

HOLY SEE PRESS OFFICE
OFICINA DE PRENSA DE LA SANTA SEDE



BUREAU DE PRESSE DU SAINT-SIÈGE
PRESSEAMT DES HEILIGEN STUHLS

BOLLETTINO

SALA STAMPA DELLA SANTA SEDE

N. 0527

Domenica 08.07.2018

Messaggio del Dicastero per il Servizio dello Sviluppo Umano Integrale in occasione della giornata dedicata alla Domenica del Mare

[Messaggio del Card. Peter A. Turkson](#)

[Traduzione in lingua francese](#)

[Traduzione in lingua inglese](#)

[Traduzione in lingua spagnola](#)

In occasione della giornata dedicata alla Domenica del Mare, che ricorre oggi, domenica 8 luglio 2018, il Dicastero per il Servizio dello Sviluppo Umano Integrale ha inviato ai cappellani, ai volontari e ai sostenitori dell'Apostolato del Mare un Messaggio di gratitudine, ricordando il difficile lavoro che svolgono i marittimi di tutto il mondo.

Pubblichiamo di seguito il testo del Messaggio del Prefetto del Dicastero per il Servizio dello Sviluppo Umano Integrale, l'Em.mo Card. Peter A. Turkson:

[Messaggio del Card. Peter A. Turkson](#)

Nel celebrare la Domenica del Mare, siamo invitati a ricordare i circa 1.200.000 marittimi di ogni nazionalità, che professano fedi diverse, costretti a vivere per svariati mesi nello spazio ristretto di una nave, separati dalle loro famiglie e dai loro cari, senza poter partecipare agli eventi famigliari più importanti e significativi (compleanni, laurea, ecc.) ed essere presenti nei periodi di prova e difficoltà, quali la malattia e la morte.

Con la loro professione, i marittimi svolgono un ruolo significativo nella nostra economia globale trasportando, da una parte all'altra del globo, il 90% di tutti i beni che utilizziamo nella nostra vita quotidiana. Per questo motivo, oggi mentre preghiamo per queste persone, ovunque esse siano, vogliamo anche esprimere la nostra gratitudine per il loro lavoro, pesante e colmo di sacrifici.

Tra le difficoltà che la gente del mare affronta quotidianamente troviamo le seguenti:

Negazione del permesso di sbarcare e di visitare le navi

Con la meccanizzazione e l'automatizzazione, il tempo di sosta delle navi in porto si è ridotto al minimo, per cui all'equipaggio non rimane tempo sufficiente per riposare e rilassarsi. Inoltre, anche se l'introduzione del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) ha migliorato la sicurezza in mare, allo stesso tempo questo strumento si è rivelato particolarmente restrittivo per i marittimi. In numerosi porti, gli equipaggi hanno sempre più difficoltà ad ottenere il permesso di scendere a terra, a causa della politica aziendale e di regolamenti restrittivi e discriminatori imposti dai Governi. A ciò si deve aggiungere il fatto che a molti dei nostri cappellani e volontari che visitano le navi viene negato il permesso di entrare in porto o di salire a bordo delle navi per fornire benessere materiale e spirituale ai marittimi che raggiungono la costa dopo settimane di navigazione.

Deploriamo questi fatti che contraddicono lo spirito della Regola 4.4 della Convenzione sul lavoro marittimo (MLC) [1], entrata in vigore il 20 agosto 2013, allo scopo di migliorare il benessere dei marittimi. Gli equipaggi non dovrebbero vedersi negata la libertà di scendere a terra così come ai cappellani e ai volontari non dovrebbe essere rifiutato il diritto di salire a bordo delle navi.

Violenza in mare e pirateria

Sebbene la situazione sia migliorata rispetto agli anni precedenti, vogliamo invitare ciascuno ad essere più vigile riguardo alla violenza in mare, che generalmente è caratterizzata dalla pirateria. La causa principale della pirateria è sempre legata all'instabilità politica e spesso all'industria della pesca. La pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU) ha privato molti Stati costieri delle loro risorse marine naturali, creando una situazione di estrema povertà nel paese, e rendendo facile per individui senza scrupoli trasformare pescatori disperati e senza lavoro in pirati.

