

XXI ° CONGRESSO MONDIALE DELL'APOSTOLATO DEL MARE

Rio de Janeiro, Brasile, 29 Settembre - 5 Ottobre 2002

**Conoscere ed utilizzare gli strumenti dell'ILO e dell'IMO  
sul benessere dei marittimi della pesca e del commercio  
(a bordo e a terra)**

*Mr. Douglas Stevenson  
Center for Seafarers Rights, S.C.I.  
New York (USA)*

Lo scopo di questo gruppo di lavoro è di conoscere l'International Maritime Organization e l'International Labor Organization, e come questi organismi possono contribuire al nostro ministero presso i marittimi e i pescatori.

Gli strumenti internazionali più importanti che definiscono le norme internazionali per i marittimi sono le convenzioni e le raccomandazioni. Tanto le prime quanto le seconde vengono adottate dagli organismi che rappresentano numerosi Paesi. Le convenzioni sono accordi tra più Paesi, che legano quanti li hanno accettati formalmente. L'accordo formale delle convenzioni è chiamato ratifica. Le convenzioni non sono di solito obbligatorie per i Paesi che non le hanno ratificate, tuttavia in diversi casi, gli Stati di porto possono esigere, come condizione di ingresso nei loro porti, che tutte le navi di ogni Paese siano in accordo con determinate convenzioni. Le raccomandazioni non sono legalmente vincolanti per nessun Paese. Tuttavia, esse hanno un peso morale considerevole come espressione di principi basati su un accordo internazionale.

I principali organismi che stabiliscono gli strumenti internazionali riguardanti i marittimi sono le due agenzie specializzate delle Nazioni Unite: l'International Maritime Organization (IMO), e l'International Labor Organization (ILO).

**L'International Maritime Organization**

L'IMO, il cui ufficio centrale si trova a Londra, è l'agenzia delle Nazioni Unite responsabile in particolare del potenziamento della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi. Essa comprende 158 Paesi membri e numerose organizzazioni non governative. Le convenzioni più importanti dell'IMO sono state ampiamente accettate da molti Paesi del mondo. Esse includono la Load Line Convention, la International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), la International Convention for the Prevention of Pollution from Ship (MARPOL), e gli Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), sui certificati di addestramento e qualificazione degli equipaggi. Nell'ultimo decennio, dai regolamenti riguardanti le norme delle tecniche di equipaggiamento, l'IMO ha focalizzato le sue priorità sui regolamenti riguardanti il fattore umano – la persona – in materia di sicurezza marittima. L'esempio più significativo di questa nuova direzione dell'IMO sta negli emendamenti del 1995 alla STCW che sono diventati effettivi lo scorso febbraio, ma la cui applicazione completa è stata posticipata al primo agosto di quest'anno.

L'International Christian Maritime Association (ICMA) è diventata membro consultore dell'IMO lo scorso anno. La delegazione permanente dell'ICMA comprende: il Rev. Berend van

Dijken, il Rev. Canonico Ken Peters, il Comm. Chris York, il Rev. Jaako Lasio ed il sottoscritto. Cercheremo di partecipare al numero maggiore possibile di incontri (l'IMO ha cinque comitati e nove sotto-comitati). La delegazione intende riunirsi a dicembre per valutare la nostra partecipazione e discutere su cosa concentrare le priorità.

### *Principali Convenzioni*

*SOLAS* – Questa convenzione specifica le norme minime da adottare per la sicurezza nella costruzione delle navi, nel loro equipaggiamento e nelle loro operazioni. La prima versione è stata adottata nel 1914, in seguito al disastro del Titanic. Da allora, la convenzione è stata aggiornata diverse volte. Quella valida oggi è la SOLAS 1974, amendata. Vi troviamo incluso il codice internazionale obbligatorio di gestione internazionale della sicurezza, che richiede agli armatori e agli operatori marittimi di avere un sistema di gestione della sicurezza in atto sulle loro navi..

