

INTERIM REPORT

NAUFRAGIO DEL M/P RESURGO – 1ROMA2582, A LARGO DI ANZIO, IN DATA 22/07/2025

(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2025/006942)



Prefazione

Il presente rapporto d'inchiesta è stato condotto dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime in modo indipendente, secondo le disposizioni ed i criteri del Decreto Legislativo 6 settembre 2011 n. 165, della Direttiva 2009/18/CE e del Codice dei sinistri IMO.

L'obiettivo del presente rapporto d'inchiesta tecnica è quello di prevenire ogni possibile futuro incidente di questo tipo, attraverso l'accertamento e l'analisi delle relative cause e circostanze.

Le inchieste, svolte secondo la disciplina stabilita dal citato Decreto, non riguardano la determinazione di responsabilità.

Il presente rapporto di inchiesta tecnica, anche in relazione ai risultati inclusi, alle conclusioni tratte ed alle raccomandazioni emesse, non può essere in alcun modo considerato come fonte di prova in nessun procedimento amministrativo o penale.

È possibile riutilizzare gratuitamente questo documento (escluso il logo dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime), in qualsiasi formato o supporto. È necessario che il documento sia riutilizzato con precisione e non in un contesto fuorviante. Il materiale deve essere riconosciuto come proprietà intellettuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime e deve essere sempre riportato il titolo della pubblicazione di origine. Dove sia stato identificato materiale il cui copyright appartiene a terze parti, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dei titolari di copyright interessati.