Chiediamo ai Governi e agli armatori di mettere in atto tutti i meccanismi necessari per proteggere la vita delle persone in mare e ridurre al minimo il costo economico.

Abbandono di navi e equipaggi

L'abbandono di navi e equipaggi non rappresenta un problema nuovo per l'industria marittima. Secondo un articolo di giornale [2], tra il 2012 e il 2017 oltre 1.300 marittimi sono stati abbandonati per ragioni diverse in porti stranieri lontani da casa, spesso senza salario e senza riserve di cibo e carburante per la nave. Una volta abbandonati, i marittimi vengono lasciati soli a preoccuparsi del cibo, del salario, del loro stato di immigrati e di molte altre questioni, a meno che non siano assistiti da un'organizzazione di welfare.

Vogliamo esprimere la nostra sincera gratitudine a tutti i cappellani e volontari delle *Stella Maris* che, da Malta al Sudafrica, dal Regno Unito agli Stati Uniti, per mesi interi hanno fornito supporto materiale, spirituale, legale e psicologico a diversi equipaggi di navi abbandonate, e continuano tuttora a farlo.

Chiediamo che venga data piena attuazione degli emendamenti della MLC 2006, e che venga messo in atto un sistema di sicurezza finanziaria volto a garantire che gli armatori assegnino un risarcimento ai marittimi e alle loro famiglie in caso di abbandono [3].

Impatto ambientale sugli oceani

Nella *Laudato Si* Papa Francesco afferma: *“È diventato urgente e impellente lo sviluppo di politiche affinché nei prossimi anni l'emissione di biossido di carbonio e di altri gas altamente inquinanti si riduca drasticamente, ad esempio, sostituendo i combustibili fossili e sviluppando fonti di energia rinnovabile”* (n. 26).

Come ogni tipo di trasporto che utilizza combustibili fossili, le navi producono emissioni di biossido di carbonio che contribuiscono in modo significativo al cambiamento climatico globale e all'acidificazione degli oceani. Oltre al biossido di carbonio, queste navi rilasciano anche un certo numero di altri inquinanti che non fanno altro che accrescere il problema.

Sosteniamo gli sforzi compiuti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI) per prevenire e ridurre in modo significativo da parte del settore marittimo, l'inquinamento marino da plastica, diminuire le emissioni di gas serra prodotte dalle navi, e implementare altre normative che impongono l'uso di carburanti più puliti in mare.

Infine, invociamo Maria, *Stella del Mare*, affinché estenda la sua materna protezione sulla gente del mare e la guidi nei pericoli verso un porto sicuro.

Cardinale Peter A. Turkson
Prefetto

[1] *Ogni Stato Membro deve garantire che le strutture sociali di assistenza a terra, ove esistano, siano facilmente accessibili. Lo Stato Membro deve altresì promuovere lo sviluppo di strutture sociali di assistenza, quali ad esempio quelle elencate nel Codice in porti designati, per fare in modo che i marittimi in quei porti abbiano accesso a strutture e servizi sociali di assistenza adeguati.*

[2] <https://worldmaritimeneews.com/archives/227230/interview-over-1300-seafarers-abandoned-in-five-years/>

[3] Emendamenti al Codice della citata Convenzione relativi alla Regola 2.5 – Rimpatrio, della MLC 2006 (e allegati)

[01152-IT.01] [Testo originale: Italiano]

Traduzione in lingua francese

Message pour le Dimanche de la Mer 2018 (8 juillet 2018)

Tandis que nous célébrons le Dimanche de la Mer, nous sommes invités à nous rappeler des 1,2 millions de marins provenant de tous les pays, professant différentes fois, contraints de vivre pendant plusieurs mois dans l'espace confiné d'un navire, loin de leurs familles et de leurs proches, manquant les événements les plus importants et significatifs de leurs familles (anniversaires, diplômes, etc.) et étant absents dans les périodes d'épreuves et de difficultés telles que la maladie et la mort.

