

# ASSOCIAZIONE ITALIANA DI DIRITTO MARITTIMO



## LA CONFERENZA 2022 DEL COMITE MARITIME INTERNATIONAL AD ANVERSA E LA PARTECIPAZIONE DELL'AIDIM

Per l'anniversario dei 125 anni dalla fondazione, dopo una interruzione conseguente all'emergenza sanitaria, il *Comité Maritime International* si è riunito ad Anversa dal 18 al 21 ottobre 2022. Il precedente incontro in presenza si era tenuto a Città del Messico nel 2019.

I partecipanti alla Conferenza sono stati 450, costituiti da componenti delle Associazioni di Diritto Marittimo di Argentina, Australia, Belgio, Brasile, Cameron, Canada, Cile, Colombia, Congo, Corea del Nord, Croazia, Danimarca, Ecuador, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Grecia, India, Indonesia, Italia, Malesia, Malta, Messico, Nigeria, Norvegia, Olanda, Panama, Perù, Polonia, Regno Unito, Romania, Russia, Singapore, Sud Africa, Sud Corea, Spagna, Stati Uniti, Svezia, Svizzera, Ucraina, Venezuela. Erano presenti anche i rappresentanti di molte Associazioni Consultive del CMI, Osservatori e numerosi accompagnatori.

La delegazione dell'AIDIM era composta da **Alberto Batini, Valentina Bellalba, Giorgio Berlingieri, Corrado Bregante, Pierangelo Celle, Luca Di Marco, Valeria Eboli, Lorenzo Fabro, Giovanni Marchiafava, Enrico Molisani, Massimiliano Musi, Alberto Pasino, Carolina Pinto, Mario Riccomagno, Lorenzo Schiano di Pepe, Francesco Siccardi.**

In apertura vi sono state riunioni degli INTERNATIONAL WORKING GROUPS (IWG) e degli STANDING COMMITTEES (SC) su *Polar Shipping, Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), Lex Maritima, Wrongful Arrest, Classification Societies, Vessel Nomenclature, Collision Convention, Planning Committee, Container Security Interests, Offshore Activities, Cybercrime in Shipping, Judicial Sales of Ships, Maritime Law & Refugees, Marine Insurance, General Average, Unified Interpretation*, per considerare le attività nei rispettivi ambiti di studio.

- Nella Sessione dedicata alle *Judicial Sales*, a cui ha partecipato **Pierangelo Celle**, Ann Fenech, Malta, ha ricordato che al termine di un lungo percorso in cui il CMI è stato attivamente impegnato, il 30 giugno 2022 la 55a Sessione della Commissione VI dell'UNCITRAL ha approvato il progetto di Convenzione e ha raccomandato all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite di adottarla con il nome di **United Nations Convention on the International Effects of Judicial Sales of Ships**. Si prevede che la cerimonia di firma si terrà nel 2023. I relatori (Tomotaka Fujita, Giappone; Frank Nolan, Stati Uniti; Jan Erik Poetschke, Germania; Peter Laurijssen, Belgio; Beate Cezerwenka e José Angelo Estrella Faria, UNCITRAL) hanno poi descritto i contenuti del progetto approvato che regola il riconoscimento, in ciascun Stato, dei provvedimenti giudiziari emessi dai tribunali di un altro Stato relativi alla vendita giudiziaria di navi, sia ai fini del riconoscimento del titolo del nuovo proprietario, sia della cancellazione e iscrizione delle navi nelle matricole. Frederick Kenney, Direttore Affari Legali dell'IMO, ha quindi illustrato il ruolo e la funzione dell'IMO, individuato come Repository, attraverso un modulo aggiuntivo sulla piattaforma IMO-GISIS.
- Quanto al *Wrongful Arrest*, l'indagine, effettuata dall'IWG attraverso due Questionari, era stata svolta al fine di verificare l'opportunità di una regolamentazione uniforme della responsabilità per sequestro erroneo che sia più compiuta di quella contenuta all'art. 6 della Convenzione del 1999, mentre l'art. 6 della Convenzione del 1952 effettua un mero rinvio alla legge del foro del sequestro. La risposta sulla obbligatorietà dell'imposizione di cauzione al sequestrante è stata tiepida, preferendosi lasciare la decisione alla discrezionalità del Giudice del sequestro. Poche sono anche state le risposte favorevoli ad una maggiore regolamentazione della responsabilità del sequestrante. Evidentemente il tema continua ad essere ritenuto di una certa delicatezza. Si considera infatti che debba essere il Giudice del sequestro a valutare, caso per caso, se sussistano gli estremi di una condanna per sequestro erroneo e a determinare se il comportamento del sequestrante può rientrare nella colpa grave o nel dolo. Conclusivamente l'IWG ha ritenuto di lasciare all'ExCo del CMI la decisione se l'indagine debba considerarsi conclusa o se possa essere invece proseguita, con l'interrogativo se l'attività e le iniziative dell'IWG debbano raggiungere un maggior numero di destinatari. Al riguardo **Giorgio Berlingieri**, che ha partecipato alla riunione assieme ad

