

La globalizzazione colpisce i marittimi di oggi

On. Peter Morris

Presidente della Commissione Internazionale sulla Navigazione (ICONS)

I marittimi sono l'elemento umano vitale nel mosaico globale che è il trasporto marittimo internazionale.

Mentre l'85-90% dell'industria è di qualità e conforme alle norme internazionali per la sicurezza e il personale, essa ha un lato oscuro, e cioè il settore sub-standard, in cui la pressione costante per avere costi sempre più bassi e profitti sempre più alti, ha portato migliaia di marittimi a essere ingannati, sfruttati, venduti come bestiame, diventando così la materia prima del trasporto marittimo di oggi.

Sono loro ad avere maggiormente bisogno del sostegno, del conforto e dell'assistenza offerta dall'Apostolato del Mare, dalle altre organizzazioni di welfare e dai sindacati, come l'International Transport Workers Federation (ITF).

È la loro sofferenza a gridare ai governi, all'industria marittima e ai suoi clienti, al fine di estirpare il trasporto marittimo sub-standard e le sue pratiche sub-standard.

Tema di discussione dei prossimi giorni sarà come la globalizzazione colpisce la vita, la carriera, la salute, la famiglia, la fede e il benessere dei marittimi. Molte sono le cose da dire a questo riguardo.

Stamani vorrei parlarvi di:

- L'inchiesta compiuta dalla Commissione Internazionale sulla Navigazione (ICONS) e il nostro rapporto che ha per titolo: *Navi, Schiavi e Competizione*.
- Le risposte dei governi e dell'industria al nostro rapporto e alle sue raccomandazioni.
- Il contesto della globalizzazione dei marittimi, la domanda di marittimi e le possibilità di lavoro.
- I registri offshore.
- Il ruolo delle agenzie di reclutamento.
- La prospettiva dei marittimi dei Paesi in via di sviluppo.
- Il ruolo dei proprietari del carico nella riforma delle pratiche lavorative.
- L'impatto dell'11 settembre. Gli equipaggi dovrebbero restarne prigionieri?
- Sono loro il rischio, oppure i rischi vengono dalla gente in giacca e cravatta?

La Commissione Internazionale sulla Navigazione è stata creata nel 1999 per iniziativa dell'International Transport Workers Federation (ITF) per:

- Indagare sul modo con cui i governi, l'industria e le parti in causa applicano le norme minime internazionali sulla sicurezza, l'ambiente e le necessità sociali.
- Esaminare se la pratica corrente è in linea con le leggi internazionali applicabili, specialmente la Convenzione delle Nazioni Unite sulla Legge del Mare.
- Raccomandare una strategia appropriata per l'applicazione obbligatoria tanto dei regolamenti quanto di ciò che non è regolamentato.

L'ITF ha coperto la maggior parte dei nostri costi in denaro, mentre abbiamo ricevuto un sostegno considerevole in natura da parte delle agenzie marittime governative di tutto il mondo.

Il 6 marzo 2001 abbiamo presentato il nostro rapporto *Navi, Schiavi e Competizione* al Simposio su un'Industria Marittima più sicura, Sydney, Australia.

Le risposte generalmente positive al rapporto ci hanno incoraggiato, malgrado alcune personalità abbiano avuto difficoltà ad accettare la realtà che migliaia di marittimi oggi possano essere vittime di sfruttamento ed abusi nel loro lavoro. Di qui la menzione di schiavi nel titolo.

Abbiamo cercato di dare maggiore importanza ai problemi umani piuttosto che seguire le pratiche del passato che davano un'attenzione prioritaria ai metalli, alle macchine e al tasso di corrosione dell'acciaio.

Le nostre 43 raccomandazioni si dividono in due gruppi principali: uno riguardante il controllo degli Stati marittimi e l'altro i marittimi e la loro famiglia.

Siamo stati incoraggiati più dalla direzione delle risposte al rapporto che dai dettagli.

C'è stato un sostegno generale da parte delle agenzie marittime governative a favore dell'ispezione esercitata dagli Stati marittimi al fine di assicurarsi dell'applicazione della Convenzione ILO 147.

Tuttavia, siamo sempre delusi dalla negligenza del Giappone, la seconda maggiore potenza economica del mondo e ospite del MoU di Tokyo sul Controllo degli Stati marittimi, nel controllare l'applicazione dell'ILO 147. Da notare che il Giappone ha ratificato tale Convenzione il 31 maggio 1983, circa venti anni fa.

L'abbandono dei marittimi è stato riconosciuto come un problema, ma alcuni non credono sia urgente. Alcuni Paesi, d'altro lato, adottano già delle misure di rimpatrio in favore degli equipaggi abbandonati.

Un'organizzazione dell'industria ha concluso che, poiché l'informazione sull'abuso dei membri d'equipaggio delle navi da crociera viene dall'ITF, essa non è credibile e ha preferito, invece, accettare la smentita del Consiglio Internazionale delle Linee da Crociera.

Tale organizzazione non sembrava essere al corrente, o l'ignorava, del lavoro e delle informazioni provenienti dalle organizzazioni religiose del nord America che si occupano del benessere dei marittimi. Gli Stati marittimi, in generale, hanno approvato ammende più severe per le navi detenute con gravi carenze e sostengono fortemente l'applicazione rigorosa della Risoluzione A739 (18) e A789 (18) dell'Assemblea dell'IMO, concernente il controllo delle loro Organizzazioni riconosciute.

