



## GIORNATA MARITTIMA MONDIALE 2011

### ALL'INTERNO:

Nuovo programma per i marittimi vittime della pirateria	3
Da Gdynia a Roma	9
L'Arcivescovo Vegliò esorta a ratificare la MLC 2006	10
La teologia marittima e la realtà dell'ICMA	11
Nuovo website del Pontificio Consiglio	18
9/11, il giorno che ha cambiato il mondo	19

**29 SETTEMBRE 2011**



### Messaggio del Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale, Dott. Efthimios E. Mitropoulos

A testimonianza della sua grande preoccupazione per la salvaguardia della vita umana in mare, l'OMI ha scelto, come tema per la Giornata Marittima Mondiale del 2011, di attirare l'attenzione sugli sforzi messi in atto da molti anni per far fronte alle sfide poste dal fenomeno della pirateria moderna, allo scopo di suscitare una risposta più ampia e globale per porvi fine. Essa ha voluto altresì proseguire il lavoro legato al tema dello scorso anno, dedicato alla gente di mare.

Dagli inizi degli anni '80 fino a poco tempo fa, l'OMI ha concentrato la sua campagna contro la pirateria nelle zone critiche tradizionali degli stretti di Malacca e Singapore e del Mar di Cina orientale. Grazie ad una serie di misure elaborate e messe in atto con la solida e preziosa collaborazione degli Stati costieri, nonché con il sostegno incondizionato del settore del trasporto marittimo, il flagello della pirateria in quelle acque è oggi considerevolmente diminuito.

In questi ultimi tempi, tuttavia, questo spinoso problema si è manifestato in altre zone del mondo, in particolare, ma non esclusivamente, nelle acque al largo della costa somala, nel Golfo di Aden, nel Mar d'Arabia e nell'Oceano Indiano. Ormai le petroliere provenienti dal Golfo Persico e dal Golfo di Oman sono diventate bersaglio dei pirati, i quali fanno prova di maggiore organizzazione e audacia, sono più aggressivi e violenti e sembrano sempre meglio equipaggiati.

Questa sconcertante ed inquietante evoluzione ci ha resi forse ancor più determinati a far fronte al problema, giacché crediamo di poter utilizzare, nello scenario attuale, l'esperienza acquisita e i successi ottenuti nel ridurre gli atti di pirateria in altre zone del mondo. A questo scopo,



Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti  
Palazzo San Calisto - Vaticano

Tel. +39-06-6988 7131  
Fax +39-06-6988 7111  
office@migrants.va

[www.pcmigrants.org](http://www.pcmigrants.org)  
[www.vatican.va/Roman Curia/  
Pontifical Councils ...](http://www.vatican.va/Roman_Curia/Pontifical_Councils...)

tuttavia, occorre un risposta ben concepita e coordinata.

Nel caso della Somalia, il metodo utilizzato sono i sequestri e le richieste di riscatto. In una situazione che si evolve costantemente, diverse centinaia di marittimi sono attualmente tenuti in ostaggio a bordo delle navi sequestrate, con una media di cattività di sei mesi.

Uno studio recente ha pubblicato statistiche allarmanti, secondo le quali solo nel 2010, 4.185 marittimi sono stati attaccati dai pirati mediante l'uso delle armi, incluso lanciagranate; 1.090 sono stati presi in ostaggio e 516 utilizzati come scudi umani. È stato riportato che almeno 488 marittimi sono stati oggetto di violenze psicologiche o fisiche gravi.

Inoltre, sebbene la prima vittima di questi delitti sia la gente di mare che è del tutto innocente, anche l'economia mondiale ne soffre, con un costo annuo che, ad oggi, è stimato tra i 7 e i 12 miliardi di dollari USA. Il Golfo di Aden, per il quale passa oltre il 12% del volume totale del petrolio trasportato per mare, potrebbe perdere molta della sua importanza strategica, mentre le navi che scelgono di deviare per il Capo di Buona Speranza al fine di evitare gli attacchi dei pirati, devono intraprendere traversate ben più lunghe, con costi molto più elevati e ripercussioni sull'ambiente.

Per tutte queste ragioni, l'OMI ha deciso che la lotta contro la pirateria sarebbe stata non soltanto il tema della Giornata Marittima Mondiale, ma anche il tema centrale dei suoi lavori di quest'anno, per tutto il tempo che sarà necessario. Per questo, abbiamo elaborato un piano d'azione pluridisciplinare volto ad affrontare il problema a vari livelli e stiamo procedendo alla sua realizzazione in maniera orchestrata, tenendo conto del fatto che si tratta di un problema ormai

troppo radicato e profondo per poter essere risolto da un solo organismo. Le Nazioni Unite, le alleanze di Stati (in ambito politico e della difesa), i governi che agiscono in maniera collettiva o individuale, le forze armate, le compagnie marittime, gli armatori e gli equipaggi delle navi, hanno tutti un ruolo essenziale da svolgere, per liberare il mondo dalla minaccia che costituiscono gli atti di pirateria in quella enorme distesa che è l'Oceano Indiano.

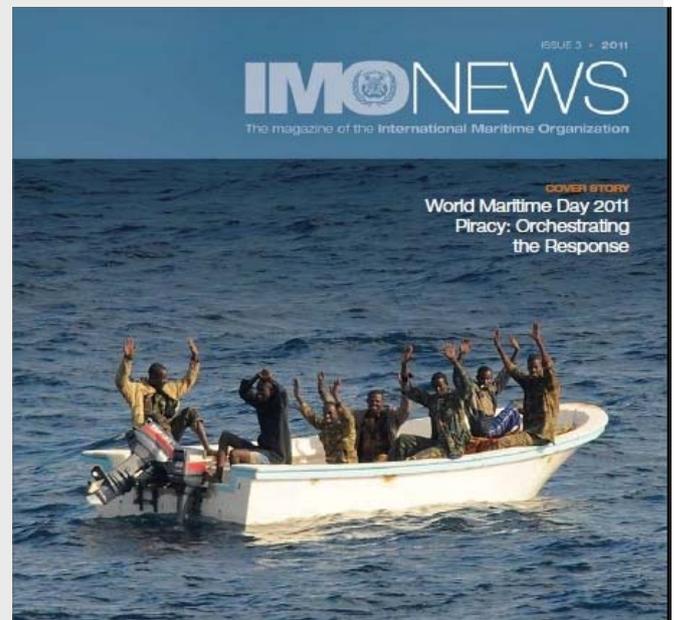
Per migliorare questa inaccettabile situazione, non bisogna risparmiare nessuno sforzo. Le compagnie marittime devono garantire che le loro navi applichino rigorosamente e per intero le direttive dell'OMI e le migliori pratiche di gestione elaborate dal settore, di modo che, quando si avventurano nella regione dell'Oceano Indiano occidentale, soddisfino tutte le misure raccomandate. In effetti, nessuna nave è invulnerabile, soprattutto quelle con i bordi relativamente bassi e che navigano a velocità poco elevate. Inoltre, i governi devono dimostrare con i fatti la loro preoccupazione per questa situazione, disponendo risorse militari e di altro tipo che, dal punto di vista quantitativo e tecnico, siano alla misura del problema e abbiano buone opportunità di risolverlo in maniera efficace.

Se l'OMI è al centro degli sforzi congiunti attualmente in atto, è pur vero che non può, da sola, apportare una soluzione immediata alla questione, tanto più che l'origine del problema è a terra, anche se gli atti di pirateria avvengono in mare. Nondimeno, attraverso il nostro piano d'azione e altre iniziative, e in collaborazione con altre parti interessate, altrettanto determinate e risolutive, siamo sicuri che saremo in grado di ottenere un cambiamento laddove il problema si fa sentire con maggiore acutezza, e cioè in mare.

Possiamo già rivendicare un certo successo nel contrastare gli attacchi di pirati, come mostra la diminuzione della percentuale di attacchi riusciti. Tuttavia, come indicano tristemente le statistiche, gli atti di pirateria e le rapine a mano armata perpetrati contro navi restano un pericolo reale e costante per tutti coloro che utilizzano il mare a scopi pacifici. Fintanto che i pirati continueranno ad ostacolare i trasporti marittimi, a sequestrare navi ed equipaggi, non saremo fieri né soddisfatti dei risultati ottenuti.

Dobbiamo fare di più, dobbiamo in particolare catturare, processare e punire tutti coloro che partecipano ad atti di pirateria, localizzare il denaro dei riscatti e confiscare i prodotti del crimine provenienti dal sequestro di navi, se vogliamo raggiungere l'obiettivo ultimo, cioè quello di relegare la pirateria nella storia. Confidiamo che il tema scelto per il 2011 costituirà un punto di coesione adeguato sul quale quanti sono capaci di influenzare il corso degli avvenimenti possano centrare i loro sforzi.

Nel frattempo, i nostri pensieri e le nostre preghiere si rivolgono ai marittimi che sono, in questo momento, nelle mani dei pirati. Auspichiamo che siano liberati e restituiti sani e salvi quanto prima alle loro famiglie.



# NUOVO PROGRAMMA PER ASSISTERE I MARITTIMI VITTIME DELLA PIRATERIA



L'ICMA ha firmato, a nome di tutti i suoi membri, il Memorandum d'intesa sul "Maritime Piracy: Humanitarian Response Program" (MPHRP), unendo così la sua voce alla comunità marittima, e impegnandosi a sostenere i marittimi vittime della pirateria e le loro famiglie.

L'Associazione aveva deciso da tempo di sostenere gli sforzi destinati ad aiutare questi marittimi. Aveva esortato quindi tutti i membri dell'industria marittima ad unirsi al fine di affrontare prioritariamente le conseguenze umane negative degli attacchi dei pirati. Siamo lieti di poter affermare che, come mai prima, i diversi attori dell'industria si sono uniti allo scopo di combattere la tragedia umana della pirateria. Il programma dichiara:

**Organizzazioni armatoriali, sindacati, manager, assicuratori e associazioni assistenziali (marittime, del lavoro, religiose o laiche) rappresentanti l'intera industria dello shipping, hanno unito i loro sforzi per istituire il programma "Maritime Piracy: Humanitarian Response Program" (MPHRP). Il programma intende affrontare le tre fasi della risposta umanitaria, cioè "prima, durante e dopo l'incidente", allo scopo di attuare un modello di assistenza per i marittimi e le loro famiglie, tenendo conto degli aspetti umanitari legati ad un incidente traumatico provocato da un attacco dei pirati, da una rapina a mano armata o da un sequestro di persona.**

Il programma non vuole essere un'alternativa ai progetti dell'ICMA già esistenti per combattere la pirateria nell'ambito dei nostri ministeri. L'approccio pastorale di uno dei membri dell'ICMA, cioè la Stichting Pastoraat Werkers Overzee, l'assistenza che la "Mission to Seafarers" ha offerto in concomitanza con la presenza della NATO nel Golfo di Aden e la ricerca sulle conseguenze psicologiche causate da crimini violenti e dai sequestri di persone nel contesto marittimo, realizzati dal Seamen's Church Institute of NY and NJ, apporteranno benefici al programma. Esso si propone di riunire i progetti dell'ICMA e altre iniziative conosciute, per affrontare le conseguenze umanitarie della pirateria e per consentire il coordinamento e la collaborazione.

In particolare il programma rafforzerà il ruolo dei cappellani membri dell'ICMA e del personale dei centri, che sono i primi a rispondere alle emergenze: sono loro, in effetti, i primi che si incontrano faccia a

faccia con i marittimi e con le famiglie che hanno bisogno di aiuto in seguito ad un attacco di pirati.

Il programma è stato lanciato ufficialmente il 29 settembre 2011, Giornata Marittima Mondiale, presso la sede dell'OMI a Londra.



