



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE
CAPITANERIE DI PORTO

International Maritime Organization
I.M.O.



Comitato di Sicurezza Marittima
(MSC 105)

online 20 – 29 aprile 2022

Relazione Finale

PREMESSA

Il Comitato per la Sicurezza Marittima ha tenuto la sua 105^a sessione di lavori, in modalità *online* dal 20 al 29 Aprile 2022, sotto la Presidenza di Mrs. Mayte Medina (United States) e del Vice- Presidente Theofilos Mozas (Greece).

La delegazione Italiana, come riportato nel documento MSC 105/J/1, era composta da:

Capo Delegazione

- C.V. (CP) Andrea CONTE **Maritime Attaché presso l'AMBASCIATA d'ITALIA in LONDRA**

Vice Capo Delegazione

- Amm.Isp. (CP) Luigi GIARDINO **MARICOGECAP** Capo del 6° Reparto

Rappresentanti

- ✓ C.V.(CP) Claudio MANGANIELLO **MARICOGECAP** Ufficio A.I.
- ✓ C.F.(CP) Gian Luca MENABENE **MARICOGECAP** Reparto VII
- ✓ C.F.(CP) Ida MONTANARO **MARICOGECAP** Reparto VI
- ✓ C.C.(CP) Antonino SCARPATO **MARICOGECAP** Reparto VI
- ✓ Dott.ssa Annamaria CRUCIANI **MIMS** DGVPTM
- ✓ Lgt Np Giacomo GIUBBILINI **Maritime Attaché** AMBASCIATA d'ITALIA
Office – Addetto in LONDRA

Hanno partecipato, in qualità di **Adviser**:

- ✓ Ing. Massimiliano DATTOLI **MIMS - DGVPTM**
- ✓ Ing. Michela SCHENONE **RINA Service S.p.A**
- ✓ Prof. Massimo FIGARI **Università di Genova**

Hanno inoltre partecipato, in qualità di **Observer**:

- ✓ Ing. Giovanna CAROSI **RINA Service S.p.A**

DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

MSC 105/20 (La documentazione è reperibile sul sito web: <http://docs.imo.org>) e WPs associati.

SVOLGIMENTO DEI LAVORI

Il 20 aprile, dopo il discorso di benvenuto a tutte le delegazioni degli Stati membri appartenenti all'IMO ed alle altre Organizzazioni del settore presenti, pronunciato dal Segretario Generale Mr. Kitack Lim, si è proceduto ad illustrare, brevemente, le modalità di esecuzione del meeting online da remoto, così come concordato durante le sessioni straordinarie dei lavori del ALCOM/ES e secondo le disposizioni contenute nella MSC-LEG-MEPC-TCC-FAL.1/Circ.1 riguardante le "*Interim guidance to facilitate remote sessions of the Committees during the COVID-19 pandemic*". Inoltre, sempre durante le fasi iniziali del meeting sono stati trattati gli argomenti di competenza degli altri Comitati (TC 71, LEG 109, C/ES.34 e MEPC 77), del Consiglio (C 126) e dell'Assemblea (A 32).

In questa fase della discussione si sono, altresì, affrontate le criticità per il settore del trasporto marittimo ed ai marittimi bloccati sulle navi nel Mar Nero e Mar d'Azov per il conflitto Russia – Ucraina. In questo ambito, dopo un lungo dibattito - sviluppatosi durante tutta la prima giornata dei lavori – e durante il quale tutte le Delegazioni (Italia inclusa) hanno espresso condanna per l'aggressione all'Ucraina, il Comitato ha deciso di sviluppare una "Risoluzione" con cui fornire orientamenti volti a mitigare gli effetti negativi del conflitto sul trasporto marittimo e sui marittimi e definire un corridoio di sicurezza per consentire alle navi bloccate nella zona di poter lasciare il Mar Nero senza ulteriori pericoli. A tal riguardo, il Comitato, al termine dei lavori, ha adottato la MSC.495 (105) on Actions to facilitate the urgent evacuation of seafarers from the war zone area in and around the Black Sea and the Sea of Azov as a result of the Russian Federation aggression against Ukraine.

