

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'abbandono dei marittimi all'attenzione dell'Imo e dell'Ilo

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 23rd, 2024

La piaga dei marittimi abbandonati sarà al centro della prossima riunione del legal committee dell'Imo – International Maritime Organization, in programma nei prossimi giorni a Londra.

Le ultime statistiche del database coordinato dall'Imo e dall'organismo affiliato delle Nazioni Unite, l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (Ilo), mostrano che 31 navi mercantili – esclusi i pescherecci – sono state abbandonate quest'anno, di cui sei da un proprietario saudita, Hadi H Al Hammam Establishment.

Il 2023 è stato un anno record per i casi di abbandono dell'equipaggio, con 142 nuovi casi segnalati rispetto all'anno precedente. “La crescente ondata di abbandono dei marittimi deve essere arginata. Gli impatti positivi del trasporto marittimo sono oscurati da questo abuso. Bandiere false, flotte oscure e disordini creano un terreno fertile per lo sfruttamento. Ciò dovrebbe servire da allarme per il nostro intero settore e abbiamo bisogno di una revisione del sistema per proteggere i marittimi e per chiedere conto a chi abusa di loro” ha dichiarato a *Splash 247* Steven Jones, il fondatore del Seafarers Happiness Index.

“Il continuo aumento del numero di abbandoni di marittimi è inaccettabile” ha affermato Steve Trowsdale, coordinatore dell'ispettorato presso la Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti, nei commenti rilasciati all'inizio di quest'anno. “È una conseguenza di un settore in cui il marittimo può essere una merce usa e getta. I marittimi e le loro famiglie pagano il prezzo più alto per l'avidità e il mancato rispetto degli armatori, sopportando le conseguenze disumane di un sistema che compromette il loro benessere, la loro dignità e i diritti umani fondamentali”.

Le linee guida su come gestire l'abbandono dei marittimi sono state adottate da un gruppo di lavoro tripartito congiunto dell'Ilo e dell'Imo alla fine del 2022, sebbene il continuo aumento dei casi di abbandono dell'equipaggio nei 16 mesi successivi mostri quanto il problema sia di ardua soluzione.

Le linee guida stabiliscono le procedure che gli Stati devono adottare se un armatore non adempie ai propri obblighi di organizzare e coprire i costi di rimpatrio dei marittimi, le retribuzioni arretrate e altri diritti contrattuali, e la fornitura di bisogni essenziali, compresa l'assistenza medica. In queste circostanze i marittimi vengono poi considerati abbandonati. Queste procedure includono lo sviluppo, in collaborazione con le organizzazioni dei marittimi e degli armatori, di procedure operative standard nazionali per definire esplicitamente le responsabilità e gli obblighi dell'autorità

competente e i ruoli che devono svolgere le varie parti interessate nazionali. Fra essi i comitati nazionali per il benessere dei marittimi, le agenzie marittime, le organizzazioni dei marittimi e degli armatori, le organizzazioni per il benessere dei marittimi, i servizi di reclutamento e collocamento dei marittimi e altri.

Con le cicatrici del lungo periodo in mare causato dalla pandemia di covid ancora fresche nella memoria, combinate con l'odierna crisi marittima del Mar Rosso, il ritorno della pirateria somala e il dato secondo cui una nave su otto di tutte quelle oggi in circolazione non fornisce l'accesso a Internet agli equipaggi, l'industria marittima deve affrontare una 'crisi' degli equipaggi. "Il mercato del lavoro dei marittimi è diventato particolarmente rigido, con importanti implicazioni per il reclutamento e il mantenimento, nonché per i costi del personale" ha osservato la società di consulenza britannica Drewry in un recente studio, mentre l'ultimo sondaggio sui marittimi condotto dallo specialista dell'equipaggio Danica ha evidenziato una carenza generale di marittimi specializzati.

A proposito dei pericoli per la propria incolumità causati ai marittimi dalle crescenti tensioni geopolitiche, con particolare riferimento al Mar Rosso nel corso degli incontri del G7 dei Ministri dei Trasporti tenutisi a Milano alcuni giorni fa Emanuele Grimaldi, presidente dell'International Chamber of shipping, ha dichiarato che "il cuore dell'Ics sono i nostri marittimi e dobbiamo fare in modo che nel mirino di conflitti come quello a cui stiamo tragicamente assistendo in questi giorni nel Mar Rosso. La terribile perdita di tre marittimi in seguito all'attacco missilistico contro la nave True Confidence ha trasformato in realtà i nostri più grandi timori. È inaccettabile e questi intollerabili atti di aggressione contro marittimi e navi mercantili innocenti violano il diritto internazionale. Non dimentichiamo poi i 25 membri dell'equipaggio della Galaxy Leader tenuti in ostaggio da quasi cinque mesi. Questo è inaccettabile e il loro rilascio urgente è una preoccupazione fondamentale per l'Ics e per l'intero settore. Plaudiamo ai Ministri dei Trasporti del G7 che hanno condannato questi attacchi contro la navigazione mercantile in una dichiarazione rilasciata il 20 febbraio, sottolineando l'importanza della sicurezza dei marittimi e delle navi".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, April 23rd, 2024 at 9:15 am and is filed under [Navi](#)

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