

Apostolatus Maris

La Chiesa nel Mondo Marittimo

Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti



N. 89, 2005/IV



(Maestro di Santa Verdana, la Vergine e il Bambino circondati da otto angeli, Avignone)

Egli è Colui che calma la tempesta nella nostra vita
e ci dona la sua pace.

Egli è il Principe della Pace.

(dal Messaggio di Natale per l'Apostolato del Mare)

All'interno....

Conferenza AM dell'Oceania

Page 3

Conferenze Regionali in Asia del Sud

5

Conferenza Regionale ICMA per l'Europa occidentale/Regno Unito e Irlanda

7

Il ritorno dei pirati

9

MESSAGGIO DI NATALE PER L' APOSTOLATO DEL MARE

Cari membri dell' Apostolato del Mare,

Natale e il Nuovo Anno si avvicinano a grandi passi. Siamo alla fine di un anno molto movimentato, contrassegnato da diverse catastrofi naturali di una portata devastante: tsunami, cicloni, terremoti, che hanno distrutto intere comunità. Da un punto di vista positivo, possiamo certamente dire che questi disastri sono stati accompagnati da una generosità e una mobilitazione senza precedenti in tutto il mondo per aiutare le popolazioni colpite da tali drammi.

Tutto il mondo ha pianto con noi la morte dell' amatissimo Giovanni Paolo II, a cui, il 19 Aprile, è succeduto il Santo Padre Benedetto XVI.

Nel corso di quest' anno che si chiude, ci sono stati periodi di gioia e dolore, successi e fallimenti, e, come una nave, siamo stati a volte scossi da mari in tempesta, che hanno minacciato la nostra sicurezza e ci hanno fatto spesso dubitare di poter raggiungere sani e salvi il porto di scalo.

Di fronte a tutti questi sconvolgimenti nelle nostre vite, tre sono gli atteggiamenti che possiamo adottare:

- di fronte a tutte queste sofferenze e ingiustizie, alcuni si arrendono o concludono che Dio è assente o che non esiste.
- Altri sono ansiosi, in collera, e impazienti di vedere Dio intervenire direttamente, come per miracolo, nelle loro vite.
- Poi ci sono quelli che non disperano mai. Essi sanno che c' è un aspetto positivo in ogni difficoltà, in ogni prova. " Tutto posso in Colui che mi dà la forza " (Fil. 4, 13).

Malgrado le apparenze, però, anche quando Egli sembra assente, se esaminiamo attentamente le nostre vite, vedremo dei segni della Sua presenza continua, delle prove che Gesù è stato sempre vicino a noi per guidarci verso il porto in cui saremo sicuri. Egli è Colui che calma la tempesta nella nostra vita e che ci dona la Sua pace. Egli è il Principe della Pace.

A noi cristiani, San Paolo dice: " Non angustiatevi per nulla, ma in ogni necessità esponete a Dio le vostre richieste, con preghiere, suppliche e ringraziamenti; e la pace di Dio, che sorpassa ogni intelligenza, custodirà i vostri cuori e i vostri pensieri in Cristo Gesù " (Fil 4; 6-7). Ciò che San Paolo afferma è che il credere in Dio non significa che non ci saranno più tempeste, preoccupazioni o prove, ma che la fede e la fiducia in Gesù Principe della Pace ci daranno una pace interiore e una serenità che nulla o nessuno potranno toglierci.

In questo tempo di Natale, prepariamoci a accogliere il Signore e " ralleghiamoci in Dio poiché il nostro Salvatore è apparso al mondo. La vera pace è discesa dal cielo ".

Cardinale Stephen Fumio Hamao
Presidente

+ Arcivescovo Agostino Marchetto
Segretario



Buon Natale e Felice Anno Nuovo

Joyeux Noël et Bonne Année

Frohe Weihnacht und ein Gutes Neues Jahr

Felices Pascuas y Prospero Año Nuevo

Feliz Natal e Bom Ano Novo

Błogosławionych Świąt i szczęśliwego Nowego Roku

CONFERENZA AM DELL'OCEANIA

di Ted Richardson, Coordinatore Regionale AM per l'Oceania

Dal 21 al 23 ottobre scorso, l'Ufficio Nazionale Australiano ha ospitato un incontro che vedeva riuniti rappresentanti dei porti australiani e dei centri regionali dell'Oceania, a Brisbane, nel Queensland. Quelli che seguono sono alcuni dei punti più importanti dell'incontro.

Laddove esistono centri Stella Maris—in Australia e Nuova Zelanda—l'assistenza ai marittimi è buona. Molti centri si sono dotati di nuove tecnologie, che comprendono Internet, webcam e servizi telefonici, e sono molti attivi nella pastorale. Benché attualmente il numero dei volontari sia sufficiente, diventa sempre più difficile reclutare nuovi membri per l'Apostolato del Mare e ciò potrebbe ripercuotersi sulle cure pastorali che, al momento, funzionano bene.