Dopo la discussione preliminare ed a seguito dell'approvazione dell'Agenda lavori contenuta nel documento MSC.105/1/1, allo scopo di ottenere le considerazioni generali dagli Stati membri, si è passato a trattare i restanti argomenti come specificato di seguito approvando l'attivazione dei Drafting Group, per la revisione formale degli emendamenti in approvazione/adozione, e Working Groups per gli altri argomenti in esame.

Emendamenti agli strumenti IMO

Le proposte di emendamenti agli strumenti internazionali discussi in questa sessione di lavori sotto l'item 3, per la successiva adozione/approvazione, sono elencate di seguito:

- **Emendamenti riguardanti i Capitoli II-1, III, IV e V, e relative appendici inerenti i modelli dei Certificati, della Convenzione SOLAS 1974** in accordo alle previsioni dell'articolo VII della stessa, come emendata;
- **Emendamenti riguardanti il Codice di Sicurezza per le Navi veloci 1994 (HSC**

Code 1994) in accordo alle previsioni dell'articolo VIII e Regola X/1.1 della Convenzione SOLAS'74, come emendata;

- **Emendamenti riguardanti il Codice di Sicurezza per le Navi veloci 2000 (HSC Code 2000)** in accordo alle previsioni dell'articolo VIII e Regola X/1.2 della Convenzione SOLAS'74, come emendata;
- **Emendamenti al Codice Internazionale sul trasporto di carichi solidi alla rinfusa (IMSBC Code)**, in accordo alle previsioni dell'articolo VIII e della Reg. VI/1-1.1 della Convenzione SOLAS '74, come emendata;
- **Emendamenti al Codice Internazionale sul trasporto di merci pericolose in colli (IMDG Code)**, in accordo alle previsioni dell'articolo VIII e della Reg. VII/1.1 della Convenzione SOLAS '74, come emendata.

In aggiunta agli emendamenti agli strumenti obbligatori sopra citati, in questa sessione, sono stati anche trattati, per la successiva approvazione, le modifiche al Codice SPS 1983, Codice SPS 2008, MODU Code (1979, 1989 e 2009) e numerose altre circolari connesse, principalmente, all'adozione del nuovo Capitolo IV della Convenzione SOLAS 1974 relativo alla modernizzazione del sistema di radiocomunicazione marittimo GMDSS.

Il Comitato, dopo aver acquisito gli orientamenti e le considerazioni generali da parte di tutte le delegazioni intervenute, ha confermato la necessità di formare il **Drafting Group** (DG) per la stesura finale degli emendamenti sopra elencati da sottoporre all'adozione/approvazione da parte del Comitato in seduta plenaria.

Al termine dei lavori del **Drafting Group** il Comitato, in seduta plenaria in modalità online, ha approvato/adottato gli strumenti internazionali obbligatori come specificato nella tabella in **Annesso 1 A ed Annesso 1 B**.

Oltre a quanto sopra, durante i lavori in plenaria il Comitato ha analizzato e discusso anche sui seguenti ulteriori argomenti dell'agenda:

a) Misure per incrementare la sicurezza per i traghetti impiegati in navigazione nazionale.

Il Comitato, in riferimento ai lavori di definizione del *framework* normativo per la sicurezza dei traghetti impiegati in navigazione nazionale, ha adottato il "Model Regulations on Domestic Ferry Safety" volto a supportare gli Stati Membri nell'implementazione delle

disposizioni interne agli stessi per mitigare i rischi esistenti nel settore del trasporto marittimo che vede coinvolti i traghetti ro-ro impiegati in viaggi nazionali. In aggiunta, alcune delegazione (Cina e Repubblica di Corea) hanno presentato ulteriori documenti informativi contenenti informazioni funzionali agli scopi anzidetti.

b) Sviluppo delle ulteriori misure volte a rafforzare la sicurezza delle navi per l'uso dei combustibili marittimi.