C'è stato un forte sostegno per le raccomandazioni relative alla trasparenza, ma alcuni hanno mitigato il loro sostegno rifacendosi alle tradizionali obiezioni della "confidenzialità commerciale". Più di recente, ci sono state indicazioni che alcune delle più importanti società di classificazioni stiano addolcendo la loro posizione.

Ci auguriamo che le dichiarazioni di sostegno da parte di Intertanko, Intercargo e BIMCO alla qualità nell'industria della navigazione siano l'inizio di un nuovo messaggio che altri, compresi i loro membri, accetteranno.

Per riassumere, siamo soddisfatti delle risposte che abbiamo ricevuto da parte dell'industria, delle amministrazioni governative marittime e delle agenzie internazionali. Pensiamo che dall'85 al 90% degli armatori gestiscano un'industria di qualità e che i governi dovrebbero assicurarsi che tutta la navigazione applichi le norme internazionali obbligatorie per un trattamento decente degli equipaggi e per la sicurezza della nave.

Scalpitiamo nel vedere che le azioni di riforma, essenziali per mettere fine agli abusi e allo sfruttamento dei marittimi, procedano così lentamente e aspettiamo con impazienza che, nel settore del nolo e dell'industria marittima, emergano quei leaders che si batteranno per un miglior trattamento dei marittimi.

Per terminare il lavoro della Commissione, un breve riassunto delle risposte e delle reazioni al nostro rapporto sarà pubblicato alla fine di quest'anno.

Il contesto della globalizzazione dei marittimi

I marittimi sono da tempo gli itineranti globali del loro mondo. Prima con i loro muscoli (remi), poi con il vento (la vela) e infine con la combinazione dei due, fino al momento in cui il vapore fece la sua comparsa. Il vapore, poi, è stato superato dai motori a combustione, che, a loro volta, sono stati

sostituiti dalle turbine.

Una volta i bambini sognavano di crescere per diventare capitani, capo meccanici di nave, di solcare gli oceani, di visitare Paesi lontani, incontrare gente affascinante in altre terre, passare del tempo in porti misteriosi, comandare grosse navi dei mari e riportare a casa beni dall'estero.

Sarebbero stati ammirati per il loro coraggio e rispettati per la loro professionalità. Più tardi sarebbero stati chiamati a lavori importanti a terra come membri onorati della loro comunità.

Oggi, per la maggior parte dei bambini dei paesi industrializzati, questi sogni sono svaniti. Essi sono molto più interessati a diventare dei guru dell'informazione o a volare verso destinazioni esotiche a bordo di un Boeing-747.

Prima degli anni '70, i Paesi costruttori di navi erano, in genere, proprietari delle imbarcazioni, le registravano, componevano gli equipaggi, li formavano, controllavano le loro prestazioni e quelle delle navi, e spesso fornivano il carico per l'esportazione o l'importazione.

Dopo una carriera in mare, i marittimi qualificati trovavano un impiego a terra come pilota, capitani di rimorchiatore, capitani di porto, manager di installazioni portuali in collegamento con i servizi professionali della legge, dell'educazione, della regolamentazione, della contabilità o dell'assicurazione.

Poi c'è stata una sovrabbondanza di navi, dovuta alla crisi petrolifera degli anni '70 e alla ricerca accanita della diminuzione dei costi.

Ciò ha portato gli armatori a registrare le loro navi offshore per poter diminuire il costo degli equipaggi, utilizzando equipaggi stranieri invece che nazionali, più pagati. La crescita di bandiere offshore ha portato a una riduzione iniziale dei costi, ma ha infranto il legame comune di cittadinanza tra marittimi, formatori, datori di lavoro, amministratori, supervisori, armatori e, spesso, proprietari del carico.

Il rapido aumento dell'uso di equipaggi provenienti dai Paesi in via di sviluppo, in particolar modo la bassa manovalanza, ha avuto come risultato una diminuzione del livello dei salari, un abbassamento della formazione, un controllo minimo del loro trattamento e nuovi Stati di bandiera che esercitano soltanto una supervisione teorica delle navi registrate presso di loro.

Tale cambiamento ha creato un mercato globale per l'offerta di marittimi, in cui l'elemento determinante è il prezzo del lavoro. Nel caso degli ufficiali e dei meccanici, l'industria ha potuto approfittare delle risorse esistenti, formate nei paesi dell'OCDE.

Nel corso degli anni, alcuni Paesi non dell'OCDE hanno creato istituzioni di formazione marittima per ufficiali e marinai. La qualità e l'integrità della loro operazione variano molto e si riflettono sulla domanda di coloro che ne escono.

In alcuni casi, le compagnie marittime o le associazioni dell'industria marittima sponsorizzano determinati istituti di formazione marittima nella regione dell'Asia-Pacifico.

La risorsa di ufficiali formati nei Paesi dell'OCDE sta invecchiando e non è del tutto chiaro da dove verranno domani gli ufficiali e i meccanici competenti e dedicati, malgrado le aspettative di alcuni Paesi che sono fonte di manodopera.

Opportunità per i marittimi

Il BIMCO Manpower Update, aggiornato al 2000, ha individuato una scarsità di 16.000 ufficiali e meccanici competenti, che potrebbero diventare 46.000 nel 2010.

