

VALTER ZANIN

LAVORO FORZATO NEL SETTORE MARITTIMO MERCANTILE INTERNAZIONALE NEL XXI SECOLO: FORME, STIME, COMPARAZIONE CON IL LAVORO FORZATO A TERRA

<http://dx.doi.org/XXXXXXXXXXXXX>

Abstract

The article discusses the forms of forced labour in the international merchant marine in the 21st century, estimating the numbers and nationalities of the seafarers subjected to these forms of coercion. ILO has never mentioned seafarers in its estimates on forced labour and until now only one monograph, published in 2007 by the author of this article, discusses the matter systematically and draws up estimates. This article describes the main forms of forced labour at sea in the 21st century, updating and specifying the estimates presented in 2007. Among other sources, the author analyses the annual reports of the ILO-CEACR, which monitors the compliance of signatory States' laws with ILO Conventions on forced labour. Since the ILO has never even considered the cases reported by CEACR in its estimates of forced labour, the article advances further criticisms and revisions of the ILO estimates of forced labour in the world.

About the author

Valter Zanin is tenured researcher at the University of Padua. Since 1992 he carried out researches on German sociology of science, on working conditions in Brazilian mining sector, in international seafaring and shipbuilding sectors, on Chinese migration in Italy and Brazil, and on the legacy of slavery in Brazil, in Italy and the former Italian colonies. Among his books: *Studi sul lavoro coatto contemporaneo* (Cleup, 2002); *I forzati del mare* (Carocci, 2007); *Immigrati cinesi operai e imprenditori nella terra di Marco Polo* (Cleup, 2013); *Alfred Sohn-Rethel. Scienza, tempo, denaro* (Aracne, 2018).

Contact: valter.zanin@unipd.it

Keywords

Forced labour; International seafaring sector; forms and estimates of forced labour at sea; comparison with the ILO's estimates on forced labour.

Aspetti organizzativi del lavoro marittimo e lavoro forzato

Negli studi sul lavoro forzato contemporaneo emerge una chiara correlazione tra lavoro forzato e alcuni aspetti caratteristici¹. Il lavoro forzato contemporaneo risulta diffuso prevalentemente in settori non produttivi (come il lavoro domestico, quello dei servizi sessuali oppure quello dei servizi militari o a supporto di attività militari) oppure non strategici o ancora nelle fasi pre-produttive volte all'allestimento delle condizioni oggettive di lavoro; comunque in modo nettamente prevalente in settori e fasi di attività caratterizzate da bassa intensità di capitale, cui di norma corrispondono condizioni di lavoro degradanti e malpagate o addirittura nient'affatto remunerate; infine, sempre stando alla grande maggioranza degli studi disponibili, queste forme di lavoro appaiono riprodursi e diffondersi prevalentemente in deroga agli Stati nazionali, contravvenendo alle loro legislazioni sociali e sul lavoro.

Se è innegabile che queste correlazioni esistano, ci si deve chiedere se esse fotografino il panorama complessivo del lavoro forzato contemporaneo: vi sono eccezioni a queste correlazioni? Dove e come si sviluppano queste eccezioni? Che peso hanno queste eccezioni nella massa complessiva del lavoro forzato? E queste eccezioni sono mere anomalie locali o settoriali o sono invece spie dell'esistenza di universi o livelli di lavoro forzato non ancora adeguatamente compresi come tali dagli studiosi e dagli attivisti che cercano di combattere tali forme di lavoro? Il lavoro forzato contemporaneo si sviluppa veramente in deroga allo Stato e alla sua legislazione? Cerco di affrontare tali questioni a partire dall'analisi del caso del trasporto

marittimo internazionale, in particolare del trasporto di beni materiali².

Il settore del trasporto marittimo è caratterizzato da una elevatissima intensità di capitale. Per esempio, una nave cisterna di classe *very large crude carrier* costa dai 70 ai 75 milioni di euro e può trasportare oltre 200.000 tonnellate di derivati dal petrolio, a fronte di un equipaggio di sole 10-12 persone.

Il settore del trasporto marittimo di beni è un settore strategico. Unctad (United Nations Conference on Trade and Development) calcola che nel 2017 oltre l'80% del volume (tonnellaggio) e più del 70% del valore del complessivo commercio estero mondiale è stato trasportato via mare (UNCTAD, 2018). Si valuta che una paralisi del trasporto marittimo porterebbe in due giorni al collasso complessivo del sistema industriale mondiale e all'inizio della riduzione alla fame di larghissima parte dell'umanità.

Il settore del trasporto marittimo di beni è un settore produttivo. Infatti, la componente assolutamente preponderante del tonnellaggio trasportato è composta da materie prime e semilavorati. Il trasporto marittimo svolge la funzione dello spostamento dei prodotti *in fieri* lungo le diverse postazioni di lavoro localizzate in punti spazialmente diversi di assemblaggio o di ulteriore lavorazione nelle filiere produttive internazionalizzate.

La forza lavoro marittima disponibile su scala mondiale si aggira sui 1.200.000 lavoratori, ma sono soltanto circa 650.000 i lavoratori marittimi che nel corso di un singolo anno trasportano questi prodotti essenziali per la riproduzione delle attività industriali

1. In questo articolo, mi riferisco alla definizione di lavoro forzato contenuta nelle due Convenzioni fondamentali di ILO al riguardo, la n. 29 (1930) e la n. 105 (1957). La Convenzione n. 29 del 1930 (*C29 Forced Labour, 1930*) definisce "lavoro forzato o obbligatorio" ogni "tipo di lavoro o servizio che viene esatto da una persona sotto la minaccia di una pena e per il quale detta persona non si è offerta volontariamente". La successiva convenzione ILO n. 105 del 1957 (*C105 Abolition of Forced Labour, 1957*) specifica che il lavoro forzato non può mai essere usato a scopi di sviluppo economico o come strumento di educazione politica, discriminazione, disciplinamento del lavoro o punizione per avere partecipato a scioperi. Per una critica delle interpretazioni restrittive della Convenzione n. 29 (1930) sul lavoro forzato (Zanin 2017).

