

# Apostolatus Maris

La Chiesa nel mondo marittimo

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



No. 75, 2001/IV



Cari amici dell'Apostolato del Mare,

il 2001 che sta per terminare è stato un anno ricco di avvenimenti per l'Apostolato del Mare nel mondo. L'Incontro Annuale dei Coordinatori Regionali, svoltosi a Roma nel mese di gennaio, ha dato l'avvio alla preparazione del XXI Congresso Mondiale, che si terrà a Rio de Janeiro dal 29 settembre al 5 ottobre 2002.

Il tema scelto, *L'Apostolato del Mare nell'ora della globalizzazione*, è stato studiato nel corso di quattro Conferenze Regionali (Africa Oceano indiano, Oceania, Est-Sud Est dell'Asia ed Europa). Purtroppo non ho potuto assistervi personalmente come avrei voluto, ma sono stato ben rappresentato dai miei collaboratori.

Per la prima volta è stato organizzato un Seminario a Odessa, in Ucraina, che ha visto la presenza di sacerdoti greci e latini interessati alla pastorale marittima nei porti del Mar Nero. Non è mancata poi la cooperazione a livello ecumenico con le altre organizzazioni cristiane che si occupano del benessere dei marittimi.

A livello personale, devo dire che il 2001 è stato un anno che mi ha profondamente segnato, in particolare dal 19 ottobre scorso, quando un improvviso malessere mentre partecipavo al Sinodo dei Vescovi a Roma, ha messo a serio rischio la mia vita. Grazie a Dio sono stato miracolosamente salvato dall'intervento tempestivo dei medici dell'ospedale ove sono stato ricoverato per oltre un mese. Durante questo periodo ho potuto constatare l'affetto e la vicinanza delle persone care e di tante altre che hanno voluto farmi sentire la loro amicizia, inviandomi messaggi di simpatia, consolazione e incoraggiamento da ogni parte del mondo.

Ringrazio tutti e ciascuno di voi per le preghiere. A mia volta vi assicuro le mie e vi invio i miei migliori auguri per questo Santo Natale e per tutto il 2002, nella speranza di vedere l'alba di un Nuovo Anno senza guerra, dove gli uomini e le donne vivono in pace e in armonia, e genti di tutte le fedi pregano lo stesso Padre celeste come fratelli e sorelle.

+ Stephen Fumio Hamao, Presidente

## All'interno ....

Gli effetti della globalizzazione nei paesi dell'Asia dell'Est e del Sud Est	pag. 3
Sviluppi in Messico	7
"Une pastorale des gens de mer"	8
I marittimi parlano	10

Mons. Marchetto succede a S. E. Mons. Francesco Gioia, OFM Cap., Arcivescovo emerito di Camerino.

Al termine del suo quinquennio come Segretario di questo Pontificio Consiglio, il 25 luglio scorso Mons. Gioia è stato nominato dal Santo Padre Presidente della *Peregrinatio ad Petri Sedem*, nonché Amministratore Pontificio della Patriarcale Basilica di S. Paolo e Delegato Pontificio per la Basilica di S. Antonio da Padova.

Giungano ad entrambi gli Arcivescovi le nostre più sentite felicitazioni.

## Nuovo Segretario al Pontificio Consiglio

In data 6 novembre 2001, Sua Santità Giovanni Paolo II ha nominato Segretario del nostro Pontificio Consiglio **S.E.Mons. Agostino Marchetto**, Arcivescovo tit. di Astigi.

Mons. Marchetto ha prestato servizio nelle Nunziature di Zambia, Malawi, Algeria, Tunisia, Libia, Marocco, Portogallo, Zimbabwe e Mozambico. Consacrato Vescovo nel novembre 1985, ha assunto successivamente l'incarico di Nunzio Apostolico in Madagascar, Tanzania e Bielorussia. Attualmente ricopre anche la funzione di Osservatore Permanente della Santa Sede presso la FAO, l'IFAD e il PAM.

*Una parola a voi, carissimi, all'inizio del mio impegno come Segretario del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti. Con ciò arrivo anche all'Apostolatus Maris. Che il Signore ci aiuti "nel cammino" sopra le acque, verso di lui e i fratelli.*

*Perché poi il Natale si avvicina, chiedo a un mistico della "materia", per così dire, il Padre Gesuita Teilhard de Chardin, di farsi nostro pedagogo – lo spero e me lo auguro – per una più profonda "conoscenza" del Verbo (Figlio di Dio). Ecco il testo che ho scelto per voi:*

*"Nella nuova umanità – che oggi si genera – il Verbo ha prolungato l'atto sempiterno della sua nascita; ed in virtù del suo discendere nelle viscere del mondo, le grandi acque della Materia, senza un brivido, si sono mutate in vita. Non v'è stato un fremito, in apparenza, per l'ineffabile trasformazione. E tuttavia, misteriosamente e realmente, al contatto con la sostanziale Parola, l'Universo, immensa Ostia, è divenuto Carne. Tutta la materia è ormai incarnata, mio Dio, grazie alla Vostra Incarnazione" (da "La Messa sul mondo").*

Buon Natale, amici, e felice, o almeno sereno, 2002!

Joyeux Noël et Bonne Année

Felices Pascuas y Prospero Año Nuevo

Merry Christmas and a Happy New Year

Frohe Weihnacht und ein Gutes Neues Jahr

Feliz Natal e Bom Ano Novo

+ Arcivescovo Agostino Marchetto

## Gli effetti della globalizzazione nei paesi dell'Asia dell'Est e del Sud Est

*Incontro Regionale, Davao City, Filippines, 8-11, 2001*

### TAIWAN

I cambiamenti politici ed economici che hanno avuto luogo a Taiwan da 18/20 mesi, hanno avuto una forte ripercussione sulle operazioni del Centro e sulla vita dei marittimi che arrivano a Kaohsiung.

➤ Dopo 50 anni di dominazione politica, il Kuomintang (KMT) ha perso il potere e nel 2000 si è insediato un nuovo presidente appartenente al partito dell'opposizione.