Il Comitato, relativamente ai lavori di sviluppo dei requisiti di sicurezza per l'uso di combustibili marittimi, ha preso atto delle attività svolte dal gruppo di corrispondenza e degli outcome del Comitato MEPC 77 riferiti alla modifica della BDN (*Bunker Delivery Note*) in cui è stato inserito il campo riguardante l'informazione del "flashpoint". In aggiunta, il Comitato, durante la discussione, si è soffermato anche su talune criticità che erano state segnalate nel rapporto finale del gruppo di corrispondenza, con particolare riguardo, alle tematiche di seguito riportate:

1. modalità di notifica dei casi in cui viene rilevato il mancato rispetto dei limiti di *flashpoint* per i combustibili marittimi consegnati alle navi da parte dei fornitori (confirmed cases);
2. azioni da intraprendere nei confronti dei fornitori nel caso dei c.d. confirmed cases;
3. definizione dei contenuti della documentazione riferita alla specifica operazione di bunkeraggio (indicazione del dato di *flashpoint*);
4. necessità di linee guida volte ad affrontare e gestire i casi di combustibile non conforme; e
5. sviluppo delle ulteriori misure per considerare anche altri parametri chimico-fisici dei combustibili, diversi dal *flashpoint*.

Al termine della discussione, ed avendo definito/chiarito le criticità sopra elencate, il Comitato ha istruito il *Working Group (WG)* di finalizzare gli emendamenti alla Capitolo II-2 della Convenzione SOLAS'74, che sono stati approvati in questa sessione per la successiva adozione a MSC 106. In aggiunta, il Comitato ha approvato la ri-costituzione del gruppo di corrispondenza con l'obiettivo di completare lo sviluppo delle linee guida associate all'emendamento al Capitolo II-2 della Convenzione SOLAS'74.

c) Goal-based standards and safety level approach.

Il Comitato, per gli argomenti ricadenti sotto l'item del Goal-based standards, ha preso in esame e notato sia le proposte di azioni correttive presentate dalla *China Classification Society* (CCS) e dal *Bureau Veritas* (BV) che le ulteriori informazioni fornite dal Segretariato IMO e dall'IACS. In aggiunta a ciò, il Comitato ha discusso anche sulla proposta di revisione delle Linee guida GBS avanzata dai partecipanti al workshop, organizzato sul tema del Goal-Based Standard, e dalla Cina. A tal riguardo, si è concordato sulla necessità di ri-considerare la proposta a quando vi sarà il prossimo *Working Group* (WG) sul GBS. Infine, sotto questo item, sono stati toccati anche gli argomenti concernenti: a) il fondo destinato a sostenere le spese per l'esecuzione delle verifiche previste da questo *framework*; b) la proposta della Polonia relativa all'uso dell'approccio probabilistico anche per lo sviluppo delle regole strutturali per le navi ai fini di conformità al GBS; e c) l'uso dell'audit combinato sia per la verifica della conformità alle regole del GBS e sia per accertare l'efficacia delle azioni correttive in risposta alle non-conformità, ritenuto valido ai fini di ottimizzazione dei tempi e dei costi. Infine, a causa del poco tempo a disposizione, il Comitato ha deciso di posporre le considerazioni sui documenti MSC 105/6, MSC 105/INF.6, MSC.105/INF.7 e MSC.105/INF.9 alla prossima sessione.

d) Sviluppo del Codice per le navi autonome di superficie (MASS) secondo il framework normativo del GBS.

