segretariato e gli Stati contraenti esistenti per l'assistenza e per la condivisione delle loro esperienze nel processo di ratifica/adesione. Tale supporto sta aiutando l'Italia ad avanzare nei propri sforzi per diventare parte della Convenzione.

La Project Manager HNS ha illustrato il completamento della piattaforma digitale online per la rendicontazione dei dati HNS e l'aggiornamento dell'HNS Finder. Il budget proposto per il 2026, pari a £548.200, coprirà i costi operativi e il supporto tecnico. Il Segretariato, pur non essendo formalmente vincolato, sta adottando i principi del GDPR e integrando l'intelligenza artificiale per snellire l'amministrazione. Infine, sono state formulate due raccomandazioni registrate in conversazioni a margine: l'opportunità per gli Stati di ratificare la Convenzione di Nairobi sulla rimozione dei relitti per completare il sistema assicurativo IOPC e l'invito a sottoporre al Segretariato i rapporti nazionali HNS anche in bozza e con dati non ancora ufficializzati.

Sono stati forniti aggiornamenti sui principali incidenti ancora attivi, tra cui quelli relativi alle navi Terranova, Perla, Princess Empress, MT Harcourt, Redferm, MT Zeinab, MT Kabir, MT Pasha, MT Prestige, l'incidente in Israele e quelli nella Federazione Russa (Volgoneft 212 e Volgoneft 239). Per queste ultime, la Federazione Russa ha dichiarato le operazioni di bonifica in corso, nonostante la persistente fuoriuscita di idrocarburi in condizioni meteo-marine avverse.

Infine, sono stati approvati emendamenti ai Regolamenti Interni delle tre Assemblee per garantire coerenza linguistica e neutralità di genere. È stata discussa l'ipotesi di live streaming delle sessioni (sull'esempio dell'IMO) e completato il riesame triennale delle ONG con status di osservatore (tutte confermate fino al 2028). Riguardo agli accordi STOPIA e TOPIA 2006 (con 7.814 navi iscritte), sono iniziati i preparativi per la revisione decennale del 2026. È stata infine adottata una guida interpretativa per distinguere tra navi soggette alla CLC 1992 e alla Convenzione Bunker 2001, stabilendo che il Registro delle operazioni di bordo completato e controfirmato dal comandante costituisce prova iniziale dell'assenza di residui di carico.

3. La partecipazione italiana i lavori dell'IMSO.

Dal 9 al 12 giugno 2025 si è svolta presso la 51^a riunione dell'*Advisory Committee dell'International Mobile Satellite Organization (IMSO)*.

Il Comitato Consultivo dell'IMSO ha dedicato particolare attenzione allo stato dei servizi GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*) e all'evoluzione del mercato delle comunicazioni satellitari. I due fornitori attualmente autorizzati, INMARSAT e IRIDIUM, hanno mantenuto livelli di disponibilità dei servizi superiori agli standard richiesti, nonostante siano state riscontrate alcune criticità operative, in particolare l'inattività di alcune postazioni MSIP (*Maritime Safety Information Providers*) e problemi relativi all'aggiornamento dei dati su piattaforme internazionali.

Tra i temi trattati, è emersa anche la questione del blocco dei terminali INMARSAT installati a bordo di navi battenti bandiera russa dovuta a restrizioni bancarie internazionali. In merito, il Comitato si è soffermato sull'aggiornamento del sistema GMDSS, con la Federazione Russa che ha segnalato problemi nella fornitura dei servizi GMDSS tra il 2022 e il 2025. INMARSAT Global Limited ha imposto restrizioni alle navi russe, causando la disconnessione di oltre 100 unità dai servizi essenziali del GMDSS.

Dal punto di vista tecnico, la Direzione IMSO ha sottolineato i crescenti rischi legati alla protezione dello spettro L-band, fondamentale per i servizi GMDSS, ribadendo l'importanza del coinvolgimento attivo dell'Organizzazione nei lavori dei gruppi internazionali ITU (*International Telecommunication Union*), IHO (*International Hydrographic Organization*) e RTCM (*Radio Technical Commission for Maritime Services*). In questo ambito, è stato evidenziato anche il contributo dell'IMSO all'evoluzione del formato S-100, che può integrare ma non sostituire le funzioni del GMDSS. In parallelo, è stato analizzato l'impatto dell'espansione della costellazione Starlink, che ad aprile 2025 contava oltre 7.100 satelliti operativi, in un contesto globale di più di 11.400 satelliti attivi.

