

Apostolatus Maris

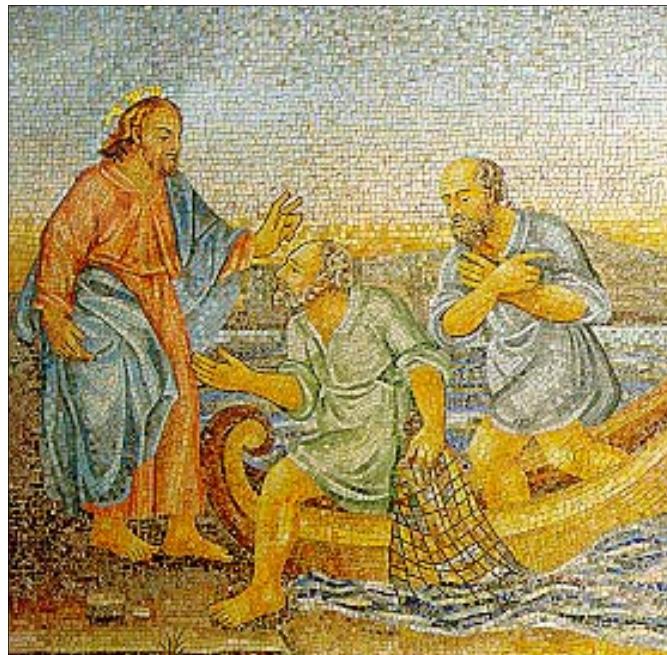
La Chiesa nel mondo marittimo

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



N. 80, 2003/II

Verso un Comitato per la Pesca.....



San Pietro

*Mosaico ispirato da un disegno di Ciro Ferri
per il Giubileo del 1675
(Basilica Vaticana)*

All'interno....

Andare a pesca nell'Apostolato del Mare

Pag. 3

Rapporto del Direttore Nazionale d'Australia

7

Missione a Cuba

9

Una crescita di impegno

11

Comitato per la Pesca

In questa edizione del Bollettino, abbiamo voluto riunire un certo numero di articoli riguardanti i pescatori e la pesca.

I nostri lettori ricorderanno che la creazione di un Comitato per la Pesca dell’Apostolato del Mare era stata oggetto di una risoluzione del XXI Congresso Mondiale , svoltosi a Rio de Janeiro nel 2002. Da allora, sono stati compiuti dei primi passi in questa direzione (uno di essi è la scelta di questi articoli).

S.E.Mons. Stephen F. Hamao, Presidente del Pontificio Consiglio, ha infatti deciso di costituire una *Commissione ad hoc*, composta di alcuni esperti, che si incontreranno a Roma nel dicembre di quest’anno. La Commissione avrà lo scopo di:

- o elaborare i *termini di riferimento* del futuro Comitato per la Pesca ;
- o discuterne la *composizione*;
- o sceglierne gli *obiettivi e la strategia*.

Invitiamo i nostri lettori ad inviare i loro suggerimenti a P. Bruno Ciceri, Direttore Nazionale dell’A.M. di Taiwan (brunostm@ksts.seed.net.tw), che ha accettato di presiedere detta Commissione, e di inoltrarne copia al Settore Apostolatus Maris del Pontificio Consiglio al seguente indirizzo e-mail: office@migrants.va .

Da ricordare che gli obiettivi del Comitato che si intende creare devono essere realistici, in linea con la specificità dell’Apostolato del Mare, e che non dovrebbero essere un duplicato di ciò che altre Agenzie già fanno.

La Commissione dovrà proporre, inoltre, la data del primo incontro del Comitato, che dovrebbe aver luogo, possibilmente, all’inizio del 2004.

Saremo lieti, infine, di ricevere eventuali offerte di sponsorizzazione o suggerimento su quelle istituzioni o persone che possono sponsorizzare le future attività del Comitato.

“Andare a pesca nell’Apostolato del Mare”

Riproduciamo ampi stralci di un intervento del Rev. P. Sinclair Oubre, Presidente dell’AM-USA, durante il gruppo di lavoro sulla pesca della NAMMC, 23 giugno 1999, Seattle, Wa.

Nel Golfo del Texas, la pesca è vecchia quanto le città lungo la costa. Per decenni, persone di ogni etnia uscivano in mare per raccogliere gamberetti e altre specie di pesci. Il mare procurava loro il cibo per la famiglia, ed era fonte di reddito per vivere. Ciò nonostante, di solito viene dimenticata gran parte della storia dei pescatori Cajuns, Ispanici e Vietnamiti, la cui pesca costituisce una percentuale significativa del nostro consumo di pesce.

Port Arthur, Texas, è la città più a nord-est del Golfo del Texas. È anche la città più ad est dello Stato. Fondata nel 1898, essa è stata il capolinea della ferrovia meridionale di Kansas City. Il sogno di Arthur Stillwell era quello di avere una via diretta tra i cereali del Midwest e un porto nel Golfo del Messico. Port Arthur divenne quel porto.



La pesca era l’occupazione naturale degli abitanti di Port Arthur, che è stata costruita lungo gli argini del lago Sabine, salato e poco profondo.

Questo lago, che produceva una risorsa inesauribile di pesci e gamberetti, si getta nel Golfo del Messico fornendo così un facile accesso alla pesca d’alto mare nel Golfo. Per molto tempo della nostra storia, le comunità Cajuns costituivano il gruppo dominante di pescatori di pesci e gamberetti della Louisiana francese. La situazione tuttavia ha cominciato a cambiare radicalmente a partire dalla fine degli anni ‘70.

Come risultato di una migliore educazione, di una maggiore scelta di opportunità d’impiego, e dell’aumento del reddito familiare, i figli di molti di questi pescatori hanno scelto di non seguire la strada dei loro genitori. Ciò ha avuto tre effetti significativi: anzitutto, i pescatori di gamberetti Cajuns hanno dovuto cercare i membri di equipaggio al di fuori della propria famiglia. Secondo, quando il padre si ritirava dalla pesca, vendeva la propria barca ad una compagnia di lavorazione del pesce, o a qualche nuovo immigrato, in particolare a famiglie vietnamite che hanno utilizzato le barche “in famiglia”, e reinvestito i loro profitti nell’acquisto di altre imbarcazioni.

In meno di quindici anni, i pescatori di

gamberetti Cajuns sono praticamente spariti da Port Arthur. Mentre una volta erano oltre 300 le barche registrate, quasi totalmente di proprietà e con equipaggi Cajuns, ora esse sono per il 95% di proprietà della comunità vietnamita, che le gestisce direttamente.

