



Madame Tohlala/AFP/Getty Images

L'Accordo di Città del Capo

Sette motivi per migliorare la sicurezza a bordo delle navi da pesca

Panoramica

La pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (INN) mette a repentaglio la sostenibilità della pesca mondiale. Costituisce molto più che un pericolo per l'ambiente: la pesca illegale è infatti strettamente connessa a reati come la pirateria, la tratta di esseri umani e il contrabbando di armi e di sostanze stupefacenti. L'Organizzazione marittima internazionale (IMO), l'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO) e l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO) hanno riconosciuto la correlazione tra la pesca INN e i reati che minacciano la sicurezza e il benessere degli equipaggi.¹

La pressione sulle riserve ittiche globali è ai massimi storici. Al giorno d'oggi le flotte possono pescare praticamente in ogni parte degli oceani mondiali e di conseguenza è troppo elevato il numero delle imbarcazioni da pesca che minaccia le riserve ittiche ormai in diminuzione. Il sovrasfruttamento delle riserve porta alla riduzione delle catture e all'abbassamento dei profitti. A seguito di ciò, alcuni operatori si danno alla pesca illegale, senza disporre delle opportune licenze o autorizzazioni, o alla pesca in aree protette, per aumentare i profitti.

Prendere opportune misure per impedire questo approccio illecito è particolarmente difficile in assenza di requisiti idonei per identificare e monitorare i pescherecci. Per distinguere tra le imbarcazioni, è fondamentale che queste abbiano identificativi univoci permanenti, ad esempio il numero IMO, che fornisce informazioni sulle origini, la storia e lo stato operativo della nave. Inoltre, senza un regolamento che imponga la segnalazione della propria posizione, ad esempio mediante sistemi di identificazione o sistemi di controllo via satellite,

le autorità competenti non sono in grado di distinguere tra le imbarcazioni che operano a norma di legge e quelle illegali. La combinazione di tali carenze permette ai criminali di operare con poca probabilità di essere colti in flagranza di reato.

I pescatori privi di scrupoli potrebbero investire meno in manutenzione, riparazione e attrezzature di sicurezza con lo scopo di aumentare ulteriormente i propri profitti, rendendo le navi poco sicure e mal equipaggiate. Gli equipaggi potrebbero ritrovarsi quindi a lavorare più a lungo sotto una pressione costante, affrontando livelli di stress e fatica maggiori, mentre gli operatori potrebbero esporsi a rischi maggiori, come pescare in condizioni meteorologiche pericolose. Tali fattori aumentano la probabilità che i membri dell'equipaggio riportino ferite gravi o perdano la vita.

Sette motivi per affrontare la sicurezza a bordo dei pescherecci

1. La pesca commerciale è una delle professioni più pericolose al mondo.²

I pescatori utilizzano regolarmente attrezzature pericolose e spesso lavorano per periodi lunghissimi in condizioni difficili senza godere di un adeguato riposo. Il tasso di infortuni è molto alto, le valutazioni del rischio sono poco praticate e l'assistenza sanitaria è spesso di difficile accesso.

2. Si stima che la percentuale di vittime sulle imbarcazioni da pesca sia dieci volte superiore rispetto alle navi mercantili.³

L'ILO stima che almeno 24.000 persone perdano la vita ogni anno sui pescherecci e che 24 milioni riportino ferite.⁴ Tra le cause più comuni di questi incidenti vi sono incendi, naufragi, rovesciamenti o collisioni. Per contro, è segnalata una media di 292 marinai di navi commerciali morti o dispersi per anno.⁵ Tuttavia l'assenza di dati rende difficile determinare l'accuratezza di tali statistiche. Nel settore ittico, sono proprio le persone più vulnerabili che spesso non hanno mezzi per segnalare in modo adeguato quelle che succede sulle loro imbarcazioni, pertanto il numero degli incidenti denunciati è probabilmente inferiore alle cifre reali.

3. Al momento, il settore è privo di uno strumento vincolante che regolamenti la progettazione, la costruzione e l'equipaggiamento dei pescherecci commerciali e sono proprio questi i fattori da cui dipende la sicurezza dei pescatori e degli osservatori.