Questo documento è disponibile su digifema.mit.gov.it

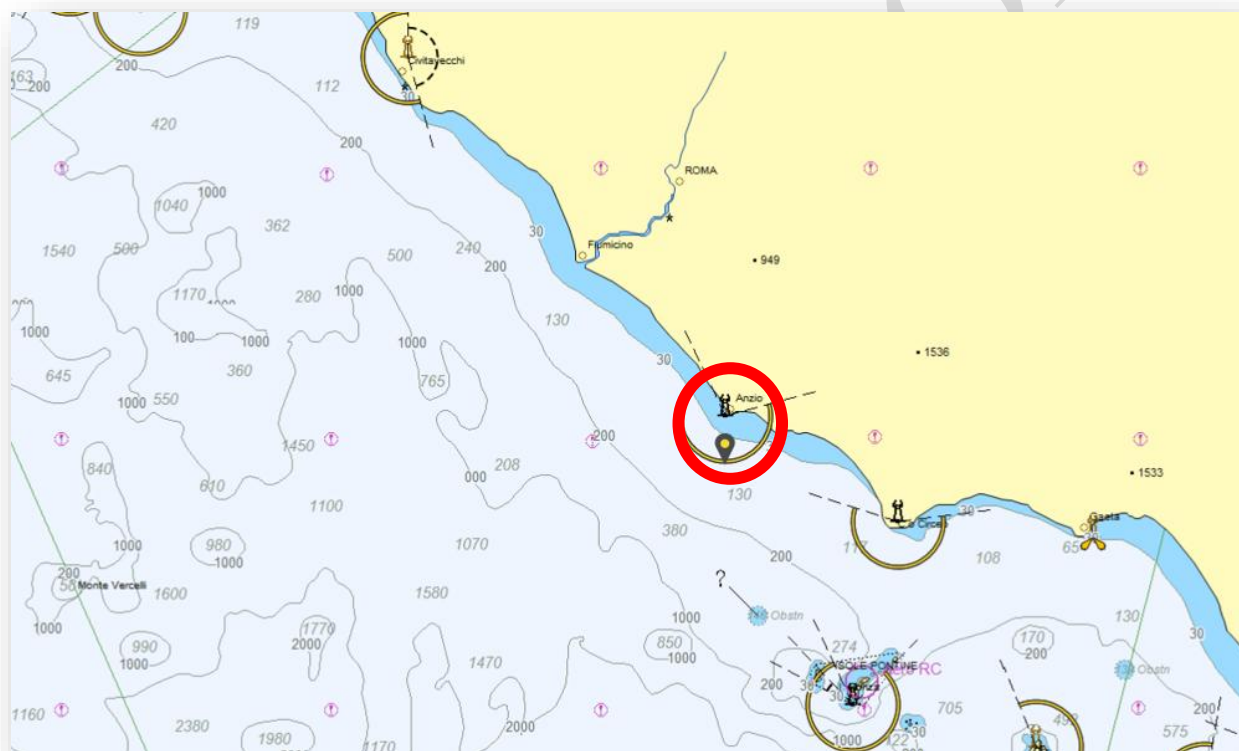
Sommario

1. SINTESI.....	4
2. DATI OGGETTIVI.....	5
2.1. Dati della nave	5
2.2. Dati relativi al viaggio.....	7
2.3. Informazione sul sinistro marittimo.....	7
2.4. Intervento dell’Autorità competente e misure d’urgenza	7
2.5. Condizioni meteo marine.....	7
3. DESCRIZIONE.....	8
3.1. Cronologia evento	8
3.2. Descrizione attrezzi utilizzati per tipologia di pesca a strascico	9
4. ANALISI.....	11
5. CONCLUSIONI.....	11
6. APPENDICI	11
6.1. Indice delle figure.....	11
6.2. Norme applicabili.....	12
6.3. Sigle e acronimi	12

1. SINTESI

In data 22/07/2025 alle ore 05:25 circa, il 3°M.R.S.C. (Maritime Rescue Sub Center) riceveva una segnalazione di allarme COSPAS-SARSAT alle coordinate 41°22.05' N - 012°37.1' E dall'unità da pesca denominata *RESURGO* iscritta nei RR.NN.MM. & GG dell'Ufficio Circondariale marittimo di Anzio al numero 2582 ed autorizzato ad effettuare Pesca Costiera Locale, entro 12 miglia dalla costa. Nel corso di una battuta di pesca nei pressi della cosiddetta Secca di Costacuti a largo di Capo d'Anzio, si verificava l'improvviso inabissamento del M/P *RESURGO*. A bordo erano presenti 2 marittimi di cui uno veniva recuperato dal M/P *PAOLA MADRE* presente in zona e l'altro risultava disperso e successivamente recuperato senza vita dal nucleo sub dei Vigili del fuoco all'interno della tuga del peschereccio adagiato su un fondale di circa 50 m di profondità.

Figura 1– Luogo del sinistro (fonte: EMCIP)



2. DATI OGGETTIVI

2.1. Dati della nave

TIPO NAVE	PESCA >= 15 METRI
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	IFWM2
BANDIERA	ITALIA
NOME	RESURGO
NUMERO ISCRIZIONE	1ROMA2582
NUMERO IMO	-
LUNGHEZZA TOTALE (m)	16,19
GT	20
T.S.L.	9,97
ANNO DI COSTRUZIONE	1996
MATERIALE SCAFO	LEGNO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	PESCA COSTIERA LOCALE (ENTRO 12NM)
FASE DEL VIAGGIO	IN NAVIGAZIONE
PARTE COINVOLTA	-
PORTO DI PARTENZA	ANZIO
PORTO DI ARRIVO	-
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	PESCA
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	SI
UNITA' AFFONDATA	SI
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	SI
PERDITA DI CARBURANTE	SI
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	300 lt circa
GRAVITA' EVENTO	MOLTO GRAVE - NAUFRAGIO E PERDITA VITE UMANE
MORTI/DISPERSI	1 – EQUIPAGGIO

Nella tabella riepilogativa di seguito, si indica la documentazione reperita tramite l'Autorità marittima; si segnala che tutti gli altri documenti di bordo sono all'interno della tuga del motopesca.

Licenza di navigazione	N° 003/2024/2688/140324 rilasciata il 27/03/2024 dall'Ufficio Circondariale di Anzio
Dichiarazione ai fini	N° 2024/AZ/VD/32 rilasciata dal RINA Data di rilascio: 21/11/2024 Data di scadenza: 03/11/2027
Annotazioni di sicurezza	N° 2024/7585 rilasciate dall'Autorità Marittima di Anzio Data di rilascio: 28/11/2024 Data di scadenza: 02/11/2027
Area GMDSS di copertura radio	Area A1
Dotazioni di salvataggio	n. 1 zattere di salvataggio per 4 persone; n. 4 cinture di salvataggio; n. 2 salvagenti anulari di cui n. 1 munito/i di boetta luminosa e n. 1 munito/i di boetta luminosa e di segnale fumogeno