Gli effetti della competizione internazionale, le fluttuazioni dei limiti della cattura degli stocks di pesce imposti dalla legge federale o dello Stato, hanno avuto gravi ripercussioni economiche sui pescatori di Port Arthur e sulle loro famiglie. Benché il grande pubblico non si preoccupi affatto di questi pescatori, un eventuale crollo dell’industria potrebbe voler dire la perdita di oltre 100.000 impieghi nella pesca, e di circa 600 impieghi indirettamente legati alla conservazione, all’imballaggio, alla spedizione, alla fabbricazione, alla riparazione delle navi, alla distribuzione del pescato e ad altre industrie collegate. La situazione di Port Arthur si ripete tutto lungo la costa del Golfo.

Abbiamo visto anche svilupparsi un conflitto tra i pescatori e l’ufficio del turismo sull’utilizzo di una banchina nel porto. I pescatori hanno una

(continua a p. 4)

(continua da p. 3)

locazione a lungo termine con l'intesa che, in caso di presenza occasionale di barche da diporto, le loro imbarcazioni sarebbero state spostate, per qualche giorno, su un'altra banchina. Ciò che era cominciato come una cosa casuale, ora è diventato un servizio regolare, e la difficoltà di spostare le barche da diporto quando i proprietari sono fuori città, ha stato oggetto di una disputa in una riunione del Consiglio comunale. Secondo un consigliere municipale, non si può permettere ai pescatori di ostacolare lo sviluppo economico di cui la città potrebbe beneficiare attraverso il turismo. Tale dichiarazione, però, dimostra una mancanza totale di conoscenza da parte di molti leader locali sull'impatto dell'industria dei gamberetti sull'economia locale. Nel caso di Port Arthur, la situazione è stata fortunatamente risolta.

Non così è stato, però, per un'altra località lungo la costa, Kemeth, nel Texas, che, per decine di anni, è stato un piccolo villaggio di pescatori. In questi ultimi tempi, con l'eccezionale sviluppo della zona attorno al Centro Spaziale di Johnson, le proprietà del lungomare sono aumentate di valore per i residenti della regione più benestanti. Se si visita Kemeth oggi, si può constatare come il lungomare sia stato invaso da ristoranti e da boutiques di alto livello, mentre una sola banchina è riservata ai

pescatori di gamberetti.

Terminare questa esposizione con una breve descrizione di alcune delle sfide e delle difficoltà alle quali devono far fronte oggi i pescatori, vorrebbe dire dimenticare il loro ruolo e la loro responsabilità nel dominio del proprio destino. Vorrei ricordare qui le parole del P. Reinholt: "questi marittimi non sono dei 'poveracci', come alcuni vorrebbero far credere; essi sono dei cristiani, con dignità ed orgoglio maschile".

Certamente ai pescatori succedono molte cose che rendono la loro vita e quella della loro famiglia difficile. Tuttavia, ritenere questi uomini e donne le vittime infantili di forze troppo sofisticate e potenti per potere fare qualcosa, vorrebbe dire cadere nella trappola contro la quale il P. Reinholt ha lottato. Se i pescatori sono dei "cristiani con dignità e orgoglio maschile", allora essi sono capaci di sbagliare e di commettere peccato, e devono quindi accettare la loro responsabilità per le condizioni dell'industria, e la capacità di questa di riformare se stessa in modo significativo.

In un recente rapporto della Guardia Costiera degli USA, dal titolo "Morire per la pesca, vivere per la pesca", un studio commissionato al Comitato sugli Incidenti della Pesca, dichiarava che: "la pesca commerciale continua ad essere la prima, o tra le prime occupazioni più rischiose negli Stati

Uniti. Le norme di sicurezza delle navi sono al di sotto degli standard internazionali".

Noi cappellani considereremmo un industriale colpevole di peccato grave se, consapevolmente e intenzionalmente, sottoponesse i suoi lavoratori a condizioni di lavoro pericolose e mortali. Inoltre, in caso di incidente sul lavoro in cui gli operai restano uccisi o feriti, egli sarebbe responsabile della loro morte e delle loro ferite.

Poiché desiderava Betsabea, la donna del suo generale, Uria l'Hittita, il Re Davide lo pose alla



testa del suo esercito e comandò a Ioab di ritirare le truppe, causando così la morte di Uria. Penso che un proprietario o un industriale che costringa i propri operai, sapendolo, a lavorare in un ambiente pericoloso e mortale, pecchi in un modo simile. Non uccide direttamente i suoi operai ma, certamente, crea consapevolmente l'ambiente propizio perché questo accada.

Se ciò è vero in terra, allora lo è certamente in mare. Se il proprietario di una barca o il capitano di una nave lascia il porto su una imbarcazione in cattivo stato, se il capitano

(continua a p.5)

(continua da p. 4)

non ha la necessaria formazione, se l'attrezzatura di emergenza e la radio non sono in buone condizioni, allora la barca affonda, e se ci sono feriti e morti, egli non può difendersi dicendo che si tratta di "un atto di Dio" o di qualcosa che fa semplicemente parte dell'industria della pesca.

Come il Re David peccò contro il Signore creando un ambiente che

condusse Uria alla morte, così il proprietario o il capitano della nave peccano contro il Signore quando mettono in pericolo la propria vita e quella dell'equipaggio prendendo il mare su una nave in cattivo stato.

Noi, a Port Arthur, abbiamo visto avvenire numerosi incidenti durante l'ultima campagna di pesca. In quasi ogni caso, migliori conoscenze e pratiche lavorative li

avrebbe impediti. Al termine della mia esposizione, vorrei ricordare che quando accade un incidente, esso non si ripercuote solo sui pescatori, le loro famiglie e l'ar-matore, ma va al di là per colpire un cerchio di persone più vasto.

Con le vite umane in gioco, il danno creato all'ambiente dalla fuoriuscita di greggio, e l'investimento sempre crescente di capitale nella



In Spagna

Congresso Nazionale

"Per la protezione sociale e lavorativa
della Famiglia del Marittimo"

Il 28 novembre scorso si è tenuto a Vigo, presso l'Istituto Politecnico Marittimo della Pesca, un **Congresso per la Protezione Sociale e Lavorativa della Famiglia del Marittimo**.

Si dava così l'avvio ad una Campagna di Sensibilizzazione per l'umanizzazione del lavoro in mare. Dopo la presentazione della situazione in cui vivono i pescatori e le loro famiglie, è stato esposto il programma della Campagna, che mira a suscitare la solidarietà della nostra società con una raccolta firme per sostenere le proposte presentate nella cerimonia inaugurale.