Le Conferenze Episcopali dei due Paesi sostengono questo ministero, ma non ci sono sufficienti informazioni sull'accompagnamento dei marittimi a livello parrocchiale. Inoltre, la colletta della "Domenica del Mare" continua a diminuire anno dopo anno. Nuovi membri e la sensibilizzazione della nostra comunità sono le principali priorità per questo apostolato nell'avvenire.

Gli interventi che abbiamo ascoltato dai nostri relatori principali, Mons. Jacques Harel, P. Xavier Pinto, P. Bruno Ciceri, e P. John Chalmers, hanno dato grande stimolo ai nostri membri. P. Pinto, Coordinatore Regionale per l'Asia del Sud, ha riferito sull'aiuto alle vittime dello tsunami nella sua regione. P. Bruno Ciceri, Coordinatore Regionale per l'Estremo Oriente, ha suscitato l'interesse dei nostri membri riferendo sulla sua partecipazione, come membro dell'ICMA, alla Conferenza di Ginevra dell'ILO, ove si discuteva di una nuova Convenzione in materia di pescatori. Mons. Jacques Harel ha presentato la visione internazionale del lavoro dell'Apostolato del Mare come comunità "globale" e ha riferito anche sulla preparazione del prossimo Congresso Mondiale. Egli si è mostrato inoltre disponibile a parlare dei numerosi problemi che incontrano i singoli centri nella loro attività pastorale e per aiutarli a trovare delle soluzioni. P. John Chalmers, Direttore di "Centacare Pastoral Ministries" per l'Arcidiocesi di Brisbane e Professore presso l'Università Cattolica Australiana per seminaristi e operatori pastorali, ha sottolineato il nostro ruolo di sostegno della famiglia umana, nella Chiesa e al di fuori della Chiesa.

Spesso non diamo abbastanza valore a ciò che facciamo e all'effetto che abbiamo su quanti ci circondano. Incontri nazionali e regionali come questo ci danno l'opportunità non solo di testimoniare la nostra attenzione pastorale alla comunità marittima, ma anche di comunicare gli uni gli altri nella Chiesa. Non dobbiamo mai sentirci isolati o soli nei nostri porti; al contrario, dobbiamo considerarci, come fanno i marittimi, parte della grande famiglia della Chiesa e come una rete di servitori di Cristo.



Quella dell'Oceania è una delle regioni più multiculturali del mondo, ove il 40% della popolazione è composto di migranti provenienti da tutti i continenti. È un dato statistico spesso dimenticato; è importante anche prendere coscienza della diversità e della storia dei membri dell'Apostolato del Mare in questa regione, che lavorano per i marittimi che hanno, essi stessi, una base multinazionale e multiconfessionale.

Per copie degli interventi: aosnat@bigpond.net.au

UN COMMENTO SU MARIA “STELLA MARIS” IN “ECCLESIA IN OCEANIA”

di S.E. Mons. Ray Benjamin, Vescovo emerito di Townsville, Australia

Fu un grande privilegio per me, Vescovo australiano, partecipare all'Assemblea Speciale del Sinodo dei Vescovi per l'Oceania a Roma, nel Novembre/Dicembre 1998.

La preoccupazione dell'Assemblea era vasta come la stessa Oceania (un terzo della superficie delle terre emerse), poiché consisteva nel “vedere più chiaramente come il Signore Gesù incontra i molti popoli dell'Oceania, nelle loro terre e nelle molte isole”. (*Ecclesia in Oceania* 3, Giovanni Paolo II).

I Vescovi e gli altri partecipanti ebbero l'opportunità di condividere, tra di loro e con il Santo Padre, la grande varietà di situazioni pastorali, specifiche della nostra regione, in cui esercitiamo il nostro apostolato cattolico.

L'attenzione era rivolta in gran parte al Popolo di Dio “nelle loro terre e nelle molte isole”. Ricordo un breve appello a favore dei marittimi nel mio gruppo linguistico inglese, e mi chiesi, all'epoca, se altri gruppi avessero fatto lo stesso. Sicuramente i marittimi possono ben rivendicare l'appellativo di “Gente d'Oceania”, in quanto vivono, lavorano e lottano sull'oceano. Secondo le informazioni in nostro possesso, un milione e mezzo di loro solcano quotidianamente le vie marittime della nostra regione! Potremmo quasi chiamarli “nazione fluttuante dell'Oceania”.

L'Esortazione Apostolica è del novembre 2001. Giovanni Paolo II vi esprime il suo apprezzamento per le numerose iniziative pastorali della Chiesa d'Oceania. Verso la fine del capitolo 3, egli aggiunge questa breve frase: “Dato che i Paesi dell'Oceania dipendono dagli oceani e dai mari, i Padri del Sinodo hanno espresso preoccupazione per i marinai, che spesso lavorano in condizioni dure e sono sottoposti a molte privazioni”.

