

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## A rischio 400 mila marittimi per mancanza di conformità agli standard Emsa

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 28th, 2022

La Commissione europea sta per decidere sul destino di circa 400 mila marittimi filippini per la non conformità agli standard marittimi del paese del sud est asiatico a quelli stabiliti dall'Emsa (Agenzia Europea per la Sicurezza Marittima). In un audit condotto dall'ente europeo, che ha il compito di ridurre i rischi di incidenti marittimi, l'inquinamento marino causato dalle navi e la perdita di vite umane in mare, le Filippine risultano non conformi sotto il profilo della formazione e della certificazione ai marittimi rispetto alle linee guida stabilite dalla Convenzione internazionale sugli standard di formazione, certificazione e servizio di guardia.

Il primo preavviso per queste non conformità dato dall'Emsa agli organi istituzionali deputati filippini è datato 2006, ribadito poi a inizio 2022 con il richiamo all'attenzione sulla problematica che – a seguito del vicino esito dell'audit da parte della Commissione – potrebbe far cessare il riconoscimento delle certificazioni di competenza dei marittimi vietando loro di lavorare su navi battenti bandiera dell'Ue, lasciandoli quindi senza lavoro. Un'ulteriore conseguenza potrebbe anche essere l'esclusione delle Filippine dalla “lista bianca” dell'Organizzazione marittima internazionale dei Paesi che raccoglie l'iscrizione di quelli che possono impiegare i marittimi.

Da quanto ha dichiarato al media internazionale [www.dw.com](http://www.dw.com) Celia Dejong, addetta stampa della Commissione europea: “nel caso in cui venga presa una decisione di ritiro, i certificati dei marittimi esistenti saranno riconosciuti solo fino alla loro scadenza (i certificati hanno una validità di massimo di cinque anni); il processo di valutazione dei risultati audit è attentamente valutato e la Commissione europea intende portarlo a termine entro il primo trimestre 2023.”.

La preoccupazione dei marittimi filippini è molto forte perché un esito sfavorevole potrebbe impedire loro di navigare con compagnie europee in grado di consentire migliori esperienze, stipendi e condizioni di lavoro e il risentimento nei confronti delle autorità locali per non aver adempiuto alle richieste di adeguamento alle normative Emsa in tutti questi anni da parte loro è esplicito.

La preoccupazione inoltre si estende anche per un possibile effetto domino su altre industrie marittime correlate ipotizzato dall'Assistente Segretario per i lavoratori migranti Jerome Pampolina nel corso di una seduta al Senato filippino che ha ricordato che il 2022 è ultimo anno per raggiungere i risultati di conformità attesi dall'Emsa. Da parte sua il presidente filippino

Ferdinand Marcos Jr. ha incontrato il mese scorso i funzionari dell'Unione Europea assicurando loro l'impegno del governo ad affrontare le carenze segnalate e a rispettare le normative europee affermando inoltre che il paese avrebbe già adottato le giuste misure per migliorare la formazione e l'istruzione marittima e ridotto significativamente il numero di risultati degli audit nel corso degli anni agendo anche con sforzi importanti nella revisione delle politiche e nell'emanazione di standard e linee guida allineate a quanto richiesto. Anche dalle varie istituzioni filippine che si sono pronunciate su questo problema c'è stata l'affermazione di aver fatto quanto era possibile e la speranza, se non la fiducia, di un esito positivo da parte dell'Emsa. A fronte di tutto questo i gruppi sindacali dei lavoratori – informa [www.dw.com](http://www.dw.com) – hanno comunque definito le soluzioni del governo filippino come “provvedimenti cerotto”. Da parte del vertice del gruppo Migrante International inoltre: “la colpa di cui è accusato il governo locale è di aver concesso il compito della formazione marittima a istituzioni private senza fornire i sussidi necessari per aggiornare le strutture ed allinearle agli standard internazionali non tenendo peraltro conto che la categoria degli stessi marittimi fornisce molta ricchezza allo Stato; dovrebbe quindi dare ad essa formazione adeguata e non misure provvisorie”.

Per dare la misura dell'importanza delle conseguenze della decisione Emsa sulla questione va ricordato che, secondo i dati della Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo, lo stato delle Filippine è il maggior fornitore mondiale di marittimi, seguito dalla Russia. Circa 380.000 marittimi sono filippini, cioè più di un quarto di tutti i membri dell'equipaggio di navi mercantili globali, e sono schierati su navi da carico nazionali o straniere. Dai dati della Banca centrale filippina si evince che nel 2021 i marittimi filippini hanno inviato alle loro famiglie circa 6,54 miliardi di dollari (6,15 miliardi di euro).

I marittimi filippini sono stati tra quelli più colpiti dal blocco causato dalla pandemia Covid 19 che con la chiusura delle frontiere e la mancanza di voli internazionali ha lasciato centinaia di migliaia di marittimi bloccati in mare, impossibilitati a essere sostituiti o rimpatriati. Al culmine della pandemia nel 2020, solo circa 50.000 marittimi filippini erano stati riportati a casa e – secondo i dati del governo – un inizio di normalità in tale aspetto si è avuta solo nel 2021. Su questo il responsabile della logistica commerciale alla Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo, Jan Hoffmann, ha affermato: “I marittimi, compresi i filippini, hanno già sofferto molto durante il covid e ulteriori difficoltà occupazionali non sono proprio ciò di cui hanno bisogno”.

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

This entry was posted on Wednesday, December 28th, 2022 at 1:31 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.