A travers leur profession, les marins jouent un rôle important dans notre économie mondiale en transportant d'une extrémité à l'autre du monde 90% des biens que nous utilisons dans notre vie quotidienne. Pour cette raison, aujourd'hui, tandis que nous prions pour chacun d'entre eux, où qu'ils soient, nous voudrions également exprimer notre gratitude pour leur dur travail lourd de sacrifices.

Voici certains des défis que les gens de mer affrontent quotidiennement:

Autorisation de descendre à terre et de visiter les navires refusée

Avec la mécanisation et l'automatisation, le temps de rotation dans les ports est réduit au minimum, laissant à l'équipage un temps libre insuffisant pour se reposer et se détendre. De plus, si l'introduction de l'International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) a amélioré la sécurité maritime, dans le même temps, elle s'est

avérée particulièrement difficile pour les marins. Dans de nombreux ports, les équipages ont de plus en plus de difficultés à avoir la permission de descendre à terre, soit à cause de la politique des entreprises ou à cause des réglementations restrictives et discriminatoires imposées par les gouvernements. Toutefois, ce n'est pas tout. Un grand nombre de nos aumôniers et visiteurs de navires se voient refuser l'entrée dans les ports ou ne peuvent monter à bord des navires pour apporter une assistance matérielle et spirituelle aux marins qui accostent après des semaines en mer.

Nous déplorons ces faits qui sont contraires à l'esprit de la règle 4,4 de la Convention du travail maritime (MLC) [1] entrée en vigueur le 20 août 2013, dans le but d'améliorer le bien-être des marins. On ne devrait pas nier aux équipages la liberté de descendre à terre pas plus que l'on ne devrait nier aux aumôniers et aux visiteurs de navires le droit de monter à bord des navires.

Violence en mer et piraterie

Bien que la situation se soit améliorée par rapport aux années précédentes, nous aimerions inviter chacun à être plus vigilant en ce qui concerne la violence en mer qui est généralement caractérisée par la piraterie. Les origines de la piraterie sont toujours liées à l'instabilité politique et sont souvent liées à l'industrie de la pêche. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (IUU) a privé de nombreux Etats côtiers de leurs ressources marines naturelles, ce qui a créé une situation de pauvreté extrême à terre, permettant à des individus peu scrupuleux de transformer les pêcheurs désespérés et sans travail en pirates.

Nous demandons aux gouvernements et aux armateurs de navires de mettre en place tous les mécanismes nécessaires pour protéger la vie des peuples en mer et de minimiser les coûts économiques.

Abandon des navires et des équipages

L'abandon des navires et des équipages n'est pas un problème nouveau pour l'industrie maritime. Selon le rapport d'un journal, [2] de 2012 to 2017, plus de 1,300 marins ont été abandonnés pour différentes raisons dans des ports étrangers loin de chez eux, souvent sans être payés, et sans nourriture ni provisions d'essence pour le navire. Une fois abandonnés, les marins sont livrés à eux-mêmes, devant lutter pour trouver de la nourriture, un salaire, un statut d'immigration, et bien d'autres problèmes, à moins d'être aidés par une organisation d'assistance.

Nous voudrions exprimer notre sincère gratitude à tous les aumôniers et volontaires de Stella Maris qui, de Malte à l'Afrique du Sud, du Royaume-Uni aux Etats-Unis, depuis plusieurs mois ont apporté et apportent encore, un soutien matériel, spirituel, juridique et psychologique à plusieurs équipages et vaisseaux abandonnés.

Nous invoquons la pleine application des amendements de la MLC 2006, en demandant qu'un système de sécurité financière soit mis en place afin d'assurer que les armateurs de navire versent des indemnités aux marins et à leurs familles en cas d'abandon [3].