È stato poi comunicato ai partecipanti al Congresso che l'inizio della Campagna è stato preceduto dalla raccolta di oltre 20.000 firme. I mezzi di comunicazione - televisione, radio e stampa - hanno coperto i lavori.

Possiamo affermare che il Congresso, progettato come inizio della Campagna di sensibilizzazione per la protezione sociale e lavorativa della famiglia del marittimo, abbia raggiunto il suo obiettivo di far conoscere quel che stiamo cercando di ottenere.

La risposta solidale di una società che ha già mostrato segni di sensibilità di fronte alla schiavitù di cui soffrono i lavoratori del mare e le loro famiglie, deve essere un incentivo che ci incoraggia e ci spinge a continuare il nostro lavoro.

*"Associazione Rosa dei Venti", Vigo
Delegazione Nazionale Apostolato del Mare per la Pesca,
Spagna*



(CNN, May 2003—*excerpts*)

“Only 10% of large ocean fish remain ...”

A new global study concludes that 90 percent of all large fish have disappeared from the world's oceans in the past half century, the devastating result of industrial fishing.

The study, which took 10 years to complete and was published in the international journal *Nature* this week, paints a grim picture of the Earth's current populations of such species as sharks, sword-fish, tuna and marlin. The authors used data going back 47 years from nine oceanic and four continental shelf systems, ranging from the tropics to the Antarctic. Whether off the coast of Newfoundland, Canada, or in the Gulf of Thailand, the findings were dire, say the authors.

“I think the point is there is nowhere left in the ocean not overfished,” said Ransom Myers, a fisheries biologist at Dalhousie University in Halifax, Nova Scotia and lead author of the study.

Some in the fishing industry took issue with the tone of the report.

“I'm sure there are areas of the world with that level of depletion, but other areas are in good shape”, said Lorne Clayton, with the Canadian Highly Migratory Species Foundation, that supports the sustainable development of the tuna industry. He said some abuses of the past have ended: long drift nets are illegal, unintended longlines are illegal, and many countries adhere to elaborate systems of licensing, quotas and third party observers working on

boats.

According to the report, the big declines in the numbers of large fish began when industrial fishing started in the early 1950s. Co-author Boris Worm, a marine ecologist with the Institute for Marine Science in Kiel, Germany, said the losses are having major impacts on the ocean ecosystems.

“The changes that will occur due to the decline of these species are hard to predict and difficult to understand. However, they will occur on a global scale, and I think this is the real reason for concern”. A few decades ago, longline fishing would catch about 10 big fish per 100 hooks. Now the norm is one fish per 100, with fish about half the weight of earlier years.

While the numbers are alarming, Worm said there are solutions. In the past when certain fishing areas

have been declared off limits and fishing restrictions have been enforced, certain fish and shellfish populations rebounded amazingly quickly. But with numbers down so dramatically in every part of the world, the situation cannot be ignored for long” he said.

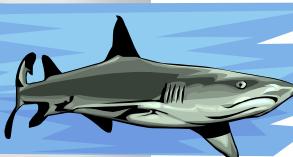
Clayton said that technological advances were already responsible for improvements. Hi-tech equipment on fleets from many developed countries reduce the by-catch, the fish and other animals caught as by-products of the target fish. But a huge technological gap still exists between the fishing fleets of rich and poor nations, he said. He said it makes economic sense for the fishing industry to adhere to conservation measures, and to look at the expansion of aquaculture (fish farming) as part of the answer to dwindling.

Goodbye to irresponsible fishing?

The new fisheries partnership agreements being advocated by the European Union may eliminate irresponsible fishing practices

In December 2002, after a lengthy and gruelling process of review, consultation and negotiation, the European Union (EU) put the finishing touches to a package of long overdue fishery reforms. The previous year, in its analysis of the European Common Fisheries Policy (UP), the European Commission (EC) had acknowledged that, after 20 years, the CFP “has not delivered sustainable exploitation of fisheries resources”. In particular, it noted that:

(to be continued on page 7)



- available fishing capacity of the Community fleets far exceeds that required to harvest fish in a sustainable manner; - the overcapacity in EU fleets has resulted in overexploitation of target stocks and excessive pressure on non-target species; and the fishing industry is economically fragile as a result of over-investment, rapidly rising costs and a shrinking resource base.

The reforms were announced on 23 December 2002, following a five-day meeting of the Council of Fisheries Ministers from the 15 EU Member States. According to the press release issued by them, the reforms would place more emphasis on "the sustainable exploitation of living aquatic resources, based on sound scientific advice and on the precautionary approach to fisheries management, on the one hand, and on sustainable aquaculture, on the other. The CFP has now been firmly integrated within the Community's policy on sustainable development, taking account of environmental, economic and social aspects in a balanced manner."

Fine sounding words these may well be, but there is a highly uncompromising underlying message: if Europe wishes to maintain a healthy fishing sector in the long term, drastic short-term reductions in fishing capacity are needed. Without fish stocks, there can be no fisheries. And if European fish stocks are collapsing, then either the fishery sector has to follow suit or find alternative resources outside Europe. Likewise, fish consumers will have to depend increasingly on fish caught outside Europe, or face up to eating less wild-caught fish. Much greater emphasis will, therefore, have to be placed on Europe's international policy if the balance between supply and demand (for fishing opportunities and fishery products) is to be maintained.

The package of reforms for Europe's international fishing policy is to consist of 3 main elements:

- an action plan to eradicate illegal, unregulated and unreported fishing;
- an integrated framework for fisheries partnership agreements with third countries; and
- a research initiative towards assessments of resources in external waters.

(Samudra, March 2003)

Dal Rapporto del Direttore Nazionale d'Australia

Initiativa nazionale

Ted Richardson, Marzo 2003

Numerosi anni fa, l'Apostolato del Mare aveva una **Associazione di marittimi e pescatori costieri australiani**, con lo scopo di sostenere l'apostolato, ma che non riuscì mai a decollare veramente. Nel rileggere i documenti di allora, è risultato che i membri non avevano alcuna ragione per iscriversi, mentre coloro che si erano iscritti erano già volontari nei centri d'accoglienza per marittimi.

Ma i tempi cambiano. Penso che l'A.M. e la comunità marittima potrebbero trarre beneficio da un nuovo approccio, con un'attenzione particolare alle comunità dei pescatori. Il concetto di un'asso-

ciazione sarebbe quello di sviluppare l'adesione tra tutti coloro che fanno parte dell'industria. Gli iscritti, poi, avrebbero accesso a tutti i centri per marittimi del Paese. Stiamo elaborando un Bollettino informativo per l'Industria Marittima e vorremmo formare dei rappresentanti del settore per presentare delle proposte ai Governi Statale e Federale quando questi intendono effettuare dei cambiamenti nel settore.