*STCW* – Tale Convenzione internazionale sui certificati di addestramento e qualificazione degli equipaggi delle navi, riguarda le norme internazionali sulla competenza dei marittimi. Essa sottolinea l'abilità pratica e la competenza che devono essere alla base di ogni conoscenza teorica. Le norme della Convenzione si applicano ai marittimi di ogni grado, a bordo delle navi mercantili registrate sotto la bandiera di un Paese che ha ratificato la Convenzione. La STCW richiede agli Stati membri di informare l'IMO sulle misure prese per l'attuazione della Convenzione. L'IMO redige una "lista bianca" dei Paesi che hanno adottato la STCW. La Convenzione chiede altresì alle parti interessate di fornire tutte le informazioni che permetteranno di controllare la validità e l'autenticità dei certificati professionali dei marittimi.

*MARPOL* – Questa convenzione stabilisce i regolamenti che prevencono l'inquinamento marittimo da parte delle navi, comprendendo l'inquinamento accidentale e operativo da idrocarburi come pure l'inquinamento da prodotti chimici, merci dei containers, scarichi, detriti, e l'inquinamento dell'aria.

*Load Line Convention* – La Convenzione sulla linea di carico regola la quantità di carico che una nave può stipare, mettendo dei limiti sulla profondità dei tiranti d'acqua della nave, e tenendo conto dei problemi di tenuta stagna. Tali regole tengono conto dei rischi potenziali presenti secondo le differenti zone e le diverse stagioni. La Convenzione esige che questa linea massima di carico sia segnata sul fianco della nave.

### *Questioni correnti*

Sicurezza marittima. Una parte integrante del mandato dell'IMO è il dovere di rendere il viaggio e il trasporto più sicuri possibile. Dopo l'11 settembre 2001, l'IMO ha intrapreso la revisione delle misure internazionali legali e tecniche, al fine di prevenire ed eliminare eventuali atti terroristici contro le navi in mare e in porto, e per migliorare la sicurezza a bordo e a terra. Il suo scopo è quello di ridurre i rischi per i passeggeri, gli equipaggi e il personale di porto a bordo delle navi e nella zona portuale, come pure per le navi e il loro carico. L'IMO terrà una Conferenza sulla Sicurezza Marittima il prossimo mese di dicembre, per adottare nuove regole dirette a migliorare la sicurezza delle navi e dei porti ed evitare che le navi mercantili diventino il bersaglio del terrorismo internazionale. Si spera che questo nuovo regolamento includa i problemi relativi all'identificazione dei marittimi e all'accesso alle navi.

Clandestini. Una Convenzione internazionale relativa ai clandestini è stata adottata a Bruxelles nel 1957, ma non è ancora entrata in applicazione ed è improbabile che lo sarà. Tuttavia, in questi ultimi anni, il problema dei clandestini si è ampliato e viene generalmente riconosciuto un

bisogno maggiore ed urgente di un accordo internazionale sulla condivisione di responsabilità, al fine di permettere una soluzione felice a questo problema. L'IMO ha proposto direttive volontarie sul modo di occuparsi dei casi di clandestini, che sono state incorporate nella Convenzione di Facilitazione. L'IMO si chiede se non bisognerebbe fare di queste direttive volontarie delle direttive obbligatorie.

Pirateria. Dal 1998, l'IMO ha organizzato una serie di missioni di esperti e seminari in tutto il mondo per discutere come prevenire o eliminare la pirateria e gli attacchi a mano armata contro le navi. Essa ha approvato delle raccomandazioni ai governi e alle navi, sulla prevenzione e la soppressione della pirateria. In seguito al drammatico aumento degli attacchi di pirati nel 2000, l'IMO ha invitato tutti i governi (di bandiera, di porto e dei Paesi costieri) e l'industria marittima ad intensificare gli sforzi per eliminare questi atti criminali. Da molte parti è stato chiesto all'IMO di elaborare un codice internazionale a questo riguardo.

Applicazione da parte degli Stati di Bandiera. L'IMO è stata creata per adottare una legislazione della cui applicazione sono responsabili i Governi. Quando un governo accetta una Convenzione, accetta di includerla nella propria legislazione nazionale e di applicarla con lo stesso metodo impiegato per tutte le altre leggi. Lo Stato di bandiera è quello della bandiera sotto la quale naviga la nave. Il problema con l'applicazione dello Stato di bandiera, è che certi Paesi mancano di capacità, di esperienza e delle risorse necessarie per farlo in modo conveniente. Il sotto-comitato dell'IMO sull'implementazione da parte dello Stato di bandiera offre un forum tanto agli Stati di bandiera quanto agli Stati di porto che possono così incontrarsi e trovare soluzioni ai problemi relativi a questa applicazione.