**Alberto Pasino**, ha descritto i metodi di lavoro del CMI, osservando che i Questionari sono indirizzati alle Associazioni di Diritto Marittimo facenti parte del CMI, costituite non solo da avvocati ma anche da rappresentanti di tutta l'industria marittima.

- Sulla **Vessel Nomenclature**, la riunione è iniziata con l'analisi delle risposte ai Questionari ricevute dalle Associazioni Nazionali ed è proseguita con un approfondimento sulla rilevanza dell'individuazione dei confini della nozione di "nave", anche in relazione alle operazioni delle *MASS*, che suggerirebbe un confronto con l'IWG incaricato di studiare tale ultima tematica. Si è quindi tenuta una vivace discussione su quale possa essere la natura del *deliverable* finale dell'IWG, a conclusione della quale è stata accolta la proposta di **Massimiliano Musi** di redigere una bozza di *Guidelines* uniformi, aventi appunto caratteristiche di *soft law*. Esse andrebbero redatte alla luce dei principali arresti giurisprudenziali e delle posizioni dottrinarie di vari Paesi appartenenti alle due macro-tradizioni giuridiche di *Civil Law* e *Common Law* e avrebbero la funzione di essere d'ausilio agli *stakeholders*, alle Corti e ai *legal practitioners*, qualora nei singoli casi di specie le norme domestiche e/o sovranazionali non consentano di attribuire con certezza lo *status* di *ship* o *vessel* ad una determinata unità, con il rischio di una pericolosa incertezza o, addirittura, di un vuoto normativo.
- L'IWG dedicato al tema delle **Offshore Activities** si è riunito in forma ibrida sotto la presidenza di Jorge Radovich (Argentina). Oggetto principale della discussione è stato il testo di una bozza di **International Convention on Liability and Compensation for Transboundary Pollution Damage in Connection with Offshore Oil and Gas Activities**. Come riferisce **Lorenzo Schiano di Pepe**, si tratta di un documento (che si sviluppa in 24 articoli) del quale una prima versione era stata fatta circolare nei mesi precedenti all'incontro tra i componenti dell'IWG, con possibilità di formulare commenti e osservazioni. Più specificamente, in occasione dell'incontro di Anversa si sono confrontate due posizioni in merito all'inclusione in una futura Convenzione di danni diversi da quelli di natura economica, vale a dire dei pregiudizi alle risorse naturali. Una parte dei componenti dell'IWG ha fatto propria la tesi secondo la quale ammettere tale tipologia di danni comporterebbe la non sostenibilità del sistema in ragione della scarsa prevedibilità che conseguentemente lo caratterizzerebbe. Altri partecipanti hanno invece

sottolineato la necessità di superare tale impostazione (tipica delle Convenzioni CLC e FUND del 1969 e 1971) in coerenza con alcuni importanti sviluppi quali l'Accordo di Parigi sul cambiamento climatico e i negoziati in corso in tema di protezione della biodiversità nelle aree marine al di là dei limiti esterni delle giurisdizioni nazionali.

