

Apostolatus Maris

La Chiesa nel Mondo Marittimo

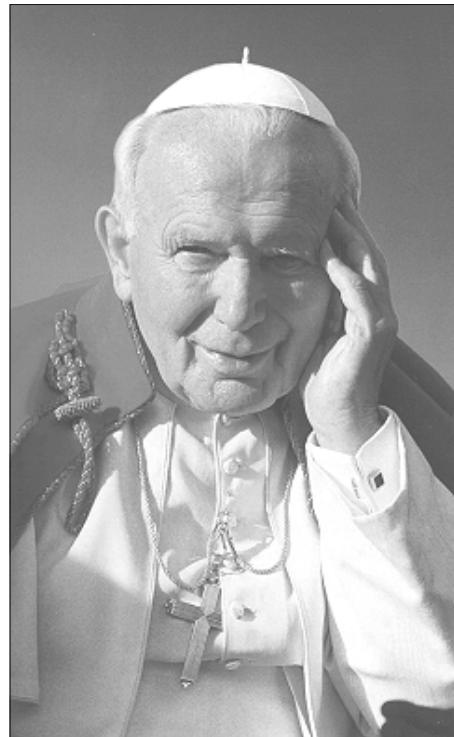
Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, Città del Vaticano



N. 81, 2003/III

Papa Giovanni Paolo II, 25 anni da Vescovo di Roma

*I migliori auguri,
accompagnati dalla preghiera,
affinché Maria "Stella Maris"
protegga sempre la Sua missione*



All'interno

Novella inaugurazione dell'A.M. in Inghilterra e Galles

P. 2

Il permesso a terra: diritto o privilegio?

5

Notizie dall'India

8

Il dramma delle navi sequestrate sbarca alla mostra del cinema di Venezia

11

Novella inaugurazione dell'A.M. in Inghilterra e Galles

La sezione britannica dell'Apostolato del Mare, nata proprio in Gran Bretagna 81 anni fa, è stata novellamente inaugurata il 26 giugno scorso, con una solenne cerimonia presieduta dal Presidente della Conferenza Episcopale d'Inghilterra e del Galles, il Cardinale Cormac Murphy-O'Connor. Alla cerimonia, nella prestigiosa sede dei "Lloyds" di Londra erano presenti, oltre ai vertici dell'A.M., diversi rappresentanti del mondo diplomatico e dei più grandi nomi dell'industria marittima.

Nel suo discorso, l'Arcivescovo di Westminster ha espresso grande apprezzamento per l'iniziativa e per il suo carattere ecumenico, "un modo costruttivo per i cristiani – ha detto – di lavorare insieme". "Questa missione – ha poi sottolineato – è straordinariamente importante, ma è spesso dimenticata. I marittimi sono tra i lavoratori più poveri e vivono separati dalle loro famiglie. Meritano quindi tutto il nostro sostegno, la nostra ospitalità e assistenza".

Alle sue parole hanno fatto eco quelle dell'Ordinario Militare britannico, Mons. Tom Burns, che ricopre anche l'incarico di Promotore Episcopale dell'Apostolato del Mare nazionale. "Oggi – ha detto – è un giorno importante per i marittimi di tutto il mondo. Abbiamo il dovere di assistere la gente del mare, gente nascosta e sconosciuta".

Il Direttore Nazionale dell'A.M., il commodoro Chris York, ha da parte sua illustrato le novità operative per adeguare la sua missione alle esigenze create dai numerosi cambiamenti nel settore marittimo che, più di ogni altro, in questi anni ha risentito degli effetti della globalizzazione: visite sulle navi che entrano nei porti per stabilire contatti con gli equipaggi, una maggiore presenza dei cappellani sulle navi, piuttosto che nei porti, in considerazione dei ridotti tempi di sosta a terra del personale marittimo, l'apertura nei porti di centri ecumenici che offrono a tutti i naviganti, senza distinzione di credo e nazionalità, non solo assistenza spirituale, ma anche la possibilità di contatti sociali, svaghi, consulenze e servizi per permettergli di comunicare con le loro famiglie.

Alcuni dati significativi

Nel 2002 il Porto di Londra ha registrato l'arrivo di oltre 111.000 navi, con una presenza tra 150.000 e 180.000 marittimi, il 60% dei quali cattolici. La maggior parte dei nuovi membri dell'equipaggio proviene dai Paesi in via di sviluppo; un terzo sono filippini.

Le navi sostano dalle 18 ore ai 2-4 giorni. Nel 2002 il cappellano e l'operatore pastorale laico hanno visitato un totale di 2.600 navi, mentre la *Stella Maris* di Tilbury ha accolto oltre 14.000 marittimi.

L'Apostolato del Mare in Inghilterra e Galles sta sviluppando un modello rivistodi ministero marittimo che prevede, tra l'altro, un programma di "cappellani" naviganti per entrare in contatto con quei marittimi cattolici che possono avere un ruolo formale o potenziale di leadership a bordo.