2. Specifico che, in questo articolo, prendo in considerazione i lavoratori marittimi (*seafarers*), quali intesi nei rapporti quinquennali elaborati dall'Istitute for Employment Reserch (IER) dell'Università di Warwick per conto del Baltic and International Maritime Council (BIMCO) e della International Shipping Federation (ISF) - ovvero: (1) ufficiali in possesso di libretto di navigazione e certificati riconosciuti dai criteri delle *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (SCTW), 1978 e 1995, dell'IMO; (2) marinai in possesso di libretto di navigazione ufficiale o di documento d'identità che li dichiara idonei a essere impiegati a bordo di navi superiori alle 100 tonnellate di stazza lorda nella flotta mercantile mondiale. Questa definizione include anche gli apprendisti e i cadetti, ma non i marittimi impiegati a bordo di navi peschereccio, rimorchiatori, navi operanti nei fiumi o a ridosso delle coste e neppure quel personale impiegato in mansioni di servizio, com'è il caso delle navi da crociera o passeggeri, ad esempio lo staff dell'hotel. Vengono invece inclusi tra gli ufficiali i medici eventualmente presenti a bordo e i responsabili del dipartimento camera (*catering*), (BIMCO/ISF 2005 70).

e per la stessa sopravvivenza delle popolazioni (Lane et al., 2002). A partire dagli ultimi venticinque anni circa il 70% della forza lavoro marittima è internazionalizzata, dal momento che lavora a bordo di navi che battono bandiera diversa da quella del proprio paese di origine e per conto di armatori che normalmente hanno una cittadinanza diversa da quella dei lavoratori e da quella del registro della nave; una percentuale forse analoga - ma più difficile da stimare - è composta da lavoratori che hanno o hanno avuto esperienza di lavoro in equipaggi multinazionali³. Per intenderci, sarebbe come dire che il 70% dei lavoratori del comparto industriale o dei trasporti di terra fosse su scala mondiale rappresentato da immigrati internazionali.

Data l'elevatissima intensità di capitale, la strategicità, l'elevato livello di internazionalità operativa e organizzativa, il settore marittimo appare altamente regolato dal punto di vista normativo. Non solo il diritto del lavoro marittimo ha anticipato di secoli lo sviluppo del diritto del lavoro per categorie omogenee di lavoratori, non solo ogni impero moderno e ogni Stato moderno e contemporaneo ha posseduto e possiede specifici codici di navigazione, ma il lavoro marittimo appare altamente normato anche dal punto di vista del diritto internazionale. Per esempio, delle 189 Convenzioni internazionali redatte da ILO ben 41 riguardano specificamente il lavoro marittimo: non v'è altra categoria di lavoratori che sia pur lontanamente oggetto di tanti provvedimenti. Anche i minimi salari del settore marittimo sono regolati da accordi internazionali e i salari medi nel settore marittimo sono relativamente elevati, arrivando oggi a superare anche di cinque volte il salario medio a terra per alcune nazionalità di marittimi asiatici.

Da questa breve panoramica sul lavoro marittimo contemporaneo, non sembrerebbero essere presenti nel settore gli elementi contestuali tipici che, stando alla gran parte degli studi, caratterizzano il lavoro forzato e schiavistico contemporaneo a terra. E infatti, nel 2002, un documento elaborato dal *Sub-group of the High-level Tripartite Working Group on Maritime*

Labour Standards dell'International Labour Organization (ILO), dedicato all'analisi del lavoro marittimo, sosteneva che "il lavoro forzato o coatto non sembra essere un problema particolarmente rilevante nell'industria marittima, nonostante ci siano casi di confisca dei documenti dei lavoratori e il lavoro straordinario sia obbligatorio, attività che possono implicare elementi di lavoro forzato. La libertà di movimento e la mobilità del lavoro marittimo sono aspetti chiave a questo riguardo. I marittimi, ad esempio, possono godere della libertà di scendere a terra quando sono in porto" (ILO, 2002, 3-4). Nonostante questa assicurazione da parte di ILO, quanto è comunque rilevante il problema del lavoro forzato nel settore marittimo⁴, ammesso pure che esso non sia "particolarmente rilevante"?

Confinamento a bordo e imposizione di lavoro straordinario non pagato

Partiamo analizzando il caso che viene menzionato nel documento ILO sopra riportato: quello della libertà di scendere a terra nei porti di arrivo.

Come risposta agli eventi dell'11 settembre 2001, nel 2002 è stato allestito l'*International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS), entrato ufficialmente in vigore nel 2004. Nel 2007, l'International Transport Federation (ITF) ha pubblicato i risultati di un questionario sugli effetti dell'introduzione dell'ISPS, che i membri dell'ITF valutano rifletta le opinioni di circa 165.000 marittimi a livello mondiale (ITF, 2007). L'86% degli intervistati ha affermato che l'introduzione dell'ISPS ha portato a un aumento dei carichi

3. Va ricordato che a partire dalla prima modernità, gli equipaggi delle flotte delle maggiori marine mercantili non hanno mai avuto meno del 20% degli equipaggi composto da stranieri e tale percentuale si avvicina e supera il 50% a partire dagli anni Sessanta del XX secolo. (Zanin, 2007, 47-63, 77-87, 101-117, 174-183, 209-212).