Sempre secondo questo studio, l'offerta mondiale di marittimi nel 2000 era di 1.227.000, di cui 480.000 ufficiali e 823.000 marinai.

I marinai disponibili, 823.000, sono più numerosi della domanda, che è di 264.000. Gli autori di queste statistiche affermano chiaramente che esiste una mancanza di dati precisi e affidabili sul numero di marittimi impiegati o disponibili, provenienti dai Paesi che forniscono questa manodopera.

La conclusione generale è stata che c'è una diminuzione crescente di meccanici e ufficiali competenti, ma una sovrabbondanza sempre più pesante di marinai.

A pag. 41 del nostro rapporto, presentiamo una tavola del BIMCO aggiornata al 2000 che mostra i dieci Paesi fornitori di manodopera. La tavola mostra l'Indonesia come il secondo maggiore fornitore di manodopera nel 2000, corrispondente al 12% della domanda, o 83.500 marittimi.

Secondo un recente documento presentato a Singapore, ci sono 75.000 Indonesiani registrati e in possesso di un certificato di marittimo; di questi 32.000 sono imbarcati su navi non indonesiane.

Il Prof. Tony Lane, del Saeafarers Research Institute dell'Università di Cardiff, in un recente studio non include l'Indonesia nei primi dieci Paesi fornitori di manodopera di ogni grado, ma descrive le Filippine come la fonte del 28,5% di tutti i marittimi, paragonati al 33% per ogni grado nella lista del BIMCO per il 2000. Tali variazioni, messe a confronto, illustrano l'incertezza dell'informazione disponibile.

Il Prof. Lane elenca le prime dieci nazioni fornitrici di manodopera per ogni rango di marittimi nell'ordine seguente: Filippine 28,5 %, Russia 7,3 %, Ucraina 6,2 %, Polonia 5,9 %, Cina 5,4 %, India 5,0 %, Grecia 3,1 %, Corea del sud 2,5 %, Croazia 2,3 %, Romania 2,0 %. L'immagine diventa più confusa quando consideriamo i recenti rapporti sulla Cina, l'India e le Filippine presentati a Singapore nello scorso mese di luglio dal Prof. James McConville e dal Dott. Heather Leggate.

Secondo loro, esiste in apparenza una situazione di enorme surplus nelle Filippine negli impieghi che dovranno essere forniti ogni anno. Aggiunta a queste cifre, c'è la pretesa di certe agenzie di reclutamento secondo le quali dal 50 al 70% delle persone che esse piazzano a bordo delle navi sono personale alberghiero, ad esempio sulle navi da crociera.

Il fatto di essere impiegati viaggio dopo viaggio crea incertezza e insicurezza tra i marittimi. Molti hanno paura di non ottenere un nuovo ingaggio e ciò li rende particolarmente vulnerabili alle pressioni, alle intimidazioni e agli abusi da parte di alcune agenzie di reclutamento.

La durata dell'impiego può variare da tre a dodici mesi ed oltre. Ciò porta spesso a fare paragoni inappropriati sull'impiego annuale.

La domanda di mercato dei marittimi può essere corredata da preferenze di cultura, competenza, affidabilità o provenienza geografica da parte degli armatori e degli operatori navali.

Le preferenze dei marittimi possono essere legate ai modelli tradizionali dei proprietari della nave.

Al 1° gennaio 2000, secondo la Review of Maritime Transport dell'UNCTAD, coloro che hanno maggiormente fatto ricorso ai registri offshore sono stati gli armatori greci, con 88.173 milioni di tonn, seguiti dai giapponesi con 76.717 milioni di tonn. Gli Stati Uniti vengono al terzo posto, con 37.980 milioni di tonnellate.

Gli armatori greci occupano il 12,4 % del registro liberiano, il 72,3 % del registro di Cipro, l'11,4 % del registro di Panama, il 19,1 % di quello delle Bahamas, il 54,7 % del registro di Malta e il 5 % del registro di Vanuatu.

Gli armatori giapponesi detengono il 40,1 % del registro panamense, il 30,0 % del registro di Vanuatu, il 6,1 % di quello della Liberia e l'1,8 % del registro delle Bahamas.

Gli armatori giapponesi sono noti per avere una forte preferenza per ufficiali e marinai delle Filippine.

Sempre secondo il Prof. Lane, per quanto riguarda le preferenze degli operatori navali, gli armatori greci vogliono ufficiali superiori di nazionalità greca. La loro seconda scelta va agli ufficiali della stessa regione, che comprende Romania, Bulgaria, Ucraina e Egitto. Gli europei del nord preferiscono generalmente altri europei del nord, compresi quelli dell'Europa dell'est, in particolare Polonia e Paesi Baltici. Gli ufficiali indiani, specialmente come ufficiali superiori, hanno un'eccellente reputazione.

Gli europei del sud, Spagna, Portogallo o Italia, se non possono reclutare loro connazionali, cercano in America Latina, e un numero sempre più importante viene reclutato a Cuba.

Ci sono pochi dati ufficiali sui livelli comparativi di qualità professionale, ma io credo che ci sia un elemento di misura di queste qualità nelle preferenze degli armatori per la scelta di manodopera.

Molti buoni operatori di navi scelgono specifiche scuole di formazione in Asia e, più di recente, in Europa dell'Est.