L'IMSO ha richiamato l'attenzione sui nuovi rischi derivanti dalla crescente competizione per l'utilizzo dello spettro radio, dalle interferenze potenziali e da un quadro regolatorio ancora incerto. A questo proposito, è stato ribadito il ruolo fondamentale degli Stati membri e dell'IMSO nei processi regolatori internazionali per garantire l'integrità e l'affidabilità del sistema GMDSS in uno scenario in rapida trasformazione.

Il Comitato ha avviato una discussione strategica sull'evoluzione futura del GMDSS, considerando l'emergere di nuove tecnologie come le costellazioni LEO (*Low Earth Orbit*), i servizi *direct-to-device* e i sistemi autonomi per la navigazione. Tra le opzioni valutate, è stata menzionata l'ipotesi di introdurre strumenti di tracciamento dei soccorsi in mare analoghi a quelli adottati nel settore dell'aviazione, pur precisando che ogni possibile sviluppo dovrà essere proposto formalmente dagli Stati membri nell'ambito dell'IMO. La discussione ha inoltre evidenziato la crescente pressione commerciale sulla banda L, determinata anche dalle richieste di accesso presentate da Starlink, con il rischio di interferenze con i servizi GMDSS forniti da INMARSAT e IRIDIUM.

Il Comitato ha riconosciuto la necessità di tutelare lo spettro da queste interferenze e ha confermato l'impegno dell'IMSO nel monitorare costantemente la situazione, anche attraverso il coinvolgimento della FCC (*United States Federal Communications Commission*) delle sedi regolatorie internazionali.

Il sistema LRIT

Per quanto riguarda il sistema LRIT (*Long-Range Identification and Tracking*), il Comitato ha preso atto dei progressi nella fase intermedia dell'audit 2025, confermando le buone prestazioni generali del sistema, pur in presenza di alcune problematiche tecniche e ritardi nella pubblicazione dei rapporti. Sono state identificate oltre 38.000 navi come campione e, sebbene si sia registrata una diminuzione dei casi di interruzione nei report, è aumentata la durata media delle interruzioni stesse. È stata evidenziata l'integrazione di nuovi Centri Dati (tra cui Ecuador, Marocco e Azerbaijan) e l'assenza di anomalie gravi. Il Comitato ha discusso la possibilità di condividere con le Amministrazioni i dati di performance per rafforzare i controlli e la vigilanza, nel rispetto della riservatezza e del ruolo degli Stati di bandiera. È stata anche sostenuta l'opportunità di privilegiare un'analisi annuale dei dati, piuttosto che mensile, al fine di individuare tendenze più significative nel tempo. Sono emerse considerazioni anche in merito alla domanda presentata da *SpaceX* per l'uso di frequenze già in parte utilizzate per i servizi GMDSS. Il Comitato ha preso atto del rischio potenziale di interferenze, chiedendo alla Direzione di proseguire con il monitoraggio tecnico e le interlocuzioni con le autorità regolatorie, inclusa la possibilità di coinvolgere l'ITU. È stato inoltre approvato il nuovo formato dei rapporti di audit LRIT, più chiaro e dettagliato, che sarà messo a disposizione degli Stati solo su richiesta.

CAPITOLO IV

Considerazioni conclusive.

Il 2025 si è caratterizzato come un anno di intensa attività e significativi successi per la Rappresentanza Permanente Italiana presso l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), i Fondi Internazionali di Compensazione per l'Inquinamento da Idrocarburi (IOPC FUNDS) e l'Organizzazione Internazionale per i Servizi Satellitari Marittimi (IMSO). L'impegno costante e il contributo tecnico qualificato della Rappresentanza, in coordinamento con l'Ufficio Marittimo e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, hanno consolidato il ruolo strategico dell'Italia nella promozione di politiche globali di sicurezza e sostenibilità marittima. I successi raggiunti nei gruppi di lavoro tecnici e nelle sessioni plenarie hanno rafforzato gli interessi nazionali, posizionando l'Italia come attore centrale nel raggiungimento degli obiettivi del settore marittimo internazionale.