In occasione del rilancio dell'A.M., la Direzione Nazionale ha pubblicato un foglietto di risposte alle domande che vengono presentate più di frequente sull'attività della pastorale marittima (*v. pag. seguente*).



L'Apostolato del Mare visto dagli eredi di Peter Anson e Arthur Gannon

Cosa è l'Apostolato del Mare?

L'Apostolato del Mare è un'istituzione sotto l'autorità dei Vescovi Cattolici di Inghilterra e Galles. Esso fa parte di una rete internazionale di organizzazioni che operano nei porti di 89 Paesi. La promozione e il coordinamento internazionale spettano al Pontificio Consiglio delle Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, in Vaticano (www.stellamaris.net).

Si rivolge soltanto ai Cattolici?

No. La pastorale e il sostegno sono offerti a tutti i marittimi, senza distinzione di colore, credo o nazionalità.

Perché aiutare i marittimi?

Quella del trasporto è un'industria globalizzata e i marittimi oggi provengono, in maniera predominante, dalle nazioni più povere. Lavorano lontani dalla propria casa per lunghi periodi (i contratti di nove mesi sono la regola) su grosse navi con equipaggi ridotti.

La loro è un'esperienza che isola. Il lavoro che svolgono li porta ad affrontare numerosi pericoli. E, mentre la maggior parte delle navi sono ben gestite, l'industria è contaminata da una minoranza di compagnie che sfruttano i loro equipaggi e fanno correre dei rischi tanto a

loro come pure all'ambiente (si veda www.icons.org.au). I marittimi sono persone vulnerabili che lavorano principalmente fuori dal controllo delle istituzioni preposte. Noi contiamo sui marittimi e crediamo che essi dovrebbero poter contare su di noi.

Perché i problemi dei marittimi riguardano la Chiesa?

L'AM è solo un esempio delle attività che la Chiesa svolge per assistere gli emarginati, i poveri, quanti sono isolati o sfruttati. Nel corso della sua storia, la Chiesa ha sempre cercato di concretizzare la sua sollecitudine verso tutti gli uomini costruendo o dirigendo ospedali, scuole e altri servizi sociali e pastorali.

L'AM cerca di esprimere questa sollecitudine verso tutti coloro che lavorano in mare.

Fino al 60% dei marittimi provengono da Paesi a maggioranza cattolica. La Chiesa pertanto ha il dovere particolare di accompagnarli e sostenerli nella loro fede e nella loro vita ordinaria.

L'AM dunque vuole ascoltare ogni marittimo. Missione e Benessere, Solidarietà e Ospitalità.

Nell'industria marittima le organizzazioni come l'AM, la Mission to Seafarers, la BISS ecc., sono spesso conosciute come opere sociali, e ricevono un riconoscimento per il ruolo efficace da loro svolto quando ad esempio i marittimi sono malati, feriti o abbandonati in un porto.

Perché bisognava rilanciare l'A.M.?

In Inghilterra e Galles l'AM era un gruppo di istituzioni caritative diocesane separate. Ora si è riorganizzato in una istituzione nazionale, affinché possa rispondere strategicamente ai continui cambiamenti provocati dalla globalizzazione nell'industria marittima. L'AM è stato 'rilanciato' per rendere noto il suo nuovo modello di ministero al servizio dei marittimi internazionali.

Qual è questo modello di ministero?

Si tratta di una triplice azione: la visite programmata delle navi; la gestione di centri di passaggio per i marittimi nell'area portuale; una 'cappellania navigante' a bordo delle navi.

Per ulteriori informazioni:

Alexander King, Director of Fundraising & Media
Apostleship of the Sea
T: 020 7588 8285
E: alexking@apostleshipofthesea.org.uk

(continued from page 3)

Dove sta la differenza?

Finora, l'AM ha avuto la tendenza a gestire grandi centri di accoglienza per marittimi nelle città portuali. Adesso non ha più bisogno di queste strutture, in quanto il carico e lo scarico delle merci è stato drasticamente ridotto, limitando così il tempo dei marittimi per scendere a terra. Essi quindi non hanno più bisogno di un albergo pieno di letti, ma di terminali per l'e-mail o Internet e di telefoni in un luogo accessibile ed accogliente ove potersi rilassare per un'ora o due.

Cos'è la 'cappellania navigante'?

Già da molti anni l'AM mette a disposizione un certo numero di cappellani per le navi da crociera. Ora c'è bisogno di rendere il nostro ministero più vicino ai marittimi delle navi mercantili.

Per questo è stata creata una sorta di 'cappellania navigante'

che prevede la presenza di un cappellano, ordinato o meno, a bordo di una nave.

Come funzionerà la 'cappellania navigante'?