Sotto questo argomento, il Comitato è stato chiamato ad analizzare tutta una serie di documenti presentati sia dal Segretariato (es. risultati dell'RSE contenuti nella MSC.1/Circ.1638 e LEG.1/Circ.11) nonché dai vari Stati Membri. A tal riguardo, quindi, il Comitato ha dovuto pronunciarsi, nello specifico, sui seguenti aspetti:

1. decidere se autorizzare l'esecuzione dei lavori di sviluppo di uno strumento obbligatorio ovvero raccomandatorio;
2. su come dare efficacia allo strumento regolatorio scelto;
3. ad identificare lo scopo e gli obiettivi della norma da definire; e
4. concordare sull'adozione del framework GBS, quale struttura da considerare nella costruzione della norma per le navi autonome.

Al termine della lunga discussione sviluppatasi, ed avendo acquisito i punti di vista di tutti gli Stati Membri e NGO intervenuti, il Comitato ha deciso di autorizzare lo sviluppo, utilizzando il framework GBS, di un codice non obbligatorio rivolto alle sole navi da carico, come prima fase, e focalizzato alle operazioni autonome. Infine, il Comitato ha approvato la sessione del Joint WG MSC/LEG/FAL, per l'anno 2022, e la costituzione del gruppo di corrispondenza con il mandato di definire il codice MASS.

e) Misure in ambito Maritime Security

Il Comitato, a causa di poco tempo a disposizione, ha rimandato la discussione sui documenti presentati alla prossima sessione.

f) Pirateria e rapine nei confronti delle navi

Il Comitato, a causa di poco tempo a disposizione, ha rimandato la discussione sui documenti presentati alla prossima sessione.

g) Fenomeno migratorio per via mare

Il Comitato, a causa di poco tempo a disposizione, ha rimandato la discussione sui documenti presentati alla prossima sessione.

h) Implicazioni finanziarie per la disseminazione di MSI ed informazioni SAR a seguito del riconoscimento di Providers di Servizi Satellitari multipli.

Il Comitato, per questo argomento, è stato chiamato ad affrontare le criticità che si sono concretizzate a seguito del riconoscimento dei vari Providers di Servizi Satellitari. In particolare, sono stati esaminati gli aspetti concernenti l'incremento dei costi per la disseminazione delle informazioni di sicurezza della navigazione (MSI) ed informazioni SAR. In questo ambito, durante la lunga discussione sviluppatasi, diverse delegazioni non hanno concordato con la proposta contenuta nel documento MSC 105/12/2 nel quale era stato proposto al Comitato di confermare l'uso obbligatorio di tutti i Providers riconosciuti. In aggiunta, è stato anche indicato che le soluzioni tecniche per la diffusione delle informazioni da parte di più fornitori dovrebbe garantire l'eliminazione dei problemi di interoperabilità tra sistemi al fine di evitare potenziali rischi per gli utilizzatori (in particolare per le navi).

Altre delegazioni, invece, hanno espresso il parere favorevole sull'obbligatorietà di utilizzo di tutti i servizi riconosciuti, fermo restando che un Provider riconosciuto dall'Organizzazione deve assicurare la diffusione delle informazioni in modo adeguato e costante.

A tal fine, quindi, il Comitato, viste le criticità evidenziate e le divergenti opinioni espresse in sede di discussione, ha deciso di istruire il Sotto-Comitato NCSR al fine di affrontare in dettaglio le problematiche tecniche rappresentate. In aggiunta, e relativamente all'incremento dei costi, nel dare mandato al *Working Group* (WG) di affrontare tale tematica, e constatata l'impossibilità di definire un'opzione adeguata, il Comitato ha concordato sulla necessità di interessare i Providers, attualmente riconosciuti, e gli Stati Membri affinché si proceda ad eseguire un'analisi dettagliata delle implicazioni di tale nuova architettura.

ALTRI ARGOMENTI TRATTATI

Il Comitato, in sede di lavori in plenaria, ha anche provveduto ad analizzare ed approvare, in generale, i rapporti finali dei vari Sotto-Comitati di competenza nonché ad adottare/approvare le risoluzioni/circolari proposte da tali organi sussidiari così come di seguito indicato (*si riportano solo le determinazioni rilevanti*).