Tornando all'opinione generale che ci sia un surplus crescente di categorie non qualificate, il Prof. Lane sottolinea che, secondo lui, tale sovrappiù non riguarda i marinai formati e in possesso di certificati, ma piuttosto mostra l'esistenza di un gran numero di gente che si fa passare per marinai e che ci sono troppi managers navali pronti a reclutare chiunque, basta che abbiano due mani e due piedi.

Aggiunge poi che esistono buone compagnie di management che considerano le norme correnti ancora insufficienti e creano proprie scuole di formazione per le loro nuove reclute.

Un altro fattore che va ad aggiungersi alla complessità del mercato globale dei marittimi è la lunghezza del tempo di servizio in mare dei marittimi. L'inchiesta del BIMCO 2000 parla di una diminuzione del 30% tra coloro che sono formati come ufficiali.

Ciò è aggravato dal fatto che la maggior parte degli ufficiali asiatici accetta un impiego a terra a 50 anni e che, in genere, l'età media dei marittimi diventa sempre più giovane. A Manila ci è stato detto che a 40 anni si è troppo vecchi per un lavoro in mare.

Il Dott. Leggate e il Prof. McConville riferiscono che il 76% dei marittimi filippini ha un'età compresa tra i 25 e i 44 anni. Poche sono le opportunità per i marittimi che abbiano superato i 45 anni. Riferiscono anche che i marittimi cinesi navigano in media dai 5 agli 8 anni.

La diminuzione del tempo di navigazione significa un uso maggiore di marittimi e un aumento dei costi di formazione. Tuttavia, la maggior parte delle volte le spese di formazione sono sostenute dallo stesso marittimo. Il continuo indirizzarsi verso marittimi sempre più giovani, assieme a periodi in mare sempre più brevi, ha diverse conseguenze.

Ciò implica una minore riserva di esperienza in mare, una minore stabilità nel management e una perdita di conoscenze derivante da pensionamenti anticipati; costi che non sono recuperabili. Allo stesso tempo, questi fattori contribuiscono ad una percezione negativa del lavoro in mare come carriera, rendendo il reclutamento di veri professionisti sempre più difficile.

Infine, il contesto della globalizzazione dei marittimi e del loro impiego è un'immagine confusa dove alcuni guadagnano, in mare, stipendi migliori di quelli del Paese di origine, ma dove vengono praticati molti inganni, menzogne, abusi e sfruttamento su altri disperati che vogliono guadagnarsi da vivere.

A volte paragono il maltrattamento, la menzogna e lo sfruttamento dei marittimi, in particolare provenienti dai Paesi in via di sviluppo, allo spettacolo di una balena ferita, che si dibatte nell'acqua, attaccata da ogni parte da squali, barracuda e piranhas...

Registri offshore

La scelta degli armatori in favore dei registri offshore all'inizio degli anni '70 aveva avuto, anzitutto, come scopo quello di ridurre i costi lavorativi impiegando equipaggi dei Paesi in via di sviluppo con salari minori. L'uso del registro liberiano da parte degli armatori degli Stati Uniti ha permesso loro di evitare i provvedimenti del Jones Act.

Lo stato di bandiera ha la responsabilità di assicurarsi che le navi siano gestite in tutta sicurezza, con un personale qualificato, e che i marittimi abbiano condizioni di vita e di lavoro sicuri e decenti. È responsabile del certificato di reclutamento per la nave e deve assicurarsi che i certificati di qualificazione siano autentici e integri.

Sotto la protezione della Legge del Mare, l'art. 94 della Convenzione richiede che gli stati di bandiera esercitino una giurisdizione effettiva e un controllo delle questioni amministrative, tecniche, sociali e di lavoro sulle navi della propria bandiera. In questo, lo stato di bandiera deve conformarsi alle regole, alle procedure e alle abitudini internazionali generalmente accettate e prendere tutte le misure che possono essere necessarie per garantire che esse siano osservate.

Purtroppo, per diverse migliaia di marittimi alcuni registri offshore attribuiscono poca attenzione ai loro obblighi verso i marittimi. È questa l'attrazione maggiore di alcuni armatori nell'utilizzare questi registri.

Conosciamo le difficoltà di lontananza, accessibilità, mancanza di effettiva amministrazione, lingua,

cultura e ritardo che gli sfortunati marittimi possono incontrare se vogliono ottenere una giusta compensazione per i danni subiti o per il loro salario nel lontano Paese di bandiera offshore della nave.

La barriera che queste difficoltà creano è una ragione in più, per molti armatori, per iscrivere le loro navi su registri offshore. Ciò li aiuta ad evitare gli obblighi nelle questioni sociali e lavorative. Il desiderio di sfuggire alle responsabilità, di evitare o minimizzare le tasse e la facilità di nascondere l'identità della nave si aggiunge all'attrazione di ricorrere a questi registri offshore.

Altri armatori considerano un registro offshore come un'opportunità per sfruttare il surplus di manodopera dei Paesi in via di sviluppo, che sono già pronti a tutto per guadagnarsi da vivere e sono vulnerabili alle bugie che fioriscono in uno dei settori dell'industria marittima, spesso con l'aiuto di funzionari compiacenti.

I proprietari conoscono i registri in cui, se c'è un incidente, una collisione, un naufragio o atti di violenza che comportano morte o ferite gravi sulla loro nave, ci sono poche possibilità che sulla questione siano svolte delle indagini o che essa venga anche soltanto riferita.

