

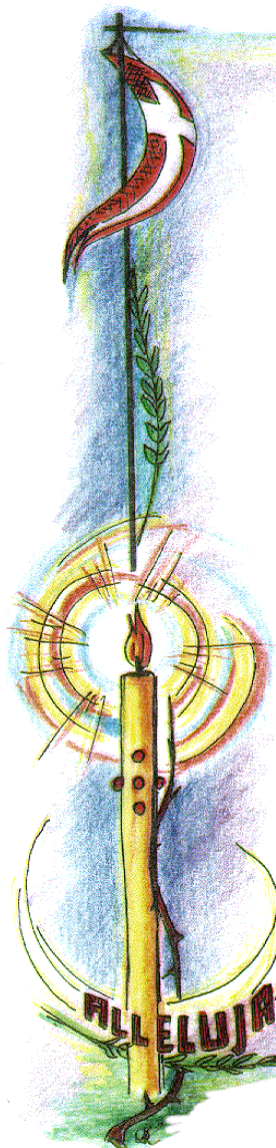
Apostolatus Maris

La Chiesa nel Mondo Marittimo

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



N. 76, 2002/I



CRISTO

E' RISUSCITATO VERAMENTE!

PAX VOBIS !

“Noi ci impegniamo a stare dalla parte di chi soffre nella miseria e nell’abbandono, facendoci voce di chi non ha voce ed operando concretamente per superare tali situazioni, nella convinzione che nessuno può essere felice da solo”.

(dal *Decalogo di Assisi per la pace*, di Giovanni Paolo II, 24 gennaio 2002)

Nell'interno

La Chiesa in missione tra la gente del mare nell'ora della globalizzazione	pag. 3
I naviganti vittime globali	4
L'Eucaristia e il marittimo	7
L'iniziativa più importante in materia di legislazione marittima	10

L'omaggio del Pontificio Consiglio a François Le Gall

**P. Le Gall
è stato un
collaborato
re fedele,
un
servitore
infaticabile
della
Chiesa, un
religioso
esemplare.**

P. François Le Gall, per cinque anni responsabile dell'Apostolato del Mare nel Dicastero, ci ha lasciati l'8 gennaio scorso. Nell'affidare a Cristo, nocchiero della Chiesa, per intercessione di Maria, Stella del Mare, l'anima del sacerdote defunto, il Pontificio Consiglio invita a pregare per lui specialmente coloro che lo conobbero e lo stimarono per il suo ardente zelo apostolico.

Pubblichiamo qui di seguito il messaggio che il nostro Presidente, S.E.Mons. Stephen F. Hamao, ha inviato a Plougastel Daoulas, in Bretagna, Francia, per i funerali che sono stati celebrati l'11 gennaio scorso.

A nome del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, e in particolare della Direzione Internazionale dell'Apostolatus



Maris, desidero esprimere i sentimenti del nostro profondo dolore per la morte del Rev. P. François Le Gall, alla sua famiglia e ai suoi confratelli della

P. Le Gall è stato un collaboratore fedele, un servitore infaticabile della Chiesa, un religioso esemplare, un uomo di preghiera e di intensa vita spirituale, sempre generoso nel lavoro al quale fu chiamato anche dalla Santa Sede: la pastorale del mondo marittimo.

L'Apostolato del Mare gli deve molto. Durante i cinque anni del suo lavoro al Consiglio, quest'Opera benemerita della Chiesa per la gente marittima si è sviluppata soprattutto in Asia, Africa e America Latina. Ai marittimi della marina di commercio e della pesca, e alle loro famiglie, P. Le Gall ha dedicato molti anni della propria vita studiandone i problemi, visitando i porti di tutto il mondo e partecipando anche a numerosi Congressi, Seminari e Incontri internazionali.

Come in una sorta di presentimento, il mese di ottobre dello scorso anno egli ha voluto lasciarci la sua ultima opera, dal titolo " Une pastorale des gens de mer ", che il nostro Consiglio ha volentieri accettato di pubblicare.

A te, caro P. François, dico che non dimenticheremo mai il tuo buon sorriso e la tua prontezza a rispondere a ogni tipo di servizio richiesto. Tu resterai sempre nei nostri ricordi e nei nostri cuori. Lodato sia il Signore per la sua Chiesa che vive del suo amore e che ama gli uomini e le donne sul modello della Madre di Gesù, Stella del Mare. Ti chiediamo di pregare per noi, per i tuoi amici, i tuoi fratelli e le tue sorelle nel Signore!

S.E.Mgr Stephen F. Hamao, Presidente

Un'intervista di *S.E.Mons. Marchetto* alla Radio Vaticana

La Chiesa in missione tra la gente del mare nell'ora della globalizzazione

*In
preparazione
al XXI
Congresso
Mondiale di
Rio de
Janeiro, dal
22 al 26
gennaio si è
svolta a
Roma, presso
la sede del
Pontificio
Consiglio per
i Migranti e
gli Itineranti,
la riunione
del Comitato
di
Programmazi
one,
presieduta
dal nuovo
segretario del
Dicastero,
l'Arcivescov
o Agostino
Marchetto.*

D. - Eccellenza, come si presenta oggi l'Apostolato del Mare?

R. - Sì, l'apostolato del mare è la passerella - diciamo così - tra la Chiesa e questo mondo di persone che vivono del mare e nel mare. Le cifre sono consolanti, nel senso che la struttura è già da tanti anni ben forte: basti segnalare che l'apostolato del mare opera in 416 porti: in tutto il mondo esistono circa 80 organizzazioni, strutture, luoghi che si chiamano 'Stella Maris' - Stella del Mare e l'apostolato del mare collabora con altre organizzazioni anche cristiane, marittime, in altri 50 centri. Questo dell'apostolato in comunione con i nostri fratelli non ancora in piena comunione con noi, cristiani, è una delle belle caratteristiche di questo tipo di apostolato. Sono impegnati in esso sacerdoti, diaconi, religiosi, laici a tempo pieno o a tempo parziale; sono migliaia le persone, in ogni caso, compresi i marittimi in attività ed in pensione delle parrocchie locali, che collaborano migliaia, dunque - volontariamente nella 'Stella Maris' e in centri non confessionali o ecumenici.