4. Il primo - e finora unico - tentativo su scala internazionale di elaborare una metodologia e una stima minima del numero di lavoratori forzati nel settore marittimo mercantile è rappresentato dal mio libro: Zanin, *I forzati del mare*; a esso rimando per approfondimenti. Soltanto nel 2009, per la prima volta, nel suo rapporto, il Direttore generale dell'ILO ha riconosciuto la gravità del problema nel settore marittimo, facendo riferimento esplicito a questo libro: "l'apparait de plus en plus que les marins et les pêcheurs sont particulièrement exposés au risque de travail forcé et de traite. Un ouvrage publié en décembre 2007 (V. Zanin: *I Forzati del mare*, Rome, Carocci editore, 2007) en Italie est consacré aux «travailleurs forcés de mer» et plus précisément à des groupes vulnérables dont la situation n'a jamais systématiquement attiré l'attention". ILO, "Le coût de la coercition. Rapport du Directeur Général", 30. Nonostante questo tardivo riconoscimento della problematica condizione dei marittimi, non risulta sia aumentata successivamente l'attenzione internazionale sulla questione.

di lavoro, senza corrispettivo aumento del personale e senza incrementi salariali, comportando in media dalle sette alle otto ore di lavoro supplementare non pagato al mese, per svolgere mansioni precedentemente non previste dai contratti e in genere mai prima svolte dai marittimi - come fare da agenti di sicurezza sulle passerelle delle navi mercantili mentre esse sono ormeggiate sicuramente nei porti.

Mentre si richiede ai marittimi di svolgere il ruolo di guardie di sicurezza, essi vengono nel contempo trattati come potenziali terroristi: il 70% degli intervistati dall'ITF ha dichiarato di essersi visto negare il permesso di scendere a terra dopo l'introduzione dell'ISPS, particolarmente nei porti statunitensi⁵, ma anche in alcuni porti del nord Europa e di altri paesi.

Va tenuta presente la specificità del lavoro marittimo per capire l'effetto del divieto della discesa a terra: i marittimi impegnati su rotte oceaniche sono stati a bordo, cioè nel luogo in cui lavorano e devono vivere, per giorni, se non per settimane⁶. La possibilità di scendere a terra, dopo che si è svolto un servizio strategico per l'industria e il commercio internazionali, è una concessione minima, se non un diritto, come dovrebbe essere, per questi lavoratori: costringerli ulteriormente a bordo certamente costituisce una pena supplementare a un lavoro già difficile, che vede i marittimi lontani da casa e isolati dalle possibilità di socializzazione di cui qualunque lavoratore di terra di

norma gode, a meno che non sia un lavoratore carcerato o condannato ai lavori forzati.

Un effetto collaterale di queste politiche è la riduzione delle possibilità di contatto dei marittimi con le loro organizzazioni di assistenza e i sindacati, rendendo più difficile denunciare possibili casi di lavoro forzato o degradante.

Per lo meno un terzo dei marittimi imbarcati su navi da carico su rotte oceaniche si trova in questa condizione⁷. Siamo in presenza se non di una negazione, per lo meno di una minimizzazione o rimozione del problema da parte degli esperti di ILO.

I codici della marina mercantile come dispositivi di lavoro forzato

Analizzando i rapporti annuali del *Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations* (CEACR) di ILO⁸, si può constatare che solo a partire dal 1963 è iniziata una sistematica rilevazione dell'adeguamento dei Codici di navigazione dei paesi che hanno sottoscritto la Convenzione ILO n. 105, adottata nel 1957 (*C105 Abolition of Forced Labour*, 1957).

Nonostante tutti i paesi membri siano tenuti all'osservanza delle otto Convenzioni fondamentali di ILO (tra cui le due sul lavoro forzato, n. 29 del 1930 e n.

5. Nell'ambito di queste politiche, gli Stati Uniti richiedono ai marittimi stranieri il visto consolare per potere scendere a terra, anche se le convenzioni internazionali - ad esempio, Convenzione ILO n. 108 (1958) sui documenti di identità dei marittimi - specificano che ai membri degli equipaggi non vanno richiesti visti per i permessi di discesa a terra temporanea nei porti. Per molti marittimi, il tempo necessario per ottenere il visto è superiore a quello che intercorre tra la sottoscrizione del contratto e la presa in servizio sulla nave: per i filippini, ad esempio, il tempo medio di attesa è di due o tre mesi, mentre molti di loro lavorano con contratti di durata dai dieci ai dodici mesi, con solo uno o due mesi di pausa tra un contratto e l'altro. Alle volte, i marittimi non possono ottenere i visti perché non ci sono consolati statunitensi nell'ultimo porto straniero visitato oppure perché la nave riceve l'ordine di dirigersi verso porti statunitensi mentre è già in navigazione.

6. Molti studiosi del trasporto marittimo hanno discusso e discusso del lavoro marittimo in termini di istituzione totale. Erving Goffman aveva menzionato la nave tra le istituzioni totali, ma è stato il sociologo norvegese Vilhelm Aubert a sviluppare compiutamente il tema: Aubert, "A total institution: the ship". Da allora, il riferimento alla nave come istituzione totale è diventato un *topos* molto diffuso, seppur spesso acriticamente riprodotto, nella letteratura sul lavoro marittimo. Per una discussione dei limiti del concetto in relazione al lavoro marittimo, si veda Perry e Wilkie, "Social Theory and Shipboard Structure".

7. Nel 2003, il Ministero dei Trasporti statunitense ha pubblicato uno studio sugli equipaggi delle navi da carico approdate in otto grandi porti statunitensi, nei quali fu registrato l'arrivo di 222.865 marittimi stranieri, in gran parte appartenenti a nazionalità considerate a rischio di contagio terroristico oppure potenziali nemiche degli Stati Uniti: filippini, indonesiani, cinesi. US Department of Transportation, *Foreign-Flag Crewing Practices*. Se anche va considerato che parte di questi marittimi è stata censita in più di uno di questi porti, d'altra parte le restrizioni non sono limitate agli otto porti statunitensi presi in esame dalla summenzionata ricerca.