Sono due milioni le persone che lavorano nel settore marittimo globale, un'industria regolamentata da strumenti quali la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare⁶ (SOLAS), un trattato multilaterale del 1974 volto a tutelare gli standard di sicurezza e a farli rispettare dagli Stati di bandiera aderenti.

In confronto, si stima che siano 39 milioni le persone coinvolte nella pesca di cattura.⁷ Le disposizioni dei vari trattati quali la SOLAS in genere non si applicano a pescatori, osservatori (specialisti indipendenti che raccolgono dati a bordo delle navi da pesca commerciali) o ai pescherecci. Inoltre, la Convenzione sul lavoro marittimo del 2006 non si applica alle imbarcazioni da pesca.

La mancanza di sistemi di supervisione nel settore ittico commerciale comporta che le navi possano operare con misure di sicurezza ridotte o assenti.

4. Le persone emarginate sono quelle più a rischio.

I pescatori migranti costituiscono una grossa fetta dei lavoratori in mare aperto.⁸ Si tratta di persone che spesso operano in isolamento e non parlano la lingua degli altri membri dell'equipaggio o del comandante.

Le normative permissive che regolamentano il trasbordo in mare, la pratica di trasferire i prodotti ittici da un'imbarcazione a un'altra, consentono agli equipaggi essere spostati da una nave all'altra senza rientrare in

porto, spesso restando in mare perfino per anni. In assenza di ispezioni obbligatorie per le navi che operano in mare aperto, la possibilità di controllare le condizioni di sicurezza delle imbarcazioni è davvero scarsa. Questo permette che gli equipaggi restino imbarcati per periodi molto lunghi con poca possibilità di cercare aiuto o di migliorare le proprie condizioni lavorative.

5. Lo sfruttamento delle risorse e dei membri degli equipaggi aumenta a causa dell'assenza di un'opportuna governance da parte degli Stati di bandiera.

Così come gli operatori privi di scrupoli potrebbero dichiarare una quantità inferiore di cattura o pescare illegalmente per un ritorno economico, i membri degli equipaggi possono essere costretti a operare senza una formazione adeguata, privi delle opportune attrezzature di sicurezza e in condizioni rischiose. Per ridurre al minimo gli investimenti iniziali, è possibile che i pescherecci vengano alterati in modo inappropriato o operino con attrezzature inadeguate al solo scopo di aumentare le catture. Le imbarcazioni da pesca potrebbero navigare per tempi lunghissimi senza alcun controllo o certificazione di sicurezza, esponendo l'equipaggio al rischio di incidenti.

Un trattato internazionale vincolante in materia di standard di sicurezza permetterebbe alle autorità marittime di impedire lo sfruttamento.

6. Per migliorare la sicurezza, gli Stati possono diventare parte contraente dell'Accordo di Città del Capo

A Città del Capo, in Sudafrica, nel 2012, gli Stati, sotto la supervisione dell'IMO, hanno raggiunto un accordo per migliorare la sicurezza e le condizioni di lavoro dei pescatori commerciali e degli osservatori. L'accordo illustra gli standard di progettazione, costruzione ed equipaggiamento, incluse le misure di sicurezza da implementare sulle imbarcazioni da pesca a partire da 24 metri di lunghezza. L'Accordo di Città del Capo delinea inoltre le regole per proteggere equipaggio e osservatori e richiede ispezioni armonizzate, che tengano conto delle problematiche relative alla pesca, al lavoro e alla sicurezza ed entrerà in vigore una volta che i 22 Stati ne diventano parti contraenti, con una flotta complessiva di 3.600 unità idonee. L'accordo può affiancare le politiche attualmente già in vigore, ad esempio l'Accordo FAO relativo alle misure di competenza dello Stato di approdo, un trattato internazionale volto a osteggiare la pesca illegale e a favorire le ispezioni delle imbarcazioni in porto. L'accordo potrebbe inoltre favorire l'emanazione di un regolamento che imponga l'impiego di numeri IMO e sistemi di identificazione automatici per i pescherecci, permettendo così agli Stati di identificare e monitorare accuratamente le imbarcazioni e migliorando in ultimo la trasparenza e la sicurezza degli equipaggi.

