

Marittimi abbandonati

*Sig. Angel Llorente, Mission de la Mer
Segretario del F.A.A.M, Francia,*

Il mare non conosce frontiere e la globalizzazione vi trova facilmente posto. Purtroppo a trarre profitto dalle sue possibilità è l'economia liberale, mentre viene trascurato l'aspetto sociale. Il profitto prevale sull'uomo, quello stesso uomo che ritroviamo abbandonato a bordo di un numero troppo grande di navi bloccate nei nostri porti.

Ci sono parecchi motivi e mezzi per bloccare una nave :

- per debiti. In Francia, come in molti altri paesi, è sufficiente che un creditore presenti al presidente del Tribunale di Commercio di un porto la prova del debito di un armatore nei suoi riguardi per fare fermare la nave, o un'altra nave della stessa compagnia, che abbia fatto scalo in quel porto. Una nave viene sottoposta a sequestro con la stessa facilità con cui si sequestra un pianoforte o un mobile di valore, e senza che si tenga conto della presenza dell'equipaggio a bordo. Occorre segnalare inoltre che molti armatori poco scrupolosi praticano la politica "una nave, una compagnia" per limitare i rischi.

Anche gli equipaggi che non ricevono lo stipendio da molti mesi possono dichiararsi creditori e far sequestrare e vendere la nave per reclamare quanto è loro dovuto.

- Cattivo stato della nave e rischi per la navigazione e l'ambiente. Le autorità marittime dello Stato in cui è situato il porto, dopo un'ispezione secondo il Memorandum di Parigi, possono impedire ad una nave in cattivo stato, pericoloso per la navigazione e l'ambiente, di riprendere il mare finché non vengono effettuate le necessarie riparazioni. Nel marzo 2002, la Direzione dei Marittimi e degli Affari Marittimi del Ministero dei Trasporti ha creato un corpo di ispettori del lavoro marittimo per controllare le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi a bordo.

- Trasporto illegale. Ci sono stati dei casi, alcuni dei quali recenti, di navi di cabotaggio bloccate dalla dogana o dalla polizia per trasporto illegale di merci o clandestini.

Negli ultimi anni, la maggior parte dei porti francesi ha avuto questi problemi di navi sequestrate e di equipaggi abbandonati dai loro armatori. In ogni porto è stato fatto tutto il possibile per prestare loro aiuto ed assistenza. I casi sono molto differenti. Si va dalla piccola nave di cabotaggio, come l'*Allianz* con 5 uomini di equipaggio, alla nave da crociera battente bandiera liberiana *Karelyia*, fermata al suo arrivo nel porto di Nouméa, Nuova Caledonia, su richiesta di creditori svizzeri e tedeschi. L'equipaggio comprendeva 221 persone, tra cui 76 donne. Questa nave, ormeggiata alla stazione marittima, molto vicino alla città, e pertanto visibile a tutti, ha suscitato un magnifico slancio di solidarietà che ha portato alla creazione di un gruppo, denominato "Karelyia solidarietà", a cui la Società di San Vincenzo de Paoli ha dato tutto il suo appoggio. Questo ha permesso di provvedere alle necessità dell'equipaggio per circa tre mesi. Alla fine un giudice di corte d'appello ha annullato la prima sentenza di pignoramento e la nave ha potuto riprendere il mare senza la trentina di marittimi, nervosamente provati, che avevano dovuto essere rimpatriati, grazie all'aiuto finanziario della popolazione.

I centri di accoglienza sono i primi a condividere l'inquietudine degli equipaggi che mancano di informazioni e non possono non essere allarmati da certi segnali, come il ritardo nel pagamento degli stipendi, la mancata fornitura di viveri, l'interruzione dei servizi di consegna di mercanzie e delle operazioni commerciali. Malgrado tutto ciò, i marittimi vogliono mantenere la speranza e si rifiutano di pensare al peggio. L'armatore annuncia raramente che abbandona la sua nave e lascia che siano i marittimi ad arrendersi alla triste evidenza, spesso dopo diverse settimane di angoscia. Per aggravare la situazione, a volte la nave viene ormeggiata ad una banchina lontana, una vera banchina dell'oblio, lontana dagli sguardi della gente.