➤ La recessione economica globale che ha colpito il mondo, si è ripercossa profondamente su Taiwan ed è stata aggravata da un esodo delle industrie verso la Cina continentale. Negli ultimi 18 mesi, sono state chiuse 8.100 fabbriche e, di conseguenza, c'è stato un crollo nella domanda di materie prime e nell'esportazione di prodotti finiti.

➤ Il numero delle navi che arrivano nel porto è molto più basso di quello degli anni precedenti, molte navi restano all'ancora per mesi perché non c'è carico. Alcuni equipaggi hanno subito un ritardo nel pagamento dei loro stipendi.

➤ C'è molto movimento nel porto dei containers, ma è quasi impossibile fermarsi a parlare con i marittimi perché i loro programmi sono serrati e le lunghe ore di lavoro non

permettono loro di rilassarsi.

➤ E' diminuito il numero dei pescatori che venivano numerosi nel 1996/97, in quanto adesso i loro capitani preferiscono avere nell'equipaggio i cinesi continentali. I filippini sono stati in parte sostituiti dai pescatori indonesiani ma con gli stessi problemi.

➤ Con il proliferare delle schede telefoniche a buon mercato, sono sempre meno i marittimi che vengono al Centro. Cerchiamo di trovare nuovi modi e nuovi mezzi per attirare i marittimi. Economicamente è difficile far fronte alle spese dell'attività del centro.

### COREA

La globalizzazione presenta risultati positivi nel senso di una grande apertura tra paesi e culture. È in atto un movimento verso l'apertura delle frontiere, la disponibilità di assistenza regionale e perfino globale, come pure una spinta generale verso la creazione di un vero villaggio globale. Ma c'è sempre un grande pericolo di sfruttamento. Il "fattore denaro" diventa il denominatore dominante. Le compagnie cercano di trovare equipaggi sempre meno cari per ottenere maggiori benefici, riduzione della manodopera, maggiore automazione. Le misure per diminuire i costi sono

stati messe in atto in maniera molto rigida affinché gli armatori possano restare in competizione con le altre compagnie marittime offrendo i prezzi più bassi possibile alle agenzie di trasporto. Inoltre, a causa della riduzione di manodopera, molti marittimi sono sovraccarichi di lavoro. Mi è stato raccontato in certe navi il cuoco e l'addetto alla mensa hanno dovuto assistere alle operazioni di attracco della nave a causa della mancanza di manodopera. Nel passato, i negozi in Corea vendevano molte corse comuni e utensili per la casa prodotti dagli stessi coreani. Oggi quasi tutto ciò che è venduto in Corea è "made in China". Pertanto, molte compagnie coreane che producevano queste merci hanno purtroppo dovuto chiudere perché non potevano lottare contro i prezzi delle cose "made in China". Nel mondo marittimo, c'è la tendenza crescente a reclutare un numero sempre maggiore di marittimi cinesi. Molte sono ora le compagnie europee che impiegano marittimi cinesi. Un elettricista di una nave in cui tutto l'equipaggio è cinese, guadagnerà circa 700 dollari, mentre un elettricista europeo ne riceverà 2000 e un filippino 1200. In un

*(Continua a pag. 4)*

*Qual è l'impatto della globalizzazione economica nell'ambiente marittimo del vostro paese?*

*Questo sviluppo ha avuto risultati positivi o negativi sulla vita dei marittimi della pesca o del commercio, sulle loro famiglie e sull'Apostolato del Mare?*

Queste domande sono state poste ai delegati dei paesi della Regione in occasione della Conferenza Regionale di preparazione al Congresso Mondiale. Qui di fianco le loro risposte.

(Continua da pag. 3)

futuro prevedibile, ci saranno senza dubbio molti marittimi provenienti dai paesi in via di sviluppo, e di conseguenza le famiglie dei marittimi coreani dovranno fare molti sacrifici.

## GIAPPONE

➤ Nei porti arrivano meno navi a causa del deterioramento dell'economia, della maggiore stazza delle navi, ecc. I porti più grandi, come quello di Tokyo, Yokohama, Nagoya e Kobe ricevono ancora circa 10.000 navi l'anno.

➤ Impatto sulla vita dei marittimi: sempre meno impieghi per i marittimi giapponesi, a causa dei loro alti stipendi. La maggior parte delle navi giapponesi battono ora bandiera ombra. Con la messa in atto dell'ISM (International Safety Management), c'è una maggiore uniformità nel lavoro e nelle competenze, una maggiore sicurezza per i marittimi, meno navi inadatte a navigare, almeno nei grandi porti, ma allo stesso tempo equipaggi più stanchi a causa delle guardie supplementari contro le navi pirata, e anche della montagna di carte da riempire, specialmente per le navi che toccano cinque porti, o più, in cinque giorni, e soltanto tre o quattro giorni tra i paesi.

➤ Impatto sull'Apostolato del Mare:  
- molti marittimi non cristiani sostituiscono i filippini;  
- anche tra gli stessi

filippini, ci sono sempre più marittimi che appartengono ad altri gruppi cristiani;

- aumento rapido del numero di marittimi provenienti da paesi senza nessun background cristiano, ma con un background buddista, induista, musulmano o comunista. Circa l'80% dei marittimi che arrivano a Yokohama siano asiatici, con un aumento considerevole di cinesi.

➤ Sempre più marittimi provengono da paesi in cui non ci sono sindacati, o ci sono soltanto nominalmente. I marittimi non possono lamentarsi dei salari, di contratti non rispettati, molto spesso non hanno in mano nemmeno il loro CBA (Collective Bargaining Agreement), e dunque è più difficile sapere i loro diritti e farli rispettare.

Ho visto dei fogli firmati da marittimi indonesiani e altri firmati da marittimi di Burma, in cui essi promettono di non contattare mai l'ITF o un Centro per marittimi.

## SINGAPORE

Il tempo di soggiorno delle navi in porto è molto basso (da 8 a 12 ore) ed è piuttosto difficile visitare le navi dato che gli equipaggi sono molto ansiosi di terminare il loro lavoro. Il fatto che i paesi del terzo mondo siano fonte di reclutamento di equipaggi a buon mercato, ha creato delle fratture nella comunità dei marittimi.

## FILIPPINE

Poiché l'industria marittima si "asiatizza" sempre più, i marittimi filippini sono spesso colpiti in modo negativo. Forse la conseguenza più evidente è la minaccia di essere sostituiti da marittimi di altri paesi che accettano di lavorare a stipendi più bassi.