Una volta implementate tutte queste misure, il ciclo economico che favorisce la possibilità di investire in modo insufficiente nella sicurezza delle navi da pesca potrà essere interrotto.

7. L'adesione degli Stati potrebbe elevare gli standard di sicurezza in ogni parte del mondo.

Unendosi a tale accordo, gli Stati che già dispongono di normative sulla sicurezza delle imbarcazioni da pesca potranno dar prova di leadership su una problematica particolarmente importante e incoraggiare le altre nazioni in ritardo sulla questione. I Paesi privi di normative, invece, potranno elevare i propri standard e offrire un'adeguata protezione a una categoria di lavoratori particolarmente vulnerabile.

Le persone che determinano le politiche hanno l'opportunità di elevare gli standard di sicurezza per i pescherecci e contribuire a garantire la salvaguardia degli equipaggi di ogni parte del mondo. L'adesione degli Stati al trattato contribuirà infine alla sua entrata in vigore effettiva. Nel frattempo, gli acquirenti di prodotti ittici possono contribuire a migliorare la sicurezza e le condizioni lavorative all'interno delle catene di approvvigionamento del settore implementando le disposizioni dell'accordo, acquistando prodotti dagli Stati che hanno aderito all'accordo e incoraggiando quelli che non lo hanno fatto a procedere con l'adesione.

Conclusioni

Il settore ittico commerciale, e in special modo le imbarcazioni che scelgono un approccio illegale alla pesca, spesso crea ambienti e condizioni di lavoro rischiosi e al di sotto degli standard. L'implementazione di opportune politiche atte a identificare e monitorare le imbarcazioni e a salvaguardare la sicurezza degli equipaggi ridurrebbe al minimo i buchi normativi sfruttati da alcuni operatori per abusare degli oceani e degli individui che da essi dipendono.

L'entrata in vigore di un trattato internazionale vincolante come l'Accordo di Città del Capo offrirà agli Stati uno strumento fondamentale per assicurarsi che i pescherecci battenti la bandiera del loro Paese si assumano le proprie responsabilità per la sicurezza degli equipaggi, che gli sbarchi del pescato siano condotti nella sicurezza e nella legalità e che gli obblighi vigenti per Stati di bandiera siano soddisfatti.

Note finali

- 1 Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), "Report of the 31st Session of the Committee on Fisheries" (2014), <http://www.fao.org/3/a-i4634e.pdf>; Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), "Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Related Matters" (2000), <http://www.fao.org/3/a-x9436e.pdf>.
- 2 Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), "Safety at Sea as an Integral Part of Fisheries Management" (2001), https://www.nts.gov/news/events/Documents/2010_Fishing_Vessel_Safety_FRM-29-FAO-Pub-966.pdf.
- 3 Organizzazione marittima internazionale, "The Work of IMO on the Safety of Fishing Vessels" Presentato all'evento United Nations Approach to Fishing presso la World Maritime University, Malmö, Svezia, 27 giugno 2017.
- 4 Organizzazione internazionale del lavoro, "Safety and Health in the Fishing Industry" (1999), http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1999/99B09_239_engl.pdf.
- 5 Dati su incidenti e persone disperse segnalati a IHS Markit dal 1995 al 2017.
- 6 Organizzazione marittima internazionale, "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)", 1974 [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx).
- 7 Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura, "Safety at Sea".
- 8 Ibid.

Per ulteriori informazioni, visitare la pagina

pewtrusts.org/endillegalfishing

Contatti: Kimberly Vosburgh, Senior Associate per le comunicazioni

Email: kvosburgh@pewtrusts.org

Sito web del progetto: pewtrusts.org/endillegalfishing

The Pew Charitable Trusts si affida al potere della conoscenza per risolvere i problemi più critici dell'era moderna. Pew applica un approccio analitico e rigoroso per migliorare le politiche pubbliche, informare le comunità e rinvigorire il senso civico.