Impact environnemental sur les océans

Dans *Laudato Si'* le Pape François a dit «*Il devient urgent et impérieux de développer des politiques pour que, les prochaines années, l'émission du dioxyde de carbone et d'autres gaz hautement polluants soit réduite de façon drastique, par exemple en remplaçant l'utilisation de combustibles fossiles et en accroissant des sources d'énergie renouvelable*» (n. 26).

Comme tous les types de transport qui utilisent des combustibles fossiles, les navires produisent des émissions de dioxyde de carbone qui contribuent de façon significative au changement climatique et à l'acidification. En plus du dioxyde de carbone, les navires émettent également d'autres polluants qui contribuent au problème.

Nous soutenons les efforts accomplis par l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de prévenir et de réduire de façon significative la pollution plastique en mer dans le secteur maritime et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, alors qu'elle applique d'autres réglementations qui rendront obligatoires en mer l'utilisation de carburants plus propres.

Enfin, j'invoque la bienheureuse Mère, *Etoile de la Mer*, afin qu'elle étende sa protection maternelle sur les peuples de la mer et les guide loin des dangers de la mer vers un port sûr.

Peter Cardinal A. Turkson
Préfet

[1] *Tout membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le Code, dans des ports déterminés, en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et service de bien-être adéquats.*

[2] <https://worldmaritimenews.com/archives/227230/interview-over-1300-seafarers-abandoned-in-five-years/>

[3] Amendements au Code appliquant la règle 2.5 - Rapatriement de la MLC, 2006 (et appendices)

[01152-FR.01] [Texte original: Italien]

Traduzione in lingua inglese

Message for Sea Sunday 2018 (8th July 2018)

As we celebrate Sea Sunday, we are invited to remember the 1.2 millions of seafarers from all nations, professing different faiths, forced to live for several months in the confined space of a vessel, away from their families and loved ones missing the most important and meaningful events in their families (birthdays', graduations, etc.) and failing to be present during times of trials and difficulties such as sickness and death.

Seafarers with their profession play a significant role in our global economy by transporting from one corner of the world to another, 90% of all the goods we use in our daily life. For this reason, today while we pray for all of them wherever they are, we would like also to express our gratitude for their tough work full of sacrifices.

Here are some of the challenges that the people of the sea face daily:

Denied shore leave and ship visiting

With the mechanization and automatization, the turnaround time in the ports is reduced to the minimal, leaving the crew with inadequate personal time to rest and relax. Furthermore, if the introduction of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS) might have improved maritime security at the same time it proved to be particularly challenging for seafarers. In numerous ports, crews are finding increasingly difficult to get permission to go ashore, either because of company policy or because restrictive and discriminatory regulations imposed by governments. However, that is not all. Many of our chaplains and ship visitors are denied entering into ports or prevented to go on board of vessels to provide material and spiritual welfare to seafarers who reach shore after weeks at sea.

We deplore these facts that are contradicting the spirit of the Regulation 4.4 of the Maritime Labor Convention

(MLC) [1] entered into force on August 20th, 2013, aimed to improve wellbeing of the seafarers. Crews should not be denied the freedom of coming ashore likewise chaplains and ship visitors should not be denied the right to go on board of vessels.

Violence at sea and piracy

Though the situation is improved compared to the previous years, we would like to invite everyone to be more vigilant regarding violence at sea that generally is characterized by piracy. The root cause of piracy is always related to political instability and it is often linked to the fishing industry. Illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing has deprived many coastal states of their natural marine resources, which created a situation of extreme poverty on land, making it easy for unscrupulous individuals to transform desperate and unemployed fishers into pirates.

We request governments and ship owners to put into place all the necessary mechanisms to protect the life of the people at sea and to minimize the economic cost.

Abandonment of vessels and crews

Abandonment of vessels and crews is not a new problem for the maritime industry. According to a newspaper report [2] from 2012 to 2017 more than 1,300 seafarers were abandoned for different reasons in foreign ports far away from home, often with unpaid salaries and without food and fuel provisions for the vessel. Once abandoned the seafarers are left themselves to struggle for food, salaries, immigration status and many more issues unless they are assisted by a welfare organization.