1. Sotto-Comitato Implementation of IMO Instrument (III).

➤ Estensione dell'applicazione dei requisiti sull'installazione dell'inclinometro

Il Comitato, sulla base di alcune proposte degli Stati Membri, ha confermato nuovamente che l'obbligo di applicazione dei requisiti cogenti sull'inclinometro deve intendersi non esteso anche alle navi esistenti. In aggiunta a quanto sopra, il Comitato ha approvato le linee guida indicate in Annesso 2 del presente resoconto.

2. Sotto-Comitato Carriage of Cargoes and Containers (CCC)

Il Comitato ha **approvato** le linee guida indicate in Annesso 2 del presente resoconto.

3. Sotto-Comitato Design and Construction (SDC)

Il Comitato ha **approvato** le linee guida indicate in Annesso 2 del presente resoconto.

4. Sotto-Comitato Human element, Training and Watchkeeping (HTW)

Il Comitato ha **approvato** la lista delle persone competenti e il rapporto previsto dalla STCW – Regola I/8 – come indicate in Annesso 2 del presente resoconto.

5. Altri argomenti

Il Comitato ha, altresì, trattato ed approvato gli argomenti afferenti le proposte di “**new output**” come di seguito specificato:

- a) Development of amendments to chapter 6 of the 2009 MODU Code regarding electrical equipment capable of operation after shutdown (SSE);
- b) Development of amendments to chapter 15 of the FSS Code on enclosed spaces containing a nitrogen receiver or a buffer tank of nitrogen generator systems (SSE);
- c) Review and update SOLAS regulation II-2/9 on containment of fire to incorporate existing guidance and clarify requirements (SSE);
- d) Development of guidelines for the use of electronic nautical publications (ENPs) (NCSR);
- e) Comprehensive review of the 1978 STCW Convention and Code (HTW);
- f) Amendments to the revised ECDIS performance standards (resolution MSC.232(82)) to facilitate a standardized digital exchange of ships' route plans (NCSR);
- g) Revision of SOLAS chapters II-1 (part C) and V and related instruments regarding steering and propulsion requirements to address both traditional and non-traditional propulsion and steering systems (SSE and NCSR);
- h) Development of guidelines for the safety of ships using ammonia as fuel (CCC);
- i) Revision of the Interim recommendations for carriage of liquefied hydrogen in bulk (CCC);
- j) Scoping exercise and enhancement of the effectiveness of provisions on fatigue and seafarers' hours of work and rest (HTW);
- k) Revision of the Guidelines for the application of plastic pipes on ships (resolution A.753(18)) (SSE);
- l) Evaluation of adequacy of fire protection, detection and extinction arrangements in vehicle, special category and ro-ro spaces in order to reduce the fire risk of ships carrying new energy vehicles (SSE).
- m)

CONCLUSIONI

Alla luce dei documenti approvati ed adottati dal Comitato nella sua 105^a sessione di lavori, il Reparto VI ha avviato tutte le procedure di implementazione delle norme internazionali, oggetto dei Comitati MSC, nella legislazione nazionale, qualora necessario.

Inoltre, per le altre materie di interesse degli altri Reparti/Uffici si procederà ad inviare la presente relazione a tutti gli interessati, compresi Armatori nazionali, Società di gestione, Autorità marittime e tutti coloro che, a qualsiasi titolo, collaborano con il Reparto VI per la definizione delle posizioni comuni tenute durante i lavori del Comitato MSC e per l'elaborazione delle norme nazionali.

Infine, il personale del Reparto ha attivato le procedure di partecipazione ai vari Gruppi di corrispondenza attivati a seguito dei lavori del Comitato.

Roma, 28 dicembre 2022.