P. Bruno Ciceri e S.E. Mons. Joseph Kalathiparambil rappresentano l'ICMA al lancio del "Maritime Piracy: A Humanitarian Response Programme" a Londra

**S.E. Mons. Joseph Kalathiparambil, Segretario del Pontificio Consiglio della Pastorale dei Migranti e degli Itineranti, ha visitato Londra dal 27 al 30 Settembre, per rendersi conto di persona dell'aiuto apportato dalla Chiesa locale ai marittimi. La sera del 28 Settembre Mons. Joseph ha concelebrato assieme a S.E. Mons. Tom Burns, Vescovo Promotore dell'Apostolato del Mare in Gran Bretagna, una Santa Messa nella Cattedrale di Westminster in occasione della festa di Nostra Signora Stella del Mare, Patrona dei marittimi, e della Giornata Marittima Mondiale. Era accompagnato da P. Bruno Ciceri, CS, incaricato dell'Apostolato del Mare Internazionale.**

# GIORNATA MARITTIMA MONDIALE

## CELEBRAZIONE NEGLI USA

Port Arthur International Seafarer Center

29 Settembre 2011

Per la maggior parte degli abitanti del Texas sud-orientale, la pirateria moderna è una questione da collegare unicamente alle notizie provenienti dalla Somalia; ma per i marittimi essa rappresenta una vera minaccia. Il fenomeno è stato oggetto di intensa discussione il 29 settembre scorso, presso il centro internazionale per marittimi di Port Arthur (USA), in occasione della Giornata Marittima Mondiale.

Erano presenti, tra gli altri, numerosi rappresentanti dell'industria marittima, dell'istituto nautico e dell'amministrazione marittima. Joe Cox, Presidente della Chamber of Shipping statunitense, ha parlato della realtà della pirateria.

"Una delle cose che questa industria non fa è informare su come agire quando una nave viene sequestrata e su come procedere. Ci troviamo qui di fronte ad un problema del XVIII secolo e noi stiamo rispondendo secondo lo stile del XXI secolo", ha detto Cox.

Egli ha spiegato che il problema della pirateria nella regione somala ha colto il mondo alla sprovvista. "Ricordo una riunione in cui feci una domanda circa le 'navi madre' di cui avevo sentito parlare nelle notizie, e un generale mi rispose che questa cosa non esisteva. Una settimana dopo esse occupavano il primo posto nell'agenda. Ogni giorno apprendiamo qualcosa di più su questi pirati e su come trattare con loro, ma ciò che facciamo non sembra essere tempestivo abbastanza", ha poi aggiunto Cox.

Il Cap. Derek McCann, Presidente onorario del Nautical Institute - Gulf Branch, ha centrato il suo discorso su come queste minacce sono percepite dal pubblico e dai governi.

"Il vero problema è l'indifferenza, un'indifferenza che proviene dai cittadini e dai governi. Se questi attacchi avvenissero con aerei invece che con navi, già sarebbe stato levato un grido, ma nessuno si preoccupa delle navi e dei marittimi", ha detto il Cap. McCann.

Il vero problema è l'evoluzione delle tattiche, come ha sottolineato Owen Doherty, Direttore della sicurezza dell'Amministrazione Marittima. "La parola chiave è adattamento. Così come l'industria fa passi in avanti, anche i pirati prendono le misure necessarie. Dobbiamo continuare a stare un passo avanti a loro. Non possiamo permetterci il lusso di restare a guardare ciò che fanno i pirati per poi rispondere. Dobbiamo precederli", ha spiegato Doherty.

Robert Gauvin, Direttore esecutivo delle politiche per combattere la pirateria della Guardia Costiera statunitense, ha assicurato che il governo considera seriamente la questione della pirateria.

"L'attuale amministrazione si interessa molto al problema. Ogni volta che si registra un incidente, si invia un breve rapporto alla Casa Bianca, e non al vice-presidente, ma direttamente al Presidente. La questione è molto seria", ha dichiarato Gauvin.



P. Sinclair Oubre, Presidente dell'AM-USA, parla alla Conferenza

Jeff Dixon, "East Texas Catholic", Diocesi di Beaumont, USA

## GUSTARE LA TRANQUILLITÀ DELLE NOSTRE CASE DI ACCOGLIENZA

Era una nave di 31510 tonnellate, battente bandiera panamense, appartenente ad una compagnia danese con equipaggio indiano e filippino.

Una sera, al centro, in mezzo al brusio, uno di loro mi si avvicinò e timidamente mi parlò del Pakistan, della Somalia e di una cittadina, Bonny, situata a 20 miglia dal luogo in cui avevano attraccato in Nigeria, al delta del Niger, in quell'angolo infestato di torri di perforazione di numerose compagnie straniere. Io però non capivo quello che mi stava dicendo, mentre lui tornava a spiegare, e io non comprendevo ancora. Ma quando mi disse che c'erano stati dei feriti a bordo, allora capii immediatamente.

Venivano dalla Nigeria dove avevano caricato combustibile e dovevano partire per il Pakistan. E avevano paura. Erano stati attaccati dai pirati che, una volta a bordo, li avevano costretti a consegnare tutto quel che avevano: scarpe, telefoni cellulari, computer, denaro, tutto ciò che avevano di più prezioso, i regali che volevano portare a casa, e poi la riserva in denaro gestita dal comandante per pagare stipendi, viveri e materiali. Due marittimi avevano opposto resistenza ed erano stati percossi a colpi di bastone; un marittimo era stato ferito alle spalle mentre al comandante erano stati inferti colpi sulla testa tanto da dover andare in ospedale per poi, una volta guarito, tornare a casa. Potrà riprendere il mare? I marittimi aggiunsero che i pirati non esitano ad uccidere.

Avevano paura perché, per raggiungere il Pakistan, dovevano passare non lontano dalle coste somali e attraversare l'Oceano indiano dove i pirati sono soliti attaccare lontano dalla costa somala.

Non sapevo cosa fare e cosa dire. Alcuni di loro presero delle Bibbie, senza entusiasmo. Avevano paura e volevano restare al centro tutta la notte; si sentivano in pace con noi e con la loro famiglia, gustando la tranquillità del nostro centro di accoglienza.

Quando sono andati via, potei dire loro solo questo: "God bless you; Dio vi benedica". E la sera, tornato nel mio appartamento, mi affrettai ad affidarli al Carmelo di Lisieux e ai benedettini della "Pierre qui Vire", come faccio sempre in casi come questi. Portateli nel cuore.

Bernard Vincent, marittimo in pensione, diacono per i marittimi più poveri d'alto mare  
Settembre 2011



### 2011 IMO WORLD MARITIME DAY PARALLEL EVENT ROMA, 13-14 OTTOBRE 2011

Il Consiglio dell'OMI ha accettato, nel corso della sessione 101 nel novembre 2008, l'offerta del governo italiano di ospitare il **World Maritime Day 2011 Parallel Event**. Pertanto, il segretario generale dell'Organizzazione marittima internazionale e il [Ministro degli Affari Esteri] [Ministro della infrastrutture e Trasporti] d'Italia hanno il piacere di annunciare che la celebrazione si terrà a Roma, presso la "Sala degli Arazzi" del Palazzo Colonna, il 13 e 14 ottobre 2011.

Il Parallel Event si concentrerà sul tema di quest'anno: "Pirateria: orchestrare la risposta" e il primo giorno consisterà in un seminario, diviso in due sessioni, la prima delle quali studierà le "*Misure e migliori pratiche contro la pirateria*", mentre la seconda si concentrerà su "La cooperazione internazionale contro la pirateria".

Il secondo giorno, varie attività si svolgeranno intorno al porto di Civitavecchia.

# L'AFRICA DEI PIRATI

La sfida della pirateria è una delle emergenze africane persistenti e anzi in crescita continua, nonostante il dispiegamento di imponenti operazioni navali internazionali, soprattutto nelle acque al largo della Somalia e nell'Oceano Indiano, lungo cruciali rotte per le merci orientali verso l'Europa e verso il continente americano.

A queste incominciano ad aggiungersi iniziative degli stessi Paesi africani. Se sul fronte del Corno d'Africa, soprattutto in Somalia, i Governi locali mostrano scarse capacità d'intervento, qualcosa incomincia a muoversi invece sulla costa atlantica del continente, dove la sicurezza della navigazione commerciale rischia di essere compromessa dall'azione dei pirati,

secondo quanto emerge dai rapporti dell'International Maritime Bureau.

La scorsa settimana, per esempio, hanno preso il mare dal porto di Cotonou, la principale città del Benin, le prime pattuglie congiunte di militari beninesi e nigeriani, che a bordo di una flottiglia di sette imbarcazioni hanno incominciato a controllare il tratto di coste che si affacciano sul golfo di Guinea, sempre più bersagliato dai pirati. L'iniziativa, chiamata Operazione prosperità, durerà per sei mesi, durante i quali la marina militare del Benin dovrà organizzarsi per provvedere direttamente alla sorveglianza della sua stretta fascia costiera.

Il ministro degli Esteri del Benin, Nassirou Bako Arifari, in un intervento all'Assemblea generale dell'Onu, ha denunciato "la nuova minaccia della pirateria marittima che con violenza ha colpito le nostre coste e le acque del Golfo di Guinea", parlandone come di una "vera piaga per la regione assieme al traffico di droga e falsi medicinali". Anche il presidente Thomas Boni Yayi ha più volte espresso timori per danni diretti all'economia beninese e per il rischio che il porto di Cotonou, dal quale dipende il 90 per cento degli scambi commerciali con l'estero, venga boicottato in caso di insicurezza marittima. Il Governo del Benin ha annunciato anche la prossima creazione di un centro di sorveglianza radar a Grand-Popo, la località sudoccidentale al confine con il Togo, per completare il dispositivo già operativo a Cotonou, ma che controlla solo il tratto di costa confinante ad est con la Nigeria.

Quest'ultimo Paese, primo produttore africano di petrolio, vede da tempo le navi che trasportano greggio prese d'assalto dai pirati, mentre dall'inizio dell'anno ben 19 attacchi sono stati sferrati a largo del Benin. Obiettivo del pattugliamento congiunto, secondo il capo di stato maggiore delle forze navali beninesi, Maxime Ahoyo, è "bloccare ogni tentativo d'assalto delle navi" che spesso trasportano petrolio e carburante.

Se il fenomeno della pirateria, almeno su vasta scala, è relativamente recente nel Golfo di Guinea, ben diversa è la situazione in Somalia e negli altri Paesi del Corno d'Africa, dove gli assalti alle navi si sono moltiplicati in questi ultimi anni, creando un giro di affari di milioni di dollari. La moderna pirateria su vasta scala, comunque, in Somalia ha almeno un ventennio. Negli anni 90, infatti, il crollo della dittatura di Siad Barre e la scomparsa di ogni autorità statale in Somalia, resero le acque del Paese una sorta di zona franca per tutti. I grandi pescherecci industriali — soprattutto giapponesi e sudcoreani, ma anche occidentali — approfittarono della situazione e penetrarono impunemente nelle acque territoriali somale, saccheggiandole e riducendo alla miseria i piccoli pescatori locali. Questi incominciarono così ad attaccare le navi straniere esigendo una specie di tassa che compensasse il loro mancato guadagno. A questo si aggiunse presto lo scarico di rifiuti tossici nelle acque e sulle coste somale, approfittando dell'assenza di controlli e della complicità di clan locali e di gruppi armati. Alla fine questi comportamenti hanno avuto un salto di qualità e la pirateria da principio artigianale si è trasformata in un esercito ben armato e dotato di imbarcazioni velocissime. All'inizio le corti islamiche avevano cercato di opporsi nelle aree da loro controllate, ma diverse fonti locali concordano nel riferire che ormai le milizie radicali islamiche si sono di fatto alleate con i clan somali che controllerebbero direttamente alcuni nuclei di pirati.