We would like to express our sincere gratitude to all Stella Maris chaplains and volunteers who, from Malta to South Africa, from United Kingdom to United States of America, for months and months have and are still providing material, spiritual, legal and psychological support to several crews of abandoned vessels.

We call for the full implementation of the amendments to the MLC 2006, requiring that a financial security system be put into place in order to ensure that ship owners provide compensation to seafarers and their families in the event of abandonment [3].

Environmental impact on the oceans

In *Laudato Si* Pope Francis says: *“There is an urgent need to develop policies so that, in the next few years, the emission of carbon dioxide and other highly polluting gases can be drastically reduced, for example, substituting for fossil fuels and developing sources of renewable energy”* (no. 26).

Like all types of transportation that use fossil fuels, vessels produce carbon dioxide emissions that significantly contribute to global climate change and acidification. Besides carbon dioxide ships also release a handful of other pollutants that contribute to the problem.

We support the efforts made by the International Maritime Organization (IMO), to prevent and significantly reduce marine plastic pollution from the shipping sector and in curbing greenhouse gas emissions from ships, as it implements other regulations that will mandate cleaner-burning fuels at sea.

Finally, I invoke the Blessed Mother, *Star of the Sea*, to extend her maternal protection to the people of the sea and guide them from the dangers of the sea to a secure port.

Cardinal Peter A. Turkson
Prefect

[1] *Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.*

[2] <https://worldmaritimeneews.com/archives/227230/interview-over-1300-seafarers-abandoned-in-five-years/>

[3] Amendments to the Code Implementing Regulation 2.5 - Repatriation of MLC, 2006 (and appendices)

[01152-EN.01] [Original text: Italian]

Traduzione in lingua spagnola

Mensaje para el Domingo del Mar 2018 (8 de julio de 2018)

Celebrando el Domingo del Mar, estamos obligados a recordar a los casi 1.200.000 marineros de cada nacionalidad, que profesan una fé diferente, obligados a vivir varios meses en el espacio restringido de un barco, separados de sus familias y de sus seres queridos, sin poder participar a los eventos familiares más importantes y significativos (cumpleaños, graduaciones, etc) ni estar presentes en los momentos difíciles que te ponen a prueba, como las enfermedades o la muerte.

Con su profesión, los marineros desarrollan un rol significativo en nuestra economía global transportando, de una parte a otra del globo, el 90% de los bienes que utilizamos en nuestra vida cotidiana. Por eso, hoy, mientras rezamos por estas personas, donde quiera que estén, queremos expresar nuestra gratitud por el duro trabajo lleno de sacrificios que llevan a cabo.

Algunos de los obstáculos que la gente del mar afronta cotidianamente son los siguientes:

Negación del permiso de desembarcar y de visitar el barco

Con la mecanización y la automoción, el tiempo de atraque del barco en el puerto se ha reducido al mínimo, por eso la tripulación no tiene suficiente tiempo para descansar y relajarse. Además, aunque la introducción del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (ISPS) haya mejorado la seguridad del mar, al mismo tiempo se ha revelado particularmente difícil para los marineros. En numerosos puertos, para las tripulaciones es cada vez más complicado obtener el permiso para bajar a tierra firme, a causa de la política empresarial y de las normas restrictivas y discriminatorias impuestas por los Gobiernos. A esto se debe añadir el hecho de que a muchos de nuestros capellanes y voluntarios que visitan los buques, les viene negado el permiso de entrar en puerto o de subir a bordo de los buques para suministrar bienestar material y espiritual a los marineros que llegan a la costa tras semanas de navegación.

Condenamos estos hechos que contradicen el espíritu de la Regla 4.4 del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) [1], que ha entrado en vigor el 20 de agosto del 2013, con la intención de mejorar el bienestar de los marineros. Las tripulaciones no se deberían ver negada la libertad de bajar a tierra firme, así como a los capellanes y a los voluntarios no se les debería negar el derecho de subir a bordo de los buques.