C.C.(CP)Antonino SCARPATO

STRUMENTI OBBLIGATORI SOLAS, Load Line e Codici collegati		
Strumento internazionale	Data di entrata in vigore	Tipo di modifica e note
<i>SOLAS - MSC.496 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capitolo II-1: modifica delle Regole 42 e 43 con l'inserimento dell'MF/HF tra i dispositivi da collegare alla fonte di emergenza prevista per le navi da passeggeri e navi da carico; ✓ Capitolo III: modifica della Regola 6 – comunicazioni – da cui sono stati stralciati gli equipaggiamenti "two-way VHF" e "SART" che sono stati inglobati nel nuovo Capitolo IV della SOLAS; ✓ Capitolo IV: capitolo interamente modificato a seguito della modernizzazione del sistema GMDSS; e ✓ Appendici: Certificato di Sicurezza per Nave da Passeggeri; Certificato di Sicurezza Dotazioni per Nave da Carico; Certificato di Sicurezza Radio per Nave da Carico; Certificati per navi da passeggeri e da carico nucleari e relativi Form P, E, R e C.
<i>SOLAS - MSC.497 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Appendici: Certificato di Sicurezza per Nave da Passeggeri; Certificato di Sicurezza Dotazioni per Nave da Carico; Certificato di Sicurezza Radio per Nave da Carico e Certificato di Sicurezza per Nave da Carico.
<i>HSC Code 1994 - MSC.498 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capitolo 8: modifica del paragrafo 8.2.1 da cui sono stati stralciati gli equipaggiamenti "two-way VHF" e "SART" che sono stati inglobati nel nuovo Capitolo 14; ✓ Capitolo 14: eliminato completamente e facendo rinvio alle prescrizioni del Capitolo XIV del Codice HSC 2000 per ciò che riguarda le previsioni sulle radiocomunicazioni; e ✓ Annesso 1: modifica del modello di certificato per le parti concernenti agli equipaggiamenti GMDSS ed alle radiocomunicazioni in generale.
<i>HSC Code 2000 - MSC.499 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capitolo 8: modifica del paragrafo 8.2.1 da cui sono stati stralciati gli equipaggiamenti "two-way VHF" e "SART" che sono stati inglobati nel nuovo Capitolo 14; ✓ Capitolo 14: interamente modificato a seguito della modernizzazione del sistema GMDSS; e ✓ Annesso: modifica del modello di certificato per le parti concernenti agli equipaggiamenti GMDSS ed alle radiocomunicazioni in generale.

ALTRI STRUMENTI IMO		
Codici non obbligatori ed MSC Resolution		
Strumento internazionale	Data di entrata in vigore	Tipo di modifica e note
<i>Codice SPS 1983 – MSC.502 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Annesso: modifica del modello di certificato per le parti concernenti agli equipaggiamenti GMDSS ed alle radiocomunicazioni in generale.
<i>Codice SPS 2008 – MSC.503 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Annesso: modifica del modello di certificato per le parti concernenti agli equipaggiamenti GMDSS ed alle radiocomunicazioni in generale.
<i>Codice MODU 1979 – MSC.504 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capitolo 10: modifica del paragrafo 8.2.1 da cui sono stati stralciati gli equipaggiamenti radio per i mezzi di salvataggio che sono stati inglobati nel nuovo Capitolo 11; e ✓ Capitolo 11: eliminato completamente e facendo rinvio alle prescrizioni del Capitolo 11 del Codice MODU 2009 per ciò che riguarda le previsioni sulle radiocomunicazioni.
<i>Codice MODU 1989 – MSC.505 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capitolo 10: modifica del paragrafo 8.2.1 da cui sono stati stralciati gli equipaggiamenti radio per i mezzi di salvataggio che sono stati inglobati nel nuovo Capitolo 11; e ✓ Capitolo 11: eliminato completamente e facendo rinvio alle prescrizioni del Capitolo 11 del Codice MODU 2009 per ciò che riguarda le previsioni sulle radiocomunicazioni.
<i>Codice MODU 2009 – MSC.506 (105)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Capitolo 10: modifica del paragrafo 8.2.1 da cui sono stati stralciati gli equipaggiamenti radio per i mezzi di salvataggio che sono stati inglobati nel nuovo Capitolo 11; e ✓ Capitolo 11: interamente modificato a seguito della modernizzazione del sistema GMDSS.
<i>MSC.507(105) - SYSTEM PERFORMANCE STANDARD FOR THE PROMULGATION AND COORDINATION OF MARITIME SAFETY INFORMATION USING HIGH-FREQUENCY NARROW-BAND DIRECT-PRINTING</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard per il dispositivo NBDP.
<i>MSC.508(105) - PERFORMANCE STANDARDS FOR THE RECEPTION OF MARITIME SAFETY INFORMATION AND SEARCH AND RESCUE RELATED INFORMATION BY MF (NAVTEX) AND HF</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard per MF (NAVTEX) ed HF.
<i>MSC.509(105) - PROVISION OF RADIO SERVICES FOR THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente le raccomandazioni concernenti i servizi radio GMDSS.
<i>MSC.510(105) - PERFORMANCE STANDARDS FOR SEARCH AND RESCUE RADAR TRANSPONDERS</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard per il dispositivo SART.
<i>MSC.511(105) - PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE VHF RADIO INSTALLATIONS CAPABLE OF VOICE COMMUNICATION AND DIGITAL SELECTIVE CALLING</i>	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard per l'apparecchiatura VHF con funzione di comunicazioni vocali e digitali.