L'AM ha basato il suo programma di 'cappellania navigante' su un progetto pilota di due anni e mezzo condotto da Centro di Ricerca Internazionale per i Marittimi (SIRC) dell'Università di Cardiff, e dal quale è risultato che:

- c'è una domanda considerevole da parte dei marittimi per una cappellania di questo tipo;
- il tempo ottimale da trascorrere con un equipaggio va da 2 a 3 settimane;
- il programma viene accolto con favore dalle compagnie marittime.

L'AM sta attualmente dialogando con alcune compagnie per lanciare la cappellania.

Cosa vuol dire "lavorare ecumenicamente"?

L'AM (istituzione

cattolica) lavora congiuntamente con gli Anglicani (MtS) e la Chiesa Libera (BISS) in numerosi porti del Paese. I cappellani si sostengono reciprocamente nel loro lavoro; si incontrano, pregano e redigono programmi comuni, dividono il porto in settori differenti che visitano a rotazione per assicurare un incontro a bordo con un maggior numero di marittimi e per permettere loro di venire ai centri. La cooperazione ecumenica è una caratteristica imprescindibile del ministero marittimo.

Come posso prestare il mio aiuto?

I contatti - con chi sapeste sarebbe interessato al nostro lavoro. Aiutate per favore e incoraggiate il lavoro dell'AM.

I talenti - Siete interessati a prestare un servizio di volontariato in un porto o in un ufficio? Pensate di poter aiutare nella raccolta di fondi e nell'ampliamento

World Maritime Day 25 September 2003

Every year the International Maritime Organization (IMO) – the United Nations body responsible for improving maritime safety, promoting efficient navigation and preventing pollution – highlights an aspect of its work by celebrating World Maritime Day.

For 2003 the following theme has been chosen:

Committed People Working for Safe, Secure and Clean Seas"

Does the AOS in your country take part in this celebration? Reports of the event will be compiled and published in a future Bulletin.

Il permesso a terra – diritto o privilegio?

Nel corso di un seminario sulla sicurezza portuale, recentemente organizzato da una Cappellania marittima americana, un funzionario governativo responsabile della sicurezza di un porto ha detto all'assemblea che "il permesso di scendere a terra è solo un privilegio e non un diritto". Per i marittimi della marina mercantile, tale permesso è un diritto o un privilegio che deve essere guadagnato in un modo o nell'altro?

Per tutto il tempo in cui i marittimi hanno solcato i mari su navi da commercio, il permesso a terra è esistito come un diritto, anche se non assoluto. Come la maggior parte dei diritti individuali, il permesso a terra deve essere regolato con altri interessi. I marittimi lo capiscono, così come capiscono il fatto che il programma operativo

della loro nave e le esigenze di sicurezza possono avere la priorità su un loro permesso a terra. Gli operatori intelligenti sanno che non devono abolire tale permesso tranne eccezioni per motivi d'interesse maggiore (...). La Convenzione dell'OIL sulla Facilitazione della Circolazione Marittima Internazionale, ratificata da 92 Paesi, compresi gli Stati Uniti, contiene una moderna codificazione del diritto dei marittimi al permesso a terra nell'Art. 3.19 :

"I membri di equipaggio stranieri saranno autorizzati a scendere a terra dalle pubbliche autorità mentre la nave sulla quale sono arrivati è in porto, atteso che le formalità di arrivo dell'imbarcazione siano state espletate e che le autorità pubbliche non abbiano alcun motivo di

rifiutare l'autorizzazione a scendere a terra per motivi di salute pubblica, sicurezza pubblica o ordine pubblico".

Allo stesso modo, la Convenzione sui Documenti di Identità dei Marittimi dell'OIL, che 34 Paesi hanno ratificato, esige nell'Art. 6.1 che i Paesi membri autorizzino il permesso a terra: "I membri autorizzeranno ogni marittimo che possieda un valido documento di identità di marittimo, l'ingresso in un territorio sul quale questa Convenzione è in vigore". (...) Possiamo concludere, pertanto, che il permesso a terra è un diritto – è non solo un privilegio – che le autorità possono rifiutare per motivi legittimi di sicurezza nazionale, ma non in maniera sconsiderata.

(da ICMA Newsletter, Volume 22, No. 40, Agosto/ Settembre 2003)

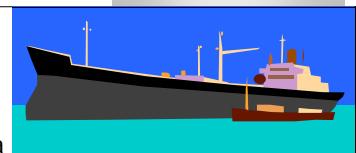
L'identificazione dei marittimi

Identificazione biometrica

L'inserimento e la raccolta di informazioni d'identificazione richiesti ora dall'industria della navigazione sono una questione a cui può rispondere l'introduzione di sistemi biometrici. Ora, con l'introduzione nel Registro Liberiano Internazionale delle Navi e delle Imprese (LISR), di carte d'identificazione biometriche per i marittimi, questa tecnologia è arrivata all'interno dell'industria.