8. Il CEACR - Comitato di Esperti sull'Applicazione delle Convenzioni e delle Raccomandazioni di ILO - è stato istituito nel 1926 per esaminare il crescente numero di rapporti dei governi sulle convenzioni ratificate. Oggi si compone di 20 eminenti giuristi, nominati dal Consiglio di amministrazione per un mandato triennale. Gli esperti provengono da diverse regioni geografiche, sistemi giuridici e culture. Il ruolo del Comitato è quello di fornire una valutazione imparziale e tecnica dello stato di applicazione delle norme internazionali del lavoro negli Stati membri dell'ILO. Ogni tre anni, i governi devono presentare rapporti relativi alle misure adottate per applicare le otto Convenzioni fondamentali (tra cui le due sul lavoro forzato) da essi eventualmente ratificate; per tutte le altre convenzioni, le relazioni devono essere presentate ogni cinque anni. I rapporti del CEACR sono pubblicati ogni anno, a partire dal 1932.

105 del 1957), CEACR analizza i rapporti governativi e le relative legislazioni solo dopo che il paese membro ha ratificato la Convenzione di riferimento, anche se essa fa parte delle otto fondamentali. Di fatto, dall'analisi dei rapporti annuali del CEACR emergono anche altre lacune: non sempre i governi presentano i rapporti triennali; non sempre CEACR rileva la presenza di norme che configurano casi di lavoro forzato per i marittimi fin dal momento in cui il paese ratifica la convenzione n. 105 (alle volte, la rilevazione avviene a distanza di molti anni, in alcuni casi ben oltre un decennio, dalla ratifica).

Le due tipologie più ricorrenti di denuncia delle norme che regolano il lavoro marittimo, in quanto contrastanti la Convenzione n. 105, sono rappresentate dalle norme che prevedono la riconduzione forzata a bordo dei marittimi che disertano la nave e dalle norme che prevedono condanne penali (con obbligo del lavoro previsto dalla pena) per infrazioni della disciplina che non mettono a rischio la vita delle persone a bordo né danneggiano i beni materiali (nave e beni trasportati). Più raramente vengono riportati casi in cui l'esercizio dello sciopero da parte dei marittimi è punito penalmente (con pene che prevedono il lavoro forzato).

Per quel che riguarda le norme relative alla riconduzione forzata a bordo dei disertori, se anche le norme previste non sono applicate da tempo, come ad esempio nel 2001 sosteneva il governo thailandese di fronte alle inchieste dell'ILO (anche se "da tempo" si intendeva in questo caso da solo "un decennio"), la loro riattivazione, come sempre, dipende dalle circostanze, non manca il segnale di controtendenza: dopo il 2001, il governo del Bangladesh, di fronte al fenomeno delle diserzioni di marittimi nazionali nei porti stranieri, pensa di rendere più severe le pene per i disertori, prevedendone l'imprigionamento e relativo obbligo al lavoro quando rimpatriati.

Per quanto riguarda le osservazioni del CEACR sulla convenzione 105 (1957) in riferimento a sanzioni penali che comportano il lavoro forzato per scioperi nel settore marittimo, i casi sono molti pochi, ma tra essi figurano quelli di due importanti nazioni marittime: la Gran Bretagna e la Grecia.

L'approccio al problema del lavoro forzato in mare da parte di ILO è contraddittorio: mentre il CEACR rileva e denuncia norme che si configurano come ba-

stioni legali di lavoro forzato, i rapporti ILO sul lavoro forzato tacciono, in quanto ipoteticamente irrilevante, l'incidenza del lavoro forzato nel settore marittimo⁹, non si sa se per un problema di mancata comunicazione tra settori della stessa ILO.

Per avere un termine di comparazione, ci concentriamo sugli stessi periodi analizzati nei rapporti ILO dedicati alle stime e alle forme di lavoro forzato nel mondo, del 2005 e 2017 (Belser et al., 2005). Nel rapporto del 2005, il periodo analizzato è quello dal 1995 al 2002. In questo periodo, i paesi denunciati da CEACR, in riferimento a norme contenute nei codici della marina mercantile in contrasto con la Convenzione n. 105 (1957) e che ancora nel 2005 le mantenevano in vigore, erano 29¹⁰; i lavoratori marittimi appartenenti a queste nazionalità rappresentavano il 20,5% della forza lavoro marittima mondiale disponibile nel 2005¹¹.

Dal momento che non sono disponibili dati sulla forza lavoro marittima mondiale al 2017 (anno di pubblicazione del secondo rapporto ILO qui menzio-

9. Al riguardo vanno menzionati dei precedenti storici, dal momento che mentre i tratti più odiosi dei sistemi di lavoro forzato venivano in parte combattuti a terra, essi si riproducevano in mare non solo nell'indifferenza pressoché generale, ma addirittura venendo presi ad esempio da coloro che sostenevano la necessità di sanzioni penali per disciplinare il lavoro coloniale, senza che tale parallelo portasse anche alla denuncia delle modalità cui era assoggettato il lavoro marittimo. Così nel 1929, a Ginevra, durante i lavori preparatori della Convenzione n. 29 sul lavoro forzato, Schumann, il rappresentante olandese all'ILO, contestò "l'obiezione dogmatica che l'osservanza dei contratti civili non possa essere sottoposta a disposizione del codice penale [asserendo che] Non sarebbe questo il solo esempio nella storia e nella prassi del diritto: basti pensare a un altro contratto di lavoro con sanzioni penali, universalmente conosciuto e applicato, il contratto di arruolamento dell'equipaggio della marina mercantile" (Mondaini e Cabrini, 1931, 157-158). Già in precedenza, nella sessione dell'Aja del 1895 dell'Institute Colonial International, si assisteva alla difesa delle sanzioni penali per il lavoro indigeno da parte dei rappresentanti olandesi e tedeschi, come "il van Maldeghem, il quale faceva appello nella calorosa difesa della sua tesi ad analogie giuridiche europee [...] [come] leggi e regolamenti sulla marina mercantile". Ibid., 165.

10. Questi 29 paesi erano i seguenti: Bahamas, Bangladesh, Belgio, Belize, Benin, Camerun, Canada, Ecuador, Egitto, Fiji, Gabon, Ghana, Giamaica, Grecia, Irlanda, Kenya, Kuwait, Liberia, Malesia, Mauritius, Nigeria, Pakistan, Papua-Nuova Guinea, Regno Unito, Senegal, Tailandia, Tanzania, Trinidad e Tobago, Turchia.