I pescatori non appartengono a nessuna organizzazione centrale. Non c'è nessun sindacato o associazione che dia loro un qualsiasi tipo di protezione o parli in loro nome. Attraverso i

membri, vorremmo riuscire a fornire un sostegno finanziario di emergenza alle famiglie di coloro che hanno perduto la vita in mare. A questo riguardo, sono stato in contatto con il Coordinatore Nazionale della Società di S.Vincenzo de Paoli, che è ha accettato di aiutare a coordinare questo soccorso in tutto il Paese. Ho preso contatti anche con il Sig. Russ Neal, del Consiglio Australiano dell'Industria dei Frutti di Mare, che ha espresso chiaramente il proprio sostegno.

Da quando ho iniziato questo progetto, oltre 20 marittimi sono già morti lungo la costa australiana e, in molti casi, le loro famiglie vivono nella miseria.

Sono queste famiglie che dobbiamo aiutare maggiormente e l'A.M., come struttura credibile della Chiesa cattolica, ci

Rinnovata edizione della Lettera Apostolica Motu Proprio “Stella Maris”

Il 26 maggio scorso, il Presidente del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, ha inviato in omaggio al Santo Padre—tramite i buoni uffici dell’Em.mo Cardinale Segretario di Stato—copia rilegata del testo, in 7 lingue, della Lettera Apostolica *Motu Proprio* “Stella Maris” sull’apostolato marittimo, pubblicata nel 1997. S.E. il Sig. Cardinale Angelo Sodano ha così risposto:

A report on the visit of Fr. Gérard Tronche in Cuba (May 19-28, 2003)

Missione a Cuba

Il 24 giugno 1999, di fronte ai Membri del Pontificio Consiglio riuniti a Roma per la XIV Assemblea Plenaria del Dicastero, S.E.Mons. Stephen Fumio Hamao, Presidente, dichiarò, nel suo rapporto sulle attività svolte negli ultimi anni, che un'attenzione particolare sarebbe stata riservata al lavoro di promozione dell'A.M. in quei Paesi marittimi ove esso ancora non esiste, particolarmente in Europa dell'Est e a Cuba.

Due anni più tardi, dal 15 al 18 maggio 2001, ebbe luogo a Odessa il primo Seminario dell'Apostolato del Mare in Ucraina, sotto gli auspici di S. E. il Cardinale Lubomir Husar, Arcivescovo Maggiore di Lviv.

Ancora due anni dopo, nel maggio 2003 sono tornato da una visita di dieci giorni a Cuba con una lettera in cui si informa il nostro Presidente che gli Arcivescovi de L'Avana e Santiago de Cuba e il Vescovo di Cienfuegos, hanno deciso di dare avvio all'Apostolato del Mare nei porti delle loro rispettive diocesi, nominando come incaricati della pastorale marittima il Diacono permanente Juan Rios a L'Avana, il P. John Jairo a Cienfuegos e il P. Valentín Sanz, cm, a Santiago de Cuba (v. pag. 16).

Tutto era iniziato lo scorso anno, con la decisione della Conferenza

dei Vescovi Cattolici di Cuba (COCC) di inviare come loro delegato al XXI Congresso Mondiale di Rio de Janeiro, il Dott. Rolando Suárez Cobián, Segretario Esecutivo della Commissione Episcopale della Mobilità Umana, in quale ritornò a Cuba deciso a promuovere l'A.M. nel suo Paese. Senza di lui, la mia missione non sarebbe stata possibile.

Egli mi ha accompagnato durante tutta la mia permanenza a Cuba, da lui preparata con un esteso programma che prevedeva tutti gli incontri necessari, durante i quali si è trovato spesso a fare da interprete.

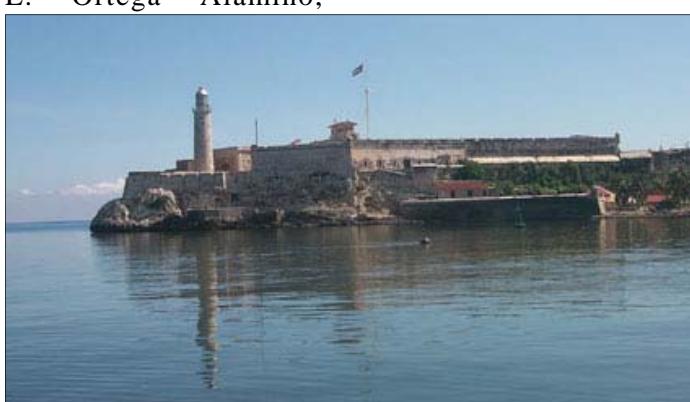
Sono arrivato a La Avana lunedì sera, 19 maggio. Il nostro primo incontro ha avuto luogo alle nove del mattino del giorno seguente con l'Ing. Joaquín León, responsabile del settore pastorale, e poi con Mons. Félix Riera, Segretario Esecutivo della Conferenza dei Vescovi Cattolici di Cuba. L'Em.mo Cardinale Jaime L. Ortega Alamillo,

Arcivescovo de La Havana e Presidente della COCC, ci ha ricevuti nel pomeriggio per una lunga conversazione, fraterna e molto istruttiva. Si era unito a noi, per questa visita, il Diacono permanente nominato per l'Apostolato del Mare. Tra le due visite, ho accettato con piacere l'invito a pranzo di S.E.Mons. José Luis Roblès, Nunzio Apostolico a Cuba, che ha messo generosamente a nostra disposizione una vettura, con autista, per recarci, il giorno dopo, a Cienfuegos sulla costa sud dell'isola.

Mercoledì è stato quindi il giorno di Cienfuegos, dove siamo stati cordialmente ricevuti da S.E.Mons. Emilio Aranguren Echeverría, che è anche Segretario della COCC, e dal P. John Jairo Sierra, parroco della Cattedrale.

Giovedì e venerdì siamo stati a Santiago de Cuba, ospiti dell'Arcivescovo Mons. Pedro Meurice Estiú. Come inizio della nostra

(continua a p. 10)



(continua da p. 9)

visita in quella città, era previsto un incontro con S.E. Mons. Carlos Baladrón, Vescovo di Guantánamo e Presidente della Commissione Episcopale per la Mobilità Umana della COCC. Durante il nostro soggiorno, abbiamo incontrato il P. Valentín Sanz, cm, Direttore della Chiesa di San Francesco d'Assisi, situata vicino al porto, e la Sigena Mercedes Ferreiro, responsabile dei programmi pastorali dell'Arcidiocesi, che ha organizzato per noi una visita della baia a bordo di una Plymouth (modello 1949 !), della cattedrale e di questa città storica. Abbiamo visitato anche il Santuario di Nostra Signora della Carità del Cobre.