Il sistema LISCR riguarda l'inserimento dei dati personali di un marittimo su una "carta intelligente" da portare sempre con sé. Ogni carta avrà un codice a barre a doppia dimensione contenente l'immagine delle impronte digitali, una versione digitale della fotografia, e diverse pagine di informazioni personali codificate. L'identità del portatore sarà verificabile, a bordo delle navi e nei porti, mediante un lettore rapido di carta digitale capace di decodificare le impronte digitali, il testo e le foto. Inoltre, il lettore include uno scanner ottico delle impronte digitali che può confrontare quelle sulla carta e quelle del portatore in carne e ossa, prevenendo in questo modo eventuali frodi sull'identità.

Il LISCR, che è il secondo più grande registro marittimo del mondo, conta tra gli iscritti nel suo repertorio, circa 2.000 navi e 500.000 marittimi attivi. La fase iniziale coprirà la produzione, in sei mesi, di carte per 2.000 marittimi, e sarà un test di raccolta dei dati, del design, della stampa e del processo di verifica dell'identità associati alla nuova carta. Il sistema è per ora à l'essai su un gruppo campione di 400 marittimi. Mentre l'uso di questa carta è ancora alla sua infanzia, si pensa già a futuri miglioramenti del sistema, quale l'aggiunta di informazioni vitali riguardanti le qualifiche dei marittimi.



Steven Jones BSc, AMNI, Seaways, Agosto 2003

*Il
documento
completo
può essere
scaricato
da*

www.ITF.org.UK

Studio sui Porti con o senza servizi di benessere (welfare) per i marittimi

Durante la prima fase dell'inchiesta sui Porti che non hanno o hanno solo alcuni Servizi di "welfare", l'ITF-trust aveva chiesto a "All-Together Services" di verificare i dati sui servizi del benessere iscritti nell' " Elenco Generale dei Porti" per determinati luoghi. Il Trust aveva indicato 25 porti in 21 Paesi, in diverse regioni, con differenti regimi politici, religiosi ed economici. Questo rapporto della II fase solleva degli interrogativi e presenta delle proposte per il proseguimento dell'inchiesta.

(Estratti)

Libertà di movimento durante il permesso a terra

Le condizioni che permettono ai marittimi stranieri di ottenere l'autorizzazione ufficiale per lasciare la zona del porto e muoversi liberamente al di fuori di essa, corrispondono in generale a quelle degli stranieri e all'apertura politica del Paese. Non ci sono problemi nei Paesi dell'America Centrale o del Sud (compresa Cuba) e in altri sistemi democratici, come il Senegal, le Filippine, lo Yemen e l'India.

I marittimi stranieri, poi, non hanno neanche problemi per scendere a terra ad esempio nei Paesi con restrizioni politiche supplementari, come in Malaysia, Cina, Oman, Suriname o Turchia. Solo in pochi porti o Paesi i marittimi hanno grosse difficoltà a scendere a terra, come ad Abou Dhabi (EE.AA.) e, come abbiamo sentito, ma non verificato, in Arabia Saudita e ad Algeri.

La situazione sociale nella maggior parte dei Paesi visitati, inoltre, non permette ai marittimi di circolare liberamente. Il declino economico e sociale delle zone portuali nella maggior parte delle città visitate corrisponde a un tasso di criminalità

crescente in queste regioni, che le rende pericolose per gli stranieri e soprattutto per i marittimi che vogliono passeggiare da soli, o anche in gruppo, per recarsi verso le strutture dedicate ai divertimenti.

Questo avviene soprattutto a Iloilo, Cochin, Karachi, Callao, Dakar, Guayaquil e in tutti i porti di Panama. Ma il numero degli assalti contro i marittimi sta aumentando anche nei porti di Montevideo, Puerto Limon e anche Shangai. Sembra che i marittimi siano sicuri solo all'interno e nelle vicinanze dei porti della Malaysia, a Muscat, Port Soudan, Aden e La Habana.

Possibilità e condizioni per un servizio di « welfare »

In generale, le condizioni per un servizio di welfare corrispondono alle strutture politiche del Paese. In tutti i porti del continente americano, ad eccezione dell'Avana, a Cochin, Karachi, Iloilo, Dakar o Paramaribo non viene imposta nessuna restrizione per i servizi di welfare delle ONG. Al contrario, nella maggior parte dei Paesi islamici, in Malaysia, Vietnam o Cina, non sono presenti ONG né organizzazioni governative o islamiche che offrano

questo tipo di servizio. Come si pensava, nei porti americani (ad eccezione di Cuba), in Senegal, nelle Filippine e in India, come pure, con alcuni limiti, nello Yemen e in Turchia, le chiese cristiane non devono subire nessuna restrizione esplicita per offrire servizi di welfare.

Equipaggi delle navi da pesca e da crociera

Nei porti in cui fanno scalo le navi da pesca e da crociera, esiste il problema di decidere se gli equipaggi di queste navi possono essere considerati anche loro come marittimi. Sindacati e organizzazioni di welfare possono avere difficoltà ad ottenere un sostegno o dei fondi se i loro servizi di benessere vengono offerti principalmente a questo gruppo e non ai marittimi stranieri.