11. Per il 2002, ILO ha elaborato una stima minima di 12.300.000 lavoratori forzati nel mondo (Belser et al., 2005), corrispondenti allo 0,4% del totale di occupati stimati nel mondo in quell'anno. Ho discusso dettagliatamente i problemi delle stime prodotte da ILO in altra occasione, sperando di avere dimostrato che il numero dei lavoratori forzati nella realtà è purtroppo molto più elevato: Zanin, "Trabalho não livre, forçado, escravo".

nato, che prende in esame i casi di lavoro forzato del 2016), ma solo fino al 2015, ho preso in esame i rapporti CEACR del 2014 e 2015. In questi due anni, i paesi denunciati per mantenere leggi sul lavoro marittimo che si configuravano come meccanismi di lavoro forzato erano 23¹²; i marittimi appartenenti a queste nazionalità rappresentavano il 5,2% della forza mondiale marittima disponibile nel 2015¹³.

Ricordo che queste stime prendono in considerazione soltanto i paesi che hanno ratificato la Convenzione ILO n. 105 (1957)¹⁴, e di questi paesi solo le leggi denunciate da CEACR in esplicito riferimento ai lavoratori marittimi. Se si tenesse conto dei paesi denunciati da CEACR per leggi e pratiche che contravengono alla convenzione n. 105 sul lavoro forzato e che si rivolgono all'insieme dei lavoratori, e quindi anche ai marittimi, le percentuali del lavoro forzato marittimo ovviamente aumenterebbero: per quel che riguarda il 2015, la percentuale di lavoratori marittimi imbrigliati in questi sistemi giuridici salirebbe al 27,3% della forza lavoro marittima mondiale disponibile in quell'anno¹⁵.

Trattenute sui salari e liste nere

Oltre alle norme esplicitamente previste dalle legislazioni di alcuni Stati, vanno menzionate altre modalità attraverso cui gli Stati promuovono il lavoro forzato nel settore marittimo.

12. Questi 23 paesi sono: Angola, Bahamas, Bangladesh, Belize, Benin, Camerun, Egitto, Ghana, Giamaica, Grecia, Kenya, Kuwait, Liberia, Mauritius, Nigeria, Pakistan, Papua-Nuova Guinea, Senegal, Seychelles, Sudafrica, Tanzania, Trinidad e Tobago (2017), Turchia.

13. Per il 2016, ILO ha presentato una stima prudenziale di 24.850.000 lavoratori forzati nel mondo (ILO, 2017), corrispondenti allo 0,8% del totale di occupati stimati nel mondo in quell'anno.

14. Va notato che le norme che prevedono la riconduzione forzata a bordo e quelle che prevedono sanzioni penali con obbligo di lavoro, per infrazioni disciplinari che non compromettono la sicurezza della nave e delle persone, si trovano anche in codici di navigazione di Stati membri di ILO che non hanno ratificato la convenzione n. 105 (1957) e che, pertanto, non sono esaminati da CEACR. Tale è ad esempio il caso del Merchant Shipping Act del Myanmar, solo per nominare una nazione che esprime una consistente forza lavoro marittima su scala internazionale. Inoltre, i lavoratori marittimi birmani sono sottoposti a ulteriori pesanti forme istituzionali di lavoro forzato; si veda: (Zanin, 2007, 289-292).

15. Gli Stati in questione sono: Algeria, Azerbaijan, Cambogia, Cina (Hong Kong), Eritrea, Etiopia, Fiji, Filippine, Russia, Sri Lanka, Siria, Turkmenistan, Venezuela.

L'impiego di marittimi nazionali su navi straniere rappresenta una vera e propria industria di Stato per alcune delle nazioni maggiori fornitrici mondiali di lavoro marittimo. Questo è il caso di alcuni paesi asiatici grandi fornitori di manodopera marittima.

Le Filippine sono il maggiore fornitore mondiale di forza lavoro marittima su navi straniere¹⁶. Il governo ha fin da subito esercitato un forte controllo sui salari dei marittimi filippini, cui era fatto obbligo di rimettere la quota di salario pagata in dollari statunitensi. Alla metà degli anni Ottanta, l'obbligo venne sostituito da una clausola contrattuale, tuttora in corso, che fissava all'80% del salario base la quota che doveva essere depositata in una banca filippina (Fitzpatrick, Anderson, 2005, 423).

D'altro canto, non mancano gli esempi di indebitamento volontario nella forma di anticipi sul salario (o sconti sul salario): nelle Filippine sono talora le agenzie a chiedere anticipi per trovare lavoro, mentre il governo ha, nel migliore dei casi, chiuso fino a tempi recenti un occhio sulla pratica, essendo interessato soprattutto all'afflusso delle rimesse. Pagare, magari indebitandosi, per avere accesso al lavoro a bordo, oppure sapere che parte dei primi salari sarà scontata dai mediatori, funzionano da potenti fattori di inibizione nella richiesta di miglioramento di condizioni non soddisfacenti e che in altre situazioni verrebbero abbandonate.

La Convenzione ILO n. 179 (1996) sul reclutamento e occupazione dei marittimi (*C179 Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996*) proibisce esplicitamente sia richieste e riscossioni di anticipi (*fees*) per trovare lavoro a bordo sia la pratica del *blacklisting*, ovvero l'iscrizione di nominativi di marittimi in liste nere che vengono fatte circolare tra le agenzie e talune compagnie armatoriali, avvisando di non dare impiego al marittimo segnalato, molto spesso designato come *troublemaker*, essendo il "problema" di frequente rappresentato dal fatto che il marittimo in questione ha chiesto l'intervento dei sindacati per

16. Margtas Amante ha stimato che le rimesse dei circa 100.000 marittimi filippini sono ammontate nel 2003 a due miliardi di dollari, ovvero a circa il 31% del totale delle rimesse dei 4.200.000 lavoratori e lavoratrici filippini all'estero e a circa il 6% del valore totale delle esportazioni filippine. (Amante, 2003).

adeguare il proprio salario ai minimi internazionali, oppure per denunciare situazioni degradanti a bordo.