Infine, il giorno 28 abbiamo reso una visita di cortesia al responsabile dell'Ufficio per gli Affari Religiosi del Comitato Centrale del Partito Comunista di Cuba, in presenza del suo assistente per la Chiesa cattolica.

Per far conoscere la pastorale marittima al vasto pubblico, sarà posto il logo dell'A.M. sulle bacheche di tre Cattedrali, nelle chiese di Nostra Signora del Carmen a Casablanca (L'Avana), e di San Francesco d'Assisi a Santiago de Cuba, dove questa pastorale sarà lanciata.

In qualità di Segretario Esecutivo della Commissione per la Mobilità Umana della COCC, il Dott. Suárez Cobián stabilirà dei contatti con le cappellanie

dei diversi porti del mondo da cui provengono le navi che arrivano a Cuba, per uno scambio di informazioni e per facilitare l'orientamento dei professionisti del mare, una volta arrivati nell'isola. I colleghi dell'A.M. di Barcellona, Marsiglia, Vigo, Rotterdam, Tampico, Veracruz, Puerto Cabello e Haina potranno dunque aspettarsi sue notizie!

A L'Avana, verrà preso contatto con l' "Historiador" della città per esaminare la possibilità di creare un Centro di accoglienza per i marittimi nella città. Il porto della diocesi di Cienfuegos è visitato da navi da crociera e da alcune navi commerciali i cui equipaggi cominciano a frequentare la cattedrale. A Santiago de Cuba, P. Valentín ha già visitato, nel passato, delle navi da crociera (la *Mistral* arriva tutti i mercoledì, e un'altra nave più piccola tutte le domeniche), ed ha potuto celebrare la messa a bordo, benché ogni volta dopo lunghe negoziazioni. Egli sarà lieto di ricevere messali in inglese e francese, poiché ora può soltanto "prenderne in prestito" uno in inglese.

I nuovi responsabili dell'A.M. intendono accogliere, in nome della Chiesa e della società locali, i marittimi e i professionisti del mare che arrivano nei loro porti, per offrire loro un ministero pastorale

che includa i sacramenti e consigli spirituali, ove richiesti, informazioni sulla città, gli abitanti, i servizi di interesse, ed eventualmente la possibilità, se sussistono le condizioni, di poter comunicare con la famiglia o avere accesso ai giornali e alle informazioni sul proprio Paese. I comandanti delle navi non dovranno aver paura di chiedere alle autorità marittime e di partito di permettere la celebrazione della Santa Messa a bordo della loro nave.

Iniziando con un minimo di servizi, si spera di poter sviluppare dei Centri Stella Maris che potranno essere, in futuro, indipendenti o far parte di qualche istituzione già esistente in alcuni porti in cui i marittimi potranno essere accolti, mettersi in comunicazione con la propria famiglia, mangiare qualcosa e avere un luogo ove riposarsi o dormire.

Occorrerà poi provvedere al trasporto da e per il porto. È chiaro che l'argomentazione principale per ogni



Don Giacomo Martino, Direttore Nazionale Italia

Una crescita di impegno

**Dal Rapporto
annuale
dell'Apostola
to del Mare
Italiano,
2002**

E' stato costituito il nuovo Direttivo Nazionale, primo organo esecutivo dell'AMI, di cui fanno parte sacerdoti impegnati sul campo e laici come l'Ammiraglio Pollastrini e il Dott. Ivo Guidi in rappresentanza, rispettivamente, delle capitanerie e degli agenti marittimi in Italia. Il mondo marittimo si evolve molto rapidamente, costringendo ad inventare nuovi modi di approccio pastorale. In quest'anno si è tenuto conto in particolare del fatto che:

- nei porti convenzionali cresce l'utilizzo dei containers e si velocizzano le operazioni d'imbarco e sbarco merce. Questo fa sì che gli equipaggi abbiano sempre meno tempo per entrare in contatto con la società civile ed ecclesiale e, quin-

di, anche meno possibilità di entrare in contatto con le proprie famiglie.

- Continua la piaga delle bandiere di convenienza o ombra, che consentono ad armatori senza scrupoli di imbarcare persone che non hanno alcuna sicurezza di prendere il giusto salario. Fino al 15% dei marittimi imbarcati vivono una reale condizione di schiavitù. Incertezza del salario, mancanza di assistenza sanitaria, assenza di leggi a tutela del lavoratore e condizioni di pericolo per la mancanza della sicurezza a bordo.

- Permane il fenomeno delle navi "sequestrate" nei porti per insolvenza degli armatori. Interi equipaggi rimangono mesi e anni lontani dalla famiglia, senza cibo, vestiti, salario, riscaldamento. Negli anni 1999 e 2000 nella sola

Italia ben 40 navi ed equipaggi sono stati posti sotto sequestro giudiziario con diverse conseguenze, normalmente gravi, per la gente di mare ma soprattutto per le loro famiglie rimaste senza sostentamento e affetto dei cari "rapiti" in terra straniera.

- Sulle navi da carico almeno il 50% degli equipaggi sono filippini e, sia dalle visite a bordo che nei centri di accoglienza, risulta che il 75% sono cattolici e l'85% cristiani. Tutti accolgono con grande gioia il sacerdote e i laici volontari, richiedendo spesso il servizio della Santa Messa a bordo e dei sacramenti della Confessione e comunione, distribuita anche dai Ministri Straordinari dell'Eucaristia. Ottimo il dialogo ecumenico ed interreligioso.

Su queste indicazioni ci si

(Segue alla pag. 12)

With this book, the Authors want to help seafarers aboard many types of vessels to identify the work-related difficulties they may encounter, inform them of the regulations that apply, and advise them of the best way to secure their rights in various situations.

Cornell Maritime Press Centreville,
Maryland 21617, USA, US\$ 14,00

**Handbook
of Rights
and Concerns
for Mariners**



**Roberto Tiangco
Russ Jackson**

(Continua da pagina 11)

è impegnati a:

- pubblicare un libro di foto per sensibilizzare l'opinione pubblica sui temi forti e le emergenze del mare, in particolare le navi sequestrate;
- attraverso la preparazione e diffusione su Internet si forniscono "giornali" nelle varie lingue e relative alle diverse aree geografiche a tutti i centri di accoglienza dei marittimi del mondo;
- preparare un progetto di informatizzazione e formazione dei volontari per rendere disponibile, in tutti i centri, il servizio di internet e posta elettronica.
- promuovere ed incoraggiare la nascita di nuovi centri di accoglienza legandoli definitivamente ad una Chiesa parrocchiale già esistente, affinché la pastorale marittima entri a pieno titolo nella pastorale ordinaria diocesana;
- creare un clima di nuovi rapporti con le autorità civili e le agenzie marittime. Si sottolinea, in particolare, un nuovo rapporto ufficialmente sancito con le Capitanerie di porto.