D. - Eccellenza, quali sono le problematiche emergenti in questo particolare campo di apostolato? R. - Il tema che è stato scelto per questo XXI Congresso mondiale - e questa cifra la dice lunga, non è vero?, della lunga esperienza dell'Apostolato del Mare - è 'L'apostolato del mare nell'era della globalizzazione': questo tema vuole analizzare, vuole essere presentato nei suoi aspetti globalizzazione, intendo - positivi e negativi e sicuramente, stando a quanto noi ascoltiamo da parte dei marittimi, quello che emerge abbastanza forte è l'aspetto di difficoltà, di crisi che può causare questa globalizzazione che è già evidente, sia per quanto riguarda gli aspetti di lavoro - turni di lavoro, ritmi stressanti - proprio per essere capaci di una competizione che si fa sempre più mondiale. Quindi, ci sono queste difficoltà. Poi, anche le infrastrutture portuali risentono di questi aspetti di globalizzazione. Dunque, vogliamo puntualizzare il ruolo di questi centri 'Stella Maris', che sono un po' il polmone spirituale all'interno di questo mondo.

D. - Cosa fa la Chiesa in questo vasto campo di apostolato?

R. - Direi, anzitutto presenza-accoglienza, e poi aprire il cammino per la Parola, per i Sacramenti, per l'accompagnamento delle persone, dei marittimi, per l'attenzione alle loro famiglie: per esempio, in questi centri 'Stella Maris' sempre più corrente è la presenza di un terminale per la posta elettronica che certamente crea un interesse, intanto, per il Centro, perché a bordo non sempre ci sono questi sistemi ancora: potrebbero esserci. E, nello stesso tempo, danno al marittimo la possibilità di vincere quello che è il grande problema dell'isolamento. Il marittimo credo che sia la persona che più sente e soffre di questa realtà, che è l'isolamento, e quindi è la dimensione psicologica e personale che dev'essere anche raggiunta dalla nostra preoccupazione pastorale ed apostolica.

XXI Congresso Mondiale dell'Apostolato del Mare

IMPORTANTE !!

Si prega di notare che il numero di fax per Rio de Janeiro è cambiato in: **+55 - 21 - 2233 1925**

L'Organizzatore Locale è il Rev.P. **Claudio Ambrozio**, cs

Il Com. **Augusto Meriggioli** scrive (“Uomini e Navi”, n. 6, ottobre-dicembre 2001)

I naviganti vittime globali

“Il navigante è un elemento imprescindibile della globalizzazione, non una sua vittima” ha affermato William O’Neil, il riconfermato segretario generale dell’Imo nel suo consueto messaggio annuale al mondo marittimo. “Pur-troppo, ne è anche il primo sacrificato” ribattono i

I naviganti sono spesso considerati una spesa e non un

sindacati di categoria e le associazioni professionali che ricordano a O’Neil, massima autorità del mondo marittimo quindi *informata dei fatti*, come il navigante sia da sempre un soggetto *expandable*, ossia “usa e getta”. Ne fanno fede centinaia di abbandoni di equipaggi alla loro mercé quando le cose vanno male.

Sull’evidente *lapsus calami* del segretario generale Imo è intervenuto David Cockroft, segretario dell’ITF, l’organizzazione sindacale dei lavoratori del mare, che ha confermato come il lavoratore a bordo “sia ancora pericoloso, isolato e con tanti risvolti negativi”. “Non solo” - ha aggiunto - “i naviganti sono spesso considerati una spesa e non un fattore umano, che viene ricordato solo per imputare loro l’85% dei guai e delle

calamità che succedono sulle e alle navi”.

Infatti, ogni qualvolta c’è un incidente, un affondamento, una collisione, un incendio, un disastro, il primo colpevole è l’equipaggio, spesso nella persona del Comandante. Con sospetta frequenza da qualche tempo l’unico ad essere arrestato è proprio lui. È avvenuto in Venezuela per l’incaglio di una petroliera greca nella canaletta di uscita del Lago di Maracaibo, causato da un cattivo dragaggio della stessa e del mancato avvertimento della diminuzione del fondale da parte dell’Autorità Portuale. Si è ripetuto in Francia, Inghilterra, Australia ed altri parti del mondo. In Arabia, addirittura, si è prospettata la possibilità di impiccare un Comandante in caso di inquinamento.

Spesso l’equipaggio è vittima degli eventi prima e delle pene di legge poi. Mai il costruttore, l’ispettore, il supervisore tecnico, l’operatore o l’armatore, che pure la loro parte di colpe potrebbero averle. Eppure dovrà venire il giorno in cui, dopo un incidente navale, arresteranno l’armatore prima del capitano! Sempre che riescano a trovarlo con la stessa celerità!

E la globalizzazione, fumoso fenomeno

commerciale dove l’imperiosa ingordigia di esosi guadagni viene giustificata dalla competizione commerciale e permette a tutti i soggetti, salvo i naviganti, di sguagliarsi, camuffarsi e sottrarsi alla vista quando si devono assegnare responsabilità a ciascuno competenti. Salvo poi ritornare sul mercato con qualche scavafango prossimo all’affondamento cui “registri opachi” vendono senza vergogna “validi” certificati di classe via Internet o titoli professionali contraffatti! Con buona pace dei naviganti che su quel ferro disgregato e logoro ci moriranno!