Nonostante la ratifica della Convenzione ILO n.179 (1996) da parte del governo filippino, la pratica del *blacklisting* è diffusa: nel 2000, l'associazione delle vittime filippine del *blacklisting* - la *Tinig ng Marino* - dichiarava di organizzare oltre 10.000 lavoratori in tali condizioni (ICONS, 2000, 50): un numero impressionante su una popolazione di circa 200.000 marittimi. La pratica non viene contrastata, anzi, nelle Filippine vi è un doppio sistema di *blacklisting*: uno privato e uno governativo. Infatti, l'organo governativo che sovrintende il lavoro dei migranti filippini all'estero - il *Philippines Overseas Employment Administration* (POEA) - archivia in una lista nera i nomi di marittimi che hanno subito condanne per infrazioni della disciplina, cui viene impedito di lavorare su navi straniere (Fitzpatrick, Anderson, 2005, 415-416). Inoltre, il POEA mantiene anche una cosiddetta *watchlist*, in cui sono archiviati i nominativi di marittimi i cui casi di infrazione disciplinare sono ancora in corso d'esame. Benché non ancora - né necessariamente - giudicati colpevoli, i lavoratori inseriti sulla *watchlist* si scontrano con le stesse difficoltà nel trovare impiego di quelli inseriti nella lista nera governativa (ICONS, 2000, 416).

La Cina dispone della più ampia riserva al mondo di marittimi certificati. All'inizio degli anni Novanta, il Ministero del Lavoro cinese cominciò a sviluppare politiche volte al reclutamento di lavoratori cinesi per navi e compagnie armatoriali straniere. Il ministero del Lavoro rilascia autorizzazioni ad agenzie, cui richiede depositi cauzionali, dell'ammontare di mezzo milione di yuan (circa 66.000 euro). Tra la fine degli anni Novanta e il primo quinquennio del 2000, sono sorte altre agenzie che hanno ottenuto analoghe licenze in cambio di cauzioni ai Ministeri dell'Educazione, degli Affari esteri e della Pubblica Sicurezza, mentre in seguito facevano la prima comparsa anche agenzie senza licenza governativa. L'effetto complessivo è stato un aumento della concorrenza intergovernativa e di quella tra le agenzie, con l'effetto di una compressione del costo del lavoro offerto al cliente straniero (Zanin, 2007, 294-299).

Mentre il costo del lavoro offerto si comprime, i lavoratori devono versare all'agenzia circa il 25% dell'ammontare complessivo del salario per spese di

servizio, che non includono quelle - sempre a carico del lavoratore - per la formazione, gli esami medici, la documentazione (dal passaporto alle varie certificazioni). Inoltre, per regolamento ministeriale, è stata fissata una quota del 20% sull'ammontare del salario, che i lavoratori contrattati sono tenuti a versare a titolo di cauzione alle agenzie, allo scopo di garantire l'adempimento degli obblighi contrattuali. La normativa prevede che la cauzione possa essere restituita al lavoratore se l'agenzia e il cliente straniero sono soddisfatti del lavoro svolto all'estero dal lavoratore (Fitzpatrick, Anderson, 2005, 271): regola volta dunque specificamente ad assicurare la disciplina del lavoro, indipendentemente dalle sue condizioni.

Inoltre, i contratti intercorrono di norma solo tra agenzie e imprese straniere e non tra lavoratore e impresa straniera, la quale, quindi, non ha accesso diretto alla forza lavoro cinese, né i lavoratori hanno la possibilità di visionare i contratti originali stipulati tra l'agenzia di impiego e i datori di lavoro stranieri (Wu, 2008, 17). Il mancato incontro diretto tra lavoratori e utilizzatori finali della forza lavoro permette alle agenzie di sfruttare a proprio vantaggio i differenziali tra costo del lavoro nei paesi di esportazione e livelli salariali medi in Cina. La pratica del doppio contratto e libretto di paga è quindi inscritta nel sistema stesso, permettendo di evadere i minimi salariali fissati nel settore marittimo dall'ILO.

Negli anni Ottanta, gli agenti cinesi trattenevano circa l'80% del salario pagato ai marinai dalle compagnie di navigazione; questo prelievo è andato riducendosi, ammontando tuttavia ancora oggi a circa il 15% del salario (Zhao, 2011, 191-192). Inoltre, da colloqui etnografici che avevo condotto nel 2001 e nel 2005 nel porto di Venezia con marittimi cinesi che lavoravano su navi da carico battenti bandiere terze, ero venuto a sapere che il loro salario base veniva depositato integralmente e direttamente in una banca in Cina: se i marittimi volevano disporre di qualche somma di denaro liquido mentre si trovavano in giro per i porti del mondo, dovevano per forza di cose lavorare ore straordinarie (Zanin, 2007, 273-274). Il governo cinese ha punito col carcere, la confisca dei libretti di navigazione e l'iscrizione in liste nere i marittimi che

avevano contattato sindacati all'estero per denunciare maltrattamenti e mancati pagamenti¹⁷.

A commento di quanto sopra va ricordato che nel rapporto ILO del 2005 sul lavoro forzato, si sottolinea come “la prospettiva del mancato pagamento dei salari può anche essere usata per forzare i lavoratori a compiere lavoro straordinario” (Belser et al., 2005, 8); nel rapporto del 2017 sul lavoro forzato, ILO stima che trattenute sui salari o minacce di non pagamento siano oggi la forma percentualmente più rilevante di coazione al lavoro nel mondo (ILO, 2017, 11). Per quel che riguarda i lavoratori marittimi, i centri di maggiore diffusione delle pratiche oggi denunciate di richiesta di anticipi e trattenute da parte di agenti o agenzie di intermediazione di lavoro marittimo sono - oltre alle Filippine e alla Cina - Myanmar, Indonesia, Egitto, paesi rivieraschi del Mar Nero.