Nel 2008, il Consiglio di sicurezza dell'Onu ha autorizzato le navi militari straniere ad intervenire. Al largo della Somalia incrociano da allora flotte che vedono impegnati i Paesi dell'Unione europea e della Nato, ma anche Cina, India e altri Stati che cercano di non far diventare la pirateria ancora più allarmante. Il risultato è finora tutt'altro che rilevante. L'Onu ha recensito 171 attacchi nel solo primo semestre del 2011 e nelle mani dei pirati ci sono tuttora una cinquantina di navi e oltre 500 ostaggi, in massima parte marinai filippini, thailandesi e pakistani che costituiscono la parte più rilevante dei lavoratori del mare, una categoria tra le più esposte ai pericoli che accompagnano la globalizzazione dei commerci lungo i collegamenti vitali dell'economia mondiale.

(Pierluigi Natalia – L'Osservatore Romano, 4.10.2011)



## “NON SIAMO TUTTI PIRATI!”

... Documenti e divise per differenziare i pescatori somali dai pirati

*I pescatori Somali si vedono ostacolati dall'impossibilità di raggiungere i mercati stranieri*

I pescatori della Somalia indosseranno ora una divisa per differenziarsi dai pirati, secondo quanto riferiscono funzionari del Puntland, regione semi-autonoma della Somalia nota per la pirateria.

I pescatori di Caluula, Mareero, Qandalla e Bargaal hanno dichiarato a *Somalia Report* che la gente ha paura di andare a pesca a causa della minaccia dei pirati che rubano le loro barche, i motori e il combustibile. Essi inoltre sono preoccupati che le pattuglie internazionali possano confonderli con i pirati. Per porre rimedio a questa situazione, i funzionari del Puntland hanno iniziato un programma per identificare i legittimi pescatori dotandoli di divise e di documenti d'identità.

"Sappiamo che le attività dei pirati nella regione hanno causato timore tra i pescatori, perciò è nostro dovere aiutarli. Daremo loro divise e documenti d'identità. Prima iscriviamo in un registro tutti i pescatori locali del Puntland. Abbiamo già iniziato a Bosaso e nella zona costiera della regione di Bari," ha riferito a *Somalia Report* il Dott. Mohamed Farah Aadan, ministro della pesca del Puntland. Ed ha aggiunto che "informeremo la nostra guardia costiera e la flotta navale internazionale che ci sarà una differenza chiara tra pirati e pescatori".

*Di Jama Deperani, [Somalia Report](#)*



## LA STCW PER I MARITTIMI DELLE NAVI DA PESCA ENTRERÀ IN VIGORE IL 29 SETTEMBRE 2012

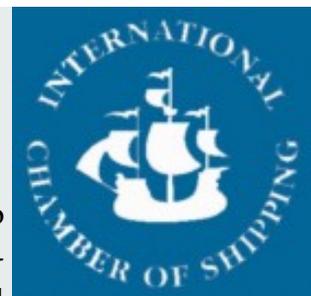
**Informazione dell'Organizzazione Marittima Internazionale:** La Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, certificazione e tenuta della guardia per i marittimi delle navi da pesca (STCW-F 1995) entrerà in vigore il 29 settembre 2012, dopo che il 29 settembre 2011 sono state raggiunte le 15 ratifiche necessarie con la ratifica da parte della Repubblica di Palau. La convenzione riguarda la certificazione e requisiti minimi di formazione per gli equipaggi delle navi da pesca d'alto mare di 24 metri e oltre di lunghezza. È composta di 15 articoli ed è accompagnata da un allegato contenente le norme tecniche.

Secondo l'articolo 12, la Convenzione entrerà in vigore 12 mesi dopo la data in cui sarà stata ratificata da almeno 15 Stati. La STCW-F è stata ratificata da: Canada, Danimarca, Islanda, Kiribati, Lettonia, Mauritania, Marocco, Namibia, Norvegia, Palau, Federazione Russa, Sierra Leone, Spagna, Repubblica Araba-Siriana e Ucraina.

Il Segretario Generale dell'OMI, Efthimios E. Mitropoulos, ha accolto con favore l'entrata in vigore della Convenzione come significativo sviluppo per migliorare la sicurezza in mare, considerando che l'Organizzazione si prepara a tenere, nel 2012, una conferenza diplomatica in Sudafrica allo scopo di adottare un accordo sull'attuazione di altri strumenti dell'OMI in materia di sicurezza delle navi da pesca, il Protocollo del 1993 relativo alla Convenzione Internazionale del 1977 di Torremolinos sulla sicurezza delle navi da pesca. Tale accordo mira a facilitare l'entrata in vigore del protocollo del 1993, che fu adottato per modificare la convenzione originaria di Torremolinos del 1977.

"La sicurezza dei pescatori e delle navi da pesca costituisce parte integrante del mandato dell'Organizzazione, ma i due strumenti sulla sicurezza dei pescherecci, adottati dall'Organizzazione, non sono entrati in vigore a causa di una serie di ostacoli tecnici e giuridici e purtroppo il settore della pesca continua a sperimentare un numero elevato di vittime ogni anno. Si auspica che l'entrata in vigore della STCW-F nel 2012, e i lavori in atto per implementare il Protocollo di Torremolinos come regime vincolante di sicurezza internazionale, possano svolgere un ruolo importante per invertire questa tendenza", ha detto Mitropoulos, esprimendo l'auspicio che detto Protocollo possa soddisfare i requisiti per l'entrata in vigore nel più breve tempo possibile.

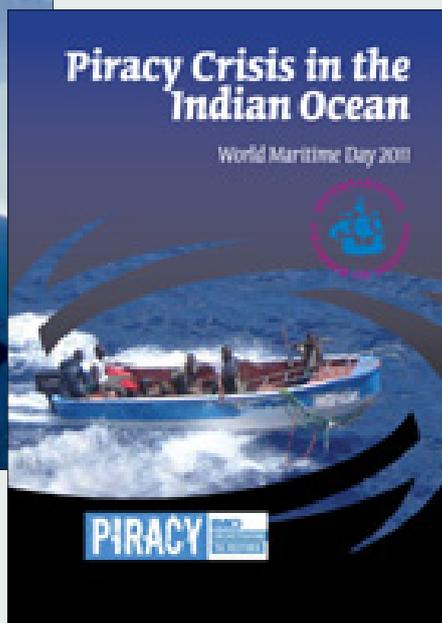
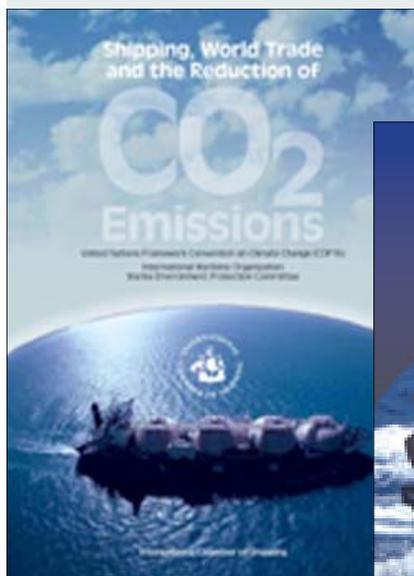
## L'INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING PRENDE POSIZIONE SUL PIANO ECOLOGICO E SULLA PIRATERIA



20.09.2011 Londra – L'International Chamber of Shipping (ICS), ha tenuto Consiglio il 13 settembre scorso, esprimendo grande soddisfazione per l'adozione da parte dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), nel giugno scorso, di una serie di norme tecniche che aiuteranno il settore dei trasporti marittimi a ridurre ancor più sensibilmente le emissioni di CO2 a livello globale. In quell'occasione si sono stabilite anche alcune regole per l'istituzione di un fondo di compensazione ambientale, a carico delle stesse navi, prime consumatrici di carburante, invece di un sistema di scambio delle emissioni.

Tale regolamento, vincolante dal 2013, ambisce a dissuadere i governi dal perseguire modalità di abbattimento di CO2 in ambito UNFCCC (Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici) o attraverso esigenze regionali, per esempio dall'UE. Misure, quest'ultime, che interesserebbero solo parte della flotta mondiale e con contributi minimi, anche se concordati con IMO. In ogni caso entrambe le questioni saranno discusse durante la prima Conferenza delle

Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, prevista a Durban nel dicembre 2011. L'EEDI (Energy Efficiency Design Index) che sarà applicato alle nuove navi, per ragioni politiche subirà delle deroghe,



approvate dal consiglio ICS e concordate con l'IMO, al fine di fugare eventuali timori tra le nazioni in via di sviluppo, ha ricordato il Presidente dell'ICS Polemis.

Il Consiglio ha, in quell'occasione, affrontato anche il tema della "pirateria", sottolineando, per bocca del Presidente, che la concomitanza di tali temi con il decennale dell'attacco alle Twin Towers potrebbe anche sembrare ironico, ma fino ad un certo punto, se si conta il fatto che i vari governi

ne su questo fronte e, dalle famiglie dei marittimi ostaggi dei pirati di tutti i mari che

resta. Riguardo a questa piaga, tutti i membri dell'ICS hanno concordato nell'utilizzare ogni occasione per evidenziare la gravità della crisi e dell'abbandono, da parte della comunità internazionale, di certe aree marittime, come l'Oceano Indiano, a tutt'oggi in mano ai pirati, nonostante gli sforzi e la presenza di navi delle Marine Militari nella zona. Un contributo, quest'ultimo, che però risulta insufficiente: globalmente la politica militare messa in atto dai governi appare inadeguata e non ancora supportata da una volontà politica.

Le misure molto radicali prese dall'IMO restano invece valide (come il Codice ISPS - International Ship e impianti portuali di sicurezza), atte a ridurre la possibilità che il trasporto marittimo possa venire usato dai terroristi per attaccare maggiori ambiti della società, già pesantemente bersagliata da pirati nel corso degli ultimi 10 anni, in quello che è il trasporto marittimo e la fluidità degli scambi commerciali mondiali.

## DA GDYNIA A ROMA

### XXIII CONGRESSO MONDIALE DELL' APOSTOLATO DEL MARE



Siamo lieti di annunciare che il **XXIII Congresso Mondiale dell' Apostolato del Mare** si terrà presso l' Aula del Sinodo, in Vaticano, **dal 19 al 23 novembre 2012**.

Questo importante evento torna a Roma dopo 30 anni (l'ultimo, infatti, vi fu celebrato nel 1982) e avviene a distanza di 90 anni dalla firma, da parte di Pio XI, delle prime Costituzioni dell' Apostolato del Mare, il 17 Agosto 1922.

In sintonia con l'Assemblea Generale Ordinaria del Sinodo dei Vescovi, che si celebrerà nell'ottobre 2012, e cioè un mese prima dell'inizio dei nostri lavori, il tema del Congresso sarà dedicato alla nuova evangelizzazione. Attraverso la riflessione, la preghiera e la condivisione, cercheremo di esaminare la situazione attuale del nostro apostolato "per tracciare nuovi modi ed espressioni della Buona Notizia da trasmettere all'uomo contemporaneo con rinnovato entusiasmo" (*Lineamenta* per il Sinodo dei Vescovi del 2012).

La "missione" affidata da Gesù ai suoi Apostoli è stata, è e sarà la sola e unica missione, ovunque e in ogni tempo. Ma le circostanze in cui viviamo la nostra vocazione di cristiani e che cambiano continuamente - nuovi problemi, nuove sfide, evoluzione delle culture, e nuove possibilità - costituiscono quella "novità" nella nostra vocazione di evangelizzatori del mondo marittimo.