Fu una lieta sorpresa scoprire, nell'ultima pagina dell'Esortazione Apostolica, una bella preghiera, per la protezione dei marittimi dell'Oceania, a “Maria Stella Maris, luce di ogni oceano e Signora delle profondità”. La preghiera del Papa ha toccato il cuore di tutti coloro che sono impegnati in questo apostolato e noi la recitiamo molto spesso durante i nostri incontri e le nostre conferenze.

O Stella Maris, luce di ogni oceano
e Signora delle profondità,
guida i popoli dell'Oceania
attraverso ogni mare oscuro e tempestoso,
affinché possano giungere al porto della pace e della luce
preparato in Colui che ha calmato le acque.
Proteggi tutti I tuoi figli da ogni male,
poiché le onde sono alte e noi siamo lontani da casa.
Mentre ci avventuriamo per gli oceani del mondo,
e attraversiamo I deserti del nostro tempo,
mostraci, o Maria, il Frutto del tuo grembo,
poiché senza il Figlio tuo siamo perduti.
Prega affinché mai veniamo meno lungo il cammino della vita,
affinché nel cuore e nell'animo, con le parole e con gli atti,
nei giorni di bufera e nei giorni di bonaccia,
possiamo sempre volgerci a Cristo e dire:
"Chi è Costui al quale anche il vento e il mare obbediscono?"



O Maria Stella Maris, guidaci.

*Dall'Esortazione Apostolica Ecclesia in Oceania
Dato a Roma, presso San Pietro, 22 Novembre 2001, ventiquattresimo del Pontificato di Giovanni Paolo II*

CONFERENZE REGIONALI IN ASIA DEL SUD

Dall'11 al 21 novembre scorso ha avuto luogo una serie di Conferenze a Chennai, in India. La prima è stata una Sessione di formazione dell'ICMA (11-13 novembre), a cui ha fatto seguito il Seminario Regionale dell'ICSW (14-16) e, infine, l'Incontro Regionale dell'Apostolato del Mare, dal 17 al 21 novembre.

1. Sessione di formazione dell'ICMA

In essa si è trattato della necessità di disporre di un piano per rispondere alle situazioni di crisi. Si tratta di un corso pratico con gruppi di discussione su situazioni reali, che richiederebbero l'intervento del cappellano. Tale sessione è stata organizzata dall'ICMA per i suoi membri al fine di prepararli ad intervenire in maniera professionale, in contesti di crisi o di catastrofe, e poter meglio gestire il loro operato in favore delle vittime. La sessione, che è stata molto apprezzata, è stata seguita da un gruppo di una cinquantina di persone, composta di lavoratori portuali, membri dei sindacati, armatori, "manning agents" e 25 cappellani provenienti da varie Chiese cristiane.

Gli animatori della riunione, tutti membri dell'ICMA, erano specialisti in psicologia, in gestione di crisi e in "planning".

2. Seminario Regionale dell'ICSW

L'*International Committee on Seafarers Welfare* (ICSW), in cooperazione con l'Apostolato del Mare dell'India ed altri organismi marittimi, ha organizzato un seminario regionale nel sub-continente indiano al fine di migliorare la situazione di vita e di lavoro dei marittimi in quella regione del mondo (India, Pakistan, Sri Lanka e Bangladesh). Il seminario ha avuto luogo a Chennai dal 14 al 16 novembre 2005 ed ha accolto oltre un centinaio di partecipanti. Questo tipo di seminario, il quinto del genere organizzato nel mondo, era il primo

ad aver avuto luogo in India ed è stato finanziato dall'ITF-ST.

Gli obiettivi principali sono stati:

- promozione del benessere dei marittimi;
- valutazione del livello e dell'efficienza delle azioni in atto;
- miglioramento e nuova vitalità delle strutture e dei servizi di benessere per i marittimi nella regione;
- incoraggiamento alle organizzazioni operanti nella regione, affinché intraprendano progetti comuni con quelle che



agiscono al di fuori della regione.

La decisione più importante del seminario è stata quella di creare un Comitato Regionale di Welfare, costituito da 2 rappresentanti per ognuno dei 4 Paesi rappresentati, il cui ruolo sarà quello di sviluppare una lista di progetti che mettano l'accento sui mezzi di comunicazione, la formazione, la conoscenza e l'applicazione delle Convenzioni dell'ILO sul benessere dei marittimi. Il Dott. Suresh Idnani, rappresentante dell'India, ha accettato di essere il coordinatore di questo Comitato di cui fanno parte anche altri rappresentanti di India, Pakistan, Sri Lanka e Bangladesh.

È inteso che il Comitato avrà

soltanto una funzione di consulenza e coordinamento e non eserciterà alcuna autorità sui centri e le organizzazioni esistenti.

Nelle conclusioni, è stato messo l'accento su:

- il lavoro in rete e la cooperazione regionale;
- il dialogo interreligioso, dato che le accuse di proselitismo costituiscono un grave ostacolo al lavoro pastorale e sociale;
- il miglioramento delle infrastrutture e delle attrezzature;
- la necessità per i cappellani e gli operatori pastorali di avere accesso alla zona portuale e alle navi nel porto.