Risultati Istituzionali e Leadership

Il traguardo più rilevante del 2025 è stata l'importante rielezione nel Consiglio IMO in Categoria A per il biennio 2026-2027, ottenuta con il massimo dei voti. Questo risultato testimonia l'alto livello di credibilità e il sostegno politico di cui gode l'Italia a livello internazionale.

Sicurezza Marittima e Ambientale: L'Impegno Tecnico Italiano

La Rappresentanza Permanente ha garantito una partecipazione attiva e influente, promuovendo *standard* internazionali sempre più rigorosi, essenziali per la salvaguardia della vita umana in mare e la prevenzione degli incidenti.

Innovazione e Sicurezza Navale (MSC & SDC)

L'Ufficio Marittimo ha giocato un ruolo cruciale nei negoziati tecnici e nell'indirizzo normativo:

- Dispositivi di Salvataggio (LSA): L'Italia, in coordinamento con l'UE, ha suggerito l'uso del perimetro normativo europeo per perfezionare le definizioni di "marca" e "tipo" di apparecchiature LSA. Questo è fondamentale per prevenire rischi di sicurezza legati a interpretazioni ambigue e per assicurare il legame inscindibile tra produttore originale e specifiche tecniche.
- Recupero Corpi a Mare: La delegazione italiana ha raggiunto un traguardo significativo con l'approvazione della proposta di modifica delle *draft guidelines* per il recupero di corpi a mare, introducendo un esplicito riferimento allo Stato di Bandiera (*Flag State*). La Rappresentanza ha svolto un'intensa attività di ricerca di supporto e compromesso per ottenere l'approvazione per consenso.
- Ispezioni Remote (RIT) e Codice ESP: La Rappresentanza, supportata dalla Commissione Europea, ha sostenuto che le modifiche al Codice ESP sull'uso delle Tecniche di Ispezione Remota (RIT) debbano essere subordinate all'approvazione di Linee Guida IMO prioritarie. L'Italia ha inoltre offerto la disponibilità a mostrare la propria struttura di Genova, all'avanguardia nel *testing* delle nuove RIT.

Lotta all'Inquinamento Acustico Subacqueo (URN)

L'Italia ha attivamente contribuito ai lavori del SDC 11 sull'*Underwater Radiated Noise* (URN), partecipando all'acquisizione di dati e studi per la riduzione delle emissioni acustiche.

Contrasto alla *Dark Fleet* (LEG)

La Rappresentanza, in coordinamento con gli altri Stati europei, ha promosso con successo la creazione di un apposito gruppo di lavoro in seno al Comitato Legale (LEG) per condurre un Esercizio di Ricognizione Normativa (RSE) sulla registrazione fraudolenta delle navi e sul fenomeno delle *dark fleet*. Questo risultato ha ottenuto un vasto supporto internazionale, riconoscendo la necessità di un'azione coordinata IMO.

Decarbonizzazione e Nuovi Carburanti

L'Italia ha attivamente partecipato ai negoziati e contribuito alla definizione di misure innovative per accelerare la transizione verso un trasporto marittimo sostenibile:

- Sistemi di Rilevamento Incendi (IA/VFDS): Nell'ambito dei lavori sui combustibili e veicoli a batteria a bordo delle navi portacontainer e *ro-ro*, la Rappresentanza ha partecipato all'analisi sull'uso dei Sistemi di Rilevamento Incendi Video (VFDS) basati sull'Intelligenza Artificiale, sostenendo lo studio di tecnologie avanzate per l'analisi del rischio.
- Responsabilità (LEG): È stato approvato, grazie al lavoro svolto, un nuovo *output* nell'agenda LEG per valutare l'adeguatezza dei sistemi IMO di responsabilità e compensazione rispetto ai carburanti alternativi, garantendo che l'aspetto legale segua il progresso tecnico di MSC e MEPC.