- Per quanto riguarda il *Cybercrime in Shipping*, a causa della mancata partecipazione del suo presidente e relatore Julian Clark (Regno Unito), l'IWG non si è riunito. **Giovanni Marchiafava**, che ne fa parte, riferisce tuttavia che lo scorso 28 novembre si è tenuta una riunione a distanza dell'IWG, dove è stato deciso di organizzare un *workshop* in occasione della prossima Conferenza di Montreal del CMI. Al *workshop* prenderanno parte in qualità di relatori alcuni dei componenti dello stesso IWG per esporre le misure nazionali assunte dai rispettivi Stati di appartenenza in materia di *cybercrime* e *cybersecurity* nel trasporto marittimo. Le relazioni dovrebbero costituire una prima base per la redazione di un Questionario in materia.
- L'incontro relativo alla *Marine Insurance* si è tenuto sotto la presidenza di Joseph Grasso (Stati Uniti), che ha illustrato lo stato dei lavori relativamente al Questionario sull'Azione Diretta contro gli Assicuratori distribuito tra le Associazioni Nazionali. Ad oggi vi sono state 17 risposte, per cui non si è ancora proceduto alla elaborazione dei risultati, confidando che ne arrivino di ulteriori. L'intenzione è di presentare i risultati in occasione della Conferenza di Montreal nel 2023. Nel frattempo, quali altri argomenti d'indagine sono stati proposti l'impatto delle *MASS* e delle sanzioni internazionali nel settore assicurativo. Ai lavori partecipa **Pierangelo Celle**.
- In tema di *Collision Convention*, presente un folto gruppo di osservatori, i lavori dell'IWG sono iniziati con una relazione introduttiva del suo presidente John O'Connor (Canada). Nonostante fosse stato predisposto un documento preliminare, con suggerimenti circa il possibile futuro articolato ed una prima bozza di Questionario, la discussione si è svolta su un piano più generale, considerando alcuni degli aspetti qualificanti delle proposte effettuate dall'AIDIM, quali lo *scope of application*, la *liability*, la *compulsory insurance* e la *direct action*. Quest'ultimo argomento ha polarizzato l'attenzione dei presenti con l'intervento di vari partecipanti, fra i quali Dieter Schwampe (Germania), e Frank Smeele (Olanda), i rappresentanti dell'I.G. dei P&I Clubs, il delegato IMO e **Francesco Siccardi**. E'

interessante rilevare che sul problema dell'assicurazione obbligatoria il dibattito ha evidenziato un notevole contrasto di opinioni, mentre non sembra esservene (sebbene il tema sia stato solo accennato) su *scope* e *liability*. Il Presidente ed il Rapporteur lavoreranno ora per definire il testo del Questionario da sottoporre all'Ex.Co., con l'auspicio che a Montreal siano disponibili le risposte delle Associazioni Nazionali.

- Ha avuto luogo la prima riunione del *Subcommittee on Maritime Law and Refugees*. Sono stati presentati gli esiti del lavoro svolto, correlati in particolare all'analisi delle risposte ai Questionari compilati sul tema, pervenuti da Associazioni Nazionali di vari continenti. I partecipanti hanno confrontato le diverse prassi alla ricerca degli elementi di affinità e differenza, nonché delle lacune normative da colmare. Tra i temi oggetto di maggiore interesse e più vivace discussione vi è stato quello relativo all'eventuale competenza dello Stato di bandiera della nave che presta soccorso a ricevere la richiesta di asilo. Alle discussioni sulle varie tematiche ha partecipato **Valeria Eboli**, che ha organizzato e presieduto il *workshop* quale Presidente del *Subcommittee*. L'intento è stato di individuare un modello preferibile da poter suggerire come esempio per l'uniformità. Il resoconto sui lavori è stato successivamente presentato in Assemblea plenaria.

Il 20 ottobre la *Plenary Session* è stata aperta con la **Berlingieri Lecture**, tenuta da Patrick J.S. Griggs, *Past President* del CMI, in memoria di Francesco Berlingieri, Presidente *ad honorem* del *Comité Maritime International*, dopo esserne stato Presidente dal 1977 al 1991. Con una relazione dal titolo *The CMI yesterday, today and tomorrow* ha ripercorso la storia del CMI unitamente a quella dell'IMO.

Vi è poi stata la presentazione del volume **Comité Maritime International 1972-2022**. Edito dal Presidente dell'AIDIM e da egli scritto assieme al *Past President* del CMI Stuart Hetherington, vi si ripercorrono, con testo in lingua inglese, francese e spagnolo, corredato da fotografie, gli ultimi 50 anni di storia del CMI riallacciandosi ai primi 75 anni narrati da Albert Lilar, Presidente del CMI dal 1947 al 1976 e Carlo van den Bosch, già vice Presidente Onorario del CMI.

Successivamente, **Patrick J.S. Griggs** e **Giorgio Berlingieri** sono stati acclamati rispettivamente Presidente *ad honorem* e Vice-Presidente *honoris causa* del CMI. Nell'occasione il

Presidente dell'AIDIM è stato omaggiato di un piatto d'argento recante la dedica: ***In appreciation of his dedicated service to the Comité Maritime International Giorgio BERLINGIERI was on this date conferred the title Vice President Honoris Causa 21 October 2022, Antwerp, Belgium.*** Il Presidente dell'AIDIM è stato, altresì, nominato membro del *Charitable Trust*, Presidente del *Nominating Committee* e componente dello *Standing Committee* sui *CMI Archives*.