Un caso vergognoso è stato quello della M/N Glory Cape, battente bandiera panamense, in cui l'operatore radio indonesiano Budi Santosi è morto in mare, vicino alla nave, diverse ore dopo essere stato percosso con una barra di ferro dagli ufficiali, prima che lui stesso e i suoi 5 compagni saltassero in mare verso l'1.30 del mattino del 1° novembre 1995, a una diecina di miglia dal porto di Dampier, a nord ovest dell'Australia.

Da quel che so, sulla morte di Budi Santosi non sono state fatte indagini, nessuno è stato accusato, la nave è stata venduta, le è stato cambiato nome e bandiera e ha continuato a navigare senza alcun problema.

Il caso della M/N Glory Cape è uno scandalo internazionale ed è uno scandalo ancor più grande che il più grande registro navale del mondo sia considerato da alcuni armatori come un paradiso per pratiche illegali e per evitare i loro obblighi verso i marittimi da loro reclutati.

Gli armatori sanno anche che, se non desiderano interessarsi troppo alle qualifiche del loro equipaggio, allora i certificati di Panama non sono difficili da ottenere. Ne fornisce un esempio il comandante in seconda David Cockroft, che ha ottenuto un certificato di Comandante panamense per posta, pagandolo, e che non sa nulla di navigazione.

La domanda che dobbiamo porci è questa: chi sono gli armatori delle navi registrate in registri come Panama e chi li utilizza ?

La negligenza della maggior parte degli stati di bandiera nell'onorare i loro obblighi verso i marittimi abbandonati è un altro argomento di preoccupazione. Ma di questa questione parlerà più avanti un altro oratore.

Alcuni Paesi affermano di offrire un servizio commerciale più efficace e di miglior valore commerciale all'industria marittima rispetto ai loro concorrenti e, in alcuni casi, ciò è vero. Ma perché, data la responsabilità degli stati di bandiera verso i marittimi e i loro certificati, nessuno di essi si vanta di offrire il servizio migliore ai marittimi?

Nessuno stato di bandiera dà priorità nell'offrire marittimi meglio formati e nel garantire che i marittimi che navigano sotto la loro bandiera ricevano tutto ciò di cui hanno diritto e piena protezione.

Il ruolo delle agenzie di reclutamento

Il declino dell'epoca in cui era il proprietario delle navi a gestire le sue navi e a reclutare i propri equipaggi ha visto lo sviluppo delle imprese di management e delle agenzie di reclutamento.

Poiché l'approvvigionamento di marittimi si è spostato dalle nazioni tradizionalmente marittime verso l'India, l'Estremo Oriente e l'Asia, i servizi delle agenzie di reclutamento si sono poco a poco integrati nel sistema.

La grande disparità nella qualità dei servizi assicurati dalle agenzie di reclutamento ha portato certe

compagnie, preoccupate della qualità, ad avere un proprio programma di reclutamento di equipaggi, di servizi di gestione o a stabilire relazioni preferenziali con le agenzie di reclutamento scelte.

Nei paesi fonte di manodopera con un surplus di marittimi potenziali, le agenzie di reclutamento possono esercitare un controllo molto forte su quanti sono in cerca di lavoro.

Talune agenzie di reclutamento sono le prime a trattare i marittimi come una merce. Durante l'inchiesta dell'ICONS, le attività di alcune di queste agenzie sono state oggetto di frequenti lamentele da parte dei marittimi.

Ci è stato detto di relazioni dubbiose tra scuole di formazione e agenzie di reclutamento; la vendita di impieghi, il mancato pagamento o un pagamento incompleto dei salari, marittimi costretti a firmare doppi contratti, l'intimidazione, la menzogna, l'imposizione di pagare le spese di viaggio per la nave e il ritorno, la manipolazione delle rimesse alle famiglie per profittare dei tassi di cambio o degli interessi, le liste nere dei marittimi che hanno chiesto aiuto ai sindacati.

Le liste nere sono state per lungo tempo la maledizione dei marittimi delle Filippine; esse venivano pubblicate su fogli A4 simili agli affissi di polizia sui criminali ricercati.

Questi fogli riportano i nomi, la classificazione e la foto dei marittimi e queste parole in basso alla pagina:

“Questo marittimo deve essere considerato indesiderabile poiché può distruggere l'integrità della vostra compagnia e dell'industria di reclutamento in genere”.

L' "offesa" più spesso citata contro i marittimi è quella di avere contatti con l'I.T.F.

So che molti di voi hanno sentito parlare di pratiche simili nei vostri porti, ma è necessario che ne se riparli ancora a livello ufficiale.

Non c'è dubbio che certe agenzie di reclutamento siano segretamente impegnate nel reclutamento illegale e nel trasferimento di persone verso altri Paesi; in non pochi casi, ciò comporta l'uso di certificati di qualifica fraudolenti, contraffatti o non guadagnati.

Non c'è dubbio anche che le procedure stabilite da certe agenzie di reclutamento per trasferire segretamente la gente da un Paese all'altro, nascondendone l'identità e dando loro documenti falsi, dovrebbero essere considerate nel contesto della sicurezza della nave e delle misure per provare l'identità dei marittimi. Speriamo che ciò possa contribuire all'adozione di riforme.