Poiché il Congresso Mondiale rappresenta un momento importante nella vita dell' Apostolato del Mare, correremo poter riunire persone che, a diverso titolo, si occupano di questo ambito pastorale e contiamo sulla cooperazione di tutti affinché l'evento dia i frutti sperati. Cinque anni dopo il Congresso Mondiale di Gdynia, dovremo, in maniera attenta e critica, esaminare cosa significano per i marittimi i cambiamenti che si stanno attuando nella loro vita e come analizzarli nelle loro ragioni più profonde. Dovremo essere capaci di guardare al futuro con lungimiranza e avere il coraggio di essere la voce di coloro che non hanno voce.

Una chiara analisi e una profonda riflessione ci aiuteranno a far sì che quanto emergerà dai nostri lavori possa realmente venire incontro alle esigenze della gente del mare.

I partecipanti alloggeranno presso l'hotel **Casa Tra Noi**, che applicherà tariffe speciali per il Congresso ([www.hotelcasatranoiroma.com](http://www.hotelcasatranoiroma.com)). Prossimamente vi invieremo notizie più dettagliate per organizzare la vostra partecipazione nel miglior modo possibile.

## L'ARCIVESCOVO VEGLIÒ ESORTA A RATIFICARE LA MLC 2006



**In un messaggio inviato in occasione della XVI Giornata Nazionale del Marittimo, celebrata a Manila il 25 Settembre 2011, S.E. Mons. Antonio Maria Vegliò, Presidente di questo Pontificio Consiglio, ha sottolineato l'importanza per le Filippine di disporre di una legge che garantisca ai marittimi protezione e trattamento equo. La ratifica della *Maritime Labour Convention* (MLC 2006) è un'opportunità per il governo delle Filippine di approvare una legge che porterebbe immenso beneficio ai marittimi del Paese.**

“Come Presidente del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, ho il piacere di inviarvi i migliori auguri per la celebrazione della XVI Giornata Nazionale del Marittimo, un evento importante coordinato dall'Apostolato del Mare di Manila, in collaborazione con un gran numero di agenzie marittime, governative e non, impegnate nei vari aspetti del welfare della gente di mare.

Con una media di oltre 300.000 marittimi l'anno, le Filippine rappresentano una delle principali fonti di marittimi nell'industria e, per questa ragione, vengono giustamente chiamate la "capitale mondiale del manning". Pur tuttavia, numerose sono le sfide che si presentano al governo e alle agenzie di welfare al fine di garantire migliore protezione e attenzione a questa categoria di lavoratori che, con le loro rimesse, apportano un grande contributo all'economia nazionale.

Per superare queste sfide, è importante che mettiate in atto il tema scelto per questa celebrazione: *Mari-nong Pilipino: Lakas ng Pagkakaisa* (marittimi filippini: l'unione fa la forza). I marittimi filippini devono lavorare assieme alle agenzie di welfare marittimo per accrescere la loro influenza presso il governo del loro Paese affinché ratifichi almeno due importanti convenzioni dell'ILO. Anzitutto, la *Seafarers' Identity Document* (SID) Convention, 1958 (ILO 108) - C 185, che negli ultimi mesi ha creato molti problemi a numerosi marittimi filippini che, in Brasile, si sono visti rifiutare l'autorizzazione per scendere a terra.

In secondo luogo, considerando che il 20 per cento dei 1.5 milioni di marittimi del mondo è formato da filippini, il vostro governo dovrebbe comprendere l'importanza di ratificare la *Maritime Labour Convention* 2006, che assicurerà ai marittimi condizioni eque di impiego e garantirà loro condizioni di vita e lavoro sicure e dignitose a bordo delle navi.

Vorrei, poi, menzionare un problema particolare, quello cioè della pirateria e dei suoi effetti su centinaia di marittimi filippini e sulle loro famiglie. Anche qui è di importanza fondamentale che l'Apostolato del Mare rafforzi la propria rete nazionale e collabori con altri organismi internazionali, offrendosi come fornitore di servizi di welfare offrendo un'assistenza professionale specifica alle vittime della pirateria e alle loro famiglie prima, durante e dopo la terribile esperienza.

Al fine di ottenere maggiori risultati nella mobilitazione a livello governativo e nell'offerta di servizi di welfare ai marittimi, ai pescatori e alle loro famiglie, è necessario che i Vescovi locali, il Vescovo Promotore, il Direttore Nazionale e tutti i cappellani e volontari dell'AM delle Filippine rafforzino la cooperazione tra di loro e assumano un ruolo più responsabile nella gestione delle risorse e nella ricerca di fondi locali per sostenere le diverse iniziative.

Invoco, infine, l'intercessione di Maria *Stella Maris* per la gente del mare delle Filippine. Il Signore continui a proteggerli da ogni pericolo spirituale e materiale affinché possano contribuire allo sviluppo del loro Paese".

✠ Antonio Maria Vegliò  
Presidente

# LA TEOLOGIA MARITTIMA E LA REALTÀ DELL'ICMA

Un discorso edificante di Hennie la Grange



Un accademico si recò all'Università di Cambridge per tenere una conferenza. Essendo giovane e trovandosi in un'università di livello internazionale, sicuramente avrebbe cercato di impressionare l'audience. Nell'introdurre il relatore, il professore dell'Università

di Cambridge mise un braccio intorno al giovane e disse: "Qui siamo tutti intelligenti, e, sono sicuro, lo è anche lei. Perciò non cerchiamo di essere intelligenti ma solo di essere gentili. Per questo le chiedo di essere gentile con noi".



Ecco, oggi io mi affido alla vostra gentilezza e spero

che mi perdoniate il fatto che sarò più gentile che intelligente perché ciò che dirò proviene più dal cuore che dalla testa, e forse riguarda più la fede della teologia. Sono convinto che se gli organizzatori avessero voluto un trattato accademico, avrebbero scelto uno qualunque di voi, certamente più adatto di me per questo compito. Mi conforta però la lettera che ho ricevuto da Eerik Joks, della Estonian Seamen's Mission, che ha composto il bellissimo canto della cerimonia di apertura della nostra conferenza. Eerik partecipa attivamente al movimento ecumenico in Estonia. Mi ha scritto, in sostanza, che prima di essere intelligente, devo essere gentile e che oggi dovrebbe essere la celebrazione del miracolo dell'ICMA, più che un esercizio accademico privo di ogni sentimento. Bene, Eerik, mi auguro di riuscirci.

Vorrei aggiungere poi che il fatto che io sia Segretario dell'ICMA non significa che possa parlare a nome dell'ICMA. La natura della nostra Associazione è tale che nessuno di noi può farlo veramente. Pertanto quanto dirò sono opinioni personali che sono lieto di condividere con voi. Una ragione in più per essere gentili nei miei riguardi ...

Vorrei iniziare là dove inizia l'ICMA e dove prende realmente forma l'ecumenismo. Stranamente, quando l'ecumenismo – questa nobile teologia dell'u-

**Il Rev. Hennie la Grange, Segretario generale dell'ICMA, è stato l'unico a ricevere una standing ovation dai partecipanti alla Conferenza Mondiale ICMA svoltasi ad Amburgo dal 19 al 23 agosto 2011.**

nità della Chiesa, Corpo di Cristo, fondata sulla Bibbia-, è praticato là dove è più importante, raramente è oggetto di riflessione. Solo di sfuggita, forse, un cappellano del porto vi riflette quando si reca in porto per una giornata di lavoro ordinario. L'unica ragione per pensare alla teologia la mattina presto potrebbe essere quella di ricordarsi di essere pazienti e tolleranti nei confronti dei colleghi delle società "rivali". Ma anche se non ci pensiamo molto, è lì, nei porti, nei centri e sulle navi, che la nostra comune fede cristiana in un Dio unico, è decisiva. È nei porti che l'ecumenismo conta di più. E siamo noi, i cappellani di porto, le persone più richieste per agire sulla base di questa nostra fede secondo la quale noi siamo una cosa sola.

Il nostro ruolo è quello di credere che siamo una cosa sola anche quando la realtà che viviamo ogni giorno può contraddire questa stessa fede ogni momento. È proprio là dove è più importante che è più difficile mettere in pratica l'ecumenismo. Ma qui ho anche imparato la lezione sull'unità della nostra fede e l'unicità della Chiesa. Devo ammettere che prima, quando lavoravo in una parrocchia, non mi preoccupavo più di tanto delle relazioni ecumeniche. Venendo da un Paese che è stato considerato il paria del mondo, la mia Chiesa non si preoccupava realmente delle questioni ecumeniche. A quel tempo eravamo molto contenti di noi, perfettamente felici di essere isolati dal resto della Chiesa, perché fermamente convinti di essere nel giusto, anche se eravamo solo noi a crederlo.

Fu l'amicizia a cambiare tutto per me. Partecipai ad una riunione di cappellani che mi accolsero con amicizia, basata sul semplice riconoscimento della mia fede, sul rispetto per il mio lavoro, la tolleranza nei confronti della mia Chiesa, l'accettazione della mia società e, soprattutto, sull'amore per quel che sono e la preoccupazione della situazione che stavo vivendo, che allora era particolarmente difficile. Questo rappor-

to è stato coltivato con cura attraverso il culto settimanale, riunioni regolari dei membri dell'equipe e week-end annuali di ritiro spirituale in una piccola stazione balneare. L'equipe di cappellani di Durban occupa un posto particolare nel mio cuore e ha plasmato la mia fiducia nell'ICMA. Tra quegli eroi sconosciuti, vorrei citare Millen Adams (che ha organizzato l'indimenticabile conferenza mondiale dell'ICMA di Durban), John Kunst (il nostro presidente) e Mama Paddy Percival. Nessuno di loro, purtroppo, ha potuto essere qui con noi. Ma la loro eredità è concreta. Essi mi hanno insegnato che l'ecumenismo è nato proprio nella comunione.

Per me fare vuol dire avere fede e in effetti io faccio meglio ciò in cui credo. Penso che fare qualcosa nella fede permetta di sviluppare una teologia pratica. Sono un ammiratore di Don S. Browning che nel 1996 ha scritto un libro intitolato *A Fundamental Practical Theology*, in cui afferma che la teologia è fondamentalmente pratica. Egli voleva dire che la pratica dà forma al nostro pensiero così come ciò che pensiamo e crediamo dà forma alle nostre azioni. E questo vale anche quando formuliamo la teologia. Penso che da questo punto di vista sia possibile sviluppare una teologia pratica descrittiva anche per l'ICMA, che tenga conto e interpreti ciò che facciamo e la maniera con cui lo facciamo, alla luce della fede che confessiamo. Ecco come sono arrivato a comprendere l'ecumenismo: a partire dall'amore che quella minuscola comunità di fede che era l'equipe di cappellani del porto di Durban mi ha liberamente dato, e dalla maniera con cui ha sviluppato la mia convinzione che l'amicizia e la fratellanza (che è amicizia data e ricevuta mediante la fede) sono i primi requisiti del lavoro ecumenico. È questo, penso, la teologia pratica ...

Esistono, tuttavia, dei rischi legati ad una tale teologia "pratica". Tutto ciò che siamo e che facciamo, il nostro essere e le nostre azioni, sono fondati sulla fede. Il pericolo di concentrarci sulla pratica è che potremmo accettare la fede come sempre presente, come una sorta di sfondo, profondamente radicata in tutto ciò che facciamo. In effetti, la fede potrebbe essere anche ignorata, affinché ci concentriamo sul nostro lavoro volto al benessere della gente di mare. Ebbene, ciò sarebbe triste. Il nostro ministero smetterebbe di essere fondato sulla fede, e la cappellania di porto sarebbe un'impresa secolare. In realtà, abbiamo bisogno del giusto equilibrio. Spero di tornare più avanti su questo argomento...