Sono seguite Sessioni su: ***Judicial Sales of Ships, Polar Shipping, Electronic Transport Records, Maritime Law Issues in Courts, Young CMI, Fair Treatment of Seafarers, Unified Interpretation, MASS.***

- Quanto ai ***Maritime Law Issues in Courts***, la Sessione, a cui ha partecipato **Pierangelo Celle**, ha visto 4 Giudici, due di Paesi di *Civil law* (Belgio e Olanda), uno di *Common Law* (Australia) e uno misto (Canada), che hanno illustrato l'approccio adottato dalle Corti rispetto all'applicazione di norme di origine internazionale (Convenzioni) o straniera nel decidere casi marittimi. Una prima questione riguarda lo *status* della legge straniera eventualmente regolatrice della fattispecie, rispetto al quale ogni ordinamento segue il proprio approccio se considerare la norma straniera un "fatto" e quale tipo di onere della prova essa richieda. Un secondo aspetto affrontato è come viene utilizzato il diritto straniero quando il caso da decidere sia privo di precedenti giurisprudenziali nello stato della legge regolatrice. In quello illustrato la Corte belga doveva valutare, alla luce della legge inglese, le conseguenze di una clausola in un contratto di assicurazione che richiedeva che la nave fosse dotata di regolare certificazione ISM. Il caso era relativo ad un sinistro avvenuto nel periodo di transizione tra un ISM Manager e un altro, per cui la nave aveva un certificato "provvisorio" in attesa dell'effettuazione delle visite per l'emissione di quello definitivo. Un esempio relativo all'applicazione di norme internazionali è stato portato dal Giudice olandese con riferimento ad un caso in cui si discuteva se fosse applicabile la CLC o la Bunker Convention, in base all'interpretazione dell'inciso *unless it is proved that it has no residues of such carriage in bulk aboard* per stabilire chi avesse l'onere della prova e cosa si intendesse per *no residues* in assenza di uno standard IMO.

- Sugli *Electronic Transport Records* la Sessione, a cui ha partecipato **Mario Riccomagno**, è stata presieduta da Michael Sturley (Stati Uniti) ed i relatori hanno effettuato un aggiornamento sullo *status quo* delle proprie legislazioni nazionali in materia di documenti di trasporto in forma elettronica. I relatori sono stati, Leong Kah Wah (Singapore), Miriam Goldby (Regno Unito), Klaus Ramming (Germania), Tomotaka Fujita (Giappone), Gertjan van der Ziel (Olanda).

L'incontro si poneva in linea di continuità con il lavoro recentemente avviato dall'IWG del CMI in materia di polizza di carico elettronica. Il CMI, infatti, a fine settembre 2022 ha inviato a tutte le Associazioni Nazionali un Questionario volto ad ottenere un quadro aggiornato riguardo alla esistenza di legislazioni nazionali – e nel caso affermativo, entro quali limiti – che disciplinino il fenomeno delle polizze di carico in formato elettronico. Le risposte pervenute sono state di vario genere. Mentre alcuni Stati (tra cui l'Italia) non hanno alcuna legge che disciplini il fenomeno, altri Stati dispongono di una normativa in materia; altri ancora hanno in corso progetti di legge e/o comunque si sono dichiarati favorevoli a introdurre nelle proprie normative disposizioni atte a superare l'utilizzo delle polizze di carico solo in formato cartaceo.

- Sullo *Young CMI – Sanctions*, la Sessione è stata dedicata a diversi aspetti relativi alla tematica delle sanzioni internazionali. Si è discusso in particolare dell'impatto sui trasporti marittimi causato dalle misure economiche restrittive adottate da Unione Europea, Stati Uniti e Regno Unito in relazione alla crisi armata tra Russia e Ucraina. Coordinatore della sessione è stato **Lorenzo Fabro**, che ha effettuato un inquadramento della normativa di riferimento, in particolare in ambito di diritto dell'Unione Europea. Il primo dei relatori, Yiannis Timagenis, Grecia, si è concentrato sulle problematiche che gli armatori hanno dovuto affrontare nell'applicare i diversi pacchetti di misure sanzionatorie UE e sulle conseguenze, anche indirette, che tali misure hanno comportato nella gestione delle aziende armatoriali anche per quanto riguarda le operazioni finanziarie. Konstantin Krasnokutskiy, Presidente della *Russian Maritime Law Association*, ha affrontato il tema delle contro-sanzioni adottate dal governo russo in risposta alle misure sanzionatorie approvate da Stati Uniti, Unione Europea e Regno Unito, approfondendo la tematica relativa all'applicazione delle suddette contro-sanzioni al settore marittimo. Da ultimo Javier Cardoso, Presidente