Tuttavia, in diversi porti ci sono organizzazioni che si occupano principalmente dei pescatori in difficoltà. Né un'organizzazione di welfare né un sindacato farebbero differenza se la loro assistenza fosse richiesta da un pescatore o da un marittimo. Alcuni rappresentanti di organizzazioni di welfare non comprendono appieno la necessità di questa differenziazione. Tale argomento è stato menzionato soprattutto in

Crociere

Nessun vento di crisi

Smentendo tutte le previsioni negative connesse con i vari rischi (dal terrorismo alla Sars) che affliggono il mercato turistico mondiale, il business delle crociere è tornato a correre.

Gli ultimi dati che trapelano con particolare prudenza sia dalle principali compagnie operanti sul mercato, sia dalle associazioni di riferimento, sembrano confermare una netta accelerazione del trend di ripresa. Certo non si tratterà di una crescita a due cifre, ma oggi sono in molti a scommettere che il mercato potrebbe registrare a fine anno incrementi al di là di ogni ipotesi,

avvicinandosi al tetto del 10 per cento (...).

In questi mesi sul mercato mediterraneo, quello accreditato delle maggiori potenzialità di sviluppo, sono entrate in pista due nuove navi, la Costa Mediterranea e la Lirica, per Msc cruise. A novembre sarà la volta del colosso Costa Fortuna (...).

Secondo un recente rapporto l'offerta in Mediterraneo sta crescendo ad un ritmo del 20% considerando il numero di navi in esercizio e del 15% per quanto riguarda la capacità complessiva della flotta (...).

Anche in Mediterraneo si sta configurando, man

mano che cresce la domanda, un mercato sempre più

differenziato se non apertamente segmentato. Da un lato operano le navi di lusso con ridotta capacità di trasporto, come le Silversea, dall'altro le unità della serie Aida (oggi diventata parte integrante della mega concentrazione Carnival-Princess) che offrono una versione riveduta, corretta e di successo della formula del villaggio vacanze.

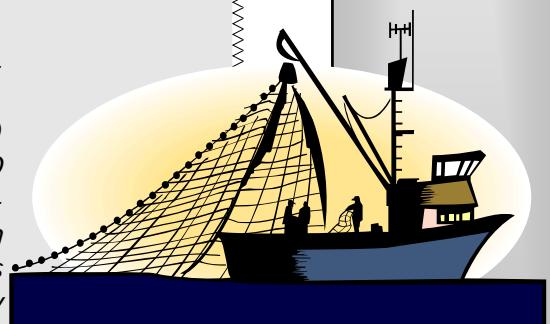
Ma anche in quelle che erroneamente vengono definite crociere standard, le differenze risultano evidenti, con le nuovi navi di Costa crociere di gusto spiccatamente americano e con le unità di Festival, ma

(Mare,
suppl. II
Sole-24 Ore,
13/07/2003)

ILO Body updates minimum wage for seafarers

A Sub-Committee of the Joint Maritime Commission (JMC) of the International Labour Organization (ILO) agreed to extend the validity of the current ILO minimum wage for seafarers of \$465 to 31 December 2004. That figure became applicable on 1 January 2003. It also agreed to increase this minimum wage to \$500 effective 1 January 2005.

The ILO minimum wage takes into consideration a formula which reflects changes in consumer prices and exchange rate against the US dollar in 49 maritime countries and areas.



**Dal Rev. P.
Xavier
Pinto,
C.Ss.R.
Direttore
Nazionale
in India e
Coordinator
e Regionale
per l'Asia
del Sud.**

Pescatori tradizionali nelle prigioni straniere

Tramite il suo Direttore Nazionale, il P. Xavier Pinto, CSsR, l'Apostolato del Mare in India si è impegnato nel settore della pesca per sostenere la causa dei pescatori tradizionali nel contesto degli effetti negativi che la globalizzazione ha sulla loro vita e sul loro mestiere. L'AM in India ha costituito un "network" con quanti sono disposti ad impegnarsi in questo compito. Della rete èfa parte, tra gli altri, il gruppo denominato *Forum Pakistan-India per la Pace e la Democrazia* (PIFPD).

Ad un incontro con il Capitolo dell'India del PIFPD, svoltosi a Kolkata (Calcutta) il 14 e 15 giugno 2003, l'AM ha proposto la seguente motivazione, votata a 11 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 1 dall'assemblea e inviata ai due rispettivi governi:

"Il Forum Pakistan-India per la Pace e la Democrazia riconosce gli interventi inestimabili dei Governi dell'India e del Pakistan per quanto riguarda la liberazione e lo scambio di pescatori di questi due Paesi, compreso l'ultimo gruppo di 65 pescatori dopo la ripresa dei negoziati del maggio 2003. Ciò rappresenta una dichiarazione di possibile amicizia e pace tra i nostri due Paesi."