Navi da pesca. L'IMO, l'ILO e la FAO hanno cercato di risolvere la questione della sicurezza per le navi da pesca nella Convenzione di Torremolinos e nella Convenzione STCW-F. Benché queste convenzioni si applichino soltanto alle grosse navi da pesca di oltre 24 metri di lunghezza, la loro adozione da parte degli Stati di bandiera sarebbe un eccellente primo passo verso un miglioramento della sicurezza sulle navi da pesca. Purtroppo, nessuna di queste Convenzioni è allo stato di applicazione, perché troppo pochi sono i Paesi che l'hanno ratificata.

## **L'International Labor Organization**

L'ILO, il cui quartiere generale si trova a Ginevra, è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite per promuovere la giustizia sociale e i diritti umani e del lavoro riconosciuti a livello internazionale. Esso riunisce 245 Paesi membri e molte organizzazioni non governative. È l'unica agenzia delle Nazioni Unite che utilizza un meccanismo tripartitico per adottare le proprie norme. Ogni delegazione nazionale comprende dei rappresentanti dei governi, dei datori di lavoro, e dei lavoratori. Utilizzando questo metodo tripartitico essa ha, dal 1920, adottato oltre 60 norme di lavoro marittimo che impongono un minimo internazionale accettabile agli armatori, ai sindacati e ai governi di tutti i Paesi del mondo. Purtroppo dobbiamo segnalare che molte Convenzioni non sono state ampiamente ratificate da parte dei Paesi membri. La Convenzione più importante per i marittimi è la Convenzione 147 sulla Marina Mercantile (Norme Minime) che determina norme accettabili a livello internazionale sulle condizioni di vita e di lavoro a bordo delle navi mercantili. Questa Convenzione è stata ratificata dalla maggior parte dei Paesi sviluppati ed è stata impiegata dalle autorità di controllo degli Stati di porto in Europa e in America del Nord, come norme minime per le navi che entrano nei loro porti, senza tener conto del fatto se i Paesi di bandiera hanno o meno accettato la Convenzione 147. La Convenzione 163 sul 'welfare' dei marittimi in mare e in porto è uno strumento molto importante che, purtroppo, ha ottenuto un numero molto limitato di ratifiche. Un sotto-comitato dell'ILO, denominato Commissione Marittima Congiunta, è responsabile della creazione e dell'aggiornamento del salario di base minimo raccomandato

dall'ILO per i marittimi. Questa Raccomandazione, che ha fissato attualmente un minimo di 435 dollari al mese, è solo una raccomandazione senza alcun obbligo legale. Essa forma, tuttavia, una base per i livelli di stipendio dei marittimi in molti accordi collettivi.

L'International Christian Maritime Association (I.C.M.A.) è da molti anni tra le organizzazioni non governative con lo status di osservatore. Inoltre, l'Apostolato del Mare vi può accedere attraverso la presenza della Santa Sede come osservatore. L'International Labor Organization ha un sacerdote cattolico nel suo staff come consigliere. Attualmente è il Rev. P. Dominique Peccoud, s.j., consigliere per le questioni socio-religiose presso tale Organizzazione.

### *Principali Convenzioni*

Le norme dell'ILO acquistano la forma di convenzioni e raccomandazioni internazionali sul lavoro. Le convenzioni dell'ILO sono trattati internazionali, soggetti a ratifica da parte degli Stati membri. Le sue raccomandazioni sono strumenti non obbligatori, che generalmente riguardano gli stessi soggetti e che propongono direttive per orientare le politiche e le azioni dei Paesi. Queste due forme sono previste per avere un impatto concreto sulle condizioni e le pratiche di lavoro in tutti i Paesi del mondo.