MSC.512(105) - PERFORMANCE STANDARDS FOR SHIPBORNE MF AND MF/HF RADIO INSTALLATIONS CAPABLE OF VOICE COMMUNICATION, DIGITAL SELECTIVE CALLING AND RECEPTION OF MARITIME SAFETY INFORMATION AND SEARCH AND RESCUE RELATED INFORMATION	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard per apparecchiature MF ed MF/HF con funzione di comunicazioni vocali e digitali.
MSC.513(105) - PERFORMANCE STANDARDS FOR INMARSAT-C SHIP EARTH STATIONS CAPABLE OF TRANSMITTING AND RECEIVING DIRECT-PRINTING COMMUNICATIONS	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard per INMARSAT - C.
MSC.514(105) - GUIDELINES FOR THE AVOIDANCE OF FALSE DISTRESS ALERTS	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente le nuove linee guida volte a mitigare il rischio dell'invio di falsi allarmi di soccorso (distress).
MSC.515(105) - PERFORMANCE STANDARDS FOR SURVIVAL CRAFT PORTABLE TWO-WAY VHF RADIOTELEPHONE APPARATUS	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard per i VHF-GMDSS portatili per i mezzi di salvataggio.
MSC.516(105) - AMENDMENTS TO THE PERFORMANCE STANDARDS FOR RADIOCOMMUNICATION EQUIPMENT (RESOLUTION MSC.80(70))	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard da applicarsi alle varie apparecchiature GMDSS.
MSC.517(105) - PERFORMANCE STANDARDS FOR A SHIPBORNE INTEGRATED COMMUNICATION SYSTEM (ICS) WHEN USED IN THE GLOBAL MARITIME DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GMDSS)	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Contenente i nuovi performance standard da applicarsi ai sistemi integrati di radiocomunicazione marittima.
MSC.188(79)/Rev.1 - REVISED PERFORMANCE STANDARDS FOR WATER LEVEL DETECTORS ON SHIPS SUBJECT TO SOLAS REGULATIONS II-1/25, II-1/25-1 AND XII/12	<u>1° Gennaio 2024</u>	✓ Documento contenente le specifiche e gli standard degli indicatori di livello da installare nei locali da carico a bordo delle navi.