Inoltre, nel rapporto ILO sul lavoro forzato del 2001, si sottolineava che la pena minacciata “può prendere la forma della perdita di diritti o privilegi” (ILO, 2001, 9-10). Tra i privilegi, se vogliamo chiamarli così, vi è quello di trovare impiego in un determinato settore industriale, nel quale magari le paghe sono maggiori che in altri e per avere accesso al quale comunque si sono sborsate talora cifre impegnative. Il *blacklisting* e ancor più il ritiro dei libretti di navigazione non mirano all'allontanamento del lavoratore dalla singola nave o singola compagnia in cui è avvenuto l'eventuale contenzioso: le liste nere vengono fatte circolare tra diverse agenzie e compagnie armatoriali, con l'effetto di ridurre drasticamente le possibilità di trovare impiego da parte del lavoratore; nel caso del ritiro del libretto di navigazione, il settore è completamente precluso al lavoratore. La pratica del *blacklisting* non è limitata alle Filippine e alla Cina, ma è diffusa anche in Myanmar e in Indonesia; ne sono stati segnalati casi anche tra i marittimi turchi, ucraini, romeni, bulgari e georgiani. Nel caso del *blacklisting*, si dovrebbero conteggiare tutti coloro sui quali la conoscenza della possibilità di essere inseriti nelle liste nere e del loro effetto devastatore sulla vita dei marittimi puniti e delle loro famiglie, specie in contesti di alta disoccupazione e in presenza di debiti da saldare, ha l'effetto

deterrente di accettare condizioni di lavoro altrimenti inaccettabili.

In tutti gli anni per i quali IER-BIMCO/ISF ha stimato la disponibilità mondiale di forza lavoro marittima (2000, 2005, 2010, 2015), l'insieme dei lavoratori marittimi che appartengono a nazionalità nelle quali le pratiche degli anticipi e degli sconti (privati e/o istituzionali) sul salario e soprattutto il *blacklisting* (privato e/o istituzionale) sono diffuse, non è mai stato inferiore al 18,2% (nel 2005) della forza lavoro marittima disponibile su scala mondiale, con il picco - sempre calcolato in forma prudenziale - del 38,5%, nel 2015.

Conclusioni

Le stime esposte in questo articolo si riferiscono a dispositivi diversi che producono lavoro forzato e che spesso si sovrappongono¹⁸. Tuttavia, il risultato finale è che non meno di un terzo della complessiva forza lavoro marittima mondiale è suo malgrado imbrigliata in questi dispositivi nel periodo tra il 2000 e il 2015.

In conclusione, senza pretesa di esaustività osservo alcuni nodi problematici che emergono dalla comparazione del lavoro forzato in mare con le stime sul lavoro forzato a terra elaborate da ILO.

Un primo nodo problematico è relativo alla discrepanza tra le percentuali minime del lavoro forzato in mare e a terra. Non è che il lavoro forzato sia realmente più diffuso in mare che a terra: il problema è che le stime minime o prudenziali di ILO minimizzano il problema.

Le osservazioni sopra esposte sui dispositivi legali di lavoro forzato nel settore marittimo possono essere estese anche al lavoro in terraferma, dal momento che a partire da una prima rassegna dei rapporti CEACR è

18. Questa rassegna delle forme di lavoro forzato nel settore marittimo e delle relative stime non è esaustiva. Per mancanza di spazio, menziono qui soltanto gli ulteriori casi e forme: l'abbandono dei marittimi come forma di lavoro forzato; le violenze psicologiche e fisiche - che talora arrivano all'omicidio - a bordo, per motivi disciplinari o discriminatori; il lavoro imposto a eventuali clandestini trovati a bordo; la discriminazione su base nazionale rispetto alla possibilità di trovare impiego nel settore o in alcuni suoi comparti; le pratiche di assegnazione a mansioni e compiti più pesanti e meno remunerativi a bordo come forma di punizione. Rimando a (Zanin, 2007) per la discussione di ulteriori casi e forme.

17. Si veda, ad esempio: (Chan, 2001, 172-185).

evidente una enorme discrepanza tra il numero di lavoratori le cui condizioni di lavoro sono regolate da sistemi giuridici che prevedono e promuovono il lavoro forzato e le stime del numero di lavoratori forzati presentate nei rapporti ILO al riguardo nel XXI secolo.

Se prendiamo a riferimento il solo numero degli addetti dell'industria dei soli Stati denunciati da CE-ACR tra 2014 e 2016 per il mantenimento di norme che prevedono e promuovono il lavoro forzato nell'industria, non meno di 80 milioni di lavoratori dovrebbero essere conteggiati nella stima minima del lavoro forzato su scala internazionale, ovvero, da solo questo numero è più di tre volte maggiore della stima ILO del 2017 del totale dei lavoratori forzati nel mondo.

Va anche considerato che nel settore marittimo gli Stati sono direttamente responsabili o corresponsabili del lavoro forzato nel 98% dei casi, mentre all'iniziativa privata è riconducibile non meno del 10% dei casi nei diversi anni presi in esame, sempre per il discorso della sovrapposizione dei dispositivi di coercizione. Per contro, secondo ILO, la responsabilità degli Stati è molto più limitata: 20% dei casi nel 2005, 10% nel 2012, 16,5% nel 2017. Anche in questo caso, come ho cercato di dimostrare in altra occasione (Zanin, 2017), siamo di fronte a un pesante sottodimensionamento del problema.

Le ragioni di queste minimizzazioni possono essere varie. Una prima ragione è che gli esperti ILO prendono in considerazione solo i lavoratori direttamente puniti (per usare un esempio tratto dal mondo marittimo, è come se si prendessero in considerazione solo i marittimi inseriti nelle liste nere, i *blacklisted*) e non cercano di elaborare stime minime sul potenziale numero di minacciati dalla punizione. Questa scelta metodologica non implica soltanto una interpretazione restrittiva delle convenzioni ILO sul lavoro forzato, ma una loro negazione di fatto, dal momento che elemento fondamentale della definizione di lavoro forzato è la "minaccia di una pena" e non la somministrazione della pena in ogni singolo caso.