Molte volte, a prima vista nulla permette di distinguere, almeno per alcuni giorni, una nave sequestrata da un'altra. Solo dopo un certo tempo le persone si chiedono perché non c'è movimento a bordo, perché la nave resta tanto tempo attraccata in porto. La cosa è ancor più difficile quando la nave è in rada, tra altre in attesa. Il caso della *Broomsgaard Star* è un esempio tipico. Solo nel corso di una conversazione al Seamen's Club di Port de Bouc il cappellano ha appreso che il rostrino di quella nave era stato ricoverato in seguito ad un incidente accaduto sull'imbarcazione di salvataggio della nave. Gli è sembrata cosa strana perché abitualmente non si possono utilizzare queste imbarcazioni senza l'autorizzazione delle autorità portuali. L'autorizzazione era stata però accordata alla *Broomsgaard Star* in quanto era l'unico modo che l'equipaggio avesse per scendere a terra. Ed è stato così che solamente il 1° agosto il cappellano ha saputo che questa nave battente bandiera norvegese bis era ferma dal 23 giugno con un equipaggio di 27 filippini. Informata dal Seamen's Club, la popolazione locale si è apprestata a fornire tutto l'aiuto e l'assistenza materiale e morale possibile a questi marittimi, che sono rimasti a bordo fino al 20 dicembre e sono tornati a casa senza aver ricevuto lo stipendio dopo sei mesi di abbandono.

Di fronte a questi problemi, ogni porto cerca di rispondere nel migliore dei modi alle necessità e trovare soluzioni. I nostri Seamen's Club sono stati paragonati a persone caritatevoli di buona volontà che abitano nei pressi di incroci stradali pericolosi, e volano in soccorso dei feriti ogni qualvolta avviene un incidente. Questi soccorritori volontari si attrezzano di barelle e di attrezzature mediche di primo soccorso, ma sono anche capaci di compiere una riflessione e di chiedersi se non sia il caso di denunciare queste situazioni, suonare l'allarme ed intraprendere i passi necessari per eliminare le cause degli incidenti. I Seamen's Club francesi si sono posti la seguente domanda: "non sarebbe possibile definire tutti insieme un atteggiamento comune dei responsabili dell'accoglienza, spesso posti, a motivo della loro situazione, nel ruolo di intermediari implicati, di fatto, nella difesa dei diritti dei marittimi?".

Da anni queste questioni vengono discusse nel corso degli incontri annuali dei porti di accoglienza. In seguito alla recrudescenza dei casi, è apparso però necessario ampliare il dibattito e coinvolgere altri interlocutori. Così nel giugno 1993, sotto l'egida del C.C.F.D, della Mission de la Mer e di Juristes Solidarité, una trentina di persone, rappresentanti del Groupe Mer del C.C.F.D, giuristi, delegati dei centri dei porti di accoglienza, Cimade, Center for Seafarer's Rights, Apostolato del Mare, Mission de la Mer, The Mission to Seamen, l'Associazione per la Gestione delle Istituzioni Socio-marittime (AGISM), la Deutsche Seemannsmission, l'ITF, e alcuni sindacalisti, si sono riuniti a Parigi per uno scambio di esperienze e per cercare di trovare una risposta ai problemi posti dall'abbandono dei marittimi. Le discussioni sono poi proseguite coi nuovi centri di accoglienza che si stavano creando e che si trovavano presto di fronte agli stessi problemi. Una delle prime decisioni è stata quella di dedicare una rubrica ai "diritti dei marittimi" nella *Lettre Intergruppes*, pubblicata mensilmente dalla comunità marittima di Dunkerque.

Cinque anni più tardi, nell'aprile 1998, è stato organizzato a Nantes, sempre sotto il patrocinio del C.C.F.D., un secondo simposio dal titolo "Navi bloccate - marittimi abbandonati", con una partecipazione ben più nutrita di quella dell'incontro del 1993. Nel corso della seconda giornata del simposio, il cui il tema era "*quali partners per quale solidarietà?*", si è visto come i centri di accoglienza siano gli interlocutori naturali di questi marittimi in difficoltà, per coordinare