Notizie dall'India

Il Forum ribadisce il proprio sostegno agli sforzi perseguiti in questo processo. Esso si adopererà, inoltre, per la realizzazione di una politica e di una struttura tra i due governi riguardanti i limiti delle acque territoriali, affinché il problema possa avere una positiva soluzione".

I pescatori della Baia del Bengala, tra l'India e lo Sri Lanka, devono far fronte a problemi simili. Un'équipe di rappresentanti dello Sri Lanka (Herman Kumara), del Pakistan (Mohamed chah Ali) e dell'India (Hare-khrishna Debnath) stanno già lavorando su questa struttura. L'AM dell'India continua il suo impegno a favore del benessere e della sicurezza dei piccoli pescatori nell'intera Regione dell'Asia del Sud.

Tuticorin:



un umile inizio

Il 23 maggio 2003 sarà considerato un

grande giorno nella vita dell'AM in India. È stata infatti inaugurata la Stella Maris di Tuticorin con un'unica grande "Sala di accoglienza" aperta a tutti i marittimi. Il mobileo deve essere ancora installato. La struttura è stata benedetta dal nostro Vescovo Promotore, S.E.Mons. Joshua Mar Ignathios, appartenente al rito Siro-Malankarese. Il cappellano di Tuticorin è il P. Barnabas. Alla cerimonia erano presenti dignitari locali e funzionari del porto; c'era anche il Cappellano della Mission to Seafarers, già presente a Tuticorin con un Centro ben attrezzato. Questo progetto dell'A.M. è una maniera di collaborare.

L'India ha altri undici porti; in nessuno di essi esiste finora un Centro Stella Maris. Lo stesso avviene in Sri Lanka, Bangladesh e Pakistan.

Si spera che a questo progetto iniziale, altri ne seguiranno e che il

nostro cammino sarà sempre più diretto verso la creazione di strutture per il servizio dei

Nuova normativa nel settore della pesca

Ringraziamo SAMUDRA per la chiara presentazione della questione

Nel corso della sua 283a sessione, svoltasi nel marzo 2002, il Comitato Direttivo dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) ha inserito nell'ordine del giorno della 92a sessione della Conferenza Internazionale del Lavoro, che si terrà nel giugno 2004 a Ginevra, un articolo relativo ad una nuova Convenzione che ricapitola tutta la normativa in materia di lavoro esistente nel settore della pesca.

Ciò avviene nel contesto della revisione delle Convenzioni (vincolanti per i Paesi che le hanno ratificate) e delle Raccomandazioni dell'OIL (che non obbligano, ma guidano), adottate prima del 1985 per aggiornare e rafforzare il sistema di elaborazione della normativa da parte dell'OIL. Le Convenzioni e le Raccomandazioni riguardanti la pesca sono state adottate, le prime, nel 1959 e nel 1966, e le seconde nel 1920 e nel 1966.

La nuova normativa dovrebbe essere adottata nel corso della 93a sessione della Conferenza Internazionale del Lavoro del 2005. La proposta è che la nuova Convenzione riveda i sette strumenti dell'OIL, cinque Convenzioni e due Raccomandazioni, che si applicano alle persone che lavorano sulle navi da pesca. Le Convenzioni riguardano l'età minima, gli esami medici, i contratti o gli accordi, l'alloggio e i certificati di competenza, mentre le Raccomandazioni esistenti si riferiscono alla formazione professionale e all'orario di lavoro.

Perché sia completa, nella nuova Convenzione si terrà conto di questioni finora non esaminate riguardanti coloro che lavorano a bordo delle navi da pesca, e cioè la sicurezza professionale, la salute e la previdenza sociale. L'OIL prevede altresì di fornire una protezione a quanti lavorano tanto sulle piccole quanto sulle grandi navi da pesca. Essa ritiene che gli obiettivi dei nuovi strumenti dovranno essere i seguenti: estendere la copertura al maggior numero possibile di persone che lavorano sulle navi da pesca; ridurre al minimo gli ostacoli alla ratifica; fornire migliori opportunità per un'ampia ratifica; far sì che la realizzazione di queste misure sia effettiva; ridurre al minimo il rischio che la Convenzione diventi obsoleta in un breve lasso di tempo.

La nuova Convenzione prenderebbe in considerazione le misure del Codice di Condotta per la Pesca Responsabile della FAO (1995) e cercherebbe di integrare il lavoro dell'OIL con quello di altre organizzazioni internazionali che si interessano alla pesca e all'operazione delle navi da pesca. L'OIL ritiene

che, in questo modo, il nuovo testo potrà essere chiaramente compreso e ritenuto più accettabile non solo dai Ministeri del Lavoro, ma anche dai responsabili della gestione della pesca e della sicurezza navale, come pure dagli armatori e da quanti lavorano a

In vista della Convenzione proposta, il termine "nave da pesca" definisce ogni imbarcazione utilizzata o di cui si intende l'uso per lo sfruttamento commerciale delle risorse marine viventi, comprese le navi-fabbrica e ogni altra imbarcazione che partecipi direttamente alle operazioni di pesca.

bordo di queste navi. È stato inviato un questionario ai Paesi membri per raccogliere suggerimenti sul contenuto di una Convenzione integrata ed è stato chiesto ai Governi di consultare le organizzazioni più rappresentative di imprenditori e lavoratori prima di redigere la loro risposta, e soprattutto di contribuire ad una visione comune a livello internazionale su ciò che dovrebbe o non dovrebbe essere preso in considerazione nella futura Convenzione e nelle Raccomandazioni che l'accompagneranno.