E Don Giacomo Martino* gli fa eco

... In Italia, sono oltre 25 le navi sequestrate per motivi di sicurezza o per inadempienza contrattuale dell’armatore. In parole povere parliamo di centinaia di persone, solo in Italia, lontane da casa per mesi e a volte per anni. parliamo di famiglie intere, abbandonate, distrutte da gravi situazioni economiche e personali. Una normativa inadeguata fa sì che gli equipaggi rimangano a loro volta relegati su queste navi; arrestati senza colpa,

(Segue a pag 5)



cittadini del porto in cui si trovano senza alcun diritto; nemmeno quello di allontanarsi troppo dalla nave. Abbandonare l'imbarcazione, senza il consenso dell'armatore inadempiente, significa perdere ogni diritto al salario maturato, diventare dei clandestini e una sorta di disertori nel proprio Paese...

.... Da Gerusalemme a Gerico la strada è ancora lontana e piena di feriti da soccorrere e di Sacerdoti e Leviti che passano oltre facendo finta di non vedere. Nell'esperienza di una missio quotidiana con le visite a bordo e l'accoglienza ai Centri,

l'Apostolato del Mare impara non solo a cercare il suo prossimo ma, attraverso laici e sacerdoti si fa prossimo dei tanti fratelli e sorelle abbandonati. Spesso non abbiamo occhi per vedere e combattere le ingiustizie sotto casa mentre rivolgiamo il nostro pensiero a chi soffre lontano. La paura di "mescolarsi" a questa gente e combattere in prima persona queste ingiustizie ci fa divenire compassionevoli verso coloro che ci stanno sufficientemente lontani per non intristirci con i loro racconti familiari, per non sporcarci con le loro

mani sudice d'olio di macchina, per non puzzare dei loro vestiti maleodoranti. È facile buttare lo sguardo oltre l'orizzonte e, guardando una nave, pensare al gioco romantico di qualche crociera di divertimento senza avere il coraggio di abbassare lo sguardo e coinvolgersi con tutta questa gente che tocca i nostri porti, sfiora le nostre cose e grida il bisogno di giustizia. Dobbiamo coinvolgerci e comprometterci perché le parole di Gesù "*Beati i perseguitati per causa della giustizia, perché di essi è il regno dei cieli*" non siano parole senza

Notizie da Singapore

di P. Romeo Yu Chang, CICM, cappellano del porto

Gli ultimi mesi sono trascorsi bene. Attualmente sto facendo la pubblicità del mio centro. Per ora ho un ufficio nella parrocchia, e per tutte le attività che voglio organizzare per i marittimi, posso usare le attrezzature della chiesa. Invito a venire tutti i marittimi che incontro, ma molti di loro preferiscono restare a Orchard Road per le rimesse di denaro e per incontrare gli amici.

La scorsa settimana mi sono imbarcato come cappellano sulla Virgo, della compagnia di crociera Superstar. È un'esperienza che continuerò a fare ogni due mesi. A bordo celebriamo quotidianamente la messa e sono a disposizione per

confessioni e consigli durante il viaggio. Incontro anche i membri dell'equipaggio. Poiché si è trattato della prima volta per me, il numero di persone con cui sono entrato in contatto è stato piuttosto limitato. Spero che nel corso dei prossimi viaggi avrò la possibilità di incontrare più gente.

Alla messa quotidiana assistono in media 50-60 persone. È difficile avere un numero altrettanto elevato di membri dell'equipaggio, dato il loro ritmo di lavoro. Sto pensando ad un sistema che permetta loro di assistere alla messa più numerosi. Per questo ministero mi alterno con un gruppo non cattolico, composto

di una coppia e di due assistenti laici. Penso che sarebbe buona cosa anche per me avere uno o due compagni per questi viaggi, per rendere la nostra presenza più efficace.

Ho intenzione di formare dei ministri straordinari dell'Eucaristia per condurre servizi paraliturgici a bordo delle navi. Attualmente nella parrocchia c'è un filippino che mi aiuta a preparare una pagina web in cui faccio una cronaca delle attività e anche delle attrezzature offerte dal centro. Spero di poterla fare includere sul sito stellamaris.net.

Sto cercando di reclutare un numero maggiore di collaboratori per il mio lavoro.



Il Rev.P. **Brian McMahon** è il cappellano AM di Fleetwood (R.U.)

La globalizzazione e il cappellano dei pescatori



I cristiani continuano a proclamare pubblicamente la loro fede con il simbolo del pesce – IXTUS – Gesù Cristo, Figlio di Dio Salvatore. Le comunità di pescatori sono fiere del fatto che i primi quattro apostoli erano dei pescatori: i pescherecci mettono le reti in acqua generalmente a tribordo, per ricordare la “pesca di un’intera notte” e molti pescatori utilizzano una lisca a forma di croce per decidere la pesca migliore.

Purtroppo le tradizioni cristiane non possono aiutare le comunità di pescatori là dove il nuovo dio è la globalizzazione, qualunque siano le conseguenze per la gente di mare. I mari generosi rischiano di diventare mari vuoti, e di fronte a questo problema crescente l’industria ha paura di un futuro incerto. Le cause sono complesse: i paesi costruiscono i pescherecci anche laddove la pesca nelle loro regioni è super sfruttata; tradizionalmente il pescatore è un cacciatore ma il sonar ha fatto di lui un depredatore; lo spazio preso alle piccole comunità di pescatori che devono andare a pescare sempre più lontano; la misura disuguale delle maglie delle reti e la mancanza di rispetto delle

quote, ecc. Qualunque siano le ragioni, dal Mare di Baring al Mare del Nord, il pesce è diminuito.