È ripugnante il fatto che, nel dibattito sulla globalizzazione, gli economisti, i proprietari del carico, i funzionari governativi e i politici passino sopra i marittimi oppressi che sono vittime di queste agenzie di reclutamento, come "elementi in un'industria marittima competitiva".

Nonostante queste pratiche che, come ho detto, contravvengono alle Convenzioni dell'ILO, non siamo stati capaci di trovare una qualche evidenza di azioni disciplinari contro agenzie di reclutamento criminali.

I servizi di sostegno al benessere dei marittimi

I servizi di sostegno offerti ai marittimi internazionali dall'Apostolato del Mare, dalle Missions to Seafarers, dalla British and International Sailors Society, dal Centre for Seafarers Rights, sono una componente importante dell'industria marittima internazionale.

Mentre la maggior parte di queste organizzazioni vede il proprio ruolo principale come cappellania, esse si occupano spesso di mettere i marittimi in contatto con le famiglie e con i loro amici, di farli accedere alle cure mediche, di dare loro consigli legali e su problemi personali, finanziari o di sicurezza. In alcuni casi, esse devono perfino procurare loro del cibo e gli oggetti di pulizia di prima necessità.

Spesso sono il primo porto di arrivo per marittimi stressati, che hanno paura, si sentono soli, sono mal pagati, intimiditi, ingannati e forse sottoposti ad abusi. Sono sicuro che molti di voi potrebbero parlare di questo argomento sulla base della propria esperienza.

I servizi offerti dalle organizzazioni di welfare sono essenziali all'operatività dell'industria marittima internazionale e dunque si pone l'interrogativo di sapere chi ne dovrebbe coprire il costo.

Conosciamo il meraviglioso lavoro svolto dalle organizzazioni di volontariato e dal loro personale in tutto il mondo per accogliere, dare conforto e aiuto ai marittimi che li visitano, e che costituiscono la forza lavoro dell'industria marittima internazionale. Le loro spese di gestione sono coperte dai programmi locali di ricerca di fondi, dai contributi delle comunità locali, delle autorità portuali, delle compagnie legate al mondo marittimo e delle stesse compagnie marittime.

I beneficiari dei loro sforzi sono i proprietari del carico, le autorità portuali o le compagnie e gli armatori, cioè tutti coloro che traggono guadagni dall'industria marittima internazionale o che ne usano i servizi.

Quando la Commissione Internazionale stava raccogliendo informazioni durante l'anno 2000, ci è stato detto che metodi simili erano utilizzati quasi in tutti i porti.

Ci sono state riferite anche le difficoltà che i marittimi confidavano al loro personale o al cappellano, i loro appelli d'aiuto, e le richieste di mantenere il segreto per paura delle conseguenze. Quando abbiamo discusso del bisogno che queste informazioni fossero subito trasmesse alle autorità interessate, alcune persone ci hanno detto che la cosa non rientrava nei ruoli della loro organizzazione e che, se l'avessero fatto, alcuni dei membri del loro Comitato, facenti parte dell'industria marittima, avrebbe potuto offendersi e non elargire più donazioni.

Questa esperienza ci ha portati a redigere le raccomandazioni 31,32 e 33.

Nel paragrafo 3.199 di *Navi, Schiavi e Competizione*, dichiariamo di credere che "lo stato di porto e le autorità del porto hanno la responsabilità di assicurarsi che le Missioni abbiano le risorse finanziarie necessarie per assistere i marittimi internazionali in visita, quando ne hanno bisogno".

"Una piccola tassa sul carico in porto o sui movimenti internazionali sarebbe un mezzo semplice e poco costoso per raccogliere tali fondi".

La raccomandazione 31 recita: "le autorità dello stato di porto devono creare servizi telefonici gratuiti (numero verde) per permettere agli equipaggi delle navi ed altri di allertare confidenzialmente le autorità di controllo dello Stato marittimo sui difetti di sicurezza e sui problemi riguardanti gli equipaggi".

La n. 32 dichiara: "le autorità di controllo dello Stato marittimo devono stabilire un sistema permanente di consultazione con i piloti, le autorità di porto, i sindacati e le missioni dei marittimi che potrebbero essere informati fin dall'inizio dell'arrivo della nave sub-standard".

La n. 33 dichiara: "lo Stato marittimo e le autorità portuali devono introdurre delle misure per corrispondere una parte significativa delle spese delle Missioni per marittimi, in favore dei marittimi internazionali".

Comprendo bene la reticenza di alcuni membri di organizzazioni di welfare per far seguire un'informazione sugli abusi o sulle navi senza sicurezza.

Comprendo anche il ruolo che le organizzazioni responsabili dei servizi di welfare possono svolgere per far conoscere al pubblico lo sfruttamento degli equipaggi nelle navi sub-standard.

Tuttavia, vorrei che l'importanza e il valore dei vostri servizi siano meglio riconosciuti e ricevano un sostegno finanziario da parte dei governi dell'industria marittima e dei suoi clienti.

I proprietari del carico e gli armatori profittano dei servizi dei gruppi di volontariato che si occupano del benessere dei marittimi

Diciamolo francamente, se non contribuiscono in nulla, allora sono degli approfittatori della buona volontà dei volontari locali che si occupano degli equipaggi delle navi che trasportano il loro carico. Mi piacerebbe vedervi ripartire dopo questo Congresso in collera contro la disumanità inflitta ai marittimi in nome di un'industria marittima competitiva, determinati ad esporne i mali e ad ottenere il sostegno della comunità per estirpare l'industria marittima sub-standard e i suoi clienti.