"Modernizzazione produttiva e sviluppo socio-lavorativo per il settore della pesca"

Il benessere dei pescatori in un Simposio di rappresentanti di imprese dell'America Latina.

Diciassette rappresentanti di settori imprenditoriali legati alla pesca di quindici Paesi dell'America Latina hanno partecipato al seminario su "Modernizzazione produttiva e sviluppo socio-lavorativo per il settore della pesca", svoltosi dal 23 giugno all'11 luglio nei centri di formazione dell'Organizzazione Internazionale di Lavoro (OIL) a Torino e dell'Istituto Sociale della Marina (ISM) a Bamio.

L'obiettivo di questo seminario è stato il rafforzamento della capacità delle organizzazioni imprenditoriali per



promuovere azioni di modernizzazione del settore della pesca in America Latina, per uno sviluppo economico e sociale.

Al termine, i partecipanti hanno redatto le seguenti conclusioni:

1. Norma OIL

Prendiamo nota del processo di formazione di una nuova norma internazionale del lavoro applicabile ai lavoratori della pesca. I Paesi latinoamericani devono essere pronti a portare la loro posizione nei negoziati, posizione che deve essere raggiunta in forma tripartita, impresari, lavoratori e Governo.

2. Previdenza sociale

Abbiamo avuto l'opportunità di constatare i progressi raggiunti in materia di previdenza sociale e di sanità marittima in Spagna. Nei nostri Paesi stiamo attuando degli sforzi in questo campo e ci impegniamo a trasmettere queste esperienze per un effettivo miglioramento, specialmente nelle aree del riconoscimento previo all'imbarco, delle cassette dei medicinali, dei corsi di pronto soccorso, etc. Per rendere più efficace il processo di sanità e prevenzione, si richiede che gli organismi competenti preparino un sistema adeguato ai sistemi di operazione di ogni impresa di pesca e stabiliscano meccanismi prioritari di attenzione al pescatore.

3. Modernizzazione produttiva

Tra Governo, impresari e lavoratori, proponiamo un

programma di riconversione e ammodernamento della flotta per permettere la creazione e il mantenimento di impieghi decenti. Si considera prioritario lo sviluppo della pesca artigianale e il Governo deve orientare i suoi sforzi per raggiungere questo obiettivo.

4. Cooperazione esterna

Richiediamo all'OIL e all'ISM la promozione di accordi di cooperazione tecnica e finanziaria per rendere possibile lo sviluppo socio-lavorativo e di ammodernamento della produzione.

5. Tripartitismo

È fondamentale sviluppare le istanze tripartite di dialogo sociale nel settore della pesca.

6. Continuazione di attività di formazione nel settore

Vaiutiamo positivamente il tipo di attività in cui siamo stati impegnati durante queste tre settimane e sollecitiamo il proseguimento di nuovi corsi di formazione per impresari.

7. Cooperazione tra Paesi latinoamericani

Infine, proponiamo una maggiore cooperazione tra i Paesi latinoamericani, per favorire lo sviluppo della

Il dramma delle navi sequestrate sbarca alla mostra del cinema di Venezia

Da un paio d'anni una banchina abbandonata del porto è il recapito degli otto marittimi - quattro egiziani e quattro indonesiani - «prigionieri» della *Kawkab*, il mercantile che l'armatore ha abbandonato al suo destino assieme all'equipaggio, costretto a presidiare la nave per non perdere gli stipendi arretrati.

Ma quell'indirizzo è ora anche il titolo di un film che è stato proiettato alla 60° Mostra del cinema di Venezia.

A raccontare la vita in una casa d'acciaio di 28 mila tonnellate priva di luce e gas sono i registi Francesco Cressati e Andrea Segre, con la supervisione di Andrea Bevilacqua e la produzione di Studioimmagine. Il film, spiega uno degli autori, è nato durante mesi di frequentazione con i marittimi della *Kawkab*, conosciuti attraverso una ricerca di Valentina Longo. «Con loro ho passato il giorno di Natale del 2001 - racconta Segre - e da allora è cominciato un percorso di frequentazione al termine del quale è nata l'idea di raccontare in un film la loro storia».