Un marittimo croato mi ha raccontato di recente di avere rimorsi di coscienza quando approfitta dell'accoglienza e dell'ospitalità della gente di Davao e del Centro. "Impiegando marittimi croati al posto dei filippini la compagnia economizza il 34% sugli stipendi degli ufficiali e circa il 52% su quelli dell'equipaggio. È per causa nostra che 26 filippini hanno perso il loro posto di lavoro, e si tratta di uomini con responsabilità di famiglia come noi".

La diminuzione di stazza e di costi colpisce non solo i filippini, ma tutti gli altri marittimi. Una nave frigorifero che deve trasportare 250.000 cartoni di banane da Davao a sette porti del Medio Oriente, è stata caricata in 45 ore – una rapidità mai vista nel porto di Davao. Prima erano necessari da 7 a 10 giorni, poi, con la costruzione di magazzini refrigerati nel porto, da 3 a 5-5 giorni. Ora le navi devono avere containers di 30-32 e 40 piedi, carichi di banane prima che la nave arrivi. E quindi il carico può continuare giorno e notte. Invece di 3 o 5 giorni, la nave può ripartire in soli 2 giorni. E quando arrivano in Medio Oriente, il carico deve essere scaricato in cinque porti in sette giorni. Quando trova dunque l'equipaggio un

(Continua a pag. 5)

(Continua da pag. 4)

momento per riposarsi?

La maggior parte degli incidenti è imputata all'errore umano! E l'errore umano è imputato alla fatica dell'equipaggio? Con la rapidità degli scali, più le 36 ore di guardia ininterrotta quando navigano attraverso lo stretto delle Molucche infestato di pirati tra l'Indonesia e la Malesia, l'equipaggio quando può dormire o riposarsi?

Quando gli uomini tornano a casa, devono fare corsi di perfezionamento, ma questi in genere sono a Manila e qualche volta a Cebu, il che comporta costi aggiuntivi per il budget familiare. Gli uomini sono sì a casa nelle Filippine, ma non con la loro famiglia.

I marittimi filippini devono fare fronte anche a lunghe attese per ottenere un nuovo contratto, a motivo del loro numero elevato – 350.000 secondo le cifre del governo, ma solo

198.622 sono imbarcati attualmente. La competizione con i marittimi degli altri paesi asiatici è reale.

Questi cambiamenti nella realtà dei marittimi filippini colpisce anche noi, in quanto gli uomini sono molto più tesi e insicuri. Ciò comporta spesso problemi domestici, tensioni e anche la dipendenza dall'alcol, qualche volta dalla droga, l'infedeltà.

Tutto ciò si ripercuote sulle famiglie ed esse si rivolgono a noi per un aiuto e un consiglio. I problemi e le tensioni dei genitori e l'insicurezza dell'impiego del padre ricadono anche sui bambini.

### HONG KONG

Le navi ordinarie o per carichi alla rinfusa stanno attraversando un brutto periodo, i tempi sono duri e gli armatori di piccole navi non possono più lottare con i grandi armatori.

Oltre al legno, all'acciaio e al carbone, ci sono pochissime navi che trasportano un carico internazionale, eccetto quelle cinesi che sono spesso più piccole o fanno del cabotaggio.

Anche le navi containers sono noleggiate dalle grandi compagnie e cambiano nome quasi ogni anno. A causa del deterioramento globale dell'economia, il traffico di cargo nell'ultimo trimestre è diminuito del 10%.

### TAILANDIA

➤ Condizioni di lavoro più stressanti a causa del cambiamento delle abitudini sessuali.

➤ Solitudine, nostalgia della famiglia e mancanza di comunicazione con i propri cari e gli amici; ciò causa spesso la disgregazione familiare.

➤ Accorciamento degli scali o delle discese a terra.

## Filipino and AOS chaplain in Antwerp

My sister Mayeth married Mike, a seaman, Chief Cook in the ship. They were lucky to have a daughter, Mariguel. When she was 4 years old, her father arrived at the end of a ten-months contract. Mike was not recognized by his daughter: He wanted to embrace her but she cried and hid behind her mother. I saw Mike so sad and cry. It took maybe 3 weeks for Mariguel to recognize him. This changed my life as a diocesan priest. I feel I had to do something for seafarers like Mike. I also knew all the experiences of my sister, left alone and worried when Mike was out at sea in a foreign land. Bishop's Paul Van Den Berghe of Antwerp, asked for a Filipino priest and Bishop Arguelles, who is responsible for all Filipino priests working abroad, asked my Bishop in the Diocese of Lucena, Bishop Ruben T. Profugo, if he could send among Filipinos one of his priests to carry out this kind of apostolate.

I am **Fr. Jorgedy Q. Bago**. For 17 months I was here in Stella Maris, studying Dutch. I also work with the Filipino community in Antwerp. Every evening we celebrate Holy Mass for the seamen. During this period, some seamen died by accident and one due to heart attack. Two Filipino seamen died because they were hit by their own crane. It was a very sad experience seeing their bodies under the crane for many hours. We prayed and talked to the members of the crew who happened to be all Filipinos. They were all shocked and could not believe what happened. Then, Geert Bamellis and myself informed their families. It was such a difficult job, to tell the wives that their husbands died in an accident. One of them who has 3 children, the youngest which was maybe 4 years old, said to me, "Father tell me that your just joking, tell me that it was not my husband. Then she cried and then came a moment of silence. Many meet an accident, some get into trouble with the authorities and are jailed. Visiting all the seafarers regardless of their faith in the hospital and prisons, providing them liturgical services, talking with them, welcoming and helping them in what we of the AoS can do, alleviate their loneliness and give them the feeling that they are at home away from home.