L'impiego dei marittimi e le loro condizioni di lavoro

Ci sono 35 Convenzioni e oltre 30 Raccomandazione dell'International Labor Organisation sulla Navigazione. Tra queste, la Convenzione ILO 147 del 1976 sull'impiego e le condizioni di alloggio a bordo delle navi, è la Convenzione principale.

Alla data del 22 luglio 2002, un totale di 43 Paesi, che rappresenta il 50,25 % della flotta mondiale aveva ratificato la Convenzione.

Nel 1996 è stato adottato un Protocollo a questa Convenzione, che riguarda l'età minima, gli esami medici, il rimpatrio, i contratti, il cibo e la cucina, il reclutamento e il collocamento, la malattia e gli incidenti, la prevenzione degli incidenti di lavoro, il benessere, la previdenza sociale e gli orari di lavoro. Bisogna notare che il registro più importante del mondo, Panama, non l'ha ratificata e, come ho detto sopra, il Giappone, Paese che possiede il 40% del tonnellaggio sotto bandiera panamense, non effettua l'ispezione relativa all'applicazione dell'ILO 147.

In un mondo perfetto, il Codice Internazionale di Gestione della Sicurezza (C.I.S.M.) dovrebbe risolvere effettivamente quasi tutti i problemi umani legati all'operatività delle navi. Ci sono segnali che il Codice CISM sta avendo un effetto benefico, ma poiché la Fase II è iniziata solo il 1° luglio 2002, è troppo presto ancora per vedere dei miglioramenti.

Ci sono voluti, tuttavia, 26 anni per ottenere la ratifica dell'ILO 147 per meno di un quarto dei Paesi membri a cui appartiene la metà della flotta mondiale.

La Federazione Internazionale degli Armatori (I.S.F.) nelle sue ultime Direttive per la Pratica del Buon impiego, dichiara a pag. 4:

“Per la grande maggioranza dei marittimi, le condizioni di impiego in mare sono paragonabili o molto spesso più vantaggiose di quelle che essi potrebbero ottenere per un impiego nel proprio Paese. Buone condizioni di impiego sono importanti per la capacità dell'industria marittima di attirare o mantenere marittimi competenti e ben qualificati”.

E prosegue : “a parte le condizioni generali di lavoro, il livello dei salari è generoso, per quanto riguarda la maggior parte degli ufficiali e della manovalanza, in paragone con il livello di retribuzione per occupazioni simili a terra”.

Questa situazione non è quella che incontriamo nel settore dell'industria sub-standard e non sembra applicarsi a una parte significativa dell'industria marittima internazionale.

Permettetemi di dire che la quantità di dollari non tiene conto dei lunghi periodi di isolamento, della natura sempre più onerosa degli incarichi degli ufficiali, della riduzione della durata di una carriera di servizio in mare per i marittimi, più che delle responsabilità supplementari che incombono agli ufficiali.

La crescente mancanza di ufficiali e la lamentela spesso ripetuta degli armatori che è difficile reclutare giovani con le qualità richieste, non sembra andare d'accordo con le dichiarazioni di queste Direttive.

Mentre le Direttive danno un eccellente consiglio sulle pratiche convenienti di impiego dei marittimi, la sfida, per la Federazione, è di persuadere tutti gli armatori a seguire le sue Direttive.

Contrariamente all'opinione diffusa nei settori dell'industria, le Direttive hanno di positivo che : “l'industria marittima internazionale non ha eccessivamente sofferto di dispute industriali importanti tra datori di lavoro e marittimi, e molti datori di lavoro mantengono uno stretto contatto con il sindacato che rappresenta i loro marittimi. In questi contratti, essi hanno osservato numerosi principi generali che si sono dimostrati piuttosto benefici nello stabilire buone relazioni di lavoro”.

La menzogna, lo sfruttamento, l'intimidazione e la coercizione praticati da certe agenzie di reclutamento e dagli armatori contro i marittimi che cercano l'assistenza di un sindacato per il riconoscimento dei loro diritti, sono in conflitto totale con le convenzioni dell'ILO.

Quasi 60 anni fa, nel 1944, una Conferenza Internazionale sulla manodopera a Filadelfia dichiarava:

- La manodopera non è una merce
- La libertà d'espressione e d'associazione è essenziale per un progresso durevole
- La povertà costituisce un pericolo alla prosperità di ogni luogo
- Ogni essere umano, a prescindere da razza, credo o sesso, ha il diritto di cercare sia il benessere materiale che lo sviluppo spirituale, in condizioni di libertà e dignità, sicurezza economica e pari opportunità.

La dichiarazione di Filadelfia è stata confermata dall'adozione, nel 1999, della Dichiarazione sui Principi Fondamentali e i Diritti al Lavoro. Tuttavia, in termini di applicazione, c'è ancora molta strada da percorrere.

Le molteplici conseguenze della non applicazione dell'ILO 147 e le pratiche abusive a scapito degli equipaggi, sono all'origine dell'iniziativa tripartitica dei governi, degli armatori e dei marittimi, a semplificare, integrare e consolidare le Convenzioni marittime esistenti in una Convenzione unica che potrebbe essere pronta per essere adottata da una Conferenza Internazionale Marittima nel 2005.