Tali tipi di incontro hanno dimostrato la loro utilità in altre parti del mondo, incoraggiando e favorendo una migliore conoscenza del lavoro delle ONG e delle organizzazioni religiose al servizio del benessere nel mondo marittimo. Essi hanno permesso una maggiore cooperazione e un migliore lavoro d'équipe tra le organizzazioni religiose, sindacali, governative e d'armatori. Occorre anche aggiungere che l'ITF-ST, che è la principale agenzia di finanziamento in questo settore, sovvenziona in maniera sempre maggiore i nuovi progetti attraverso i "Comitati Regionali di Welfare", e favorisce quei progetti che vi vengono discussi e che si integrano nel piano globale per la regione. È importante, quindi, che l'Apostolato del Mare e le altre organizzazioni rientrino appieno in questo movimento globale.

3. Conferenza Regionale dell'Apostolato del Mare in Asia del Sud

A causa di vari motivi (cattivo tempo, impegni parrocchiali, difficoltà ad ottenere il visto, lutti familiari), soltanto 25 dei 31

(segue a p. 6)

(segue da p. 5)

cappellani iscritti hanno partecipato alla Conferenza. L'Arcivescovo di Chennai, S.E. Mons. M. Chinappa, ha aperto i lavori alla presenza del Vescovo Promotore dell'A.M., S.E. Mons. Joshua Mar Ignathios, che aveva partecipato anche alla riunione dell'ICSW e che ha preso parte all'intera Conferenza regionale.

In Asia del Sud sono 15 i porti principali, e nella maggior parte di essi c'è un cappellano, generalmente però a tempo parziale. Per molti di loro, nominati di recente, era la prima partecipazione ad una Conferenza dell'AM. Si può affermare che si tratta di persone motivate che fanno del loro meglio in situazioni spesso molto difficili. I problemi principali sono:

- la difficoltà d'accesso alla zona portuale e a bordo delle navi;
- la mancanza di mezzi finanziari e le scarse prospettive di ottenere fondi;
- la mancanza di infrastrutture, edifici e mezzi di trasporto;

- le difficoltà di comunicazione e l'assenza di materiale informatico;

- le accuse di proselitismo e conversione. L'ambiente non è sempre facile, e può essere perfino pericoloso a causa dell'intolleranza religiosa e delle mafie locali, che considerano ogni lavoro pastorale o sociale come una "competizione sleale";

- i cappellani sono spesso isolati e lavorano soli, in quanto i contatti con i sindacati, le autorità o le altre religioni non sono automatici;

- a causa di numerose altre priorità pastorali, i cappellani sono spesso soggetti a trasferimento.

Pur tuttavia:

- sono molte le diocesi, le parrocchie e le comunità che sostengono il lavoro dell'AM;

- i cappellani sono stati tutti molto impegnati nel lavoro di riabilitazione seguito allo tsunami, specialmente a Cochin, Chennai, nello Sri Lanka e a livello regionale, grazie al coordinamento di P. Xavier Pinto, Coordinatore Regionale;

- alcuni cappellani hanno lanciato iniziative innovative per quanto

riguarda i pescatori, la visita degli ospedali e il servizio ai passeggeri dei traghetti. Nel porto di Kolkota, ad esempio, il cappellano dirige un dormitorio per gli abitanti delle Isole Andaman che, a volte, aspettano per mesi un passaggio per tornare nelle proprie isole;

- i cappellani hanno deciso di restare sempre più legati tra di loro e uno dei mezzi scelti sarà la diffusione di notizie regionali;

- per la prima volta, un rappresentante degli Stati del Golfo ha partecipato ad una Conferenza della regione. Ciò è incoraggiante e apre nuove prospettive di sviluppo dell'AM in quella zona estremamente attiva e dinamica.

Conclusioni

Queste tre conferenze sono state, per l'AM, un'eccellente occasione di formazione e presa di coscienza del ruolo dei cappellani nel mondo marittimo. Sono stati creati nuovi legami ed è stato preso l'impegno di lavorare sempre più in rete. Il



News from the ILO

In his inaugural address at the ICSW Regional Seminar in Chennai on the 14th November 2005, Mr. Jean-Yves Legouas, Senior Maritime Specialist ILO Geneva, shared important news from the ILO with the participants.

Mr Legouas started by quoting Mr. J. Somavia, Director General of the ILO, who describes the primary goal of the ILO in one sentence:

“ It is to promote opportunities for women and men to obtain decent and productive work, in conditions of freedom, equity, security and human dignity”.

He added that Seafarers' Welfare is an integral and fundamental part of the ILO Decent Work agenda and the ILO maritime team has undertaken a number of important issues that will produce interesting developments in the near or medium future for the welfare of seafarers.

Then Mr Legouas gave details of the ILO's agenda for 2006: “ An International Maritime Labour Conference will be held in February 2006, which should approve the Consolidated Maritime Labour Convention, an instrument that will virtually encompass the totality of the existing Maritime Labour Conventions, as well as introduce means of upgrading it rapidly, taking into account the accelerated pace of technological developments in the industry, as well as to ensure an efficient implementation.....