dell'Associazione di Diritto Marittimo dell'Ecuador, ha illustrato l'approccio adottato dalle Corti internazionali in merito alla legittimità delle sanzioni internazionali, con particolare riguardo al tema della violazione dei diritti umani, anche a seguito dell'azione intrapresa dal Venezuela innanzi alla Corte Penale Internazionale.

- Nel ***Fair Treatment of Seafarers***: la Sessione, moderata da Frederick Kenney dell'IMO, ha visto la presentazione di tre relazioni su temi correlati alla protezione dei marittimi nei contesti emergenziali più attuali. Jonathan Warring dell'*International Transport Workers' Federation (ITF)* ha considerato alcune problematiche connesse alla tutela dei marittimi nell'emergenza pandemica. In particolare ha focalizzato l'attenzione sulle criticità connesse alla mancata applicazione, in molti casi, della *Maritime Labour Convention* e i connessi riflessi sugli obblighi di tutela dei diritti umani. La relazione ha toccato anche il tema della criminalizzazione per incidenti marittimi. Joerg Noltin, Germania ha, poi, analizzato una rassegna di casi che hanno presentato criticità nella tutela dei marittimi, con un *focus* specifico sugli aspetti procedurali. Infine, **Valeria Eboli** si è occupata della tutela offerta a marittimi e navi mercantili dal diritto internazionale umanitario, con riferimento alle operazioni militari in mare condotte nell'ambito del conflitto armato tra Russia e Ucraina.

Vi è stata anche una Sessione dedicata all'assegnazione dei premi banditi dallo *Young CMI* e dall'*International Maritime Law Institute (IMLI)* per i migliori contributi redatti da giovani studiosi del diritto marittimo. Le presentazioni sono state due in considerazione del fatto che gli ultimi incontri del CMI erano stati annullati a causa della pandemia Covid 19. Eva Litina, vincitrice del *Comite Maritime International Young Person's Essay Prize (yCMI Essay Prize)* edizione 2020, ha presentato il suo lavoro dal titolo *Maritime Arbitration: Dilemmas, Prospects and Challenges: Lessons from Contracts for the Carriage of Goods by Sea*. Ha quindi effettuato alcune considerazioni interessanti in merito all'arbitrato marittimo, con particolare riferimento all'utilizzo di questo strumento per la risoluzione di controversie relative ai contratti di *Charter Parties*. Helen Nieman, vincitrice del premio edizione 2019, ha riassunto il suo studio dal titolo *Cyber-Risks In Unmanned Vessel Industry And Adapting Current U.S. And International Legal Framework To New Challenges*. E' stato anche assegnato il premio per l'anno 2022, che è stato attribuito a Rosalie Van Dael per il suo studio dal titolo *Relief in Cross-Border Insolvency and Maritime Law*. Gli scritti dei tre vincitori sono stati posti sul sito del CMI.



Nell'ultima giornata di lavori, in mattinata, si è tenuto il *Panel Young CMI* di aggiornamento in relazione all'***Arrest of Ships***. La sessione, coordinata da Robert Hoepel, Olanda, ha visto la partecipazione di quattro relatori provenienti da diverse giurisdizioni, che hanno fornito un aggiornamento sui più recenti sviluppi applicativi e giurisprudenziali nei loro Paesi in materia di sequestro di nave. Harald Sondegaard, Danimarca, ha riferito di due rilevanti sentenze delle Corti danesi in materia di sequestro di nave ottenuto due volte in relazione allo stesso *claim* e relativi presupposti. Wim Drofman, Belgio, ha illustrato alcune novità circa l'applicazione della Convenzione del 1952 in Belgio alla luce dell'adozione del nuovo codice della navigazione nel suo Paese. La relazione di Jaime Albors (Spagna) ha poi avuto ad oggetto la possibilità di rottura del velo societario nel richiedere il sequestro di nave in Spagna e l'applicazione dell'art. 3.3 della 1999 *Arrest Convention* in relazione a questo tema, facendo riferimento alla più recente giurisprudenza spagnola. Infine Javier Franco, presidente della Associazione di Diritto Marittimo della Colombia, ha illustrato alcune recenti decisioni giurisprudenziali in Colombia in materia di sequestro di nave, con particolare attenzione al tema della competenza.