Composizione dell'equipaggio

Il personale di bordo del M/P RESURGO, essendo di 9,97 tonnellate di stazza lorda ed esercitando pesca costiera locale entro 12 miglia dalla costa, risultava costituito da n. 2 (due) marittimi, come da lettera F) della tabella minima di armamento Ordinanza n° 53/2014 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio:

- n. 1 comandante/proprietario
- n. 1 marinaio

Figura 2 – Tabella minima di armamento (fonte: Ufficio Circondariale marittimo di Anzio)

TABELLA MINIMA DI ARMAMENTO <u>UNITA' da PESCA</u>				
	Tipologia unità	Tabella Ordinaria	Tabella Alternativa	Note
A	Unità da pesca fino a 3,00 T.s.l. e fino a 7,50 mt l.p.p. (Propulsione removelica)	01 Conduttore	//	//
B	Unità da pesca con sistema a draga idraulica	01 Comandante 01 Direttore di Macchina	01 Comandante/Direttore di Macchina 01 Marinaio / Mozzo	(1)
C1	Unità da pesca con sistema a circuizione (cancio- lo) di lunghezza p.p. fino a 10 mt ed inferiore a 5 t.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina	01 Comandante / Direttore di Macchina 01 Marinaio	(1) – (6)
C2	Unità da pesca con sistema a circuizione (cancio- lo) di lunghezza p.p. fino a 10 mt e tra 5,01 e 10 t.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina 01 Mozzo / Giovanotto di Macchina	01 Comandante / Direttore di Macchina 01 Marinaio 01 Mozzo / Giovanotto di Macchine	(1) – (6)
D	Unità da pesca con sistema a circuizione (cancio- lo) di lunghezza p.p. superiore a 10,01 mt e supe- riore a 10,01 t.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina 01 Mozzo / Giovanotto di Macchina 01 Mozzo	01 Comandante / Direttore di Macchina 01 Marinaio 01 Mozzo / Giovanotto di Macchine 01 Mozzo	(1) – (4) – (6)
E	Unità da pesca di lunghezza p.p. fino a 7,50 mt ed inferiore a 5,00 T.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina	01 Comandante / Direttore Macchina	(1)
F	Unità da pesca di lunghezza p.p. compresa tra 7,51 mt. e 14,00 mt. e tra 5,01 e 10,00 T.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina 01 Mozzo/Giovanotto di Macchine (se esercita P.C.R. oltre 12 miglia)	01 Comandante / Direttore di Macchina 01 Marinaio 01 Mozzo/Giovanotto di Macchine (se esercita P.C.R. oltre 12 miglia)	(1) - (2)
G	Unità da pesca di lunghezza p.p. compresa tra 14,01 mt. e 22,00 mt. e tra 10,01 e 50,00 T.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina 01 Mozzo / Giovanotto di Macchina	01 Comandante / Direttore di Macchina 01 Marinaio 01 Mozzo / Giovanotto di Macchine	(1) – (3) – (4) – (6)
H	Unità da pesca di lunghezza p.p. compresa tra 22,01 mt. e 24,00 mt. e tra 50,01 e 85,00 T.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina 01 Marinaio 01 Mozzo / Giovanotto di Macchina	01 Comandante / Direttore di Macchina 01 Marinaio 01 Giovanotto di Macchina 01 Mozzo	(1) – (3) – (4) – (6)
I	Unità da pesca di lunghezza p.p. compresa tra 22,01 mt. e 24,00 mt. e superiore a 85,01 T.s.l.	01 Comandante 01 Direttore di Macchina 02 Marinaio / Giovanotto di Macchina 01 Mozzo	//	(6)

Allegata all'Ordinanza n. 53/2014 del 30.5.2014



2.2. Dati relativi al viaggio

LUOGO	MARE TERRITORIALE <=12NM
COMPARTIMENTO MARITTIMO	ROMA FIUMICINO
STATO DEL MARE	3 – MOSSO (0.5 -1.25 M)
FORZA DEL VENTO	3 – BREZZA (7 - 10 NODI)
CONDIZIONI METEO	SERENO
VISIBILITÀ	BUONA (>=5.0 /<25.0 NM)