Permettetemi, a questo punto, di fare un altro richiamo e un appello alla vostra comprensione: io sono tanto calvinista tanto ecumenico. Sul piano teologico ciò potrebbe sembrare contraddittorio. Da un punto di vista filosofico sono d'accordo con Hegel, che concepi-

sce la realtà come in preda ad opposizioni in contraddizione tra di loro, pur vere allo stesso tempo. E la vita è la nobile arte di aprirsi una strada tra le due. Senza entrare troppo nei dettagli, vorrei avvertire che il mio tipo di teologia sarà sempre conformato dalla mia educazione protestante, mentre io cercherò sempre l'unità nell'azione di Dio tra di noi e aspirerò a trovare l'unanimità in tutte le risposte che Gli daremo.

## Struttura

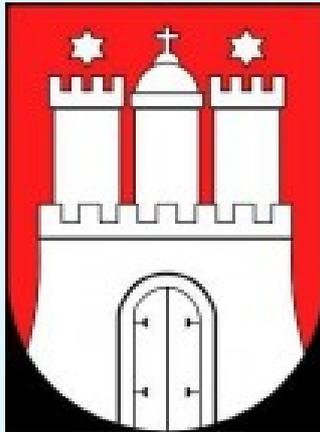
Vorrei tornare indietro un istante per darvi un'idea della struttura del mio intervento. Non sono un teologo sistematico, ma vorrei che comprendeste dove voglio arrivare.

L'ho già detto e non si tratta affatto di una verità profonda, ma non è nemmeno facile: cioè che esiste un esercizio di equilibrio particolare che i cappellani di porto devono saper svolgere nella loro attività quotidiana. In realtà, si tratta di due esercizi d'equilibrio, se si tiene conto anche del salire la passerella senza tenersi al corrimano per evitare di sporcarsi le mani di grasso. Noi dobbiamo saper equilibrare contemporaneamente nel nostro animo tre relazioni, o tre contesti se preferite. Tre mondi differenti sembrano incrociarsi nella persona del cappellano di porto. Infatti, questa conferenza è più o meno fondata sullo stesso principio. Svolgendo il nostro lavoro quotidiano, dobbiamo associare nel nostro animo tre realtà:

1. Il mondo della nostra fede
2. Il mondo della vita del marittimo
3. Il mondo dell'industria e del commercio marittimo

## Il mondo della nostra fede

Anzitutto, la *nostra* fede e naturalmente tutto ciò che accompagna la nostra confessione di fede, che integra il mondo della nostra fede. La nostra relazione di grazia personale con il Padre, la nostra dipendenza da Gesù Cristo, la nostra fiducia nello Spirito Santo, tutto ciò è importante. Essere affascinati dalla nostra tradizione religiosa, impegnarci nei confronti della nostra Chiesa, ed essere leali nei confronti della nostra comunità di fede. È questa la nostra realtà. Ma anche scoprire che non siamo unici, né soli. Noi condividiamo questo luogo di lavoro, ma, in maniera ancor più fondamentale, condividiamo la stessa chiamata dell'unico Dio, che consiste nel prendersi cura dei marittimi (lo ripeto per essere sicuro che capiate bene, poiché, 40 anni fa, avrei potuto essere bandito per aver detto questo!). Voglio dire che fino a poco tempo fa, non potevamo affermare pubblicamente che ci occupiamo dei marittimi in quanto condividiamo allo stesso mo-



do la missione di Dio nel mondo. Perché quelli con i quali condividiamo attualmente la missione di Dio nei confronti della gente di mare, appartengono all'altro lato dello scisma! Voglio dire con ciò che si tratta di persone con le quali normalmente non saremmo d'accordo, con le quali non condividiamo nessun atto liturgico, e con le quali, tuttavia, abbiamo in comune Dio. Il che di per sé è una realtà difficile da concepire. E farla funzionare lo è ancora di più. Ma voi ed io sappiamo che, miracolosamente, funziona. Guardatevi attorno; non è mai facile e la prova sta nella dichiarazione di missione dell'ICMA: l'obiettivo della nostra Associazione è quello di ispirare la tolleranza. Non confondetevi sul senso di questa frase, quel che ci viene chiesto non è di promuovere la tolleranza nel mondo, ma gli uni verso gli altri. E la tolleranza si acquisisce con la conoscenza. Le relazioni umane non sono mai stabilite in maniera definitiva.

Come nel matrimonio, il lavoro duro inizia dopo che gli invitati hanno lasciato la festa. E, come nel matrimonio, è difficile conciliare noi in quanto Chiesa e sposa di Cristo.

Ricordate che stiamo ancora esaminando quanto è importante per noi il nostro mondo di fede. L'ecumenismo diventa un problema quando qualcuno che viene dal di fuori fa scoppiare la piccola bolla in cui ci siamo rifugiati. Ecco, l'ho detto, ho detto ciò che è più difficile per noi. Noi siamo costretti a tener conto dell'ecumenismo quando qualcun altro dal di fuori viene a bussare alla nostra porta: quando incontriamo il mondo degli altri, il nostro mondo si riduce in grandezza e importanza ... Il nostro mondo è più piccolo di quanto pensiamo. Noi impariamo la tolleranza quando i nostri mondi si scontrano. E l'ecumenismo è il modo con cui gestiamo questa crisi esistenziale. Esso ha bisogno di essere oggetto di una maggiore riflessione, qui all'ICMA.

Prima che io mi perda nell'ecumenismo, come se questo nostro mondo in cui viviamo girasse attorno alle denominazioni religiose, vorrei tornare un istante su quella che ho definito la nostra fede. La nostra fede è una realtà molto personale. Certo, essa possiede una antecedenza teologica (la nostra fede è opera dello Spirito di Dio, e non del nostro operato), e possiede anche origini comuni (noi crediamo perché i nostri genitori credono e la nostra educazione rafforza la nostra fede) e la nostra fede ha anche un'importanza pubblica (non c'è niente di più sterile di una fede che resta nascosta nel privato), ma nella nostra esperienza, essa si manifesta anzitutto nel più profondo del nostro essere, e lo determina.



Hamburg Organising Team

Per questo è fondamentale. La fede governa ciò che siamo così quanto ciò che facciamo, come lo facciamo e il motivo per cui lo facciamo. Qui è importante la metafora che Gesù impiega dell'albero che porta frutto. Per questo penso che ciò che facciamo occupandoci dei marittimi rifletta ciò che siamo. Cerchiamo di fare chiarezza poiché è importante distinguere tra ciò che ho detto e ciò che non volevo dire affatto. Non ho detto che il nostro lavoro è guidato dall'idea che abbiamo dei marittimi e da ciò che vorremmo che diventassero. Il nostro impegno in questo ministero non è dovuto alla mancanza o all'abbondanza di fede tra di loro. Noi ci occupiamo del loro benessere per quel che noi siamo e non per quel che essi sono. Siamo noi ad avere la fede che ci ispira a servire Dio, e non sono loro a mancare di fede così che li avviciniamo unicamente per cambiarli. Noi siamo spinti dalla fede a servire il mondo di Dio in maniera incondizionata.

Cominciamo con la fede e la convinzione che Dio ci invia per portare la nostra sollecitudine pastorale a questa comunità particolare del Suo mondo, dunque fondata sulla fede. La fede è il nostro fondamento: essa è all'origine e non alla fine di ciò che facciamo. Noi non siamo qui per spingere i marittimi alla fede in cui crediamo. Dio ci spinge a seguire il Suo movimento nel Suo mondo. Egli ci invia così come ha inviato il Figlio nel mondo e quindi noi seguiamo la Sua missione. Per questo ci chiamiamo "missioni" e in questo modo intendiamo la nostra "missione" (come un "invio" nella mia lingua).

Vi sento replicare: è chiaro che l'obiettivo di Dio è riconciliare l'intera umanità e che solo Lui può riuscirci; quindi è un'opera che è preferibile lasciare a Lui, mediante Cristo e il suo Spirito. Essendo là dove Dio va, tra le persone che egli dichiara di amare, noi stiamo compiendo la nostra parte del mandato missionario. Vorrei dire, anzitutto, per quel che riguarda il nostro primo contesto, che è nel mondo creato per noi dalla nostra fede, che Dio ci nutre e ci munisce per prepararci a quel momento in cui dovremo uscire dal nostro mondo per andare in quello degli altri. Ma la motivazione che ci spinge ad andare nel mondo esterno non sta nel fatto che esso sia irrimediabilmente perduto, ma la nostra motivazione proviene dalla vita nuova che Dio ci ha donato nel mondo nuovo creato per noi in Cristo. Uscire dal nostro mondo per entrare in quello degli altri è il movimento che conduce dalla "pastorale" all'"apostolato". Esso succede poiché "il mio calice trabocca".

## Il mondo della vita del marittimo

Il secondo mondo con il quale ci destreggiamo è il mondo del marittimo, non il mio o il vostro, ma quello di qualcun altro. A partire dal momento in cui ci si avventura al di fuori del proprio mondo, ci sono regole da rispettare. In effetti, “destreggiarsi” non è il termine giusto per descrivere ciò che facciamo. Non dobbiamo prendere nessuno alla leggera. A volte può essere cosa buona farlo, ma non dobbiamo giocare con la vita degli altri. La nostra fede l’esprime in maniera semplice: l’amore è la maniera con cui viviamo insieme. Bisogna entrare nella vita degli altri con amore, che lo meritino o no, bisogna amare comunque. È ciò che abbiamo detto per poter comprendere il nostro mondo, vero? E cioè che facciamo ciò che facciamo a causa di ciò che siamo: fondati sulla fede, spinti dalla fede. Noi amiamo perché Dio ci ha amati ben prima che noi iniziassimo ad amarlo a nostra volta. Pertanto, bussando alla porta di un marittimo e prima di entrare nel suo mondo, dobbiamo aspettare che egli ci inviti ad entrare. E, una volta entrati, dobbiamo andare solo negli spazi comuni, e non in quelli privati se non vi siamo invitati e a volte dobbiamo pure toglierci le scarpe.

Perché il mondo di un marittimo? Penso che Dio abbia in qualche modo identificato per noi le persone alle quali desidera che rivolgiamo la Sua attenzione e il Suo amore: la gente di mare. Solo voi sapete perché avete dedicato la vostra vita ai marittimi. Ma sono quasi certo che la maggior parte di noi potrebbe raccontare come Dio li ha guidati verso di loro. Per me, si è trattato di una decisione di fede. Penso che i marittimi siano importanti per Dio e sono convinto che io debba amarli perché è stato Lui ad amarli per primo. È questo che fa dell’ICMA un risorsa preziosa nell’ambito del benessere dei marittimi. Noi abbiamo un buon motivo per mettere la maggior cura possibile nel nostro lavoro, ben prima di poter descrivere in maniera teologica il nostro impegno nei riguardi della gente di mare e questo motivo è semplicemente la fede.

Per me, esiste un buon motivo per riferirsi in generale ai marittimi come “gente di mare”. Tutte le volte ricordo a me stesso che i marittimi sono persone a pieno titolo. Essi non sono semplicemente strumenti di lavoro, né un elemento umano, l’anello più fragile della catena quando non è più assicurata la sicurezza. I marittimi non sono neanche gente in miseria, che devono essere trattati con condiscendenza e pietà, e di cui prendersi cura e assicurare il benessere da cui dipende la loro vita. Né sono sempre vittime di ingiustizia, sempre nel giusto o che non possono essere messi in dubbio. Queste sono opinioni riduttive e intollerabili che non corrispondono alla teologia cristiana sulla pienezza dell’essere umano.