## **Addio di un Direttore Nazionale**

*Cari amici, eccomi tornato definitivamente in Francia, dopo un soggiorno di due mesi in Madagascar. Ho potuto partecipare a diversi avvenimenti, di cui vi voglio fare partecipi. Un grande momento a Tamatave è stato l'Incontro Nazionale dell'Apostolato del Mare, con oltre 25 partecipanti da tutto il paese, insieme ad ospiti luteriani e, per la prima volta, anglicani (2 Vescovi).*

*La situazione dei marittimi malgasci continua ad essere molto precaria e piena di incertezze per quanto riguarda il futuro. La situazione dei pescatori tradizionali resta difficile, anche per le famiglie. L'Apostolato del Mare è un luogo di incontro e di condivisione di vita dei credenti. Per me è anche un luogo per "agire insieme come cristiani nel mondo marittimo".*

*C'è stato il passaggio delle responsabilità a livello locale e nazionale, anche se le persone consultate non sono libere da subito. Ci sono stati gli "arrivederci" agli amici, alle famiglie e ai fratelli conosciuti fin dal mio arrivo in Madagascar, 18 anni fa. È una cosa sempre commovente e festosa.*

*Infine, con famiglia e amici, ho fatto un po' di turismo sugli altopiani e lungo la costa, visitando Majunga, Ste Marie, per impregnarmi ancora una volta dei bei paesaggi e delle situazioni delle persone conosciute.*

*Purtroppo durante il mio soggiorno ci sono stati due naufragi che hanno fatto oltre 40 tra morti e dispersi. È stato come un ricordare che il lavoro non manca nel mondo marittimo, specialmente per ciò che riguarda la formazione, la sicurezza, la solidarietà, la giustizia.*

*Ho potuto partecipare e valutare il lavoro del COMM (Collettivo delle Organizzazioni Marittime Malgascie) e dell'IOSEA (Comitato Nazionale per il benessere dei marittimi).*

*Ora mi imbarco nuovamente tra Nantes e St. Nazaire con la Mission de la Mer e la Jeunesse de la Mer. Un'altra accoglienza ai marittimi, nuove avventure.*

*Véloma! A presto.*

**Yves Aubron**

## **Cambia l'inglese del mare**

Il mese di novembre vedrà una piccola rivoluzione nelle comunicazioni in mare: lo Standard Marine C o m m u n i c a t i o n Navigational Vocabulary (SMNV) in uso dal 1977 per i contatti tra naviganti e tra nave e terra verrà rimpiazzato dallo Standard Marine Communication Phrases (SMPC). Lo SMNV era stato sviluppato per i naviganti nel convincimento che il linguaggio comune – l'inglese – non doveva essere quello adoperato da Shakespeare, ma quello tecnico semplificato accessibile alla maggioranza degli operatori. Le mutanti

condizioni del mondo del lavoro sul mare richiesero una prima revisione dello SMNV nel 1985, ma già si stava lavorando e provando un più efficace sistema di linguaggio basato su frasi piuttosto che su singole parole. Il linguaggio è costruito su una conoscenza di base di inglese colloquiale e tecnico e include frasi usate normalmente e ripetitivamente nel lavoro di bordo. Ad esempio nelle operazioni di ormeggio e disormeggio, di carico e scarico delle merci, ma soprattutto nelle circostanze di emergenza e pericolo....

Non dimentichiamo che le

navi, in particolare quelle da crociera, hanno a bordo una miriade di nazionalità, fino a 42 diverse come è stato riscontrato ...

Questa diversità dei linguaggi ha causato vittime a centinaia sul mare, sia in caso di incendio a bordo, sia nel contribuire a collisioni. Vale la pena di ricordare le 173 vittime perite nel rogo dello Skandinavian Star dove, secondo la commissione d'inchiesta, i 23 linguaggi diversi esistenti a bordo hanno gravemente impedito lo svolgersi delle manovre di abbandono nave. Figuriamoci cosa potrebbe succedere con la Babele delle lingue sulle nuove navi da crociera da 5.000

## Sviluppi in Messico

### AREA GOLFO E CARAIBI

Ecco le tappe da seguire nell'itinerario AM nell'area del Golfo e Caraibi:

- sollecitare la nomina di coordinatori della pastorale marittima in ogni diocesi della costa, conoscere la situazione della gente di mare e identificare i principali problemi.

- In quest'area esistono coordinatori della pastorale marittima a Quintana Roco, Yucatan, Campeche, Tabasco, Coatzacoalcos e Veracruz.

- Il coordinatore diocesano dello Yucatan ha convocato i parroci della costa (9 parrocchie su un litorale di 392 km). Le riunioni, che si tengono ogni mese, servono a far conoscere le linee principali dell'AM e la necessità dell'evangelizzazione della gente di mare, a programmare le attività da realizzare e ad integrarle nel piano pastorale diocesano. I destinatari di questa azione pastorale sono i pescatori, circa 25.000, e le loro famiglie, gli imprenditori, gli armatori e le autorità portuali.

- A Progreso continua la visita alle navi che arrivano in porto, il trasporto degli equipaggi a terra, la distribuzione della rivista "Ba-lita", che riceviamo dalla Stella Maris di Venezia, ai filippini e qualche volta ai russi e ai greci. Abbiamo celebrato la prima messa a bordo di una

nave. È stata una bellissima esperienza per tutta l'équipe dell'AM. Abbiamo quasi ottenuto l'atto costitutivo della AM dello Yucatan, per ottenerne la registrazione e seguire così le procedure per ottenere sussidi per la Stella Maris.

Il 28 agosto scorso abbiamo avuto un incontro con il nuovo Governatore del nostro Stato per ottenere il suo sostegno a tutte le opere di restauro dell'edificio che ospiterà la Stella Maris e la cui costruzione risale al 1893. Il nuovo Governatore si è mostrato molto interessato a questo progetto, soprattutto perché ha imprese collegate alla pesca.

### VERACRUZ

La diocesi di Veracruz ospita il porto più importante del Messico, dove c'è un flusso costante di navi da commercio di ogni stazza. La pastorale della mobilità umana cerca di rispondere alle sfide che si presentano nel ministero pastorale dei marittimi. Il primo passo per la promozione della presenza della Chiesa in questo ambiente è la formazione e il sostegno degli operatori pastorali che abbiano familiarità con questo settore.

Si ha l'intenzione di costituire un'équipe di marittimi in pensione che lavorino nell'Apostolato

del Mare.