2.3. Informazione sul sinistro marittimo

TIPO EVENTO	NAVE PERDUTA
DATA E ORA	22/07/2025 alle ore 05.25
POSIZIONE GEOGRAFICA	LAT. 41° 21.36' N - LONG. 012° 37.6' E
ATTIVITÀ DELLA NAVE	IN NAVIGAZIONE

Classificazione IMO:

MOLTO GRAVE

Ai fini del Codice IMO per le investigazioni sui sinistri marittimi, Risoluzione IMO MSC.255 (84), l'evento straordinario è da classificare quale "sinistro molto grave" ("very serious marine casualty").

Conseguenze: L'evento incidentale provocava la perdita della nave e il decesso di un marittimo.

2.4. Intervento dell'Autorità competente e misure d'urgenza

La prima segnalazione di sinistro perveniva alla sala operativa del 3° M.R.S.C.

Successivamente la sala operativa della Capitaneria di porto di Civitavecchia prendeva contatti con una unità in zona e contestualmente disponeva l'uscita della propria motovedetta.

Personale del nucleo sub dei Vigili del fuoco a bordo della propria motovedetta dirigeva in zona operazioni per tentare il recupero del marittimo ma con esito negativo.

Il giorno successivo entrambe le motovedette dirigevano nella zona per continuare le operazioni di ricerca e soccorso che si concludevano in tarda mattinata con il recupero della salma del marittimo disperso.

Infine, l'Autorità marittima emetteva diffida nei confronti del proprietario dell'unità naufragata onde provvedere ad adottare ogni misura atta ad eliminare gli effetti dannosi già prodotti o potenziali ed a prevenire il pericolo di ulteriore danno all'ambiente.

2.5. Condizioni meteo marine

Bollettino METEOMAR del 22 luglio 2025 – estratto dal servizio meteo dell'aeronautica militare: vento variabile 3 in rotazione da nord ovest ed in intensificazione – locali piogge sotto costa – visibilità buona – mare mosso in aumento a largo.

3. DESCRIZIONE

Il giorno 22 luglio 2025, alle ore 05:30 circa, veniva lanciato un allarme COSPAS-SARSAT alle coordinate 41°22.05' N - 012°37.1' E inerente al possibile naufragio dell'unità da pesca *RESURGO* – 1ROMA2582, intento in attività di pesca a circa 5 miglia a largo di Anzio presso la secca di Costacuti. In particolare, una volta calate le reti, durante le fasi di pesca, l'unità accostava repentinamente sul lato sinistro, presumibilmente a causa dell'incaglio del divergente di sinistra sul fondale, fino a capovolgersi ed affondare. A bordo dell'unità erano presenti 2 membri di equipaggio di cui, uno veniva recuperato dal peschereccio *PAOLA MADRE*, presente in zona. L'altro risultava disperso. Venivano prontamente attivate tutte le operazioni di ricerca e soccorso da parte della competente Autorità Marittima che inviava in zona operazioni la propria motovedetta. Si attivava, inoltre, il nucleo sommozzatori del corpo dei Vigili del fuoco.

Il ritrovamento ed il successivo recupero del marittimo disperso veniva effettuato il giorno seguente dai sommozzatori, che individuavano il corpo all'interno della tuga del peschereccio adagiato sul fondale ad una profondità di circa 51 metri.

3.1. Cronologia evento

➤ Inquadramento spazio-temporale

Dalle informazioni raccolte, l'evento si è verificato in un arco temporale compreso tra le ore 02:30 e le ore 05:20 del giorno 22 luglio 2025, mentre l'unità era impegnata in attività di pesca costiera locale. La posizione dell'unità al momento del sinistro è stata individuata a largo di Anzio alle coordinate:

- latitudine 41°22.05' N
- longitudine 012°37.1' E

➤ Dinamica degli eventi

- **22/07/2025 - Ore 01:30 circa:** Inizio giornata lavorativa da parte dei membri dell'equipaggio che si recano in porto per approntare l'unità e procedere alla battuta di pesca.
- **22/07/2025 - Ore 02:00 circa:** Uscita dal porto di Anzio in direzione mare aperto.
- **22/07/2025 - Ore 02:30 circa:** Arrivo nella zona di pesca detta Secca di Costacuti a largo di Anzio.
- **22/07/2025 - Ore 05:00 circa:** Il M/P *RESURGO* si trova in navigazione a circa 5 miglia a largo di Anzio, nei pressi della Secca di Costacuti, intento in attività di pesca costiera locale con reti calate.
- **22/07/2025 - Ore 05:20 circa:** Durante le fasi di pesca, in un orario tipicamente critico per i ritmi circadiani e dopo ore di potenziale attività continuativa, l'unità effettua una repentina accostata sul lato sinistro.