Digitalizzazione e Facilitazione

L'impegno italiano per la semplificazione, l'efficienza e la *cybersecurity* è stato evidente:

- Identità Digitale per *Key Workers*: L'Italia ha supportato l'approvazione delle Linee Guida sui certificati elettronici, sottolineando l'utilità di disporre di un'identità digitale internazionale riconosciuta per i lavoratori marittimi, essenziale per l'interoperabilità con i sistemi di *Maritime Single Window*.
- *Maritime Single Window* (MSW): La delegazione italiana ha confermato lo stato avanzato dell'attuazione dell'MSW in Italia e il rafforzamento delle misure di qualità dei dati in collaborazione con l'ISTAT, sostenendo il principio della riduzione dell'errore umano e la digitalizzazione dei processi.
- Manutenzione Software: Sono state finalizzate le Linee guida per la manutenzione *software* dei sistemi di navigazione e comunicazione, un passo cruciale per la sicurezza informatica e l'efficienza operativa.

Lavoratori Marittimi e Formazione

La Rappresentanza si è impegnata per il miglioramento delle condizioni e delle tutele dei lavoratori marittimi:

- Revisione STCW: È stato approvato l'incremento di un funzionario tecnico in IMO, sostenendo la necessità di rafforzare la capacità del Segretariato di completare la revisione della Convenzione STCW.
- Formazione del Personale di Ormeaggio: L'Italia ha co-sponsorizzato con successo la proposta di revisione delle Linee Guida sulla formazione e l'istruzione minima per il personale di

ormeggio (inclusi corsi di aggiornamento periodici), inviando il progetto di Risoluzione al Comitato FAL.

- Difesa di IMSSEA: La delegazione italiana ha svolto un'intensa attività negoziale a margine del TC 75, in seguito alla terminazione del MoU tra IMO e IMSSEA. Nonostante la decisione IMO fosse irreversibile per motivi finanziari, il dialogo aperto e la cooperazione con la Francia hanno portato al miglior compromesso raggiungibile, stabilendo un percorso per gli istituti nazionali (come IMSSEA) per beneficiare dei fondi ITCP attraverso nuovi *MoU* di cooperazione con WMU e IMLI.

IOPC FUNDS

La partecipazione italiana alle sessioni dell'IOPC Funds (Aprile - Maggio e Novembre 2025), garantita dal personale dell'Ufficio Marittimo e dal Coordinatore della Commissione Interministeriale, ha assicurato il pieno presidio degli interessi nazionali in materia di compensazione per l'inquinamento da idrocarburi, sia nel Fondo 1992 che nel Fondo Supplementare.

Prospettive Future

Guardando al prossimo periodo, la Rappresentanza Permanente continuerà a rafforzare il proprio impegno nel proseguire il lavoro per implementare normative avanzate e sviluppare le migliori prassi. Le priorità rimarranno la decarbonizzazione e il raggiungimento degli obiettivi IMO per il 2050, la semplificazione e digitalizzazione del trasporto marittimo per una logistica moderna, e la protezione e valorizzazione dei marittimi, supportando politiche dirette a rendere il settore sempre più inclusivo e sicuro.

Principali abbreviazioni

ABS	= American Bureau of Shipping
AIEA	= Agenzia Internazionale per l'Energia Atomica
AIS	= Automatic Identification System
ASSATRMATORI	= Associazione Armatori
BL	= Black Carbon
BONIFREP	= Bonifacio Report
BUNKER OIL	= International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage
CCC	= Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers
CESA	= Community of European Shipbuilders Association
CGGS	= Coast Guard Global Summit
CIS	= Contribute Incentive Scheme
CISM	= Comitato interministeriale per la sicurezza dei trasporti marittimi e dei porti
CLC	= International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
CMS	= Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals
CONFITARMA	= Confederazione Italiana Armatori
ECGFF	= European Coast Guard Functions Forum
EEXI	= Energy Efficiency Existing Ship Index
ESP	= Enhanced Survey Programme
FAL	= Facilitation Committee
FRP	= Plastica Rinforzata con Fibre
FUND Convention	= International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage”del 1971
GDPR	= General Data Protection Regulation
GEF	= Global Environment Facility
GHG	= Greenhouse Gases
GISIS	= Global Integrated Shipping Information System
GMDSS	= Global Maritime Distress and Safety System
HNS	= Hazardous and Noxious Substances
HSSC	= Harmonized System of Survey and Certification
HTW	= Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping
IACS	= International Association of Classification Societies
IAPH	= International Association of Ports & Harbors
IBLA	= International Boatmen's Linesman's Association