Another field of activity for the ILO has been the revision of the convention N°108, about seafarers identity documents, in June 2003 the ILO has adopted Convention N°185, which has come into force in February 2005.....

The Fishing Convention, which was unsuccessfully proposed for adoption in June this year, and which will have a considerable impact on fishers, will be represented for adoption in 2007.”

Commenting the new proposed Consolidated Maritime Labour Convention, Mr. J Y Legouas reminded the participants of its salient features: - It takes into account all maritime conventions; - It has replaced about 60 instruments with one instrument; - The strong incentive for seafarers is, once the convention is ratified, Port State Control will implement it. The convention is likely to become mandatory; - It will provide for amendments on yearly basis:

Should these conventions be adopted, ratified and properly implemented, seafarers and fishers around the world can look ahead for better days.

CONFERENZA REGIONALE ICMA EUROPA OCCIDENTALE/REGNO UNITO E IRLANDA

Dunkerque, Francia, 10-13 Ottobre 2005

CONCLUSIONE

La Conferenza Regionale dell'ICMA si è riunita in sessione da lunedì 10 a giovedì 13 ottobre 2005. Il tema allo studio era: "Vivere in un mondo di contraddizioni: una sfida per la missione marittima".

I partecipanti, provenienti da 27 porti di 12 Paesi, si sono incontrati per condividere esperienze ed informazioni, promuovere una pratica migliore nella pastorale della gente del mare e comprendere sempre meglio le condizioni che contribuiscono al benessere dei marittimi. L'ICMA si adopera per difendere la dignità dei marittimi e promuovere il loro benessere spirituale, morale e fisico.

La Conferenza ha espresso la propria preoccupazione circa la maniera con cui le autorità portuali e gli operatori marittimi interpretano e applicano, con eccesso di zelo, le nuove norme di sicurezza imposte dall'*International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS), convenzione dell'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI), agenzia specializzata delle Nazioni Unite. I marittimi non devono essere considerati dei potenziali terroristi ma piuttosto gli obiettivi e le vittime possibili di tali minacce.

E' stato deciso di promuovere buone relazioni tra i cappellani di porto e le autorità portuali e con tutte le persone interessate per far sì che i marittimi di passaggio siano ben accolti e assistiti.

Sono stati esaminati i mezzi per sostenere i marittimi quando le circostanze di vita a bordo aumentano stress e fatica, sottolineando l'importanza del riposo e del relax. Le disposizioni del Codice ISPS impongono un carico di lavoro supplementare, senza che ci sia maggiore personale per farvi fronte. La fatica diventa un problema sempre più importante, che mette a rischio la sicurezza della nave e di tutti coloro che sono a bordo. Si ritiene quindi necessario prevedere momenti di pausa e si esortano gli armatori e i responsabili a farvi fronte.

La Conferenza inoltre ha risposto positivamente alla richiesta dell'Organizzazione Internazionale Marittima (OMI) di ricevere rapporti su casi di restrizione o divieto di scendere a terra e ha riaffermato la volontà di svolgere il proprio ruolo di ONG, con statuto di osservatore, per sostenere l'OMI.

Ha poi preso atto e ha lodato gli sforzi dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL) per istituire una Convenzione

Marittima Globale destinata ad unificare le numerose regolamentazioni internazionali in vigore relative alle condizioni d'impiego dei marittimi e ha incoraggiato gli armatori e i sindacati a collaborare attivamente con l'OIL per raggiungere questo importante obiettivo.

La Conferenza, infine, ha reso grazie a Dio per la presenza dei marittimi. I partecipanti si sono detti convinti che essi rinunciano ai benefici della loro vita familiare per portarli alle nostre. Si adoperano, pertanto, affinché essi possano comunicare con i propri cari e si sforzano di provvedere ad accoglierli in maniera fraterna. Preghiamo affinché possiamo continuare a manifestare loro, attraverso la nostra azione, l'amore e l'attenzione di Dio.

Provenienti da numerose organizzazioni differenti, i partecipanti si sono uniti nelle loro intenzioni e si sono detti lieti di parlare con una voce sola



delle questioni che riguardano il benessere dei marittimi. Questa Conferenza ha rappresentato un'occasione per rafforzare la loro rete e per ricordare all'in-

FAO: NORME PIÙ RESTRITTIVE PER LA PESCA NEL MEDITERRANEO

Tra le nuove misure in vigore varate dalla CGMP* vi è il divieto dell'impiego di reti a strascico e draghe a profondità superiori ai mille metri.

In linea con la filosofia della FAO, il divieto mira a proteggere i fragili habitat dei fondali marini più profondi e le specie ittiche a crescita lenta che vi abitano, che a loro volta costituiscono spesso importante fonte di cibo per altre specie molto diffuse commercialmente, che vivono in acque meno profonde.

Nei Paesi mediterranei le draghe usate dovranno avere una dimensione di maglia superiore ai 40mm nella sezione finale del sacco della rete, così da lasciar passare i pesci più giovani e di dimensioni piccole. Questo aiuterà a preservare gli stock riproduttivi e anche a ridurre la pesca accidentale di specie non volute.