- **22/07/2025 - Ore 05:20 circa:** A causa dell'accostata e di forze concomitanti, il peschereccio si capovolge repentinamente e si inabissa. Il comandante finisce in mare ed il marinaio resta intrappolato nella tuga.
- **22/07/2025 - Ore 05:25:** Il sistema automatico d'emergenza rilascia il segnale di allarme COSPAS-SARSAT (rilevato dal 3° M.R.S.C.) alle coordinate 41°22.05' N - 012°37.1' E
- **22/07/2025 - Ore 05:56:** Avvio delle operazioni di ricerca e soccorso coordinati dalla Capitaneria di Porto di Civitavecchia.
- **22/07/2025 - Ore 06:09:** Il peschereccio *PAOLA MADRE*, presente in zona, recupera in vita il comandante/proprietario.
- **22/07/2025 - Mattina:** Avvio della operazioni di ricerca da parte del nucleo sommozzatori dei Vigili del fuoco.
- **23/07/2025 - Tarda mattinata:** I sommozzatori individuano il relitto adagiato su un fondale di circa 51 metri e recuperano il corpo senza vita del marinaio all'interno della tuga.

3.2. Descrizione attrezzi utilizzati per tipologia di pesca a strascico

La pesca a strascico è una delle tecniche di pesca commerciale più diffuse al mondo. Consiste fondamentalmente nel trainare attivamente una rete da pesca a forma di imbuto attraverso l'acqua, utilizzando la forza propulsiva di una o più imbarcazioni. Il principio si basa sull'avanzamento continuo della nave: il flusso d'acqua mantiene la rete aperta, incanalando il pescato verso la parte finale, mentre la nave deve calibrare la velocità di traino (solitamente tra i 2 e i 4 nodi) per evitare che la rete si sollevi o si areni.

Figura 3 - Immagine esemplificativa tipologia di pesca a strascico - (fonte: internet)

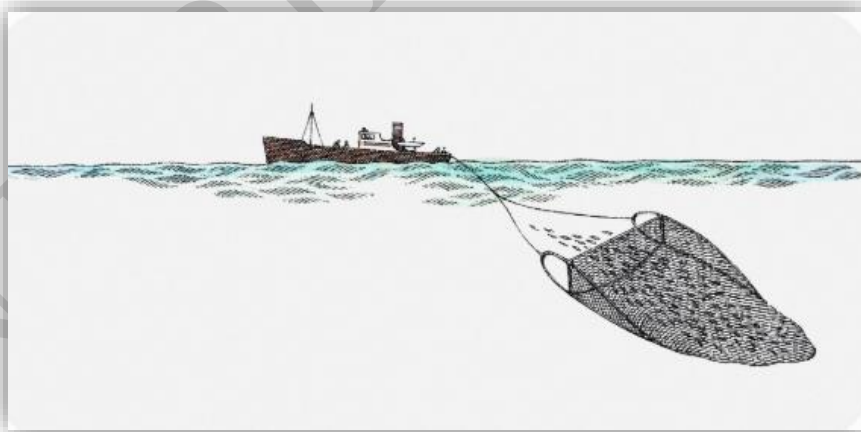
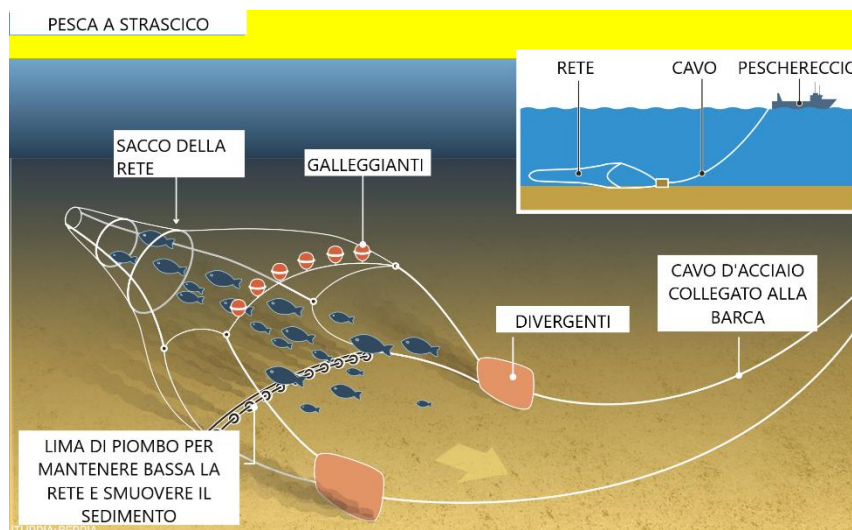