L'A.M.I., ufficio della Fondazione Migrantes, si è impegnato a creare alcune "task forces" nazionali e regionali per affrontare le gravi emergenze delle navi sequestrate e dei clandestini a bordo delle navi. In Italia oltre 20 navi, con relativi equipaggi, sono attualmente bloccate nei porti.

Ci si concentrerà su una "task force" di avvocati marittimisti che, gratuitamente, forniscano assistenza per il rapido rimpatrio degli equipaggi e per far loro ottenere il proprio salario onestamente guadagnato.

Essi, inoltre, si occuperanno dei casi di clandestini che rimangono a bordo per anni, apolidi senza speranza, che, a volte, rischiano anche di essere buttati a mare.

Un'altra "task force" sarà dedicata a medici, psicologi e specialisti, per l'assistenza gratuita di qualsiasi forma di disturbo particolarmente legato alle necessità della navigazione marittima (lontananza da casa, brevità della sosta in porto, povertà di mezzi economici). I centri regionali, invece, si attrezzeranno per la raccolta di cibo, vestiti e attrezzature per le centinaia di marittimi che, rimasti "prigionieri" delle navi sequestrate, hanno bisogno dello stretto necessario. È inoltre prevista la promozione nei porti italiani di comitato di welfare per i marittimi, contattando tutti gli operatori pubblici e privati del mondo marittimo portuale, il coordinamento di progetti di nascita delle strutture e di rafforzamento della Stella Maris nei porti e l'assistenza giuridica alle strutture dell'A.M. da parte della struttura legale dell'ITF in Italia.

Cappellani di bordo.

L'esperienza della Chiesa italiana, unica al mondo, incoraggia a intensificare questa generosità missionaria che è anche una scelta di condivisione e solidarietà. Ad oggi una dozzina di sacerdoti viene regolarmente impegnata nel difficile e fruttuoso compito pastorale di assistere con regolarità gli equipaggi e i passeggeri su otto navi. Ogni giorno, oltre 6.000 marittimi e 14.000 passeggeri ricevono la cura pastorale della Chiesa. Una

presenza indispensabile per gente di mare con contratti lunghi da 8 a 12 mesi lontani dalla famiglia. Ad oggi una trentina di sacerdoti, di cui solo 8 in servizio permanente, viene regolarmente impegnata in questo servizio. Diventa tuttavia sempre più difficile trovare sacerdoti che comprendano la necessità di questo apostolato in supporto di chi naviga e, contestualmente, delle famiglie che li attendono a casa. A questo riguardo, sono stati organizzati due corsi di formazione e sensibilizzazione (anche per i seminaristi). Queste occasioni hanno dato un nuovo slancio pastorale con un folto gruppo di giovani attualmente impegnati stabilmente in questo ministero.



Pescatori. La diminuzione di quello che un tempo era un settore forte di impegno pastorale è dovuta soprattutto alle non più gravi condizioni di vita dei pescatori. Oggi la pesca italiana non obbliga più a lunghe assenze da casa e neppure è più soggetta a gravi infortuni sul lavoro. Contratti particolari, inoltre, assicurano almeno un minimo salario a coloro che un tempo vivevano solo della precarietà della pesca più o meno abbondante.

Alongside, Issue 1, Easter 2003

Alongside è il nuovo bollettino dell'Apostolato del Mare di Inghilterra e Galles, che sarà pubblicato quattro volte l'anno. Ogni numero riguarderà la Missione, la Solidarietà, il Benessere e l'Ospitalità.

Anchor è ora il bollettino interno di tutti coloro che sono impegnati nell'accoglienza dei marittimi nei porti: cappellani, visitatori delle navi, personale volontario dei Centri di accoglienza, ecc.

Costruire una solidarietà globale Campagna dell'A.M.

La Convenzione 163 e la Raccomandazione 173 dell'ILO, riguardando il benessere dei marittimi. Benché importanti entrambe, esse non sono state ancora ratificate dal Governo della Gran Bretagna.

La ratifica è fondamentale. Perché?

- Per assicurare che la G.B. faccia la sua parte nella promozione dei diritti umani sulla scena internazionale, in un'industria globale che in Gran Bretagna è particolarmente vitale poiché è un'isola.
- Per rafforzare la preparazione della Convenzione ILO di Ginevra del 2005, affinché la Gran Bretagna possa negoziare da una posizione di forza, avendo dato il buon esempio. Sarebbe ambiguo chiedere agli altri di assolvere agli obblighi verso i marittimi se non si è riusciti a ratificare convenzioni come la 163 e la 173.

Prospettive per il 2005

Tutte le attuali convenzioni e raccomandazioni saranno aggiornate e integrate nel quadro di un'unica convenzione nel 2005, allo scopo di renderne più agevole la ratifica e applicare la pletora di convenzioni oggi esistenti. Tuttavia, la ratifica della 163 e della 173 è troppo importante per essere ignorata.

Leadership e lavoro d'équipe

Progetto del Nautical Institute per futuri leaders

Come importante contributo al progetto *Futurs Leaders*, che fa parte dei piani strategici del Nautical Institute, Glasgow ha accolto un Seminario sulla leadership e il lavoro d'équipe nell'industria marittima.

Delegati di numerosi settori marittimi, la maggior parte dei quali con un'esperienza di gestione o di comando di navi, hanno preso parte a questo avvenimento e contribuito al dibattito. Il risultato positivo che ne è scaturito riguarda la formazione di un gruppo di lavoro sotto la direzione del Presidente della Sezione scozzese del N.I., di cui fanno parte rappresentanti di tutte le compagnie di gestione navale con base a Glasgow e comandanti in servizio attivo di compagnie marittime. Essi dovranno:

1. elaborare una specificazione delle pratiche migliori riguardanti la formazione alla leadership e al lavoro d'équipe. Ciò dovrebbe incorporare una certa formazione alla gestione, data l'interrelazione di questi argomenti.
2. Valutare la formazione già disponibile a livello internazionale e la necessità di sviluppare un nuovo programma di formazione.
3. Trovare i fondi perché il N.I. sviluppi un programma basato sulle specificazioni del numero 1.
4. Lo schema di diplomi del N.I. dovrebbe essere legato alla selezione della promozione e, preferibilmente, trovare crediti per un diploma. Questo gruppo di lavoro avrà bisogno del contributo della comunità marittima e lo potrà ottenere a partire dalla loro rete a livello mondiale. Inoltre, in tutte le parti del mondo, le sezioni del N.I. sono invitate ad organizzare dei forum su aspetti particolari della formazione alla leadership e al lavoro d'équipe, a partire dalla loro prospettiva nazionale ed inviarne i risultati, tramite il Segretariato del N.I., al gruppo di lavoro.