Delegati nella St. Michael's Church

Noi riconosciamo la dignità dei marittimi quando ci comportiamo con loro alla stessa maniera che dovremmo usare con tutti, e cioè riconoscendone la pienezza. Non criticiamo forse con vigore ogni industria o ordine politico che riduce la nostra umanità al nostro grado di utilità? Facciamo attenzione, allora, a non trattare i marittimi con la stessa mancanza di rispetto. Noi facciamo parte dell’ “industria religiosa”. Il nostro interesse per i marittimi potrebbe facilmente essere interpretato come volto unicamente a cristianizzarli tutti. Facciamo attenzione a non contribuire alla percezione che ci occupiamo di loro unicamente per convertirli. Infatti, non dobbiamo concentrarci soltanto sulla loro spiritualità come se fossa l’unica cosa che sono o che riceveranno da noi. Così facendo, serviremo noi stessi e non loro, né Dio. Il nostro rapporto con i marittimi riposa su una solida antropologia cristiana: la dignità umana è riconosciuta nella pienezza. È così che siamo stati creati da Dio e ricreati da Cristo e dallo Spirito.

Se il nostro dovere di sollecitudine è fondato sulla nostra fede, noi dobbiamo trattare la gente di mare come nostro prossimo, come persone che non soltanto sono pienamente umane, ma che sono state create dallo stesso Dio che serviamo. Anche coloro che sembrano esserne meno degni – e forse proprio quelli che non ne sono degni – sono oggetto della grazia di Dio. Il fatto che siamo inviati a incontrarli fa parte della missione di Dio, ed io vi partecipo. Ecco perché servo la gente di mare.

Neanche l’autorizzazione di Dio ad avventurarci nel mondo degli altri facilita comunque il compito. Entrare nel mondo degli altri presenta rischi e difficoltà. Si può fare molto male. Andare sul luogo di lavoro dei marittimi significa avventurarsi nel loro spazio vitale. Se la nave è la casa di un marittimo e noi ne siamo, nel migliore dei casi, ospiti, qualunque sia l’ospitalità con cui ci egli accoglie, penetrare nello spirito e nella fede di un marittimo, nella sua vita e nei suoi sentimenti, nel suo spazio e nei suoi beni, nei suoi diritti, nelle sue relazioni professionali e nelle sue prospettive di carriera, significa calpestare un terreno

sacro. Dobbiamo tenerci ai limiti della nostra funzione.

Incontrare i marittimi là dove sono, nel loro mondo, è il campo minato della pastorale. O non si tratta neanche di pastorale? Non commettiamo l'errore di pensare che comprendiamo appieno la pastorale. Noi dobbiamo studiarne la teologia e abbiamo bisogno di una formazione permanente sulle tecniche di assistenza spirituale e psicologica. Non soltanto perché la disciplina della teologia pratica si evolve rapidamente, ma anche perché è qui che il problema del mandato missionario tormenta la nostra coscienza, non è forse vero? I membri dell'ICMA sono alle prese con questa questione teologica: lavorare con i marittimi è veramente parte della pastorale o abbiamo superato la frontiera verso l'apostolato? Siamo nella Chiesa o al di fuori di essa? Facciamo discepoli oppure no? Se la risposta è no, allora stiamo violando il mandato missionario?

Si tratta di una controversia esistente tra i membri dell'ICMA e che si manifesta certamente anche nel leggero malessere delle organizzazioni partner. Esiste in seno alla nostra Associazione in quanto tutti abbiamo risposte differenti su ciò che il mandato missionario esige da noi, e abbiamo attese differenti sulla maniera con cui ciascuno di noi vi risponde. C'è però una altra maniera di considerare il ministero marittimo al di là dell'ottica del mandato missionario. Forse la questione che dovrebbe essere posta è la seguente: esistono altri modelli biblici per il ministero per i marittimi a parte la missione ("invio"/proselitismo)? Dobbiamo giustificare tutto il nostro lavoro tra i marittimi a partire da questo paradigma unico di fare discepoli? Oppure il nostro impegno con loro potrebbe essere ugualmente un'attenzione diaconale? Non potremmo semplicemente occuparci dei più deboli nel Regno di Dio? Non potremmo semplicemente obbedire al comandamento di Dio di essere il sale della terra?

Lo scorso anno, a Penang, Ken Peters ha detto: "Quel che facciamo impegnandoci con i marittimi è creare un momento di Chiesa". Per me ciò significa che noi portiamo la presenza di Dio alle persone e alle situazioni che non potrebbero essere considerate meno di Chiesa. Ma essere Chiesa, al di là della testimonianza apostolica e della difesa profetica, significa ugualmente amare e prendersi cura. Possiamo essere diaconali. Dobbiamo solo scegliere i modelli biblici per il ministero marittimo.

La "Christian Seamen's Organisation" (CSO) è forse un buon esempio del tipo di organizzazione che agisce in conformità a questa scelta: essa sceglie di concentrarsi sulle visite a bordo e sulla cura pastorale con un obiettivo apostolico. In questo modo, riconosce che ciò che fa è solo una parte di quel di cui i marittimi hanno bisogno, che può scegliere, nella sua attività, di concentrarsi sull'aspetto spirituale unicamente

perché altri membri dell'ICMA con cui lavora a stretto contatto negli stessi porti fanno ciò che è necessario per rispondere, in maniera concreta, agli altri bisogni dei marittimi. Essa considera complementare il suo modello di ministero. Ciò significa allora che i membri dell'ICMA che si concentrano sull'offerta di servizi nei centri per marittimi obbediscono di meno a Dio, oppure piuttosto che essi realizzano semplicemente ciò che Dio chiede d'altro oltre al mandato missionario? Io penso che sia quest'ultima ipotesi quella giusta.

Se la tolleranza che la dichiarazione di missione dell'ICMA definisce come suo obiettivo significa ancora qualcosa, allora essa non si applica unicamente al nostro lavoro complementare a fianco delle altre tradi-

**ICMA**  
INTERNATIONAL CHRISTIAN MARITIME ASSOCIATION  
Over 40 years of professional faith based care to seafarers

zioni di fede, ma anche al riconoscimento della legittimità degli altri *modus operandi*, o meglio del fondamento biblico di modelli alternativi di ministero. Se le chiese parrocchiali offrono il tè dopo la messa domenicale (tra parentesi, la mia offre vino), allora si potrebbero offrire delle bevande ai marittimi nelle loro "chiese", cioè nei nostri centri.

In breve, non credo che si possa ragionevolmente limitare il nostro modello di servizio ai marittimi ad un solo capitolo della Scrittura, anche se esso è il mandato missionario nel Vangelo di Matteo, ignorando il resto della Bibbia. Ciò sarebbe selettivo ed irresponsabile.

Significativamente, alcuni di noi si qualificano cappellani. I cappellani sono presenti là dove sono assenti i parroci e i ministri. In effetti, non ci sono cappellani nelle chiese, ma negli ospedali, nelle scuole e nelle università, nelle forze armate, nelle grandi imprese, tra le autorità locali o nazionali, e, precisamente, nei porti. I cappellani portano questo momento di Chiesa a quelle comunità che non sono propriamente nella Chiesa. Vorrei potervi leggere per intero il libro di Naomi Paget e Janet McCormack, "The Work of the Chaplain" (*Il lavoro del cappellano*). Il capitolo 25 del Vangelo di Matteo è fondamentale per il loro paradigma sul ministero del cappellano. Gesù vi insegna il valore di tutte le persone, e l'esigenza che il giusto provveda ai bisogni di tutti, anche degli ultimi del Regno. Se è questa la cura da fornire in situazioni di crisi, allora potrà essere ugualmente l'essenza di ogni tipo di cura per i marittimi. Voglio dire che il paradigma della cappellania è un modo di essere e di impegno per i coloro che si occupano dei marittimi tanto quanto può esserlo il proselitismo.

Ma entrare nel mondo di un marittimo ha dei limiti, a causa di ciò che siamo e che non siamo, nonostante quello di cui i marittimi hanno bisogno. Molto spesso, i marittimi non hanno bisogno di noi, ma di qualcun altro. Noi non siamo medici. Non siamo psicologi. Non siamo avvocati. Non siamo rappresentanti sindacali. Non siamo operatori marittimi. Non siamo agenti di viaggio. Non siamo banchieri. Anche se vorremmo essere tutte queste cose, e anche se abbiamo molta esperienza in numerose cose che i marittimi desiderano e di cui hanno bisogno, noi siamo pastori. Noi siamo esperti di religione e spiritualità. Ma, nonostante la nostra profonda conoscenza della spiritualità della fede cristiana, probabilmente sappiamo poco, ad esempio, dell'islam, dell'induismo, e delle altre grandi fedi presenti tra i marittimi. I protestanti comprendono appieno la spiritualità cattolica? I cattolici comprendono appieno la spiritualità dei carismatici? O gli evangelisti il movimento ecumenico? Non credo. Noi siamo pastori, e condividiamo tra di noi e con alcuni marittimi la stessa fede cristiana. Ma, nella migliore delle ipotesi, noi siamo anzitutto coloro che danno risposte.

Attenzione però, non bisogna che ciò sembri superficiale. Siamo coloro che danno risposte, sì, ma siamo molto professionali. "Oggi la cappellania continua a rispondere ai bisogni spirituali di tutti in una maniera che nessun altro gruppo religioso stabilito può fare" (cito il libro di Paget e McCormack). Ebbene, penso che ciò si applichi a noi! Ma noi amiamo presentarci come psicologi, e anche come specialisti in psicologia post-traumatica. Siamo onesti: nessun livello di formazione ricevuta fin qui in seno all'ICMA ci rende atti a gestire le sindromi da stress post-traumatico. Si tratta di una condizione medica e nessuno di noi è un dottore. Voi non tentereste un'operazione a cuore aperto, vero? Non vi lanciate in cose che non comprendete. Ma noi siamo animati dalle migliori intenzioni. Siamo così preoccupati per i marittimi nelle situazioni di crisi, dopo gli atti di pirateria e altre tragedie, che vogliamo intervenire pretendendo di sapere e anche credendo che possiamo apportare ciò di cui hanno bisogno. Per questo, ad un certo punto del processo di attenzione al marittimo, dobbiamo aver fiducia nel fatto che lo Spirito Santo ha il controllo ultimo sul processo e inviare i marittimi presso altri professionisti meglio preparati. Ci rendiamo conto che con la nostra pastorale non possiamo abbracciare la persona nella sua totalità, ma sappiamo che svolgiamo solo un ruolo limitato nella sua vita e che altri continueranno il lavoro e ne vedranno i frutti; i nostri limiti hanno ugualmente bisogno dell'intervento dei professionisti di altre discipline.

Ciò si riduce a quel che vi attendete di trovare nella vita e nel mondo di quest'altra persona. Cosa cerchiamo? Che intenzione abbiamo di fare a questo pro-

posito? Cerchiamo la fede e, non trovandola, ci affrettiamo a spingere il bottone dell' "installazione"? La nostra aspettativa di quel che c'è al di là del nostro mondo in un'altra vita spesso governa la maniera con cui trattiamo gli altri e come ci comportiamo. Ho fatto l'esperienza di come Dio mi ha rivelato la mia aspettativa e, lasciatemelo dire, è stata un'aspettativa molto estenuante.