Figura 4 - Immagine esemplificativa tipologia di pesca a strascico vista subacquea- (fonte: internet)



Le attrezzature utilizzate per la pesca a strascico

Rete a strascico

È una grande struttura a imbuto realizzata in fibre sintetiche resistenti composta da:

- **La bocca:** La parte anteriore, che resta aperta per intercettare il pesce.
- **Le "ali":** Estensioni laterali della bocca che aumentano l'area di cattura.
- **Il sacco:** La parte terminale, a maglie più strette, dove si accumula il pescato. È la zona sottoposta alla massima tensione idrodinamica.

Divergenti

Sono pesanti strutture in legno o acciaio collegate tra i cavi di traino della nave e le ali della rete. Sfruttano la resistenza dell'acqua durante l'avanzamento per "allargarsi" lateralmente verso l'esterno. Questo effetto divergente è l'unico elemento che mantiene aperta la bocca della rete in senso orizzontale. Se la nave rallenta improvvisamente o effettua una virata troppo stretta, i divergenti possono perdere portanza, facendo collassare la rete o causando degli squilibri di trazione.

Figura 5 - Immagine esemplificativa di una tipologia di 'divergente' - (fonte: internet)



Cavi di traino e verricelli

I cavi d'acciaio collegano fisicamente la rete ai tamburi dei verricelli situati a poppa della nave. Gestire la lunghezza dei cavi (chiamata "fuga") in proporzione alla profondità del fondale è essenziale per garantire che la rete mantenga l'assetto corretto senza compromettere la stabilità e la sicurezza del peschereccio.

Lima di Sugheri (o Lima Superiore)

È il bordo superiore della bocca della rete. Viene chiamata così perché storicamente utilizzava galleggianti di vero sughero, mentre oggi è composta da una cima robusta su cui sono infilati o fissati galleggianti cilindrici o sferici in plastica rigida ad alta densità (capaci di resistere alle forti pressioni idrostatiche del fondale). Sfruttando la spinta di galleggiamento positiva, questa cima tende a spingere verso l'alto. Durante il movimento, solleva il "cielo" (la parte superiore) della bocca della rete.

Lima di Piombo (o Lima Inferiore / Mazzetta)

È il bordo inferiore della bocca della rete, quello che cammina a diretto contatto con il fondale marino nel caso dello strascico. È costituita da una cima pesantissima, spesso rinforzata con anime d'acciaio, alla quale sono fissati pesi di piombo, anelli di ferro o catene. Nello strascico di fondo duro, può essere dotata anche di rulli o sfere di gomma per scivolare sugli ostacoli senza strapparsi. Il suo compito è duplice: mantenere l'apertura verticale della bocca spingendola verso il basso e aderire perfettamente al terreno per evitare che il pesce scappi passandoci sotto.

4. ANALISI

L'inchiesta di sicurezza sta analizzando l'evento per identificare eventuali problemi di sicurezza sottostanti e comprendere gli eventi che hanno influenzato le decisioni e le azioni intraprese a bordo.