Nel mese di gennaio una commissione di capitani e piloti di servizi ha chiesto al vescovo, S.E.Mons. Luis Gabriel Cuara Méndez, il sostegno spirituale alla loro iniziativa di fondare un Centro internazionale di accoglienza ai marittimi, con sussidi dell'ITF, e con tutti i servizi ai marittimi. Nel progetto della casa c'è anche la costruzione di una cappella ecumenica.

Possiamo dire che il progetto va avanti e che poco a poco la pastorale va prendendo forma, per svolgere il nostro dovere di praticare la carità cristiana come pure l'attenzione a quanti, cattolici e non cattolici, si trovano in costante mobilità per diverse ragioni.

I nostri sforzi vogliono motivare le persone, essere un condensatore di speranza, promuovere la gioia, sollecitare la presenza di tutti gli esseri umani affinché si uniscano in questa lotta, si sensibilizzino a questa problematica, cercando di estendere nella società il vero sentimento della carità cristiana e dell'attenzione umana di fronte a queste situazioni. Noi non vogliamo essere un sogno che cammina, ma una realtà che avanza.

*Questi due rapporti sono stati preparati rispettivamente da Padre Lorenzo Mex, cappellano del porto di Progreso, e da P. Angelo Castillo Lopez, cappellano del porto di Veracruz.*

## “Une pastorale des gens de mer”

Presentazione del Rev. P. François Le Gall, SMM

**Il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti ha pubblicato un libro scritto dal Rev. P. François Le Gall, dei Padri Monfortani. P. Le Gall è stato Direttore Nazionale dell'AM in Madagascar e Coordinatore Regionale per l'Africa-Oceano Indiano. Dal 1988 al 1994 ha fatto parte della Direzione Internazionale dell'AM in seno al Pontificio Consiglio.**

**Il libro costituisce un'eccellente iniziazione al lavoro apostolico di un cappellano o di un assistente pastorale. Attualmente è in corso la traduzione in inglese.**

La modesta opera dal titolo “*Une pastorale des Gens de Mer*”, contiene 5 capitoli, un Prologo e un Epilogo. S.E.Mons. Pier-re Molères, Vescovo di Bayonne e Promotore della Mission de la Mer di Francia, dopo aver letto con attenzione il libro, ha accettato di redigerne la Prefazione. Desidero ringraziarlo di cuore, poiché egli sottolinea dimensioni e meriti ai quali non avrei pensato. I riferimenti menzionati alla fine del libro vogliono essere un riconoscimento delle fonti alle quali ho attinto e un ringraziamento a tutti coloro dai quali ho preso in prestito alcuni testi, in particolare il Bollettino “Apostolatus Maris”, al fine di dare maggiore peso e vita all'opera.

L'obiettivo di questo libro è quello di far conoscere, apprezzare e stimolare il lavoro della Chiesa nel mondo marittimo attraverso l'Apostolato del Mare. Giovanni Paolo II ci ha già donato il Motu proprio *Stella Maris* sull'argomento. Perché non farvi eco in un libro accessibile a un maggior numero di lettori? Mi sono ricordato allora di un riflessione di S.E. Mons. Molères durante il Congresso Mondiale di Davao, nel 1997: “Lei dovrebbe scrivere qualcosa sulla sua

esperienza”. Quando, tre anni fa, l'età e le condizioni fisiche mi hanno obbligato a mettere fine all'attività di cappellano di porto a La Réunion, anche S.E. Mons. Aubry mi suggerì la stessa cosa.

A **chi** si rivolge questo libro? Ho voluto che fosse leggibile, tanto per chi non conosce nulla del mondo marittimo, quanto per gli stessi marittimi. Prima di presentare le bozze a Mons. Molères, l'ho sottoposto alla lettura di diversi sacerdoti, che hanno lavorato nella Mission de la Mer o che sono ancora in attività, a due marittimi, ad alcune religiose e a qualche militante laico. Tutti mi hanno incoraggiato a pubblicarlo. L'ho inviato allora al Pontificio Consiglio, che ha voluto produrre l'edizione francese.

### **Quale metodo è stato adottato nella redazione? Quale contenuto?**

Il metodo è stato l'unico di cui sono capace, avendolo praticato nella JOC per lunghi anni, e cioè: vedere, giudicare, agire!

Anzitutto *vedere* da vicino cosa intendiamo quando parliamo della vita dei marittimi, cioè della vita della gente di mare e dell'attività marittima, in una prospettiva d'evangelizzazione. Uomini di ogni nazionalità, che vivono sulle navi non

occasionalmente, poiché il loro lavoro, il loro mestiere è quello di essere in mare. Un mare vicino per i pescatori tradizionali o artigianali, da un paese all'altro, a volte da un continente all'altro, per i pescatori industriali o i marittimi di commercio, mentre le loro mogli e i loro figli vivono a terra, nei loro paesi.

L'argomento del Prologo e del Capitolo I è il seguente: Panorama dell'attività marittima.

Il prologo racconta 4 autentiche avventure marittime: 1) un marittimo bretone che celebra il suo pensionamento insieme a tutto l'equipaggio nella Stella Maris di Tamatave. 2) Un equipaggio di marittimi filippini, con comandante francese, su una nave per il trasporto del gas, nel porto occidentale di La Réunion. 3) Un marittimo malgascio su una nave norvegese in rotta verso il Portogallo. 4) Dei pescatori cileni, fermati per pesca illegale nella zona antartica.

Nel Capitolo I sono descritti il trasporto dei passeggeri, il trasporto del carico, la pesca industriale, la pesca artigianale e quella tradizionale. Dopo la presentazione dei tipi di nave, vengono descritti anche gli aspetti finanziari, il posto riservato ai marittimi nella compagnia, la composizione degli equipaggi, il lavoro e la vita di relazioni a bordo, i

(Continua a pag. 9)



rapporti del marittimo con la sua famiglia.

Poi **giudicare**, al fine di scoprire come è strutturata la vita di un marittimo, gli aspetti professionali, la dimensione internazionale del mestiere, i problemi ecologici, la cultura propria dei marittimi, la complessità e precarietà della loro situazione, ma anche i valori vissuti dai marittimi, compresi quelli che una Chiesa viva, coinvolta nella vita degli uomini, e presente fino in mare, ci permette di sperare. È l'intera questione di una nuova evangelizzazione, cioè di conservare la fede, proteggere l'unità della famiglia, promuovere i valori morali e culturali.