IBTS	= Integrated Bilge Water Treatment System
ICAO	= International Civil Aviation Organization
IGC Code	= International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk.
IGF Code	= International Code of Safety for Ships Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels
IMDG Code	= International Maritime Dangerous Goods
IMSBC Code	= International Maritime Solid Bulk Cargoes Code
IHO	= International Hydrographic Organization
III	= Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments
ILO	= International Labour Organization
IMO	= International Maritime Organization
IMCO	= Inter-Governmental Maritime Consultative Organization
IMLI	= International Maritime Law Institute
IMSAS	= International Maritime Organization Member State Audit Scheme
IMSSEA	= International Maritime Safety Security Environment Academy
IMSO	= International Mobile Satellite Organization
INMARSAT	= International Maritime Satellite Organization
INTERTANKO	= International Association of Independent Tanker Owners
IPER	= Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche
IPTA	= International Parcel Tankers Association
IOPC Funds	= International Oil Pollution Compensation Funds
IOPP	= International Oil Pollution Prevention Certificate
ISPS Code	= international Ship and Port Facility Security Code
ITCP	= Integrated Technical Cooperation Programme
ITF	= International Transport Workers Federation
ITU	= International Telecommunication Union
IUU	= Illegal Unreported Unregulated Fisheries
IUCN	= International Union for Conservation of Nature
IWC	= International Convention for the Regulation of Whaling
KUPs	= Knowledge, Understanding and Proficiency
LEG	= Legal Committee
LC	= London Convention
LP	= London Protocol
LRIT	= Long-Range Identification and Tracking
LSA	= Life Saving Appliances

MAECI	= Ministero Affari Esteri e Cooperazione Internazionale
MARPOL	= International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MASE	= Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
MASS	= Maritime Autonomous Surface Ships
MCGFF	= Mediterranean Coast Guard Functions Forum
MEPC	= Maritime Environment Protection Committee
MIT	= Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
MoU	= Memorandum of Understanding
MSC	= Maritime Safety Committee
MSW	= Maritime Single Windows
MIT	= Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
NAV	= Sottocomitato per la sicurezza della navigazione
NCSR	= Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue
NZF	= Net Zero Framework
PPP	= Precise Point Positioning
PPR	= Sub-Committee on Pollution Prevention and Response
PSC	= Port State Control
PSCO	= Port State Control Officers
PSSA	= Particularly Sensitive Sea Areas
RAIM	= Receiver Autonomous Integrity Monitoring
RINA	= Registro Italiano Navale
RMSCC	= Centri Regionali di Coordinamento della Sicurezza Marittima
RSE	= Regulatory Scoping Exercise
RTCM	= Radio Technical Commission for Maritime Services
SAR	= Search and Rescue
SBAS	= Satellite Based Augmentation System
SDC	= Sub-Committee on Ship Design and Construction
SIDS	= Small Island Developing States
SOLAS	= International Convention for the Safety of Life at Sea
SSE	= Shore side electricity
SSE	= Sub-Committee on Ship Systems and Equipment
SRS	= Sistemi di rapporto navale
STOPIA	= Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
STP	= Impianti di trattamento delle acque reflue

SUA Convention	= Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation
STCW	= International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TOPIA	= Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement
UIs	= Unified Interpretations
UNDP	= United Nations Development Programme
URN	= Underwater Radiated Noise
WG	= Working Group
WMU	= World Maritime University
WRNS	= Sistema Mondiale di Radionavigazione