Due esempi per illustrare il problema. Nel 2001 il Consiglio Internazionale per l’Esplorazione dei Mari ha dichiarato che 30 anni fa c’erano un milione di tonn. di merluzzi nel Mare del Nord. Ora la stima è di 54.000. La “Coalizione Nazionale per la Conservazione Marina” affermava nello stesso anno che le specie esotiche, come il pesce spada, rischiano l’estinzione a causa di una pesca indiscriminata.

Nel passato si era d’accordo nel dire che i migliori conservatori erano le stesse comunità marittime, ma la ricerca scientifica sembra contraddire ciò: un rapporto dell’Università di Oxford, commissionato dall’Unione Europea, dichiara che oltre il 90% dei pescatori vivono a meno di cinque chilometri dalle loro navi. A differenza del cappellano della marina mercantile che incontra un marittimo e può non rivederlo più, il cappellano dei pescatori ha l’opportunità di conoscere relativamente bene il pescatore e la sua famiglia.

A causa della scarsità delle risorse, i pescatori non solo rischiano di perdere il lavoro ma la comunità soffre drammaticamente. Nel 1970 a Fleetwood (GB) c’erano 89 pescherecci d’altro mare, ognuno con un equipaggio medio di 15 persone. Tutti sono partiti e

Fleetwood è la città della provincia con l’economia più povera.

Di conseguenza il cappellano dell’AM può dover promuovere cause impopolari. Impopolari? Nell’industria molti sono incapaci di prevedere un futuro senza pesca. Quindi rifiutano i dati scientifici e non vogliono ascoltare un messaggio che li contraddice. In un’epoca in cui le riserve di pesce diminuiscono, bisogna tornare al principio di base. A meno che non conserviamo il pesce, la vita dei pescatori così come la conosciamo è condannata. Dobbiamo sostenere la politica di conservazione riconoscendone i problemi. Dobbiamo sottolineare che essenziale è la nostra attenzione nei riguardi del pesce (e non necessariamente la sua cattura).

Siamo pronti a questo nuovo ruolo? Occorrono cappellani preparati ai cambiamenti, occorre essere a fianco delle famiglie di pescatori che accettano questi cambiamenti, sostenerle nelle loro campagne a difesa dei loro diritti, essere una voce che chiede un futuro più giusto e un riconoscimento di quanto hanno sofferto nel passato, entrare in contatto con altre comunità che vivono lo stesso dramma, per formare gruppi di sostegno reciproco.

Tutti noi continueremo ad essere colpiti dalla

L’articolo completo sarà pubblicato sul n. 88 di People on the Move, rivista del Pontificio Consiglio.



Ho sentito la chiamata al sacerdozio, alla condivisione del pane, alla condivisione di Gesù con gli altri, quando ero cadetto a bordo di una nave, dopo aver trascorso due anni sulla nave scuola Dufferin, seguiti da un altro anno e mezzo come apprendista sulla Scindias. La nostra nave era in carenaggio a Calcutta e io avevo appena compiuto 21 anni. Era il settembre 1958. Otto anni più tardi sono stato ordinato sacerdote redentorista. Forse per questo mi è stato chiesto di condividere con voi alcune riflessioni sull'Eucaristia e il marittimo.

Rito d'ingresso

Come Dio è entrato nel nostro mondo con la semplicità e l'umiltà del bambino di Betlemme per essere un amico dei pescatori e dei poveri, così Gesù entra nel mondo di ogni marittimo nel corso del suo viaggio solitario, per essere il suo Emanuele, il suo Dio con noi. Egli è realmente presente, lo accompagna e lo fortifica giorno dopo giorno, occupandosi di lui m a t e r i a l m e n t e, e m o t i v a m e n t e e s p i r i t u a l m e n t e. Il marittimo è lontano dalla propria casa e si preoccupa della moglie e dei figli. Ogni giorno deve affidare se stesso, i suoi compagni e la sua famiglia alle mani amorevoli di un Dio che si preoccupa di noi.

Rito penitenziale

Siamo peccatori, deboli, fragili, ci facciamo facilmente tentare, siamo impulsivi e a volte arroganti nei nostri atteggiamenti. In parole e azioni possiamo essere rudi, duri e a volte grossolani. Possiamo avere bisogno del perdono del nostro Dio sette volte al giorno. A nostra volta possiamo dover perdonare settanta volte un compagno o un membro della nostra famiglia che ha sbagliato. È difficile. Assieme a coloro che ci

L'Eucaristia e il Marittimo

hanno fatto del male, dobbiamo porci sotto la santa croce e lasciare che il prezioso sangue di Gesù lavi il peccato che ci separa da lui e dagli altri. Domandiamo la sua forza e la sua grazia per essere pazienti, comprensivi e rispettosi, esattamente come Dio lo è verso di noi.

Parole di Vita

La parola di Dio è una parola che dà la vita. Forse non abbiamo l'Eucarestia a bordo della nave, ma possiamo nutrirci alla tavola della Parola di Dio, se prendiamo il tempo di ascoltare ogni giorno nella preghiera ciò che Dio vuole dirci nel contesto della nostra vita. Quando la parola diventa carne e abita in noi, le nostre parole sono per gli altri donatrici di vita e non di morte. Le parole che danno la morte, sono i giudizi, i sospetti, la grossolanità, il disprezzo, la diffidenza, il cinismo, il sarcasmo, la critica e la meschinità che fanno sì che l'altro voglia nascondersi per la vergogna. Da un altro lato, le parole che danno la vita sono le parole che a m a n o, che i n c o r a g g i a n o, che a p p r e z z a n o, che r i n g r a z i a n o, che s i f e l i c i t a n o, che danno fiducia, che costruiscono, che perdonano, che g u a r i s c o n o e che f a n n o s i c h e l'altro si senta

apprezzato.