Questo aspetto viene sviluppato nel Capitolo II: La pastorale marittima.

Infine, **agire**, sulla scia dello slancio impresso dall'AM fin dalla sua fondazione, mettendo in atto l'immaginazione di una carità attiva al fine di progredire ancora, e precisando quel che deve essere migliorato, proposto e cambiato nella vita dei marittimi.

Il Capitolo III ha per titolo: L'Apostolato del Mare: un quadro storico, un compito della Chiesa, un'opera apostolica, un lavoro ecumenico. Vengono elencati in dettaglio gli impegni concreti attraverso i quali passa l'evangelizzazione, dall'ospitalità, le visite a bordo, le visite in ospedale e in prigione, alla vita comunitaria a bordo, il compito dell'educazione, il sostegno alle famiglie, l'aiuto giuridico, l'attività

delle associazioni e la Domenica del Mare.

In questa stessa prospettiva dell'agire, il Capitolo IV esamina in dettaglio l'impegno comune dei laici e dei ministri ordinati, come pure l'organizzazione di cui la Chiesa può dotarsi attraverso l'Apostolato del Mare (Motu proprio) al fine di adempiere la sua missione nel mondo marittimo.

L'Epilogo è un'analisi sociologica conclusiva, che devo al P. Sylvain Urfer, gesuita a Tananarive, che ha aiutato enormemente l'Apostolato del Mare nell'Oceano Indiano.

Nella sua Prefazione, Mons. Molères augura numerosi lettori a questo libro, compresi i responsabili politici e

*Per eventuali ordini:  
Mission de la Mer,  
27 rue Jean de Beauvais,  
75005 Parigi,  
Francia*

## La tecnologia informatica al servizio dei marittimi

Per un marittimo in scalo, le idee ribollono nella testa quando scende sulla terra ferma. Toccare terra dopo giorni o settimane in mare include sempre nuovi programmi personali. I più noti e comuni tra questi riguardano la comunicazione con i parenti e gli amici: *lettere da impostare, telefonate da fare, ricevere la posta, ecc.* E da un certo tempo sono aumentate notevolmente le richieste di posta elettronica.

Durante le visite a bordo, dopo i saluti d'uso, i marittimi si affrettano sempre a chiedere: *“E' possibile inviare un'e-mail? Avete la connessione a Internet?”*. Spesso questo è il primo motivo che li spinge a venire al Centro per marittimi.

È assolutamente necessario che i Centri siano equipaggiati con questi moderni strumenti informatici al fine di rispondere a tutte queste richieste. Ma ancor più essenziale è la competenza basilare che devono acquisire quanti si dedicano al servizio di accoglienza della gente di mare.

Consapevole dell'urgenza di questo bisogno, che allo stesso tempo è un'*esigenza della globalizzazione*, l'équipe della Stella Maris di Toamasina, Madagascar, ha partecipato ad un corso di “iniziazione e perfezionamento in informatica” al fine di servirsi al meglio di questi moderni strumenti di comunicazione. Poiché questa promozione è stata denominata “**Hard Disk**”, si spera che ci sarà sempre spazio sufficiente all'accoglienza e all'impegno al servizio del benessere della gente di mare.

È necessario che anche questi strumenti perseguano la promozione umana.

(Flash Maritime, Madagascar, N. 76 – Settembre 2001)

## I marittimi parlano

.... un giovane marittimo ai futuri marittimi

.... un lupo di mare

### Direttore di macchina Richie Boy

Saluti dal porto di Yokohama, Giappone.

Il mio è un lavoro duro, caldo, pesante e noioso. Spero che le mogli dei marittimi siano al corrente di ciò e che non spendano il denaro in maniera imprudente. Ieri ho parlato col nostro capo cuoco ucraino che lavora come marittimo da tre anni. Egli non ha nulla, ha potuto soltanto restaurare un poco la casetta dei suoi genitori, dato che la maggior parte dello stipendio è destinato ad assicurare il benessere dei suoi tre figli. Benché sia già stanco del suo lavoro, non ha altra scelta se non riprendere il mare, perché la moglie non ha economizzato nulla. Ho imparato molto da lui. Ha 39 anni ed è un bravo padre.

Non voglio con questo scoraggiare gli studenti marittimi, ma scoraggiarli sì a sposarsi troppo presto e continuare a sognare una vita di gran lusso [...].

La vita qui è troppo noiosa e isolata. Sveglia alle cinque del mattino, al lavoro alle sei fino alle cinque della sera. E questo tutti i giorni. È come fare delle fotografie 1000 volte nella stessa posizione. Ciò nonostante, non ho rimpianti perché è il genere di vita che ho scelto.

Vorrei anche attirare

l'attenzione di tutti gli istruttori delle scuole marittime sulla possibilità di salire almeno una volta a bordo, al fine di condividere questa esperienza pratica e realistica con i loro studenti. Non è sufficiente risolvere i problemi di matematica e superare l'esame.

Quando ero ancora studente, mai avrei immaginato che avrei potuto dormire solo due ore al giorno, o che sarei dovuto andare all'interno del collettore di scarico alle due del mattino, asciugare tutti i residui d'olio in meno di 24 ore per cambiare i cuscinetti e i pistoni del motore principale, con il corpo esposto a un'alta pressione e a una temperatura tanto forte da bruciarmi. Non ho la protezione necessaria contro le crisi dei miei superiori, la violenza delle tempeste, o il vomito. Devo fare ricorso a tutti i santi per aiutarmi e il ricordo della mia famiglia mi assilla. A volte il cibo a bordo è cattivo, l'acqua è piena di ruggine, ci sono riduzioni di stipendio da parte delle agenzie di reclutamento o c'è il rischio di firmare un contratto in bianco. Non ho mai sentito parlare di tutte queste cose a scuola. Sarebbe una buona cosa suggerire che gli istruttori che hanno avuto una buona esperienza a bordo possano

fare 10 minuti di condivisione sulla loro vita in mare, al fine di preparare gli studenti marittimi al loro futuro. Mi fermo qua amici e vi saluto tutti.