Si è riunito anche lo *SC* sulla ***Implementation and Promotion of Maritime Conventions*** sotto la presidenza di Deucalion Rediadis (Grecia). E' stato rilevato che scopo primario dello *Standing Committee* è quello di promuovere le ratifiche delle Convenzioni nei singoli Stati tramite le Associazioni Nazionali e le locali Associazioni di armatori. Si è poi considerato di predisporre un nuovo Questionario, integrativo del precedente, per verificare i motivi delle mancate ratifiche, tenendo comunque costanti rapporti con l'IMO e l'ICS per quanto riguarda i contatti con le amministrazioni e gli enti che in ogni Stato sono preposti al recepimento e ai procedimenti di ratifica delle Convenzioni. E' intervenuto **Giorgio Berlingieri** rilevando che l'Italia è l'unico Paese marittimo europeo a non essere parte della Convenzione LLMC 1976/96, mentre dovrebbe prossimamente essere ratificata la Convenzione di Atene del 1974, come modificata dal Protocollo di Londra del 2002, peraltro già recepita tramite il Reg. (CE) 392/2009. Ha anche menzionato che l'AIDIM è in continuo contatto con i competenti Ministeri e Confitarma, svolgendo attività consultiva in relazione alle Convenzioni che occorrerebbe ratificare e ha altresì osservato che quando entrerà in vigore la Convenzione di Beijing sulla vendita giudiziale di nave, potrebbe sorgere una sovrapposizione tra le sue norme e gli articoli 11 e 12 della Convenzione di Ginevra del 1993 sui privilegi marittimi e le ipoteche, che regolamentano la vendita giudiziale di navi.

Infine, nel pomeriggio ha avuto luogo l'**Assemblea Plenaria**, in conformità all'Ordine del Giorno predisposto dall'*ExCo*, che ha preso avvio con alcune brevi commemorazioni di Membri del *CMI* recentemente scomparsi: José Modesto Apolo Teran (*eulogy* di Javier Cardoso), Francisco Arca Patiño (*eulogy* di Katerina Vuskovic), Anthony Diamond (*eulogy* di Stuart Beare), Rodolfo A. Gonzalez-Lebrero (*eulogy* di Mercedes Duch), James F. Moseley (*eulogy* di Barbara Holland), Guillermo Sarmiento (*eulogy* di Javier Franco).

L'Assemblea è proseguita con l'approvazione delle proposte di modifica dello Statuto del *CMI*, e delle *General Averages Guidelines*, trattando poi le usuali materie di ordine amministrativo, organizzativo e contabile.

Sono stati quindi nominati quattordici nuovi *Titulary Members*: James Leslie Bain Allsop (Australia e Nuova Zelanda), Javier Andrés Cardoso Andrade (Ecuador), Mitja Grbec (Slovenia), Boris Jerman (Slovenia), Norman Martinez (Malta), Louis Mbanefo (Nigeria), Eugenio Moreno (Venezuela), Julio Peña Acevedo (Venezuela), Dieter Schwampe (Germania), Yelitza Suárez (Venezuela), Ider Valverde (Ecuador), Patrick Vlacic (Slovenia), Margarita Selan Voglar (Slovenia), Tilo Wallrabenstein (Germania).

A seguire, sono state comunicate le prossime riunioni del *CMI*: Montreal 14-16 giugno 2023, Göteborg 2024, Tokyo 2025, Rio de Janeiro 2026.

Successivamente è stato dato spazio ai *Rapporteurs* degli *International Working Groups* e degli *Standing Committees*, che hanno svolto le consuete relazioni di aggiornamento riassuntive dell'attività svolta.

L'Assemblea si è conclusa con la nomina di Ann Fenech come nuovo Presidente del *CMI*, di John O'Connor, Canada, Vice Presidente; di Funke Agbor, Nigeria, componente *ExCo*, di Tomotaka Fujita, Giappone, componente del *Nominating Committee*; di Lawrence Teh, Singapore, confermato *Administrator*; di Frank Stevens, Belgio, Tesoriere; di Eduardo Albors, Spagna, confermato componente *ExCo* per un secondo mandato triennale e con il tradizionale passaggio della bandiera dal Presidente dell'Associazione belga al Presidente dell'Associazione canadese, organizzatrice della prossima conferenza nel giugno 2023.