Una seconda ragione va rintracciata in un minimalismo dei diritti umani, che si concentra soltanto su alcuni casi di estrema degradazione, e in un modo nettamente maggioritario su quelli imputabili ad attori individuali o privati, o perché gli esperti di ILO confidino nell'alleanza degli Stati nel contrasto a tali

casi o perché temano di compromettere la possibile collaborazione degli Stati a tal fine, denunciandone le responsabilità e corresponsabilità.

Al di là delle ideologie e dell'opportunismo politico, va detto che i casi più degradanti e violenti di lavoro forzato non solo possono rimanere endemici ma addirittura aumentare se non si riorienta, rafforza e organizza l'attenzione e l'azione non tanto verso la possibile collaborazione degli apparati di Stato ma verso quello che potremmo chiamare l'universo medio del lavoro forzato e di quello comunque eterodiretto: i lavoratori stessi, infatti, se messi nelle condizioni di potere esercitare una propria autonomia di iniziativa sindacale e politica indipendente, si sono sempre espressi come i più importanti attori di emancipazione del lavoro schiavistico e forzato, di norma scontrandosi con gli apparati di Stato.

Bibliografia

- Amante, Margtas. 2003. *Industrial Democracy in the Rough Seas: The Case of Philippine Seafarers*. Cardiff: SIRC.
- Aubert, Vilhelm. 1965. "A total institution: the ship; On the social structure of the ship." In *The Hidden Society*, 236-287. Totowa (NJ): The Bedminster Press.
- Belser, Patrick, Cock Michaëlle De, Mehran Farhad. 2005. *ILO Minimum Estimate of Forced Labour in the World*. Geneva: International Labour Organization.
- BIMCO/ISF. *Manpower Update. The worldwide demand for and supply of seafarers. Main report*. Warwick: University of Warwick - Institute for employment research (IER), 2005.
- BIMCO/ISF. 2010. *Manpower Update. The worldwide demand for and supply of seafarers. Main report*. Warwick: University of Warwick - Institute for employment research (IER).
- BIMCO/ISF. 2015. *Manpower Update. The worldwide demand for and supply of seafarers. Main report*. Warwick: University of Warwick - Institute for employment research (IER).

- Chan, Anita. 2001. *China's Workers under Assault. The Exploitation of Labor in a Globalizing Economy*. Armonk – New York – London: M.E. Sharpe.
- Fitzpatrick, Deidre, Michael Anderson, ed. 2005. *Seafarers' Rights*. New York: Oxford University Press.
- ICONS (International Commission on Shipping). 2000. *Ships, Slaves and Competition. Inquiry into Ship Safety*. Charlestown (Australia): International Commission on Shipping.
- ILO (International Labour Organization). anni 1932-2017. *Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (General annual Reports and observations concerning particular countries)*. Geneva: ILO.
- ILO. 2001. *Stopping forced labour. International Labour Conference (89th session 2001)*. Geneva: ILO.
- ILO (International Labour Organization - Sub-group of the High-Level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards). 2002. *An Analysis of the Essential Aspects of Decent Work in the Maritime Context*. Geneva: ILO.
- ILO. 2009. "Le coût de la coercition. Rapport du Directeur Général", Conférence Internationale du Travail, 98^e session. Geneva: Bureau International du Travail. www.ilo.org/declaration.
- ILO, Walk Free Foundation, IOM (International Organization for Migration). 2017. *Global estimates of modern slavery: forced labour and forced marriage*. Geneva: ILO.
- ITF (International Transport-workers Federation). 2007. *Access denied. Implementing the ISPS Code*. London: ITF Publications.
- Lane, Tony, Obando-Rojas Bernardo, Wu Bin, Tasiran Ali. 2002. *Crewing the International Merchant Fleet*. Redhill: Lloyd's Register – FairplayLtd.
- Mondaini, Gennaro, e Angiolo Cabrini. 1931. *L'evoluzione del lavoro nelle colonie e la Società delle Nazioni*. Padova: CEDAM.
- Perry, Nick, e Roy Wilkie. 1973. "Social Theory and Shipboard Structure. Some Reservations on an Emerging Orthodoxy." *Journal of Maritime Studies and Management*, n.1: 31-39.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). 2018. *Review of Maritime Transport*. New York: United Nations Publications. https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf.
- US Department of Transportation - Maritime Administration. 2003. *Foreign-Flag Crewing Practices. A Review of Crewing Practices in US Foreign Ocean Cargo Shipping*. Washington (DC): US Department of Transportation-Maritime Administration.
- Wu, Bin. 2008. "Vulnerability of Chinese contract workers abroad: A case of the working conditions and wages of Chinese seafarers." Discussion paper, n. 32, Nottingham, China Policy Institute - University of Nottingham. <http://www.nottingham.ac.uk/cpi/publications/discussionpapers>.
- Zanin, Valter. 2007. *I forzati del mare. Lavoro marittimo nazionale, internazionale, multinazionale. Problemi metodologici e linee di ricerca*. Roma: Carocci.
- Zanin, Valter. 2017. "Trabalho não livre, forçado, escravo: problemas definitórios e metodológicos para o estudo diacrônico-comparativo do fenômeno", In *Trabalho escravo contemporâneo: estudos sobre ações a atores*, organizado por Ricardo Rezende Figueira, Adonia Antunes Prado e Edna Maria Galvão, 309-324. Rio de Janeiro: Mauad Editora Ltda.
- Zhao, Zhiwei. 2011. "The Human Resource Strategies of Chinese State Crewing Agencies with Special Reference to Labour Export and the Experience of Chinese Seafarers." PhD thesis, Cardiff University. <http://orca.cf.ac.uk/54425/1/U584526.pdf>.