Violencia en el mar y piratería

Aunque la situación haya mejorado respecto a los años precedentes, queremos invitar a cada persona a que esté atenta a la violencia en el mar, que generalmente está marcada por la piratería. La principal causa de piratería va siempre unida a la inestabilidad política y a menudo a la industria de la pesca. La pesca ilegal, no

declarada y no reglamentada (IUU) ha privado a muchos Estados costeros de sus recursos marítimos naturales, creando una situación de extrema pobreza en el país, y facilitando a individuos sin escrúpulos a convertir pescadores desesperados y sin trabajo en piratas.

Pedimos a los Gobiernos y a los propietarios de los buques que pongan en práctica todos los mecanismos necesarios para proteger la vida de las personas en el mar y reducir al mínimo el coste económico.

Abandono de buques y tripulación

El abandono de buques y tripulación no es un problema nuevo para la industria marina. Según un artículo periodístico [2], entre el 2012 y el 2017 más de 1.300 marineros han sido abandonados por diversas razones en puertos extranjeros lejos de casa, a menudo sin sueldo y sin reservas de comida y carburante para el buque. Una vez abandonados, a los marineros se les deja solos, preocupándose por la comida, el sueldo, el estado de inmigración y de muchas cosas más, a no ser que sean ayudados por una organización humanitaria.

Queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento a todos los capellanes y voluntarios de las *Stella Maris* que, de Malta a Sudáfrica, del Reino Unido a los Estados Unidos, durante meses, han proporcionado ayuda material, espiritual, legal y psicológica a diferentes tripulaciones de buques abandonados, y continúan haciéndolo.

Pedimos que se dé una total implementación de los enmendamientos a la MLC 2006, y que se ponga en práctica un sistema de seguridad financiera dirigido a garantizar que los propietarios de los buques den una indemnización a los marineros y a sus familias en caso de abandono [3].

Impacto ambiental en los océanos

En la *Laudato Si'* Papa Francisco afirma: “*Se ha vuelto urgente e imperioso el desarrollo de políticas para que en los próximos años la emisión de dióxido de carbono y de otros gases altamente contaminantes sea reducida drásticamente, por ejemplo, reemplazando la utilización de combustibles fósiles y desarrollando fuentes de energía renovable*” (n.26).

Como cualquier tipo de transporte que utiliza combustibles fósiles, los buques producen emisiones de dióxido de carbono que contribuyen de manera significativa al cambio climático global y a la acidificación de los océanos. Además del dióxido de carbono estos buques emiten una cierta cantidad de contaminantes que contribuyen al problema.

Respaldamos los esfuerzos llevados a cabo por la Organización Marítima Internacional (OMI) para prevenir y reducir de forma significativa la contaminación plástica marina del sector marítimo y disminuir las emisiones de los gases de efecto invernadero producidas por los buques e implementar otras normas que impongan el uso de carburantes más limpios en el mar.

Por último, invocamos a María, *Estrella del Mar*, para que extienda su protección maternal a la gente del mar y la guíe en los peligros hacia un puerto seguro.

Cardenal Peter A. Turkson
Prefecto

[1] *Los Miembros deberán velar por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay, sean de fácil acceso. Los Miembros también deberán promover la construcción en determinados puertos de instalaciones de bienestar como las enumeradas en el Código, a fin de que la gente de mar a bordo de los buques que se*

encuentren en sus puertos tenga acceso a instalaciones y servicios de bienestar apropiados.

[2] <https://worldmaritimenews.com/archives/227230/interview-over-1300-seafarers-abandoned-in-five-years/>

[3] Enmiendas al Código del citado Convenio relativas a la Regla 2.5 – Repatriación de la MLC 2006 (y anexos)

[01152-ES.01] [Texto original: Italiano]

[B0527-XX.01]