Linee guida IMO		
Strumento internazionale	Comitato/Sotto-Comitato	Note
<i>MSC.1/Circ.803/Rev.1 - Participation of non-SOLAS ships in the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) and guidance on the development of training materials for GMDSS operators on non-SOLAS ships.</i>	MSC - NCSR	<i>Documento revisionato integralmente a seguito della rivisitazione del Capitolo IV della Convenzione SOLAS '74 (modernizzazione del GMDSS).</i>
<i>MSC.1/Circ.1646 - List of certificates and documents required to be carried on board ships, 2022.</i>	III	<i>Lista dei certificati e documenti da mantenere a bordo aggiornata a seguito degli emendamenti alle pertinenti Convenzioni IMO e Codici associati.</i>
<i>MSC.1/Circ.1647 - Interim guidelines for the safety of ships using fuel cell power installations.</i>	CCC	<i>Disposizioni nuove regolanti l'installazione ed utilizzo delle celle a combustibile.</i>
<i>MSC.1/Circ.1648 on Amendments to the Guidelines for the acceptance of alternative metallic materials for cryogenic service in ships carrying liquefied gases in bulk and ships using gases or other low-flashpoint fuels (MSC.1/Circ.1622).</i>	CCC	<i>Documento aggiornato con alcuni test riferiti allo stoccaggio di ammoniaca in cisterna.</i>
<i>MSC.1/Circ.1599/Rev.2 on Revised guidelines on the application of high manganese austenitic steel for cryogenic service.</i>	CCC	<i>Modificata a seguito di ulteriore esperienza tecnica maturata sul campo dall'industria e con le disposizioni in Appendice 2 relative allo stoccaggio dell'ammoniaca.</i>
<i>MSC.1/Circ.1649 on Guidelines for the implementation of inspection programmes for cargo transport units.</i>	CCC	<i>Linee guida sul regime di ispezione alle unità di trasporto dei carichi in colli completamente aggiornate.</i>
<i>MSC.1/Circ.1650 on List of voluntary guidance on pest contamination.</i>	CCC	<i>Documento contenente le linee guida sulle verifiche sulle unità di trasporto dei carichi in colli riguardanti la contaminazione da pesticidi.</i>
<i>MSC.1/Circ.1651 on Amendment to MSC.1/Circ.1625 on Unified interpretations of the IGC Code (as amended by resolution MSC.370(93)).</i>	CCC	<i>Interpretazione, proposta dall'Italia, al fine di chiarire il termine "duct" contenuto nel Codice IGC.</i>
<i>MSC.1/Circ.1652 on Explanatory notes to the interim guidelines on the second generation intact stability criteria.</i>	SDC	<i>Documento contenente le note esplicative da considerare nell'applicazione dei criteri di stabilità allo stato integro di seconda generazione (MSC.1/Circ.1627).</i>
<i>MSC.1/Circ.1653 on Unified interpretation regarding timber deck cargo in the context of damage stability requirements.</i>	SDC	<i>Documento allineato alle interpretazioni IACS (UI SC161) per i requisiti di stabilità in allagamento applicabili alle navi che trasportano legname.</i>
<i>MSC.1/Circ.1654 on Unified interpretation on noise level limit in workshops on board ships</i>	SDC	<i>Interpretazione aggiornata con i limiti di ammissibilità del rumore per gli spazi denominati "workspace".</i>
<i>MSC.1/Circ.1535/Rev.2 on Unified interpretations relating to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966</i>	SDC	<i>Modifiche eseguite per chiarire le deduzioni del bordo libero dovute alle sovrastrutture e trunk delle navi di Tipo B.</i>
<i>MSC.1/Circ.1362/Rev.1 on Unified interpretation of SOLAS chapter II-1</i>	SDC	<i>Interpretazione rivisitata al fine di renderla maggiormente aderente alle previsioni della SOLAS Reg.II-1/5.4 in particolare nei casi di modifica del lightweight.</i>
<i>MSC.1/Circ.1164/Rev.25</i>	HTW	<i>Rapporto previsto dalla Regola I/8 della STCW aggiornato con gli outcome delle verifiche eseguite all'Azerbaijan, alla Repubblica Dominicana ed alla Gran Bretagna.</i>
<i>MSC.1/Circ.797/Rev.37</i>	HTW	<i>Documento aggiornato con la lista delle persone competenti.</i>