Lavoro di mani d'uomo

Il nostro pane e il nostro vino sono trasformati dallo Spirito nel corpo e nel sangue di Gesù. Ogni giorno su una nave ci sono differenti tipi di lavoro: sul ponte, alle macchine, in cucina. Ogni lavoro è nobile e può diventare un atto di adorazione. Il nostro altare del sacrificio è il luogo in cui lavoriamo e in cui offriamo al Signore questo lavoro delle nostre mani. Apprezziamo a nostra volta il lavoro degli altri e ricordiamo che, t u t t i i n s i e m e, s i a m o i n t e r d i p e n d e n t i per poter sopravvivere giorno dopo giorno.

Il nostro Sacrificio e il Suo

Siamo invitati ad unire ogni giorno il nostro sacrificio a quello di Gesù sulla croce. I sacrifici di cui parlo sono quelli che ci rendono capaci di vivere e di lavorare insieme nell'armonia. Il sacrificio di perdonare, di ascoltare e di comprendere, di essere pazienti e gentili, gentili, affettuosi e preoccupati. Il sacrificio di riconoscere il debole, colui che ha una pena e colui che è triste, e di essere per loro sorgente di vita. Siamo chiamati a gettare via l'orgoglio e la convinzione di avere sempre ragione, la collera e la sofferenza,

(Segue a pag. 8)

affinché possiamo sempre essere pronti a vedere il bene negli altri e a farlo risaltare in modo positivo.

La lode, azione di grazia

"Se guardo il tuo cielo, opera delle tue dita, la luna e le stelle che tu hai fissate, che cosa è l'uomo perché te ne ricordi e il figlio dell'uomo perché te ne curi?" esclamava Davide (Sal 8). In mare, si è c o s c i e n t i della meravigliosa bellezza di tutta la creazione; i cieli, il mare, i fiumi, i porti ci parlano di Dio, del suo straordinario amore per noi.

In generale i marittimi si guadagnano relativamente bene da vivere e godono di una cabina e di un tavolo abbastanza comodi. Possono ringraziare Dio per tutte queste benedizioni e per l'esperienza di viaggiare per il mondo e arricchirsi al contatto dei diversi popoli che incontrano. Ringraziate Dio per quella meravigliosa sposa che è a casa, che si occupa dei bambini durante la vostra assenza e vi dà il suo amore e il suo sostegno. Lode ed azione di grazia a Dio per tutti questi beni.

Condividere la pace

Nella messa, lo scambio della pace è spesso un rito vuoto. Ma Gesù vuole che viviamo in pace e che siamo gli strumenti della sua pace verso tutti coloro che incontriamo ogni giorno. A bordo della nave così come nel porto, possiamo avere numerose opportunità per condividere la pace

essendo pazienti, comprensivi, gentili, sapendo perdonare ed aiutare, rallegrandoci, essendo generosi e attenti agli altri. I nostri sforzi saranno il punto di partenza di una catena, perché tutti coloro che tratteremo con amore saranno più inclini a mostrare amore verso gli altri. Possa il sole non tramontare mai sulla vostra collera e possiate riconciliatevi prima di addormentarvi.

Cibo che nutre e che ci unisce nell'amore e nel servizio

Noi che siamo numerosi, diventiamo uno attraverso il pane unico e la coppa unica che condividiamo. I nostri pasti insieme possono diventare la nostra E u c a r e s t i a , se riconosciamo Gesù quando dividiamo il pane tra noi. Il tempo dei pasti è l'opportunità per condividere, per incoraggiare, ascoltare e sviluppare un senso di cameratismo e di fraternità a bordo della nave. Non dimentichiamo di esprimere la nostra gratitudine ed il nostro apprezzamento a coloro che sono incaricati della cucina e che ci servono, e non consideriamolo una cosa dovuta.

Mandati

Nella messa, infine, siamo mandati per costruire il regno di Dio ed essere Gesù per gli altri. San Paolo era cosciente di non essere semplicemente un servitore ed un messaggero

di Cristo per gli altri. Egli stesso fu ogni giorno crocifisso con Cristo sulla croce, per amore e per sacrificio. "Non sono io che vivo, ma è Cristo Gesù che vive in me". Come sacerdote, sono cosciente del fatto che le persone si aspettano che io sia un altro Cristo. Siamo Gesù per gli altri, vediamo Gesù negli altri e riconosciamo Gesù in ogni persona che incontriamo.

Il Magnificat di Maria e il Salve Regina

Finisco queste riflessioni con una nota personale. Mio padre è morto circa un mese prima che mi imbarcassi sulla nave-scuola. Mia madre non era molto felice della mia decisione di partire per mare, ma mi ha lasciato libero di scegliere. Mi ha chiesto tuttavia una cosa, cioè di dire ogni giorno la preghiera dei Legionari di Maria che include il rosario e il Magnificat. Dopo aver recitato fedelmente per tre anni queste belle preghiere di azione di grazia, ho compreso finalmente che il denaro, il piacere,



l'avventura o la sicurezza, sono solo cose passeggere. Al cantiere navale di Calcutta, ho visto degli

Non si sa mai !