I Paesi membri della Commissione hanno anche stabilito di istituire un registro unico centralizzato in cui immatricolare tutte le imbarcazioni di oltre 15 metri di lunghezza, che sono già in possesso di autorizzazione alla pesca a livello nazionale.

Qualsiasi imbarcazione che non figuri in questo nuovo registro sarà considerata non autorizzata ad operare nelle acque del bacino del Mediterraneo e, se sorprese a pescare, sarà soggetta a sanzioni nell'ambito delle giurisdizioni nazionali dei singoli Paesi.

La CGPM ha deciso inoltre

di prendere delle misure per rafforzare il controllo e avere una maggiore trasparenza sulla cattura di esemplari giovani di tonno rosso da destinare

milioni di tonnellate catturate negli anni '80.

In base a questi studi, le catture di diverse specie ittiche hanno raggiunto il tesso

** La Commissione Generale sulla Pesca nel Mediterraneo (CGMP), organismo affiliato alla FAO, ha deciso nella sua ultima riunione di mettere in atto una serie di misure più restrittive per la pesca nel Mediterraneo.*

Tale decisione è stata adottata in seguito all'evoluzione al ribasso della pesca nella zona, a causa di problemi di eccessivo sfruttamento e all'uso di mezzi di distruzione. L'obiettivo è quello di salvaguardare gli ecosistemi marini e ridurre le catture. Le nuove misure sono state decise collegialmente dai 24 Paesi membri della CGMP, e vengono adesso adottate a livello internazionale.

all'acqua-coltura.

Secondo i dati in possesso di questo organismo, attualmente le catture nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero ammontano a 1,5 milioni di tonnellate annuali, di fronte alle 700.000 ottenute negli anni '50, ma lungi dai due

massimo alla fine degli anni '80 e '90, per poi scendere in maniera rilevante come il merluzzo. Ai giorni nostri, le catture di pesci piccoli come alici e sardine rappresentano quasi la metà di tutto ciò che si pesca mentre altre specie in acque più profonde, come il merluzzo, rappresentano quasi il 40%. Per i responsabili della CGPM è specialmente delicata la situazione del tonno rosso di fronte all'eccessivo sfruttamento al quale è sottoposto dalla domande e dai prezzi alti che si pagano in Paesi terzi al di fuori dell'UE, come il Giappone e gli Stati Uniti.

Negli ultimi anni, le catture sono passate da quasi 40.000 a solo 22.000 tonnellate.

(Mar, n.441, Settembre 2005, p. 20)



IL RITORNO DEI PIRATI

La vita dei marittimi, si sa, è piena di rischi. Oggi però è diventata ancor più pericolosa a causa di una recrudescenza senza precedenti di atti di pirateria nel mondo. Se, una volta, le acque indonesiane erano la capitale mondiale della pirateria, attualmente il Corno d’Africa rappresenta un forte concorrente.

L’Ufficio Internazionale Marittimo ha denunciato un considerevole aumento nel numero di attacchi al largo delle coste somale (dal 15 marzo di quest’anno ne sono stati registrati 23). Le navi vengono assalite dai pirati fino ad una distanza di 90 miglia dalla costa. Una volta abbordate, vengono portate vicino alla costa e i pirati chiedono un riscatto per il rilascio dell’equipaggio con le imbarcazioni. I riscatti chiesti nella regione vanno da 50.000 a 100.000 dollari USA.

Il 18 Ottobre 2005, la MN Panagia ha inviato un segnale di pericolo con il quale si informavano le autorità e gli armatori che la nave e l’equipaggio di 22 marittimi ucraini erano caduti nelle mani dei pirati al largo delle coste somale, ed erano tenuti in ostaggio.

P. Olexander Kenez, cappellano greco-cattolico del porto di Melbourne, in Australia, ha informato il Pontificio Consiglio della drammatica situazione di questi marittimi, e ne ha chiesto il sostegno in una campagna internazionale per il loro rilascio.

Il Cardinale Stephen F. Hamao, Presidente del Dicastero, e l’Arcivescovo Agostino Marchetto, Segretario dello stesso, hanno inviato a P. Kenez la seguente lettera in cui si condanna la pirateria e si sostiene la campagna:



Reverendo P. Kenez,

Abbiamo appreso con grande tristezza la notizia che, in seguito ad un attacco da parte dei pirati alla loro nave, 22 marittimi ucraini sono tenuti in ostaggio al largo delle coste somale, e che è stato richiesto un riscatto per il loro rilascio. Possiamo immaginare l’angoscia e le sofferenze di questi marittimi e delle loro famiglie. A loro vanno i nostri pensieri, le nostre preghiere e la nostra solidarietà.