Ma, date le procedure internazionali, ci vorranno da sei a nove mesi prima che questa possa migliorare le condizioni di lavoro dei marittimi. Fino ad allora, la maggior parte dei marittimi che navigano attualmente, saranno morti o tornati a terra.

La lentezza degli sforzi con cui la riforma dell'industria e la riforma delle pratiche dell'industria avanza nei processi internazionali quali l'ILO, condanna letteralmente i marittimi in servizio alla cattiva pratica esistente, e i loro datori di lavoro ben lo sanno.

Una misura del disprezzo in cui gli operatori e gli utilizzatori delle navi sub-standard tengono la sicurezza dei marittimi, e della loro fede cieca nella possibilità che la loro nave possa navigare senza fine, è visibile sulle statistiche di controllo degli Stati marittimi relative alle navi bloccate.

Il 44% delle deficienze sulle navi bloccate dal M.o.U. di Tokyo nel 2000-2001, erano legati alla sicurezza delle persone. Tali deficienze includevano l'alloggio dell'equipaggio, il cibo, gli equipaggiamenti di sicurezza, le misure anti-incendio, SOLAS e MARPOL, e pure le deficienze operative o legate all'ISM. La percentuale paragonata all'attività dell'Autorità Australiana per la Sicurezza Marittima nello stesso periodo era del 42% e le cifre per il M.o.U. di Parigi erano abbastanza simili.

Il Codice ISM doveva eliminare le questioni di competenza e il maltrattamento dei marittimi. Di nuovo le cifre mostrano il fallimento di un settore significativo dell'industria marittima per salvaguardare la sicurezza del lavoro, a detrimento dei membri d'equipaggio.

Molto è stato fatto per rendere la navigazione più trasparente e responsabile grazie alla pubblicazione di informazioni sulle navi bloccate.

Molti meno sforzi sono stati fatti per la pubblicazione di informazioni relative alle malattie e agli incidenti di lavoro o ai maltrattamenti dell'equipaggio.

Le industrie a terra utilizzano questo tipo di informazioni come strumento di gestione per ridurre le conseguenze in tempo perso e invalidità. Nell'industria marittima, a parte in qualche P&I Clubs, l'informazione resta segreta.

Qui ancora, le misure che potrebbero aiutare ad evitare incidenti e malattie legati al lavoro, sono bloccate a scapito dei marittimi. Sappiamo che gli operatori di qualità conoscono il valore dei buoni marittimi e vogliono vedere i loro marittimi trattati decentemente. Essi li formano bene, li pagano bene e ottengono, in cambio, lealtà e servizio.

Nel mondo globalizzato di domani, gli armatori dovranno offrire ai giovani una carriera più attraente di quelle disponibili a terra, se vogliono riuscire a reclutare le persone del calibro di cui l'industria ha bisogno.

Permettetemi di riassumere ciò di cui vi ho parlato questa mattina:

- l'inchiesta ICONS e il nostro rapporto *Navi, Schiavi e Competizione*
- le reazioni al rapporto
- il contesto della globalizzazione dei marittimi
- i registri offshore
- il ruolo delle agenzie di reclutamento
- i servizi di sostegno al benessere dei marittimi
- le condizioni di impiego e di lavoro dei marittimi.

Il tempo a mia disposizione non mi permette di parlare delle pratiche orribili associate al settore

dell'industria internazionale della pesca. Vorrei dire però che gli abusi peggiori di cui la Commissione ha sentito parlare erano associati alla pesca. Sembra che le agenzie governative e i gruppi di ambientalisti annettano maggiore attenzione a proteggere le riserve di pesce che la vita dei pescatori.

Vorrei concludere con alcune riflessioni sulle conseguenze dell'11 settembre

La tragedia dell'11 settembre ha aumentato le pressioni per identificare l'origine e la proprietà del carico e delle navi destinate ai porti degli Stati Uniti. L'International Maritime Organisation e l'Internazional Labor Organisation sono direttamente interessate nello sviluppo di procedure appropriate.

Ci sono processi sofisticati stabiliti da lunga data, nel lato oscuro dell'industria marittima e della pesca internazionale, per il trasferimento segreto di persone, di documenti fraudolenti, e di denaro tra Paesi, su cui bisogna investigare affinché l'industria marittima ridiventi sicura.

Il terrorismo è stato facilitato dalla tolleranza del segreto nell'industria marittima. Deve essere scelto un obiettivo chiave: le agenzie di reclutamento e i sistemi di proprietà degli stati di bandiera offshore, le cui performances non sono del tutto note ai governi.

Allo stesso tempo, credo che occorra pensare a diminuire ciò che viene imposto ai membri di equipaggi confinati nella loro nave quando sono in un porto degli Stati Uniti. Molti marittimi sono costretti a passare lunghi periodi di isolamento e solitudine, lontani dalle proprie case e dalla propria famiglia.

Essi hanno un bisogno assoluto di scendere alcune ore a terra per prendere contatto con la famiglia, per fare qualche acquisto o visitare il centro dell'Apostolato del Mare più vicino.

Auspico sinceramente che le misure per identificare chi è proprietario di una nave e chi ne controlla le operazioni, e per autenticare l'identità dei marittimi possano esser utilizzati per eliminare il lato oscuro dell'industria marittima e mettere fine allo sfruttamento dei marittimi.