Benché avessi fatto parte della comunità marittima per trenta anni prima della mia ordinazione al diaconato nel dicembre 1981, non avevo mai saputo che la Chiesa si interessava alla gente del mare. Ero un agente marittimo e lavoravo nel porto di New Orleans, ma con una conoscenza diretta di ogni porto del Golfo del Messico e dell'Atlantico del Sud. In quei trenta anni, non ho mai incontrato un solo cappellano cattolico, laico o ordinato, in nessuno di quei porti, né ho mai sentito parlare dell'Apostolato del Mare.

La prima volta che venni a sapere dell'interesse della Chiesa per la gente del mare fu quando la Conferenza dei Vescovi cattolici della Louisiana (LCCB) mi chiese, a metà degli anni '80, di vedere cosa potevo fare per gli uomini e le donne che lavoravano nell'industria petrolifera offshore. Da quel che so, sono stato la prima e l'ultima persona ad aver occupato il posto di Direttore della Pastorale 'Offshore' per la LCCB. In questa qualità ho viaggiato lungo le coste della

Louisiana e all'interno dello stato per incontrare questi lavoratori e le loro famiglie.

Ho scoperto subito che questa gente trascorre metà della propria vita lontana dalla famiglia. Per far fronte a questo stile di vita, essi proiettano un'immagine di se stessi dura come il cappello che indossano. Tuttavia, li ho incoraggiati a mettersi al servizio gli uni degli altri quando sono in mare. Ho



suggerito di dedicare un momento del loro tempo libero alla preghiera, alla lettura o allo studio in comune della Bibbia. Ho insistito sull'organizzazione di servizi eucaristici nei fine

settimana organizzati sotto la responsabilità degli EME. A terra, ho promosso l'associazionismo delle famiglie.

È stato un lavoro difficile. Non mi era stata data alcuna direttiva da seguire. Nessuno aveva mai fatto questo lavoro prima di me e, siccome non conoscevo l'esistenza dell'AM, non avevo nessuno a cui rivolgermi per aiuto o consiglio. Dopo aver seminato per due anni in quella comunità, sono stato richiamato a New Orleans dal mio vescovo per assumere l'incarico di Direttore del Centro Internazionale di Accoglienza dei marittimi. Quando ho lasciato la comunità, non pensavo di aver fatto gran cosa, ma piuttosto di aver fallito miseramente. Oggi alcuni dei miei parrocchiani di S. Caterina di Arnaudville lavorano nell'industria petrolifera e uno di loro fa parte di un gruppo di preghiera offshore. Altri mi hanno detto di aver sentito parlare di un'attività simile su altre piattaforme.

È trascorso troppo tempo perché io possa vantare alcun credito per questo, ma mi riempie il cuore di

“Benché avessi fatto parte della comunità marittima per trenta anni prima della mia ordinazione al diaconato nel dicembre 1981, non avevo mai saputo che la Chiesa si interessava alla gente del mare”.

Bob Balderas, già Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare negli USA e Coordinatore per l'America Settentrionale, ci racconta.

La nave-ospedale “Remolcagure Bat” ha assistito 122 lavoratori

La campagna “assistenza medica a bordo” (A.M.E. 2001), il cui obiettivo è quello di occuparsi dell'assistenza sanitaria delle flotte che navigano nelle acque del Mare Cantabrico e dell'Atlantico del Nord, ha ancora una volta raggiunto i suoi scopi, e in questa occasione possiamo dire in modo doppiamente soddisfacente. L'anno passato, infatti, la campagna è durata nove mesi nei luoghi di pesca abituali e ha potuto assistere le navi per la pesca del tonno e del pesce spada. Il “Remolcagure Bat”, noleggiato dall'Istituto Sociale della Marina, ha servito da nave ospedale sulla quale i medici della Sanità Marittima hanno assicurato il servizio medico ai lavoratori spagnoli e stranieri che lo hanno richiesto. In totale sono stati 116 i giorni di navigazione e 27.654 le miglia percorse. (Mar, n. 401 – gennaio 2002)

Un articolo di **Douglas Stevenson** sulle norme internazionali del lavoro marittimo

L'iniziativa più importante in materia di legislazione marittima

Nel numero di ottobre 2001 di *The Sea*, ho parlato delle norme internazionali per l'industria marittima e i marittimi, elaborate dall'Organizzazione Internazionale Marittima (OMI) e dall'Ufficio Internazionale del Lavoro (ILO). Nell'articolo sottolineavo che le Convenzioni dell'ILO, sebbene comprendano una grande varietà di norme del lavoro a bordo delle navi di commercio, sono deludenti perché non ratificate ampiamente. Le norme contenute in queste Convenzioni hanno poco valore a meno che i paesi non le ratifichino e non le applichino.

L'ILO ha risposto alla sfida di rendere queste norme più attraenti per i paesi, mettendo in atto un progetto monumentale di aggiornamento e di consolidamento degli strumenti esistenti in una sola Convenzione che li integra tutti. Ci sono 30 diverse Convenzioni marittime sul lavoro marittimo e 23 Raccomandazioni che coprono una varietà di domande. Alcuni degli strumenti hanno un duplice uso. Alcuni sono troppo complessi. Altri sono obsoleti. Malgrado i prevedibili ostacoli, il progetto dell'ILO è facilitato da un'alleanza senza precedente tra armatori e sindacati.

Nel gennaio 2001 la

Commissione Paritaria Marittima dell'ILO, che è composta di armatori e di rappresentanti dei sindacati, ha affermato che gli strumenti esistenti dovrebbero essere consolidati e aggiornati in un'unica nuova Convenzione che li integra tutti fino all'anno 2005. Questo accordo è conosciuto come "Accordo di Ginevra". Per la prima volta nella storia del sistema tripartitico dell'ILO, armatori e sindacati hanno collaborato nel prendere l'iniziativa di insistere presso i Governi affinché elaborino una Convenzione completa, ma semplice, che stabilisca norme di lavoro marittimo per tutto il mondo, in modo tale che i paesi possano ratificarla e applicarla.