C’è stato recentemente un aumento senza precedenti nel numero di attacchi nella regioni che Ella menziona nel Suo comunicato. Tale fenomeno, spaventoso e inaccettabile, è assolutamente indegno dell’essere umano. Esortiamo, pertanto, le autorità competenti a prendere tutte le misure necessarie affinché siano ristabiliti l’ordine e la sicurezza.

Incoraggiamo quindi la campagna a favore delle vittime di questo atto di pirateria e preghiamo affinché la ragione e il dialogo prevalgano, questi marittimi siano liberati e possano tornare sani e salvi alle loro famiglie.

Dev.mo nel Signore

Cardinale Stephen Fumio Hamao
Presidente

+ Arcivescovo Agostino Marchetto
Segretario

Siamo stati informati in seguito da P. Kenez della felice conclusione del sequestro, dopo oltre un mese, e del rilascio dell’equipaggio della MN Panagia. Nel suo messaggio, egli ha espresso la propria gratitudine nei seguenti termini:

“Desidero esprimervi la mia gratitudine per il ruolo da voi svolto nella loro liberazione. Sono sicuro che la vostra lettera abbia in grande misura contribuito a questa felice riuscita”.

Purtroppo, nel momento in cui il bollettino va in stampa, i pirati somali detengono ancora tre navi da pesca con 46 uomini d’equipaggio a bordo.

IL TRASPORTO MARITTIMO E LA CINA

Il trasporto marittimo mondiale è influenzato dallo sviluppo della Cina. Si parla, a volte, perfino di mancanza di navi. Abbiamo chiesto all'Osservatorio dei Diritti del Marittimi di Nantes se l'estensione del traffico marittimo e l'aumento delle imposte di noleggio sono un beneficio per i marittimi.

Il Prof. Jacques Marcadon spiega: "In seguito all'apertura della Cina e alla sua entrata nell'OMC nel 2001, il trasporto marittimo cinese è esploso da tre o quattro anni. Ciò ha avuto come risultato una percentuale di crescita del traffico portuale sconosciuta in altre parti del mondo. Il porto di Shanghai, ad esempio, è cresciuto del 31% tra il 2002 e il 2003, quello di Hong Kong del 29% (per i containers, il traffico di Hong Kong, primo porto al mondo, rappresenta circa 25 volte quello di Marsiglia!).

Il 1° gennaio 2004, la flotta della Repubblica Popolare Cinese era al 10° posto al mondo e quella di Hong Kong all'8°. Tutti e due assieme pongono la Cina al 3°

posto nel mondo, prima della Grecia e dopo Panama e Liberia.

La domanda di trasporto marittimo è dunque molto forte in Cina e ciò richiede personale specializzato, in particolare marittimi. La flotta cinese nazionale impiega circa 230.000 marittimi, quella internazionale di lungo corso circa 100.000, circa altri 35.000 lavorano sotto bandiere di Paesi terzi (secondo le stime apparse nella stampa anglosassone). Come altri Paesi dell'Asia (Filippine, India, ecc.), la



Cina sarà un Paese sempre più importante nella fornitura di manodopera.

Poiché l'ostacolo della lingua inglese rappresenta un problema, sono attualmente in atto degli sforzi al riguardo nei centri di formazione marittima. L'obiettivo dei circa 80 istituti marittimi cinesi è quello di ottenere uno standard di formazione compatibile con le esigenze internazionali ... ma ciò non avviene dall'oggi al domani".

Quale influenza ha questo sviluppo sulle condizioni dei marittimi? Risposta del Prof. Patrick Chaumette :

"Di recente, i Lloyds hanno indicato la tendenza a sviluppare la costruzione navale in Cina, una lenta crescita della loro flotta mercantile, ma anche una certa mancanza di marittimi cinesi; i loro salari sono aumentati del 34% nel 2004. Ovviamente il punto di partenza è molto basso. Ma, l'idea che esista un esercito di riserva di marittimi cinesi, giunti dalla campagna, per sostituire i filippini ad un minor prezzo nella flotta mondiale, è sicuramente frutto di immaginazione".

(Les Amis des Marins, Marseille/Port

L'AM nomina équipe di cappellani in Scozia

L'Apostolato del Mare a favore dei marittimi che fanno scalo nei porti della Scozia è stata rafforzata dalla nomina di un'équipe di cappellani, assegnati ai porti di Aberdeen e della costa orientale, a quelli delle regioni di Firth of Forth e del Clyde, nonché della costa occidentale. Tali nomine fanno seguito alla fusione, avvenuta nel giugno scorso, dell'AM di Scozia e d'Inghilterra e Galles in un'unica organizzazione che copre tutto il Regno Unito.

I nuovi cappellani proseguiranno una lunga tradizione di attenzione pastorale ai marittimi in Scozia, il cui Vescovo Promotore è S.E. Mons. Peter Moran, Vescovo di Aberdeen. L'Apostolato del Mare fu fondato nel 1922 proprio in quel Paese, e da esso si diffuse poi in tutto il mondo.