Per la gestazione di «Marghera canale Nord» sono serviti mesi di lavoro. Poi, lo scorso febbraio, è arrivata l'ora del primo ciak, seguito da quattro settimane di riprese a bordo della

nave e fuori. Nel raccontare la vita degli otto marinai a bordo della *Kawkab*, il film ruota attorno a una vicenda chiave, la prima udienza in tribunale che ha riconosciuto i diritti dell'equipaggio, rinviando la causa al prossimo ottobre.

«La vicenda - spiega Padre Mario Cisotto della "Stella Maris Friends", associazione che ha seguito tutte le vicissitudini della nave - è ancora lontana dalla soluzione. Di fatto i marinai sono costretti a mangiare alle mense di Ca' Letizia e dei Cappuccini e non possono trovare un lavoro», mentre a casa, come si legge nel press book del film, le loro famiglie sono costrette a indebitarsi per sopravvivere. Una storia che purtroppo si ripete, come sanno i marinai romeni della *Frunzanesti*, che dopo anni di presidio



a bordo della loro nave sono stati saldati dalla Caritas, che ha «acqui-

stato» i loro crediti che, beninteso, devono ancora essere saldati dai debitori.

Marghera Canale Nord è il titolo di un film che racconta la storia di otto marinai, quattro egiziani e quattro indonesiani, che da due anni vivono bloccati senza salario e senza lavoro sulla *"Kawkab"*, abbandonata dal suo armatore nel porto di Marghera.

Secondo l'ultimo rapporto dell'ITF, nel 1999, nel mondo, sono stati abbandonati 97 equipaggi, il 65% dei quali navigava sotto cinque bandiere: Malta, Russia, Honduras, Panama e Belize.

«L'abbandono degli equipaggi è frequente e 'globale', e fa luce sulle condizioni dei marittimi di navi 'sub standard', che non rispettano le normative di sicurezza e condizioni di lavoro», afferma il Dott. Erol Kahveci, curatore del rapporto.

**COSTA
D'AVORIO**

Un piccolo saluto dai colleghi dell'A.M. di Abidjan. Essi sono presenti nel porto quasi tutti i giorni per assistere i marittimi. Data la difficile situazione che il Paese sta vivendo, le navi non sono più numerose nel porto, ma l'A.M. ha un'équipe di 15 membri.

Buona navigazione!

AM World Directory**PERU** (*new addresses*)**CALLAO**

Alt.Cdra, 42 av. Peru, Fraternidad A.H., Bocanegra, Callao
Tel +51 (1) 572 3383 Fax 572 0407 E-mail: misionperu@aumata.rcp.net.pe
Fr. Isaldo Antonio Bettin, cs

CHIMBOTE

Parroquia Maria Estrella del Mar, E-14 Urb., Bella Mar, Chimbote
Tel +51 (44) 310 382 Fax 321 966 E-mail: josesasanmar@hotmail.com
Fr. José Palermo Sanchez Martinez

GHANA **TAKORADI** (*nrw e-mail*)
iwhajah@yahoo.com**IVORY COAST** (*new e-mail*)
Mr. Omer Ambeu, President homamber@yahoo.com**AVVISO**

Soltanto pochi Paesi hanno inviato il loro contributo annuale (per il 2003) per la promozione e il coordinamento dell'Apostolato del Mare nel mondo.

Non è troppo tardi per farlo!

Vi ringraziamo in anticipo

**Acronyms & abbreviations** (*to be continued*)

A mariners' instant guide to some of the acronyms and abbreviations in use at sea and ashore.

Compiled by The Nautical Institute

MOP — mobili offshore production

MOU — memorandum of understanding

MRCC — maritime rescue coordination centre

MSC — Marine Safety Commission, IMO

MSN — merchant shipping notice

Navitex — navigational and metereological warning broadcast service, USCG

NCOB — no cargo on board

NDT — non-destructive testing

NFTZ — non free trade zone

NI — Nautical Institute

NIHQ — Nautical Institute Headquarters, London

NK (NKK) — Nippon Kaiji Kyokai classification society

NM — nautical mile

NNR — national nature reserve

NOR — notice of readiness

NT — net tonne (short tonne)

O/B — on board

OBO — ore/bulk/oil carrier

OCIMF — Oil Companies International Marine Forum

OCR — optical character recognition

OECD — Organisation for Economic Cooperation and Development

OOD — officer of the deck

OOW — officer of the watch

OPA 90 — Oil Pollution Act of 1990 (USA)

Opec — Organisation of Petroleum Exporting Countries

OPPR — oil pollution preparedness and response

OPRC — Int.Convention on Oil Pollution Preparedness IMO

**Pontificio Consiglio della Pastorale
per i Migranti e gli Itineranti**

Palazzo San Calisto - Città del Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111

e-mail: office@migrants.va

[www.vatican.va/Curia_Romana/Pontifici Consigli ...](http://www.vatican.va/Curia_Romana/Pontifici_Consigli...)

worldapostolatusmaris@stellamaris.net
<http://www.stellamaris.net>