Perdonatemi se torno ancora una volta sulla mia storia, ma penso sia importante. Ricordo quando ho iniziato il ministero portuale. La CSO mi aveva dato un minuscolo furgoncino per circolare nel porto. La mattina avevo l'abitudine di girare sulla banchina (lo si poteva ancora fare a quell'epoca), e parcheggiare sul bordo dell'acqua, davanti alla nave. Ricordo bene quando sedevo nella mia Opel Cadet e guardavo le enormi gru e la massa impressionante della nave che mi dominava. Era più che intimidante, era assolutamente spaventosa. Restavo seduto e pregavo ancora più a lungo di quanto facevo prima di parlare dal pulpito la domenica. L'immensità del mondo dei marittimi sembrava semplicemente insormontabile. E ricordo quel che ripetevo nelle mie preghiere: Dio mio, non abbandonarmi. Dio mio, vieni con me. Ero schiacciato dalle mie responsabilità: dovevo portare Dio a bordo, e troppo spesso tornavo a casa sentendo di aver fallito.

Nel 2004, la mia società mi ha inviato a New Orleans per studiare più da vicino l'ICMA e vedere se potevamo eventualmente entrarvi a far parte. Molte persone hanno criticato quella conferenza. Era la prima a cui assistevo, e ricordo ancora il mio stupore nel vedere tanti cappellani di porto. Sapevo che nel mondo c'erano altri cappellani, ma non così tanti. Durante la conferenza, partecipai ad un gruppo di studio animato dal Rev. Jaakko Laasio e da P. André Quintelier, che cambiò la mia vita. Ricordo ancora la frase che la cambiò: "Noi non saliamo a bordo per portare Dio ai marittimi in quanto Dio è già là. Noi andiamo a bordo per incontrare Dio". Forse non vi sembreranno molto profonde, ma queste parole hanno cambiato la mia vita. E forse mi hanno aiutato a far prendere coscienza a un manipolo di marittimi che non sono soli.

Rimane un ultimo mondo con cui misurarci.

## **Il mondo dell'industria marittima.**

Questo è il mondo reale e freddo degli affari e del denaro, molto denaro, o della perdita di denaro, come a volte ci vogliono far credere. È il mondo del commercio internazionale, dell'offerta e della domanda, dell'avidità, del consumismo e, in ultima analisi, del materialismo. È un ambiente spietato, imprevedibile quanto il corso delle sue azioni, senza scrupoli quanto i suoi politici e violento quanto i suoi pirati. Non è un luogo ove la dignità umana fiorisce.

In questo mondo, c'è posto per la testimonianza profetica della giustizia e della difesa dei diritti, per una voce indipendente che si alzi senza timore in favore dell'interesse della gente di mare, dei loro diritti, del loro benessere, della loro stessa umanità. Questo è un mondo in cui la grazia è un rifugio, l'ospitalità un miracolo e la dignità un momento di Chiesa. È in questo mondo che ci alziamo per difendere la giustizia. Ma non crediate, la giustizia non è universalmente seducente. È in questo contesto che l'amore è sistematicamente crocifisso e sopravvive raramente. L'amore alle condizioni di Dio in genere non è ricercato. L'ICMA non è sempre accolta a braccia aperte. In questo mondo, la fede stessa è sospetta e disprezzata.

È il segno che dobbiamo lasciare la scena? Certamente no. Se esiste un aspetto umano in questa industria, siamo noi che lo incarniamo. Ma siamo onesti: se le autorità portuali e le compagnie marittime vedono di buon occhio i cappellani di porto, non è perché siamo cristiani, né perché siamo così mirabilmente umani. Se ci guardano con favore, è perché grazie a noi hanno il beneficio di avere equipaggi in migliore salute e più sereni in cambio di un investimento minimo.

Il più delle volte noi siamo un problema. Siamo qui di fronte al dilemma teologico di abbandonarci al mondo e scomparirvi, schiavi delle sue priorità, o di lottare con le unghie e con i denti contro di esso, come se fosse l'incarnazione di Satana, o ancora di mantenere relazioni con il mondo, comprenderne le priorità, esserne partner e collaboratori e celebrare le sue vittorie, camminare insieme, pur mantenendo la distanza, come pure l'identità e l'integrità di operatori di Dio per la giustizia, e di avvocati di Dio in favore di esseri umani che non lo meritano ma che Dio apprezza. Tutti noi abbiamo un modo differente di agire. Non dobbiamo criticare il nostro rapporto nei riguardi del mondo nello svolgimento del nostro lavoro, ma, al contrario, renderci indispensabili in un mondo in cui siamo unici.

Ci sono diversi modi di entrare in contatto con il mondo dell'industria marittima: dall'occupare un alto incarico presso l'ILO e l'OMI al cercare di avere libero accesso alla macchina del caffè del comandante del porto; dall'oltrepassare l'entrata del porto al superare il controllo di sicurezza presente a bordo. Dobbiamo integrarci nel mondo, non essendo del mondo.

I nostri membri hanno stretto relazioni con questa industria. Siamo riconosciuti come una risorsa, accettati come partner, e anche ampiamente sostenuti. Ma le condizioni sono quelle imposte dall'industria; che sia il Codice ISPS, le TWIC Card o le condizioni per ottenere finanziamenti, non siamo noi a dettare le regole. È qui, in questo mondo, che è importante la professionalità nell'attività del cappellano. La nostra integrità è vitale. Il servizio che offriamo è apprezzato. Alcuni membri sono stati assunti e sostenuti dall'in-

dustria, dopo che l'avevano convinta della differenza che un cappellano può fare. La Compagnia Costa utilizza l'Apostolato del Mare, le navi da dragaggio olandesi utilizzano la "Stichting Pastoraat Werkers Overzee", il governo degli Stati Uniti ricorre al "Seamen's Church Institute". Dopo i recenti terremoti in Nuova Zelanda, un cappellano dell'ICMA ha compiuto la traversata con una nave che era nel porto di Christchurch quando la città è crollata, per portare sostegno ai passeggeri e all'equipaggio.

I legami con l'industria non dovrebbero essere intrattenuti a proprio beneficio, ma per le porte che aprono ai marittimi.

## Per concludere ...

Arrivo alla conclusione del mio intervento. Mi rendo conto nuovamente che non ho trattato di teologia, nemmeno di teologia descrittiva, e certamente nemmeno di teologia sistematica, ma vi avevo avvertito prima di cominciare. So di non aver veramente contribuito alla comprensione di noi stessi. Forse ho divagato e vi ho fatto perdere il filo sin dalla seconda pagina. Ma oggi, ho osato chiamarvi amici, e ho approfittato della vostra gentilezza per porre questioni fondamentali che possono sembrare sconcertanti ma anche stimolanti. Sono stato indisponente, me ne rendo conto, non solo ho parlato troppo a lungo, ma anche perché ho posto molti più interrogativi che risposte.

Ma riflettete un istante su questo: il miracolo dell'ICMA ha solo 40 anni. Avreste mai pensato che saremmo riusciti a risolvere le nostre differenze del passato, spesso violente, nello spazio di quattro decenni? Certamente no! La cosa stupefacente è questa: che l'ICMA esista e basta, e che il lavoro ecumenico fa funzionare l'ecumenismo qui più che altrove nella cristianità. Voi partecipate ad un miracolo.

Perché affinché Dio Padre ci conceda il dono della fede in Gesù Cristo che viene dallo Spirito Santo. Prego affinché l'amore abbia l'ultima parola tra di noi e, insieme, diventiamo la voce dei marittimi. Prego affinché i marittimi e le loro famiglie imparino ad avere fiducia nei ministeri cristiani per i marittimi. Prego affinché l'industria marittima riconosca la professionalità con cui apportiamo la nostra cura fondata sulla fede, e restituisca dignità all'umanità. E prego infine affinché abbiate successo e pace nello svolgimento di ciò che dovete fare per il Signore e per i marittimi, e che non vi arrendiate mai.

Hennie La Grange  
22 Agosto 2011

# La Confraternita della Madonna *Stella Maris*

*L'AM degli USA gode di ottime relazioni con la Confraternita della Madonna Stella Maris. Il Vice Presidente dell'AM-USA, Chris Fogarty, ha redatto di recente la storia della Confraternita.*

## Umili origini

La Confraternita della Madonna *Stella Maris* ha umili origini. Nel 1970, a Morgan City, Louisiana, un gruppo di preghiera iniziò a riunirsi settimanalmente nelle case del quartiere per la recita del rosario. Successivamente, con il permesso del parroco, il gruppo cominciò a riunirsi nella chiesa cattolica della Santa Croce di Morgan City.

## L'alluvione del 1973

L'alluvione del 1973 pose una grave minaccia alla zona. In quel periodo, quando molti pregavano, il gruppo rivolse ferventi suppliche a Dio mediante l'intercessione della Madonna *Stella Maris*. Le loro preghiere furono ascoltate. Quando il pericolo cessò, il gruppo decise che il suo nome sarebbe stato d'ora in poi Gruppo di preghiera del Rosario della Madonna *Stella Maris*. I suoi sforzi sarebbero stati volti a promuovere la devozione alla Santissima Vergine. Il gruppo poi decise di porre l'intera zona sotto la protezione di Maria *Stella Maris*. I membri del gruppo iniziarono una novena alla Madonna affinché proteggesse la Diocesi di Houma-Thibodaux dagli uragani e da altri disastri naturali e affinché coloro che si guadagnano la vita sul mare potessero godere della sua protezione. Ogni altra intenzione sarebbe stata inclusa nelle preghiere, nelle messe e nelle buone opere del gruppo.

## La statua

Il gruppo commissionò allo scultore italiano Giorgio Salvi una statua in marmo di Carrara della Madonna *Stella Maris*. La prima questione da risolvere era quella finanziaria. Il sindaco di Morgan City, C.R. Brownell, diede il suo pieno sostegno e li aiutò in molti modi. Concesse al gruppo il permesso di collocare la statua in un luogo sicuro vicino all'autostrada. Larry Bergeron aiutò a realizzare i lavori preparatori per costruire la base e il pilastro su cui sarebbe stata collocata la statua. Il 27 luglio 1975, fu eretta a Morgan City una statua di marmo a grandezza naturale della Madonna *Stella Maris*. L'Arcivescovo Philip M. Hannan, di New Orleans, dedicò la statua e pose l'intera zona sotto la protezione di Maria.



## Una continua crescita

Nel 1975 furono programmati i servizi per l'Anno Santo, e il 5 ottobre presso il Tiger Stadium di Morgan City ebbero luogo una benedizione e la recita del rosario alla luce delle candele. Gli Arcivescovi Hannan e Maurice Schexnayder, di Lafayette, presiedettero gli atti commemorativi che segnarono la chiusura dell'Anno Santo.

## La coniazione di una medaglia

Il 17 Maggio 1978 il Vescovo Warren L. Boudreaux, della Diocesi di Houma-Thibodaux, concesse l'autorizzazione per coniare e distribuire una medaglia in onore della Madonna *Stella Maris*. Si trattò di un ulteriore passo importante per sostenere gli sforzi volti a promuovere la dedizione alla Madonna. Il 27 luglio 1978, presso la Chiesa del Sacro Cuore di Morgan City, S.E. Mons. Boudreaux dedicò e benedisse la prima medaglia coniata nella diocesi in onore della Madonna *Stella Maris*. La parte anteriore della medaglia reca un disegno della *Stella Maris* circondata dalle parole "Stella del Mare, guidami". Il retro contiene un rosario con le parole "Maria Stella del Mare aiutaci e proteggici".

## La Confraternita

Il 22 agosto 1979, Festa della Regalità di Maria Santissima, il Vescovo Boudreaux nominò ufficialmente il gruppo del rosario "Confraternita della Madonna *Stella Maris*". Il decreto fu pubblicato l'8 settembre 1979, Festa della Natività di Maria. Papa Giovanni Paolo II impartì ufficialmente la sua benedizione ai membri della Confraternita.