l'aiuto umanitario e sensibilizzare gli stessi marittimi ad intraprendere una necessaria azione giudiziale. I delegati dell'associazione marsigliese *Amis des Marins* hanno creato un fondo di solidarietà con sovvenzioni personali. Questo fondo doveva permettere, e ha permesso, ai marittimi abbandonati - dopo aver reclamato, con l'aiuto di un avvocato, il loro credito presso la giustizia - di potere rientrare nel proprio Paese con un anticipo sugli stipendi; il saldo sarebbe stato versato dopo la vendita della nave, il cui ricavato avrebbe permesso all'Associazione di recuperare le somme avanzate e di ricostituire il fondo. Sfortunatamente, una delle navi che hanno ricevuto assistenza non aveva alcun valore commerciale; ciò ha diminuito il fondo, mostrando così i limiti di una solidarietà basata sul volontariato e la necessità di cercare altre piste d'azione:

- un migliore coordinamento dell'azione principale di questi centri di accoglienza (creazione di una federazione, elaborazione di schede informative sui casi, tutti differenti, di queste navi);
- una riunione d'urgenza di un gruppo di lavoro con gli interlocutori attuali ed i rappresentanti dello Stato (Ministero dei Trasporti e Ministero dell'Interno), per proporre soluzioni quali la modifica dei testi relativi alle classi di privilegi marittimi o l'anticipo, da parte dello Stato, di una parte degli stipendi e delle spese di rimpatrio quando la procedura di vendita è chiusa;
- il proseguimento dell'azione iniziata dall'I.T.F. presso gli organismi internazionali (l'Organizzazione Marittima Internazionale e l'Organizzazione Internazionale del Lavoro avevano appena creato una commissione paritaria per trattare questo problema) con l'obiettivo di creare un'assistenza obbligatoria per ogni armatore contro il rischio di "abbandono del marittimo".

Sebbene la maggior parte dei centri o associazioni di accoglienza in Francia contino numerosi membri della Mission de la Mer, essi non sono raggruppati sotto un'etichetta religiosa come accade in altri Paesi d'Europa e del mondo. I legami di amicizia e di interesse esistenti tra di loro, non erano strutturati. La creazione di una federazione appariva pertanto necessaria. Alcune settimane più tardi, nel corso dell'assemblea generale annuale della Mission de la Mer, veniva lanciato il progetto. La Federazione è nata ufficialmente il mese di settembre 1998 con il nome di *Fédération des Associations d'Accueil des Marins (F.A.A.M.)*. Il suo obiettivo consiste nel raggruppare, senza recare offesa alla loro autonomia, le differenti associazioni per:

- una migliore informazione reciproca tra tutti i centri di accoglienza;
- un maggiore coordinamento delle azioni intraprese per risolvere i problemi come quelli dei marittimi abbandonati, e una migliore rappresentazione e difesa delle associazioni presso le autorità;
- lo sviluppo di una cooperazione internazionale, soprattutto con i partners europei.

Attualmente la F.A.A.M. comprende 20 associazioni o membri in Francia e uno nell'Isola di Réunion. Essa conta anche membri associati, quali la Mission de la Mer, The Mission to Seafarers, la Deutsche Seemannmission, il Groupe Mer del C.C.F.D, e un'associazione (APMA) di cui fanno parte marittimi e i membri delle spedizioni polari o antartiche.

Nella sua azione la F.A.A.M. cerca di realizzare gli obiettivi stabiliti quando è stata creata:

1° Una migliore informazione, per mezzo del bollettino "France Ports Accueil" che viene pubblicato ogni due mesi circa, ed inviato a tutti i membri e a diverse autorità ed organizzazioni per posta, o per posta elettronica. Ogni due anni l'incontro nazionale dei porti di accoglienza, durante il quale ha luogo l'assemblea generale della F.A.A.M., permette un largo scambio di esperienze e di informazioni.

Grazie ad un finanziamento del Seafarers' Trust dell'ITF, tra i diversi centri è stata creata un rete intranet che permette lo scambio di informazioni e anche di ricevere estratti di stampa dai Paesi esteri (Filippine, Ucraina, Romania, Indonesia, ecc.), che vengono riprodotti in particolare da P. Mario Cisotto dell'Apostolato del Mare di Venezia. Questi documenti sono molto apprezzati dai marittimi, i quali possono anche disporre della rete per le loro comunicazioni personali mediante posta elettronica.