ILO147. E' riconosciuto che questa convenzione ha sostanzialmente rafforzato gli sforzi internazionali per eliminare la gestione delle navi al di sotto della norma. Il suo scopo è quello di migliorare l'efficacia e la sicurezza della navigazione, migliorare le misure dirette a proteggere l'ambiente marittimo e far progredire gli interessi dei marittimi nei campi della salute e della sicurezza, delle condizioni di lavoro e dei diritti sindacali. Tale convenzione, che si applica alla maggior parte delle navi mercantili, è entrata in vigore nel novembre 1981, ed è stata ratificata da oltre 30 Paesi. Le norme dell'ILO 147 sono definite da 15 convenzioni internazionali relative all'età minima, alle cure e agli esami medici, agli articoli dei contratti, alla formazione professionale, ai certificati di competenza degli ufficiali, al cibo, ai servizi e all'alloggio dell'equipaggio, alle ore di lavoro, alla prevenzione degli incidenti, alla malattia e ai compensi per malattia e incidenti, al diritto ad essere rimpatriati, e ai diritti sindacali. Le convenzioni prevedono un controllo degli Stati di porto anche sulle navi registrate in quei Paesi che non hanno adottato la convenzione.

ILO163. La legge internazionale impone agli Stati di porto l'obbligo di assicurare il 'welfare' culturale, il tempo libero, le possibilità di informazione e altri servizi per gli equipaggi delle navi in scalo. La Convenzione dell'ILO sul 'Welfare' dei Marittimi (ILO 162), enumera le esigenze abituali della legislazione internazionale per i servizi a disposizione degli equipaggi in scalo nei porti. La convenzione non esige che i governi gestiscano o finanzino questi servizi. Tuttavia, chiede ad ogni Paese di assicurarsi che esistano. Nella maggior parte dei Paesi marittimi, questo obbligo nazionale è assolto da organizzazioni volontarie quali i centri dell'Apostolato del Mare ed altri membri dell'ICMA, più che dallo Stato. I centri di accoglienza nei porti moderni offrono questi servizi vitali che sono necessari per il benessere dei marittimi e, di conseguenza, per una operatività effettivamente sicura delle loro navi.

### *Questioni correnti*

**Consolidamento delle norme del lavoro marittimo.** L'International Labour Organisation ha lanciato un consolidamento importante dell'insieme dei 65 strumenti riguardanti il lavoro marittimo esistente oggi, per farne un solo strumento. Un Gruppo di Lavoro Tripartitico di Alto Livello sulle norme del lavoro marittimo sta lavorando su un nuovo strumento nell'intento di far adottare una nuova convenzione entro la fine del 2005. Un secondo incontro di tale gruppo di lavoro è previsto dal 14 al 18 ottobre prossimo.

**Gruppo di Lavoro O.M.I./I.L.O.** Dal 1999 si riunisce un Gruppo di lavoro congiunto 'ad hoc' sulle Responsabilità e i Risarcimenti riguardanti le cause di morte, invalidità e abbandono dei marittimi, che ha prodotto il testo di direttive volontarie e che studia come far trasformare queste direttive volontarie in convenzioni obbligatorie.

**Carta d'Identità per Marittimi.** Un incontro consultivo si è svolto a Ginevra nel maggio scorso per guidare l'International Labour Organisation sul contenuto possibile di un nuovo strumento che potrà essere adottato dalla Conferenza Internazionale del Lavoro durante la sua 91.a sessione nel giugno 2003. In seguito agli attacchi terroristici dell'11 settembre 2001 negli USA, sono state prese delle decisioni nel quadro tanto dell'International Maritime Organisation quanto dell'International Labor Organisation, per aumentare la sicurezza marittima. Le attività dell'ILO a questo proposito riguardano il mezzo più opportuno per migliorare la sicurezza della difficile identificazione dei marittimi, e le misure complementari di sicurezza del porto.

## **PUNTI PER LA DISCUSSIONE**

Problemi sollevati dai partecipanti al gruppo di studio in relazione con l'IMO e l'ILO.

Partecipazione dell'Apostolato del Mare nell'IMO e nell'ILO

- Pesca
- Sicurezza marittima
- Abbandono dei marittimi
- Sicurezza

Raccomandazioni al Congresso.