(AOS Cebu Newsletter no. 28, May-June 2001)

### \*\* Richard Lloyd, AM Adelaide, Australia

Ho trascorso 25 anni della mia vita in mare e durante tutto questo tempo ci sono state navi buone tanto quanto è possibile sperare, e altre che sembravano ideate da qualcuno che non aveva alcuna idea della vita in mare. Queste erano le navi cattive, in cui il lavoro è estenuante, che scivolavano come sull'erba bagnata. C'erano le navi rumorose, le cui vibrazioni venivano trasmesse attraverso la scocca e che impedivano perfino un'unica buona notte di sonno. Erano navi in cui la convivialità era al minimo, e la fiducia, un ingrediente essenziale della vita di bordo, era stata gettata fuori degli oblò.

Ci sono certe cose che, quando si costruisce la nave, restano per la vita.

1. Le scale: per quanti visitano la nave occasionalmente esse non sono un problema, a meno

(Continua a pag. 11)

\*\*

*Prima di andare in pensione, Richard è stato capo macchinista. Riportiamo la maggior parte del suo intervento al Corso di Formazione per i membri dell'AM ad Adelaide (Ottobre 2-3, 2001)*

**Potete trovare un interessante punto di vista sulla vita di bordo in "Seaways", Dicembre 2001, p. 22: "STCW 95: are minimum standards good enough?"**

*(Continua da pag. 10)*

che non siano in cattivo stato. Ma per la persona che le utilizza ogni giorno possono costituire un problema in più. La maggior parte delle scale delle navi impongono un brusco cambiamento di direzione quando si raggiunge la fine di una rampa. È uno stress intenso sui legamenti del ginocchio che causa un'artrite precoce e forse il pensionamento prima del tempo. Sulla mia ultima nave, si aveva a che fare con un minimo di 68 rampe ogni giorno. C'erano notti in cui il sonno non arrivava a causa del dolore. Il dottore della Compagnia mi ha detto che è normale, che molto probabilmente la nave era la causa di questa usura eccessiva, ma le condizioni della nave, per quanto riguarda le scale, erano lungi dall'essere normali. La lunghezza delle scale variava, l'altezza dei gradini non era la stessa e in particolare nei quartieri erano talmente strette che era perfino difficile portare una valigia fin nella cabina.

2. Il rumore che invade tutto. Può venire da numerose fonti - ma quelle principali sono le macchine - dal ponte fino alle stive, dalle eliche, specialmente in acque meno profonde, dalle attività e dalle sale per la ricreazione.

Certamente non si può fare gran cosa per quanto riguarda il rumore delle macchine e delle eliche.

Ma vi si può porre rimedio nella zona delle cabine. Una nave è stata costruita secondo un cattivo progetto quando le cabine per dormire sono vicine alla sala della televisione o della ricreazione, della lavanderia o delle porte che aprono all'esterno sul ponte. Miglioramenti possono essere apportati aumentando lo spessore delle paratie o migliorando l'isolamento.

3. Mi dispiace che la tenda che divideva le cabine sia stata sostituita con una porta. È buono per motivi di sicurezza, ma ha soppresso le visite dei membri dell'equipaggio. In qualunque nave, e specialmente su quelle con un equipaggio piccolo ma che compiono viaggi lunghi, tutto ciò che diminuisce lo scambio sociale dovrebbe essere evitato.

4. Vorrei vedere incluso negli stages di formazione degli ufficiali qualche corso sul ministero pastorale relativo al benessere di coloro di cui si dovranno occupare. Non sarà necessaria una base religiosa, ma questi corsi dovrebbero essere centrati sulla dignità di ogni singola persona. Quanto avviene oggi dipende molto dal carattere, dalla personalità e dalla disposizione delle ufficiali.

5. Un articolo dell'ultimo numero di Beacon (bollettino dell'AM d'Australia) riferisce di

un nuovo sistema chiamato "Crew-link", destinato a facilitare la comunicazione nave-terra, affinché gli equipaggi possano più facilmente chiamare casa. Si tratta di una buona cosa, ma che può anche creare problemi in alcuni casi. Circa un anno e mezzo fa sono stato chiamato a bordo di una nave in cui un uomo aveva un problema serio. Nel corso di una conversazione durata due ore, ho appreso la sua storia.

La madre era morta all'improvviso ed egli si rimproverava di non averla potuta proteggere poiché era in mare. Quando è tornato a casa in congedo, ha dovuto provvedere a regolare la questione dell'eredità. Alla fine è tornato sulla nave, ma soltanto per trovarvi una vita avvilita a causa delle telefonate continue da casa. Il padre non era soddisfatto di come aveva regolato le cose, il fratello pretendeva di più, la moglie e i figli erano respinti dalla famiglia. Tutto ricadeva sulle spalle di quest'uomo e il peso per lui fu troppo. Cominciò a crollare. Ora posso dire con piacere che si è rimesso.

Come visitatori di navi noi siamo forse l'unica persona con cui marittimi come quello di cui vi ho parlato possono confidarsi. Poiché il tempo per parlare dei loro problemi è sempre troppo ristretto, è importante che sappiamo come aiutarli a sopportare la loro pena, e

## Publicazione obbligatoria dei dati delle navi straniere detenute nei porti

(Vita e Mare 8/9-2001)

Dallo scorso mese di luglio sono disponibili sul sito web del Corpo delle Capitanerie di Porto [www.guardiacostiera.it](http://www.guardiacostiera.it) le informazioni relative alle navi straniere detenute nei porti nazionali in evasione dei controlli effettuati quale Stato di approdo.

Le ispezioni, effettuate da Ufficiali delle Capitanerie di Porto in possesso di specifici requisiti, sono finalizzate a verificare la rispondenza delle navi straniere alle **C o n v e n z i o n i** internazionali in materia di sicurezza della navigazione e ad individuare ed eliminare quelle unità che

presentano deficienze capaci di compromettere la sicurezza della nave stessa, dell'equipaggio e determinare seri rischi per l'ambiente marino.

La detenzione della nave si protrae fino all'avvenuto ripristino della completa efficienza e le informazioni inerenti i dati nave, l'armatore e le deficienze rilevate sono rese pubbliche attraverso il citato sito web.