2° La F.A.A.M. ha sensibilizzato le autorità alla lotta contro lo scandalo dei marittimi abbandonati e ha contribuito alla creazione del gruppo di lavoro, chiamato gruppo Gilory, costituito dal Ministero dei Trasporti. Ha partecipato ai lavori di questo gruppo, culminati in un certo numero di proposte a livello nazionale, europeo ed internazionale. La F.A.A.M. fa parte altresì dei due sottogruppi operativo e giuridico, e controlla che le proposte accettate dal ministro vengano effettivamente concretizzate, in particolare il proseguimento dei lavori dell'OM.I. e dell'O.I.T. per realizzare una copertura internazionale contro il pericolo di abbandono; la ratifica della convenzione sul rimpatrio che permetterà allo Stato francese di reclamare presso lo Stato di bandiera il rimborso delle spese investite; la ricerca di una soluzione provvisoria con i mezzi finanziari necessari – il governo francese ha stanziato una somma di denaro per questo – al fine di rilevare il ruolo dei volontari locali, in particolare per quanto riguarda gli anticipi sui salari, in attesa della distribuzione del ricavato della vendita giudiziaria della nave. La F.A.A.M. è anche membro fondatore dell'Osservatorio dei Diritti dei Marittimi e partecipa ai lavori dell'Ispezione Marittima del Lavoro.

La politica della F.A.A.M per quanto riguarda i marittimi abbandonati è la seguente:

- aiutare i marittimi a fare riconoscere di fronte al tribunale il proprio credito. Una volta riconosciuto questo credito, è inutile che il marittimo resti a bordo in attesa del ricavato della vendita della nave, perché a volte occorrono mesi finché una nave sia venduta e spesso altrettanto tempo prima della distribuzione del ricavato della vendita. Riteniamo che, ritornato a casa propria, nella sua famiglia, il marittimo possa cercarsi un altro impiego. Le autorità marittime francesi consentono che si versi un anticipo sul salario di US\$ 2.000 ai marittimi che sbarcano, mentre il saldo è pagato alla vendita della nave. Il marittimo che non è cittadino dell'Unione Europea può beneficiare di un rimpatrio (con un gruzzolo di €152, circa US\$ 152) finanziato dall'Ufficio per le Migrazioni Internazionali.
- Sorveglianza della nave assicurata dai marittimi volontari che ricevono per questo una buona remunerazione.

La F.A.A.M. propone:

- che i crediti salariali dei marittimi siano garantiti da un privilegio di prima classe (applicazione della Convenzione Internazionale di Ginevra del 1983);
- che si cerchi una soluzione sul piano europeo più rapida che sul piano internazionale;
- che siano sviluppati, a livello europeo, la comunicazione e gli scambi di opinioni tra i nostri centri ed associazioni;
- che sia creato un bollettino di informazioni per i marittimi abbandonati.

Per quanto riguarda il benessere del marittimo, la F.A.A.M. ha portato avanti una cooperazione efficace con differenti organismi che hanno la missione di migliorare l'accoglienza dei marittimi. Ciò si è realizzato, sul piano internazionale, con il Comitato Internazionale per il Benessere dei Marittimi (ICSW) e con il Seafarers' Trust dell'I.T.F., e sul piano nazionale con l'AGISM e con la Società delle Opere di Mare, fondata nel 1897. La Federazione lavora altresì per la realizzazione del Consiglio Portuale di Benessere, previsto dalla Raccomandazione n. 173 dell'I.L.O.

Alcuni potranno pensare che l'azione del F.A.A.M. sia insufficiente. Occorre ricordare che il suo funzionamento è assicurato interamente e solamente dai volontari già impegnati nella gestione e nel funzionamento dei centri, e che, inoltre, hanno i propri obblighi professionali. Essi fanno ciò che possono con ciò che hanno, sostenuti dalla fede. La loro soddisfazione sta nel sentirsi utili, nel prestare un servizio, talvolta ricompensati da testimonianze come quella di un marittimo cinese che ha scritto sul Libro d'oro del Seamen's Club di Port de Bouc: "dateci l'amore e noi lo daremo al mondo".

È questa la globalizzazione a cui aspiriamo.