(Seaways,

(*Le Monde*, martedì 25 marzo 2003)

Con Malta e Cipro, l'Unione Europea diventa la prima Marina Mercantile al mondo

L'ingresso di Malta e Cipro nell'Unione Europea non allargherà semplicemente la Comunità a 25 estendendola verso il sud, ma l'aprirà un po' più verso il mare aperto. Questi Paesi sono, infatti, due grandi potenze marittime, in termini commerciali e finanziari.

Il loro peso quindi farà dell'UE la prima marina mercantile al mondo, detronizzando Panama. Se volgiamo poi lo sguardo alla costa del Baltico, la Polonia e i tre Stati che si affacciano su quel mare apporteranno alla "vecchia" Europa una dimensione navale supplementare e significativa nel concerto delle nazioni.

La componente marittima dei negoziati tra le autorità dei due Stati mediterranei e la Commissione è stata delicata, perché Malta e Cipro (al 5° e 6° posto nel mondo in termini di tonnellaggio), hanno avuto per lungo tempo la reputazione – ampiamente verificata - di accogliere, sotto la loro bandiera, operatori non sempre raccomandabili.

La loro legislazione sociale, fiscale e patrimoniale e le loro esigenze in materia di sicurezza e di controllo delle navi, erano note per il loro liberalismo, se non addirittura lassismo. Di qui l'afflusso di società

offshore, di intermediari, avvocati, ma anche di affaristi specialisti nel creare società e immatricolazioni fittizie. Cipro e Malta figuravano tra le bandiere di comodo più "quotate" e sicure per dissimulare o nascondere redditi.

Oggi a Bruxelles assicurano che tanto Nicosia quanto La Valletta hanno accettato di

adattarsi, senza condizioni e richiesta di deroghe, a tutte le regole in vigore al momento della loro adesione, soprattutto per quanto riguarda la questione della sicurezza marittima.

Il naufragio della vecchia petroliera maltese "Erika" nel dicembre 1999, al largo della Bretagna, che aveva provocato una eccezionale

L'Unione Europea cerca professionisti per il trasporto marittimo

I Ministri dei Trasporti dell'UE hanno adottato, in via uffiosa, una serie di misure per migliorare l'immagine del trasporto in vista della scarsità di professionisti in un settore chiave che esporta il 90 percento delle merci comunitarie.

In una conferenza stampa, Loyola de Palacio, Commissaria dei Trasporti e vicepresidente della Commissione Europea, ha spiegato che tali proposte verranno presentate per l'approvazione ufficiale nel prossimo Consiglio dei Ministri dei Trasporti dell'UE, che si riunirà i giorni 5 e 6 giugno in Lussemburgo. Nel corso di una riunione ministeriale informale, svoltasi a bordo di una nave attraccata nella località greca di Santorini (mare Egeo), i rappresentanti dei Quindici si sono detti d'accordo sulla necessità di ottenere un settore marittimo di qualità che permetta di attrarre le nuove generazioni.

I partecipanti hanno unanimemente affermato che i recenti incidenti marittimi non dovrebbero appannare l'immagine di questo mezzo di trasporto che risulta essere il più efficace, economico e rispettoso dell'ambiente. Inoltre, mentre nel prossimo decennio la richiesta di servizi marittimi crescerà, per il 2010 ci sarà un deficit di 46.000 ufficiali in tutto il mondo, e cioè il 12 percento della forza lavorativa del settore, con un terzo della sua capacità totale corrispondente all'UE. Occorre pertanto promuovere l'interesse dei giovani per le professioni marittime, dato che la porzione di popolazione compresa tra i 15 e i 25 anni raramente arriva al 40% dell'impiego e, in alcuni Paesi, appena al 30%.

Secondo Loyola de Palacio, il disinteresse attuale dei giovani per le professioni marittime "avrà gravissime ripercussioni a medio termine". Ella ha sottolineato la necessità di migliorare le condizioni di lavoro in tutti i Paesi dell'Unione per facilitare l'ingresso di nuovi professionisti in quanto la popolazione costiera, da cui provenivano tradizionalmente questi lavoratori, non apporta più candidati sufficienti per sostituire gli attuali.

Le campagne di promozione dovrebbero raggiungere i cittadini di altre zone che non hanno la possibilità di lavorare nel settore marittimo.

Porto di St. John, New Brunswick, dal Diacono Bob Freill, ("Morning Star", Aprile-Giugno 2003)

Notizie dal Canada

*Questa frase era su un poster regalatomi da un membro dello staff del centro diocesano in cui lavoro. Mi è tornata alla mente molto spesso, negli anni passati, nel mio impegno con l'Apostolato del Mare e la Seaman's Mission.

È inutile tornare sul passato ma, per quanto riguarda la Missione, ci sono stati numerosi problemi di potere, di tempi che cambiano e di apertura. La Seaman's Mission a Saint John ha le proprie radici in un vecchio Club che fu creato verso la fine del 1800. In un'epoca recente, essa si è associata con la Cappellania cattolica per i Marittimi, anch'essa di vecchia tradizione qui. Le difficoltà di questa

associazione non sorsero nel contesto dello sforzo ecumenico o del lavoro congiunto, né dalla mancanza di risorse fisiche, in quanto queste erano fornite dall'ITF. È stata invece la perdita graduale, a causa dell'età o della morte, di volontari e di gruppi di sostegno, che ci ha lasciati in pochi per far fronte ai problemi degli attuali cambiamenti nel trasporto marittimo.

Occorreva cercare, nelle nostre comunità, persone di fede che fossero pronte a mettere a disposizione le proprie competenze e il proprio tempo. Il commissario del porto è stato il primo a "salire a bordo". Egli è da sempre un amico della Missione, in quanto era stato lui stesso marittimo.

Sono stati presi contatti con i dockers, con la sicurezza, il personale dei servizi, ecc. Tutto ciò ha creato armonia e un senso di fraternità, non soltanto per la gente di mare, ma anche per quanti essi incontrano nel porto. Resta ancora una lunga strada da percorrere, ma la buona volontà non manca e c'è anche una nuova speranza. L'aggiunta poi di un nuovo cappellano, un ministro presbiteriano in pensione, che gode di buone relazioni con persone di ogni denominazione religiosa, è per noi un acquisto meraviglioso. Inoltre, siamo riusciti ad ottenere un sostegno finanziario per qualcuno che gestisca la Missione, collante e legame tra di noi.