La pubblicazione delle notizie, resa obbligatoria con cadenza mensile, contribuisce a contrastare il traffico delle navi cosiddette "substandard" attraverso la disponibilità dei dati relativi alle ispezioni PSC cui possono accedere tutti gli operatori

marittimi interessati.

I dati reperibili nel sito della Guardia Costiera sotto la directory "Port State Control" assumono particolare rilievo atteso che l'Italia è uno dei Paesi più attivi tra i membri del Memorandum di Parigi (15 Paesi europei più Canada, Croazia, Polonia e Russia). Nel corso del 2000, infatti, nei porti italiani sono state effettuate 2104 ispezioni pari a circa l'11 per cento delle oltre 18.000 ispezioni effettuate nei porti della Regione MoU e sono state detenute 283 unità sulle 1764 complessivamente detenute nei diciannove Paesi aderenti al citato accordo.

Analoghe notizie inerenti le ispezioni e le detenzioni

### DCC (Délégation Catholique pour la Coopération)

*The DDC (Catholic Delegation for Cooperation), created in 1967, is a Non-Governmental Organization, a Service of the French Episcopate, accepted by the public authorities for sending volunteers abroad. Every year approximately 200 new lay volunteers leave to help the Churches of the world in carrying out their development projects in some 60 countries in Africa, the Mediterranean Basin, the Far and Middle East, Latin America and Asia. At present, the DDC manages 500 volunteers in 65 countries.*

*The volunteers sent by the DDC are persons who make a commitment for at least two years either in the framework of their national service or as civilians in order to share the daily life of local people and to be at their service. This year 150 volunteers were prepared for their future mission in a training course during which they attended various conferences in order to:*

*- know more about their future destination; - understand the cultural differences better; - learn about the social realities they will be confronting; - find the place of their period of cooperation amidst the challenges of human development; - get around the obstacles they will be confronting.*

*The DDC is willing to examine requests from the French-speaking chaplaincies of Apostolatus Maris. Address: Délégation Catholique pour la Coopération, BP 303, 11 rue Guyton de Morveau, 75625 Paris Cedex 13. Tél. +33 1 4565 9665, fax +33 1 4581 3081, e-mail : [dcc.com@ladcc.org](mailto:dcc.com@ladcc.org). <http://www.ladcc.org>  
Contact media : Manuèle Derolez (+33 1 4565 9980)*

## La “Stella Maris” di Trieste riapre i battenti

*Domenica 18 novembre è stata riaperta la Stella Maris nel cuore del porto di Trieste. È stato il vescovo locale, Mons. Eugenio Ravnigani, a presentare la motivazione che ha indotto a riprendere questo servizio socio-pastorale: “Come Chiesa vogliamo offrire una casa lontano da casa ai marittimi, è un dovere per noi venire incontro a questa attesa della gente del mare”.*

(MIGRANTI-press, Year XXIII – No. 48)

# AM World Directory

**CAMERUN DOUALA** (*new chaplain*)  
Fr. Polycarpe Gilbert Nta Mak

**PHILIPPINES CEBU** (*new e-mail address*)  
aoscebu@info.com.ph

## Navalweb.com informs

### A huge ship

Hapag-Lloyd's new flagship, “Hamburg Express” was named on Friday 23<sup>rd</sup> November in Hamburg. The new building is 320 metres long and 43 metres wide and with a capacity of 100,000t, can carry 7,500 teu.

The main engine has an output of 68,640 kW, providing a speed of over 25 knots. The propeller, with its diameter of 9.1 metres and weight of 100 tonnes, is currently the world's largest driving a container ship.

### Malta to boast \$30mn cruise terminal

The government of Malta has launched one of its largest capital projects with the signing of the contract for the Lm14 million (US\$30 million) cruise passenger terminal. The terminal will be in operation in four years time and once completed is expected to employ some 400 people. Spending by cruise liner passengers in Malta is currently estimated at some Lm6 to Lm8 million (US\$13 to \$17.5 million) per annum. During the financial year ending September, a total of 240,000 cruise liner passengers in 312 ships visited Malta, an increase of 70,000 passengers and 60 ship visits over the previous year.

### Costa Cruise back to school

Costa Cruise and the Central Romana Corporation are to invest \$600,000 in a training school for the Dominican Republic, Central and South American hotel trade.

The two companies are already partners in the management of Catalina island, Costa's private Caribbean beach for cruise calls, and The Casa de Campo school in La Romana will be a center of excellence for training hotel personnel.

The investment will be used to modernize an existing building, which will be used for classrooms and offices as well as to construct accommodation for students.

It is hoped the school will train some 2,000 students during its first year on refresher courses for Costa staff and professional training courses for newly recruited employees from the Dominican Republic.

## L'Apostolat de la Mer en Mauritanie

La capitale de la République Islamique de Mauritanie est **NOUAKCHOTT**. C'est un port sur l'Océan Atlantique. La superficie de la Mauritanie est de 1 million de km<sup>2</sup>. La population est de 2.400.000 habitants, presque tous musulmans. Population arabo-berbère et négro-africaine.

Le diocèse de NOUAKCHOTT fondé en 1960, comprend environ 5.000 baptisés, tous étrangers, des 5 continents. Notre évêque est le Père Martin HAPPE, de la Société des Missionnaires d'Afrique. Nous sommes 12 prêtres et 40 religieuses. Il y a 6 églises.

NOUADHIBOU est un port de pêche et de commerce. L'aumônier est le Père Guy DANIEL, de la Congrégation du Saint-Esprit. Adresse de la paroisse : B.P. 32. Tél : 574.53.39. E.mail : misndb@opt.mr Un jeune coopérant, séminariste du diocèse de TOULOUSE, Guillaume LOZE, est aussi responsable des marins étrangers. Il anime le foyer des marins, avec des jeux, lectures, rencontres, il leur donne aussi des cours d'anglais et de français. Nouadhibou est aussi un port minéralier (fer).

---

**Pontificio Consiglio della Pastorale  
per i Migranti e gli Itineranti**  
**Palazzo San Calisto - 00120 Città del Vaticano**  
**Tel. +39-06-6988 7131**  
**Fax +39-06-6988 7111**  
**e-mail: [office@migrants.va](mailto:office@migrants.va)**  
**<http://www.stellamaris.net>**

