

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Italia alla guida delle navi Ue contro la dark fleet russa nel Mediterraneo

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 10th, 2026

La missione navale Irini, istituita sei anni fa dall'Unione Europea su mandato Onu per far rispettare l'embargo sulle armi imposto alla Libia, è stata progressivamente trasformata in uno strumento di contrasto alla Russia e alle sue esportazioni energetiche.

Irini infatti ha ricevuto nuove regole di ingaggio che le consentono di abbordare le navi della cosiddetta flotta ombra, secondo quanto dichiarato due giorni fa da Kaja Kallas, l'alto rappresentante dell'Ue per gli affari esteri e la politica di sicurezza: "Ogni nave sequestrata, fermata o bloccata significa minori entrate per la Russia per finanziare questa guerra" ha dichiarato Kallas, a margine di una riunione informale dei ministri della difesa europei a Cipro, senza chiarire se Irini abbia mantenuto il mandato Onu per occuparsi di Russia come lo aveva per occuparsi di Libia.

Attualmente, le forze navali impegnate nell'Operazione Irini hanno il loro quartier generale a Sigonella e sono sotto il comando del contrammiraglio italiano Marco Casapieri. La forza è composta dalla nave pattugliatrice d'altura italiana classe Thaon di Revel ITS Francesco Morosini (P431) e dalla fregata greca classe Elli HS Kanaris (F-464). La forza è supportata da un aereo da sorveglianza marittima Beechcraft B300 King Air 350 fornito dal Lussemburgo, con base avanzata a Malta, e da un aereo da sorveglianza marittima PZL M28B Bryza fornito dalla Polonia.

Secondo quanto riferito da *Maritime Executive* il nuovo e ampliato mandato contro la dark fleet non sembra aver avuto un buon inizio, soffrendo, come già era avvenuto per la missione originaria, delle limitazioni previste dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare per l'intercettazione di navi in mare, anche se autorizzate e pur in presenza di irregolarità nelle registrazioni.

Dall'avvio della missione ampliata, Irini riferisce di aver fermato tre navi. Il 7 giugno ha effettuato un abbordaggio per verifica della bandiera della Sandhya (37.159 dwt), una petroliera di proprietà indiana battente bandiera camerunense e soggetta a sanzioni UE e britanniche. Secondo il suo segnale Ais, la nave proveniva dal Brasile ed era diretta in Turchia.

Il 1° giugno, una squadra di ispezione è salita a bordo della nave cisterna Aframax Oneiroi (105.585 dwt), battente bandiera camerunense e soggetta a sanzioni UE, nelle acque

internazionali del Mediterraneo. La Oneiroi, lunga 244 metri, ha una capacità di circa 100.000 barili di petrolio. Aveva caricato a Primorsk l'11 maggio. Nonostante il fermo e la perquisizione, la Oneiroi è comunque riuscita a raggiungere Port Said il 5 giugno e dovrebbe scaricare a Vadinar, nel Gujarat, il 16 giugno.

Una seconda nave Suezmax battente bandiera camerunese, la Nelsa (156.760 dwt), di proprietà di una compagnia azera e soggetta a sanzioni da parte dell'UE e del Regno Unito, è stata la prima nave fermata da Irini l'11 maggio. La Nelsa, lunga 274 metri, caricata a Novorossiysk, ha attraversato il Bosforo il 2 giugno. Nonostante l'intercettazione, ha attraversato il Canale di Suez diretta in India.

Non è chiaro cosa abbiano rilevato le ispezioni dell'Irini né perché alle navi sia stato permesso di proseguire.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, June 10th, 2026 at 2:51 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.