5. CONCLUSIONI

Al momento i dati acquisiti non consentono di trarre conclusioni definitive. Solo a completamento della fase di raccolta dati sarà possibile procedere in maniera compiuta all'analisi per individuare i diversi fattori che hanno determinato o hanno contribuito a determinare l'evento, valutando anche il fattore umano e l'interazione tra uomo, macchina ed organizzazione.

6. APPENDICI

6.1. Indice delle figure

Figura 1– Luogo del sinistro (fonte: EMCIP).....	4
Figura 2 – Tabella minima di armamento (fonte: Ufficio Circondariale marittimo di Anzio).....	6
Figura 3 - Immagine esemplificativa tipologia di pesca a strascico - (fonte: internet).....	9
Figura 4 - Immagine esemplificativa tipologia di pesca a strascico vista subacquea (fonte: internet)	9
Figura 5 - Immagine esemplificativa di una tipologia di 'divergente' - (fonte: internet)	10

6.2. Norme applicabili

- ❖ Risoluzione MSC.255 (84) relativa a “IMO Casualty Investigation Code”
- ❖ Risoluzione IMO A.1075 (28) - Linee guida per assistere gli investigatori durante l’attuazione del Codice IMO sulle inchieste sui sinistri marittimi
- ❖ STCW 78 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)
- ❖ Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo
- ❖ Direttiva 1999/63/CE (Accordo sull’organizzazione dell’orario di lavoro della gente di mare)
- ❖ Direttiva 93/103/CE del Consiglio dell’Unione Europea (riguardante le prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca)
- ❖ Regolamento (UE) n.1286/2011 della Commissione del 9 dicembre 2011 recante adozione di una metodologia comune d’indagine sui sinistri e sugli incidenti marittimi a norma dell’articolo 5, paragrafo 4, della direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
- ❖ Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 165 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE
- ❖ Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 271 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”; *entrato in vigore il 17-10-2002 (ultimo aggiornamento all’atto pubblicato il 11/01/2006)*
- ❖ Decreto legislativo 5 agosto 2002, n. 218 (Regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca costiera)
- ❖ Decreto legislativo 27 maggio 2005, n. 108 (Organizzazione orario di lavoro gente di mare)
- ❖ Decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 298 (Attuazione della direttiva 93/103/CE relativa alle prescrizioni minime di sicurezza e di salute per il lavoro a bordo delle navi da pesca)
- ❖ DPR 8 novembre 1991, n. 435 (Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare)
- ❖ DPR 2 ottobre 1968, n. 1639 Regolamento per l’esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente la disciplina della pesca marittima)
- ❖ Decreto Ministeriale 5 agosto 2002, n. 218 “Regolamento di sicurezza per le navi abilitate alla pesca costiera”; *entrato in vigore il 17-10-2002 (ultimo aggiornamento all’atto pubblicato il 11/01/2006)*

6.3. Sigle e acronimi

AIS	Automatic Identification System
ISM	Association Internationale de Signalisation Maritime
CP	Capitaneria di Porto

CCNL	Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro
C.N.M.C.A.	Centro Nazionale di Meteorologia e Climatologia Aerospaziale
COLREG	Regolamento Internazionale per prevenire gli abbordi in mare
COG	Course overground (rotta)
COSPAS-SARSAT	Sistema satellitare internazionale di ricerca e soccorso
DIGIFEMA	Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime
DPI	Dispositivi di protezione individuale
ECFA	Event and Causal Factors Analysis
EMCIP	European Marine Casualty Information Platform
EMSA	European Maritime Safety Agency
GIANO	Guidance for information and analysis for operations (Piattaforma informatica in dotazione al Corpo delle Capitanerie di porto)
GMDSS	Global Maritime Distress and Safety System
GT	Gross tonnage
LFT	Lunghezza fuori tutto
LPP	Lunghezza tra le perpendicolari
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
LT	Local time
M/P	Motopesca
M/N	Motonave
NM	Miglio nautico
SAR	Search and rescue (ricerca e soccorso)
SIGE	Sistema di Gestione Eventi (Banca dati Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime)
SOAM	Systemic Occurrence Analysis Methodology
SOLAS	Safety of Life at Sea
SOG	Speed over ground (velocità)
STCW	Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi
TSL	Tonnellate stazza lorda
UTC	Coordinated Universal Time
VMS	Vessel monitoring system
VTs	Vessel traffic system