## Scopi ed opere

Uno degli scopi della Confraternita è quello di accrescere la dedizione a Maria con il titolo di *Madonna Stella Maris*. Fedele ai suoi inizi, essa si riunisce ancora tutti i martedì mattina alle 9.00 presso la Chiesa della Santa Croce per pregare la Madonna con uno dei suoi strumenti più potenti, il rosario, affinché interceda per le tante necessità degli abitanti della zona. Ogni anno in primavera, la Confraternita si riunisce in preghiera con altre persone della comunità per una novena di petizione alla Madonna affinché li protegga dagli uragani e dalla stagione delle inondazioni. Anche in autunno, i fedeli recitano preghiere di ringraziamento per averli protetti dai pericoli della natu-

ra. I membri della Confraternita fabbricano rosari che vengono distribuiti dai missionari negli Usa e nel resto del mondo, a scuole locali, case di cura, ospedali e prigioni. A Natale, come pure nel corso dell'anno, vengono distribuiti cesti alimentari ai bisognosi. La Confraternita mette a disposizione dei senzatetto un posto ove alloggiare e mangiare finché non saranno in grado di trovare un lavoro.

#### Membri di tutto il mondo

La Confraternita ha membri in 24 dei cinquanta Stati degli USA. Altri membri provengono da Canada, Filippine, India, Finlandia, Nigeria e Ghana. La Confraternita è aperta a tutti i cattolici che desiderino seguire la costituzione descritta nel programma di appartenenza. Per ulteriori informazioni: The Confraternity of Our Lady Star of the Sea, Central Headquarters, P.O. Box 609, Morgan City, LA 70381

#### Un invito

La Madonna *Stella Maris* è la Patrona di tutti coloro che navigano per mare. San Bonaventura ci ricorda anche che Ella "guida nella nave dell'innocenza o della penitenza coloro che navigano il mare di questo mondo, fino al porto della patria celeste". La Stella Polare guida le navi in mare. La Madonna *Stella Maris* aiuta non solo i marittimi a bordo di quelle navi, ma anche tutti coloro che navigano per i mari tempestosi della vita. Se credete che le onde tumultuose di questo mondo vi agitano in balia delle tempeste ... voltatevi verso la luce della Madonna *Stella Maris*. Non perdetevi nelle tempeste della vita. Invocate Maria.

#### Dedicazione

Questa storia è dedicata alla memoria di P. John Paul Finke, S.M., il cui amore e la cui devozione per la Vergine ha aiutato i membri della Confraternita a tenere il sestante delle loro anime fisso sulla Stella del Mare.

www.pcmigrants.org  
www.pcmigrants.org

**Il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti è lieto di comunicare l'attivazione di un proprio website, la cui consultazione potrà rivelarsi utile per tutti coloro che, a diverso titolo e per varie ragioni, sono interessati o coinvolti nell'articolato fenomeno della mobilità umana.**

## PONTIFICAL COUNCIL FOR THE PASTORAL CARE OF MIGRANTS AND ITINERANT PEOPLE



[Home](#)   [Chi siamo](#)   [Settori](#)   [Pubblicazioni](#)   [Documenti](#)   [Contatti](#)

**Il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti** è "uno strumento nelle mani del Papa" (Pastor Bonus, Proemio, n. 7) e "rivolge la sollecitudine pastorale della Chiesa alle particolari necessità di coloro che sono stati costretti ad abbandonare la propria patria o non ne hanno affatto; parimenti procura di seguire con la dovuta attenzione le questioni attinenti a questa materia" (Pastor Bonus, art. 149).

[Presentazione](#)  
[Presentation](#)  
[Presentación](#)



# 9/11

## IL GIORNO CHE HA CAMBIATO IL MONDO



Sono trascorsi dieci anni dall'11 Settembre 2001, una data entrata tristemente nella storia, dieci anni che non leniscono il dolore per quelle quasi tremila vite umane spazzate via dalla follia omicida.

Da quel giorno la sicurezza è cambiata. Gli attacchi terroristici hanno avuto gravi conseguenze a livello mondiale. La prima ripercussione per il mondo marittimo è stata l'introduzione dell'ISPS Code ("International Ship and Port Facility Security Code"), le cui disposizioni formano un quadro internazionale che consente di coordinare navi e impianti portuali nella prevenzione di atti che rappresentino una minaccia per la sicurezza nel settore dei trasporti marittimi.

Queste misure di controllo rischiano di trattare i marittimi come "potenziali nemici" relegandoli, sempre di più, sulle navi ed entro i confini delle aree portuali, e non solo negli Stati Uniti. Il codice ha reso altrettanto difficoltoso ai rappresentanti sindacali e ai cappellani di salire a bordo. Tale situazione contribuisce ad aggiungere pressione e stress sui membri dell'equipaggio. Per un marittimo, infatti, scendere a terra non è soltanto un diritto ma anche una necessità.

Gli Stati devono certamente proteggersi dai rischi per la sicurezza marittima, ma l'ISPS sembra restringere i margini di libertà di movimento dei marittimi, disumanizzando ancora di più le già dure condizioni di vita degli equipaggi.



### **"Rescue at Water's Edge," La risposta della marina mercantile degli USA alla tragedia del 9/11**

passaggeri.

"Il gesto dei marittimi corsi in aiuto ai bisognosi l'11 settembre 2001 è molto emozionante", ha detto il Segretario ai Trasporti Ray LaHood. "In quel terribile giorno, i marittimi della nostra nazione portarono al sicuro, con coraggio e abnegazione, centinaia di migliaia di persone". Oltre 300.000 persone furono evacuate dalle acque di Lower Manhattan dopo gli attacchi terroristici nella più grande evacuazione non pianificata via mare della storia degli Stati Uniti.

"Gli uomini e le donne della comunità marittima di New York e del New Jersey sono stati un faro che ha illuminato uno dei giorni più bui nella storia del nostro paese. Essi sono stati tra gli eroi che hanno affrontato il pericolo, mostrando ciò che significa essere un marittimo degli Stati Uniti", ha detto l'Amministratore Marittimo degli USA, David Matsuda.

L'Amministrazione Marittima ha rafforzato il sistema di trasporto marittimo degli USA per soddisfare le esigenze economiche e di sicurezza del Paese. L'Amministrazione gestisce anche l'Accademia Marittima di Kings Point, New York, che fornisce istruzione e formazione ai professionisti dalla comunità marittima, del settore privato, governativo e militare.

<http://www.youtube.com/watch?v=yc66PsnXPoA>

## CONVEGNO NAZIONALE DEI COMITATI PER IL WELFARE DELLA GENTE DI MARE

Dalla fine del 2008 all'agosto di quest'anno ben 37 navi sono state abbandonate nei porti italiani, e a bordo di queste quasi 700 marittimi sono rimasti reclusi in banchina senza salario, viveri, combustibile per il riscaldamento. È quanto emerge dagli atti del convegno nazionale dei 'Comitati per il Welfare della Gente di Mare' tenutosi oggi a **Roma** presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza, tra gli altri, del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Ammiraglio Ispettore Capo Marco Brusco, e del Presidente della Confederazione Italiana degli Armatori, dott. Paolo d'Amico.

L'accoglienza dei marittimi a tutto tondo, senza distinzioni di alcun genere, non nobilita solo lo scalo marittimo, ma la comunità locale in senso ampio che vive intorno al porto", ha dichiarato l'Ammiraglio Brusco, presidente del Comitato nazionale per il Welfare, ricordando l'impegno profuso dai Comitati territoriali con la sinergia di Capitanerie di Porto, Federazione nazionale Stella Maris, operatori portuali, enti locali, sindacati e volontariato. "A quella incalzante delle navi abbandonate – ha continuato l'Ammiraglio – si è ora purtroppo affiancata l'emergenza (anch'essa con gravi implicazioni umanitarie) dei marittimi prigionieri delle navi sequestrate dai pirati nonché delle loro famiglie, costrette a lunghi periodi di angosciosa attesa e di paura". Anche su questo versante, egli ha aggiunto, il Comitato per il Welfare indirizzerà il proprio impegno, in attesa della ratifica italiana della Convenzione sul lavoro marittimo, MLC 2006. Due sono i piani di intervento, secondo il Presidente di Confitarma, Dott. d'Amico: "Un welfare avanzato per i marittimi in navigazione ed uno territoriale finalizzato ad alleviare in porto la sofferenza di chi ha perso la serenità a bordo". Welfare e business, egli ha aggiunto, devono saper convivere, e a questo obiettivo tende l'impegno comune di Confitarma e Capitanerie di Porto.

Don Giacomo Martino, Direttore generale dell'Apostolato del Mare della Fondazione Migrantes della CEI, ha tracciato le possibili linee di sviluppo del Comitato per il Welfare della Gente di mare, mirate ad un sempre migliore legame tra porto e città ("la città non sempre vede il suo porto"), con l'imprescindibile coinvolgimento del volontariato. A condizione, egli ha precisato, che tale volontariato non sia – benché generoso – improvvisato, ma caratterizzato da una mirata professionalità marittima. (Adnkronos, 4 ottobre 2011)

## NOTIZIE DAL PORTO DI ODESSA

La **SS Admiral Nakhimov** (in russo: Адмирал Нахимов), che si chiamava in origine Berlino III, era una nave utilizzata dalla Germania, ma trasformata in seguito in nave passeggeri sovietica. Il 31 agosto 1986, la Admiral Nakhimov entrò in collisione con il cargo Pyotr Vasyov nella baia di Tsemes, nei pressi del porto di Novorossiysk, in Russia. 423 delle 1234 persone presenti a bordo morirono.

Come ogni anno, il 31 agosto scorso l'*Apostolato del Mare*, con la *Mission to Seafarers*, ha commemorato questo avvenimento mediante una celebrazione dedicata a tutte le persone colpite da questa tragedia. La cerimonia è iniziata con un "requiem" organizzato dall'AM e dalla MtS nel porto di Odessa. Il giorno seguente, 30 rappresentanti dell'Ucraina, guidati da P. Olexander Smerechynskyy (cappellano AM di Odessa) si sono recati a Novorossiysk ove ebbe luogo la tragedia. È stato celebrato un "requiem" e sono state gettate in mare corone di fiori.



(Secolo XIX, 24 agosto 2011)

## INDIA, PRIME LEGGI CONTRO LE CARRETTE

A tutte le navi con **oltre 25 anni di età** è stato vietato di accedere ai porti sotto la giurisdizione del Gujarat, stato dell'India occidentale. Il governo locale ha preso questa decisione in seguito all'affondamento della **MV Rak Carrier**, nave di 27 anni, avvenuto recentemente a largo delle coste di **Mumbai**. La nave, proveniente dall'Indonesia, è affondata mentre era diretta verso il porto di Dahej con 60.000 tonnellate di carbone a bordo. L'incidente, oltre a causare una dispersione di carburante, ha anche sollevato preoccupazioni per quanto riguarda la **sicurezza costiera**, con il conseguente restringimento delle regolamentazioni che gestiscono il traffico portuale. Uno dei responsabili della struttura, oltre a confermare la notizia, ha affermato che presto la disposizione sarà ufficializzata. Verrà consentito l'accesso alle navi con oltre 25 anni di età soltanto se già registrate o in navigazione, o a quelle provviste di particolari permessi e certificazioni. Il responsabile della struttura ha inoltre affermato che lo scopo della nuova limitazione non è ostacolare il commercio, bensì rendere più sicure e proteggere le acque costiere del paese.