Il processo è iniziato lo scorso dicembre a Ginevra quando il Gruppo di Lavoro di Alto Livello sulle norme del lavoro marittimo ha tenuto la sua prima riunione. Il Gruppo di Lavoro era composto di 12 rappresentanti degli Armatori, 12 rappresentanti dei Sindacati e 32 rappresentanti dei Governi. Esso si riunirà almeno una volta per anno nei prossimi due anni. Un sottogruppo del Gruppo di Lavoro si occuperà dell'elaborazione della Convenzione tra gli incontri del Gruppo di Lavoro. L'ICMA, che rappresenta quasi tutti i

centri e i ministeri per i marittimi, ha partecipato attivamente a questo processo come organizzazione non governativa.

Il progetto dell'ILO ha il potenziale di elevare la qualità e le norme del lavoro marittimo e dare loro il posto al quale hanno diritto nella legge marittima. Una volta completata, la nuova Convenzione sul lavoro marittimo dovrebbe attirare almeno la stessa attenzione da parte degli Stati di bandiera e delle autorità di controllo degli Stati del porto, della SOLAS (Sicurezza della Vita in Mare) e della MAERPOL (Convenzione Internazionale per la Prevenzione dell'Inquinamento delle Navi).

L'ICMA sostiene interamente questo progetto di sviluppare una Convenzione dell'ILO che sia completa, coerente ed applicabile, una Convenzione che determini il diritto dei marittimi e le norme minime accettabili di lavoro. Questa convenzione dovrà almeno:

- fare avanzare e migliorare i diritti dei marittimi;
- aggiornare i diritti dei marittimi secondo i cambiamenti nell'industria, senza

(Segue a pag. 11)

In rappresentanza dell'ICMA, che ha la qualità di osservatore presso l'ILO a Ginevra, il Dott. Douglas Stevenson, Direttore del Centro per i Diritti dei Marittimi di New York, e P. Gérard



Tronche, dell'Apostolatus del Mare Internazionale, hanno partecipato alla prima riunione del Gruppo di Lavoro Tripartitico di Alto Livello sulle norme del lavoro marittimo, che si è tenuta a Ginevra, in Svizzera, dal 17 al 13 dicembre 2001. Ecco il resoconto che ne ha fatto il Dott. Stevenson, come è apparso su "The Sea", la rivista delle

(segue da pag. 10)

intaccare gli esistenti e tradizionali diritti dei marittimi; - essere pratica e applicabile da parte degli Stati di bandiera e delle autorità degli Stati del porto; - essere ampiamente ratificata e incorporare un meccanismo per una revisione effettiva e un aggiornamento dello strumento quando sarà necessario.

Il successo di questo importante progetto richiede la partecipazione di tutti coloro che ne sono interessati. Anzitutto, restare informati, essere aggiornati su quanto avviene nel progetto. L'ILO ha un eccellente sito web per questo, www.ilo.org. Quindi, esprimere le vostre opinioni sulle domande sottoposte alla considerazione dell'ILO col vostro datore di lavoro, il vostro sindacato, il vostro



From the ICMA desk

On October 2001, the ICMA Executive Committee met in the German Seamen's Mission in Amsterdam, Netherlands. One of the most important items was the Development Study.

This issue was discussed at length. A diagnosis of ICMA's organization structure is needed. Questions were raised like: How are we working and how do we want to work? What are the shortcomings? How to broaden the basis of the decision making process? As to ICMA's policy, what are our medium term goals? Such goals would make an assessment possible: have we achieved them? Who are the other players in the filed: ICSW, ITF (ST), etc. and what is ICMA's relation to them?

It was decided to work on this item in two phases. In phases 1, a subcommittee has to answer in more detail the question: what does ICMA want to achieve with such a Development Study? Tenders from two professional institutes will be asked. In April, the EC will decide which one will be accepted. The Study itself will be carried out in 2002. In phase 2, the Executive Committee will assess what the Study's results mean for ICMA's organisation and policy and how they eventually should be implemented. The Study is ITF ST sponsored.

Una buona notizia per la gente di mare

Il 21-2-2002, riunito in sessione plenaria, il Parlamento tedesco ha chiesto all'unanimità al Governo Federale di ratificare la Convenzione 163 dell'ILO.

Il Dr. Margrit Wetzel, Membro del Parlamento e Vice-Presidente della German Seamen's Mission, aveva introdotto la mozione e operato instancabilmente per la sua adozione.

Congratulazioni per questo successo!

In Francia un osservatorio dei diritti della gente del mare

L'incontro sul tema dei marittimi abbandonati, organizzato nell'aprile 1998, ha dato vita a un osservatorio dei diritti della gente del mare, che si compone di enti morali, di associazioni, sindacati, giuristi e universitari. Uno degli obiettivi che tale osservatorio si prefigge è quello di fornire studi sulle condizioni di vita e di lavoro (su un piano sociale, economico e giuridico) della gente del mare in un mondo marittimo oggi totalmente globalizzato.

Si intende mettere in luce una realtà ignorata e favorire in questo modo l'adattamento dei testi legislativi francesi e dei paesi francofoni. A completamento ci sarà una rete marittima internazionale francofona.

L'osservatorio beneficia del sostegno logistico della Maison des Sciences Humaines " Ange Pépin " di Nantes, come progetto di ricerca in seno alla stessa Maison des Sciences. Composto di sindacati, associazioni, e rappresentanti dei ministeri interessati, dovrebbe poter contare su di convenzioni pluriannuali con il governo. Il progetto prende corpo sotto l'egida di Patrick Chaumette, professore di diritto e specialista in diritto sociale marittimo presso la Facoltà di Nantes.