*"Quando arrivate alla fine della corda, fate un nodo e aggrappatevi"***

Tutte le nazioni del mondo, insieme a bordo, per la stessa spedizione

Il passaggio da un sistema di economia centralizzata a quello di un'economia di libero mercato, è stato la causa di certi fenomeni mai sperimentati prima in Polonia. Alcuni di questi rientrano nel processo di fallimento delle compagnie marittime. Pertanto, la comunità marittima deve ora far fronte ai problemi che riguardano la difficoltà di lavorare sotto la bandiera di altre Nazioni, poiché attualmente solo alcune navi battono bandiera polacca.

Quando un marittimo inizia a lavorare per un armatore straniero, è obbligato ad accettare le condizioni offerte dal datore di lavoro, con un equipaggio misto composto di persone con nazionalità, fede e cultura differenti. Si tratta, senza dubbio, di un'opportunità per approfondire la propria personalità ed arricchire la propria visione del mondo. Tuttavia, non mancano gli svantaggi, che causano depressione, un sentimento di incertezza e, molto spesso, la necessità di portare le conseguenze risultanti dal non aver ricevuto il salario per il lavoro svolto, di ricoprire posizioni che non richiedono alte qualificazioni, e molti altri inconvenienti. La vita normale in mare molto spesso è resa difficile dalla barriera della lingua che crea, come risultato, stress e tensioni nell'equipaggio.

L'amore per l'altro, il rispetto, la comprensione e la fiducia sono elementi necessari nella vita comune a bordo. Un marittimo, più di ogni altro, sperimenta diverse crisi dovute alla separazione dalla famiglia. Ogni imbarco lo inserisce in una comunità più grande, diversificata, la famiglia delle nazioni marittime del mondo. L'amore cristiano dovrebbe migliorare la nostra capacità di amare gli altri, come è espresso nel comandamento più importante del Cristianesimo: "Amerai il Signore Dio tuo con tutto il tuo cuore, con tutta la tua anima, con tutta la tua forza e con tutta la tua mente e il prossimo tuo come te stesso" (Lc 10,27).

La nostra fede non può più restare nascosta, ma deve essere condivisa con gli altri nei momenti buoni e in quelli cattivi. Ciò vuol dire anche mantenere un legame caloroso con le persone, gli amici e, a bordo, con i membri dell'equipaggio. Gli esseri umani non capaci di amare Dio con le proprie forze, ma è la grazia che permette loro d'amare. L'amore per gli altri è il segno di un amore vero di Dio. Gesù ci ricorda anche di amare i nostri nemici: "... amate i vostri nemici e pregiate per i vostri persecutori, perché siate figli del Padre vostro celeste" (Mt 5, 44-45).

La fede in Dio Creatore è l'essenza del cattolicesimo, ed è da questa fede che nasce la fede nell'unità di tutti i popoli e della pari dignità di ogni essere umano. Le parole del Papa in occasione della Giornata del Migrante: "Abbracciatevi gli uni gli altri, perché Cristo vi ha abbracciati", accompagnino i marittimi sui mari e gli oceani del mondo. Il mare ci darà la forza di superare le crisi che hanno colpito la Gente del Mare.

(Da una riflessione di Joanna Rylko, AM Gdynia, Polonia)

ARGENTINA

Il P. Costanzo Tessari, c.s., è stato nominato Direttore Nazionale dell'Apostolato del Mare, in sostituzione del Rev. P. Aloys Knecick, attualmente in Uruguay.

A lui vanno gli auguri della redazione per un rinnovato slancio della pastorale marittima in quel Paese.

CUBA

(*new addresses*)

LA HABANA - Diacono Juan Ríos
Iglesia Nuestra Señora del Carmen
Casablanca, Ciudad de La Habana, Tel. 830 1230

CIENFUEGOS - Fr. John Jairo Sierra
Parroco de la S.M.I.Catedral de Cienfuegos

SANTIAGO DE CUBA - Fr. Valentín Sanz, c.m.
Convento San Francisco, Sagarra 121
tel/fax 622 812 valentin@cooc.co.cu

VENEZUELA

PUERTO CABELO (*new address*)

Stella Maris, Zona 1, Muelles, by the Fire Station
Tel +58 (242) 4152 176 puertocabello@stellamaris.net
Director: G. Irving Vierma L. *Chaplain:* Fr. Luis Parada

**Una sentenza che fa testo**

Il 5 marzo scorso è passata in giudicato la sentenza pronunciata l'11 febbraio 2002 dal tribunale di Napoli, relativa al riconoscimento dei benefici previdenziali previsti per 43 lavoratori del mare di Procida che erano stati esposti all'amianto per un periodo ultradecennale.

Tale beneficio prevede che i contributi previdenziali, maturati durante il periodo di esposizione all'asbesto, vengano moltiplicati fino a un massimo di 40 anni. In parole povere, a questi marittimi, imbarcati su navi in cui c'era una provata presenza di amianto negli ambienti e nelle attrezzature di bordo, è stato riconosciuto il 50% del periodo di navigazione effettuata in aggiunta a quella maturata. È la prima sentenza del genere in Italia.

(“Vita e Mare”. Anno XXXX, n. 34, marzo-aprile 2003)

Acronyms & abbreviations (*to be continued*)

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

Compiled by The Nautical Institute

LEO — low earth orbit (satellite configuration)

LF — summer fresh water load line (timber)

LLA — Local Lighthouse Authority

LMT — local mean time

LNG — liquified natural gas

LO — lubricating oil

LOA — length over all

LOC — letter of credit, letter of compliance

LOL — limitation of owner's liability, loss of life

LOP — line of position

LOR — letter of readiness

LOS — line of site, Law of the Sea

LP — liquid petroleum, low pressure

LSA — life saving appliance

LST — local standard time

LW — low water, winter load line (timber)

LWL — length on water line, low water line

MAIB — Marine Accident Investigation Board

MAIF — Marine Accident Investigators' Int. Forum

Marisat — maritime satellite system

Marpol 73/78 — International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, IMO

Mb — megabyte

MEO — medium earth orbit (satellite configuration)

MEPC — Marine Environment Protection Committee, IMO

MERSAR — Merchant Ship Search and Rescue Manual

MIS — management information system

MNI — Member of The Nautical Institute

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

www.vatican.va/Curia Romana/Pontifici Consigli ...