(" Faim Développement Magazine ", n° 173 / Janvier 2002 /3)

Domenica del Mare 2002

Un'offerta dall'AM d'Inghilterra e Galles

England_wales@stellamaris.net

Quest'anno in Inghilterra la Domenica del Mare sarà celebrata il 14 luglio. Stiamo lavorando assieme ai nostri amici delle Missions to Seafarers e della British & International Sailors Society per un programma pubblicitario comune per questa giornata. So che ciò avviene anche altrove, anche se la data scelta può essere differente.

La MtS si è offerta di coordinare la stampa dei posters comuni, in A3 e A4, che utilizzeremo in tutte le

nostre chiese. Sono state inserite anche delle brevi note per dare ai parroci delle intenzioni di preghiera e una lettera da parte del Vescovo Promotore. Abbiamo intenzione di promuovere una seconda questua per aiutare il lavoro dell'Apostolato del Mare.

Se lo desiderate, possiamo mettere questi posters a vostra disposizione. C'è la possibilità di avere stampata la data del 14 luglio, oppure di lasciare uno spazio vuoto dove potrete aggiungere voi stessi la data scelta.

Vogliate farci sapere se volete che i vostri poster siano stampati in Inghilterra e poi spediti al vostro indirizzo, oppure se desiderate l'insieme dei dati in un formato elettronico particolare.



Acronyms & abbreviations

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

Compiled by The Nautical Institute

ABS - American bureau of shipping
(classification society)

Aframax - Tanker < 80,000 dwt
(average freight rate assessment)

AIS - automatic identification system

AMNI - Associate Member of
The Nautical Institute

AMVER - US Coast Guard's Automated
Mutual-assistance Vessel rescue System

API - American Petroleum Institute

ARCS - Admiralty Raster Chart Service

Arpa - Automatic Radar Plotting Aids

BC - Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes

Bimco - Baltic and International Maritime
Council

Bimcosale - The Bimco standard form of
bill of sale

BV - Bureau Veritas (classification society)

CAD - computer assisted design

CBI - computer-based information

CBT - computer-based training

CCS - China Classification Society

CD - compact disc

CD Rom - compact disc read-only memory

CEN - European Committee for Standardisation

CES - coast earth station

CG - coast guard

CIT - Chartered Institute of Transport

CLC - International Convention on Civil Liability
for Oil Pollution Damage

Class - Category in classification register

COA - contract of affreightment

Colreg - International Convention on Collision
Regulation, IMO

COW - crude oil washing

CSS - Code of Shipmanagement Standards

DERA - Defence Evaluation and Research
Agency (UK)

DETR - Department of the Environment, Transport
and the Regions (UK)

(Suit)

**ENGLAND
& WALES**

From Feb. 01, 2002, Commodore Christopher York, AOS National Director, is a member of ICMA's new Standing Delegation to the IMO.

UNITED STATES

Bishop Joseph Howze, of Beloxi, *has retired from the office of National Episcopal Promoter of the AOS.*
Bishop Curtis Guillory, svd, of Beaumont, *has been elected at his place.*
Bishop Guillory is very familiar with the work of the AOS and has an active port ministry in three ports within his diocese.

AM World Directory

- ARGENTINA** *(New Bishop Promoter)*
 H.E.Msgr. Ruben Oscar Frassia, Bishop of Avellaneda-Lanus
 Pasaje Gutiérrez 893, 8400 San Carlos de Bariloche, Rio Negro
 Tel + Fax +54 944 23142 obispadoave@infovia.com.ar
- LITHUANIA** *(New Bishop Promoter)*
 H.E.Msgr. Jonas Boruta, Bishop of Telsiai,
 Katedros g., 5, LT-5610 TELSIAI
 Tel +370 94 51157 Fax +370 94 52300
 tkurija@pikuolis.omnitel.net
- GUADALUPE** **POINTE APITRE** *(new chaplains)*
 Fr. Pierre Leboulanger and Deacon Bernard Vincent
- UNITED STATES** *(new Bishop Promoter)*
 Bishop Curtis Guillory, Bishop of Beaumont (Tx)
- PHILIPPINES** **DAVAO** *(new e-mails)*
 aos-dvo@skynet.net for the National Office
 seaman1@skynet.net - seaman2@skynet.net - seaman3@skynet.net
(these three mail boxes are set aside for the seafarers)
- REUNION** **PORT LOUIS** *(new e-mail)*
 stellamarisreunion@wanadoo.fr
- INDONESIA** **JAKARTA** *(new fax number)*
 +62 21 8834 7168
- ITALIA**

Il 21 gennaio scorso, S.E. Mons. Alfredo M. Garsia, Presidente della CEMi e della Migrantes, ha nominato Don Giacomo Martino, cappellano del porto di Genova, Incaricato nazionale a.i. per la pastorale degli addetti alla navigazione marittima ed aerea, a fianco del Direttore Nazionale, Mons. Costantino Stefanetti, colpito da grave malattia.

U.N. Refugee award for Tampa Captain and Crew

Owners of the Norwegian freighter Tampa, Wallenius Wilhelmsen Line, Captain Arne Rinnan and his crew onboard the ship during the refugee crises off Australia's Christmas Island last year, have been presented with the United Nations' Nansen Refugee Award 2002. The UN High Commissioner for Refugees said that Captain Arne Rinnan and his crew had demonstrated respect for the international principle of assisting people in distress at sea. The Tampa rescued 438 refugees in distress off Australia's coast last August.

The \$100,000 prize will be donated to a refugee project chosen by the recipients.

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