Ogni anno oltre 10.000 navi commerciali fanno scalo nei porti della Scozia, con più di 100.000 marittimi. I nuovi cappellani saranno incaricati di fornire loro cure pastorali e un aiuto concreto, creando una rete di visitatori volontari delle navi, chiedendo il sostegno delle comunità parrocchiali e collaborando con le altre Chiese e comunità ecclesiali impegnate nello stesso ministero.

Essi si sono imposti i seguenti obiettivi: essere un segno della presenza di Cristo nel mondo marittimo, promuovere e difendere i diritti umani e la dignità dei marittimi, ascoltare i loro problemi e offrire "ospitalità" accogliendoli in un Centro o semplicemente facilitandone il trasporto verso le strutture di accoglienza e i centri commerciali.



CONVENZIONE ECUMENICA “L’ALBA DI UNA NUOVA ERA DI COLLABORAZIONE”

Una Convenzione ecumenica riguardante il ministero marittimo nel Regno Unito e in Irlanda è stata siglata il 25 ottobre scorso durante una cerimonia svoltasi presso la St Columba’s Church of Scotland di Londra tra l’Apostolato del Mare (cattolico), la British & International Sailors’ Society - BISS (interdenominazionale), e la Mission to Seafarers (anglicana).

Il Presidente Chris York, Direttore Nazionale dell’A.M. del Regno Unito, ha detto: “La firma di questa convenzione rappresenta un passo in avanti decisivo e storico, che segna l’alba di una nuova era di

pericolose, ricevono salari derisori e sono oggetto di sfruttamento. Come partners nella missione marittima, vogliamo dire loro forte e chiaro che siamo al loro fianco. I marittimi rappresentano la ‘materia prima’ più preziosa dell’industria marittima e, riconoscendo e promuovendo la loro dignità umana, noi lavoriamo per il bene di questa industria”.

La Convenzione riguarda il ministero quotidiano delle tre organizzazioni nei porti e nelle isole del Regno Unito, ove i cappellani e i volontari appartenenti a ciascuna di esse offrono cure pastorali e un sostegno materiale ai marittimi che sbarcano nei nostri porti.

La collaborazione ecumenica era già realtà nella maggior parte dei porti, ma la Convenzione appena siglata impegna le tre Chiese a promuovere una comunicazione più stretta, ad evitare i duplicati, a rispettare le tradizioni della denominazione religiosa

dei marittimi e a rafforzare la collaborazione professionale.

Il documento riconosce che queste organizzazioni “hanno molto da offrire e ricevere l’una dall’altra nella ricca diversità delle loro tradizioni” e che intendono esplorare le implicazioni del loro appello comune a prendersi cura dei marittimi, a prescindere dalla loro nazionalità o religione. Sottolinea inoltre che tale collaborazione ecumenica sarà realizzata in un’atmosfera di reciproco rispetto per le singole tradizioni.

Di conseguenza, le equipe ecumeniche di cappellani si impegnano a “condividere la pastorale dei marittimi ... permettendo a ogni marittimo di ricevere il ministero di sua scelta” e a “riconoscere il servizio particolare che ogni cappellano svolge per i marittimi della sua confessione”.

Il Presidente Chris York ha infine aggiunto: “Insieme, in nome di Cristo, forniamo un’assistenza vitale ai marittimi spesso lontani da casa e questo aspetto dell’azione



collaborazione nella nostra opera a favore dei marittimi. Per la prima volta, le organizzazioni marittime cristiane instaurano un partenariato solido per rispondere in maniera più efficace ai bisogni dei marittimi. Vogliamo annunciare a tutta l’industria marittima che siamo uniti in Cristo e che il tempo della divisione e del sospetto sono finiti”.

“Il 95% di tutte le merci di cui facciamo uso o che consumiamo ogni giorno ci arrivano per mare, ma il più delle volte ignoriamo le condizioni in cui i marittimi vivono e lavorano. Lontani dalla propria casa e dai loro cari sovente per un anno intero, essi soffrono spesso di solitudine e depressione, sono sottoposti a condizioni di lavoro

Giornata di ricordo e preghiera per i marittimi

WASHINGTON (CNS) – Con una decisione votata il 14 novembre scorso, i Vescovi degli Stati Uniti hanno dichiarato che, a partire dal 2006, il 22 maggio sarà dedicato a una Giornata di ricordo e preghiera per i marittimi e la gente di mare. La data coincide con la Giornata Marittima Nazionale che il Governo degli Stati Uniti celebra da 62 anni. La raccomandazione era stata presentata ai Vescovi dal Comitato per i Migranti, dopo che l’Amministrazione marittima del Dipartimento americano dei Trasporti aveva contattato la Conferenza dei Vescovi cattolici degli Stati Uniti affinché, nel giorno della Festa federale annuale, fossero elevate preghiere per i marittimi. Secondo il Dipartimento dei Trasporti, la Giornata Marittima Nazionale è stata istituita nel 1933 per rendere onore “al coraggio, agli ideali e alle conquiste” di quanti hanno servito nella marina mercantile degli USA. (« Catholic News Service »)

Questa decisione è stata presa grazie agli sforzi di S.E Mons. Curtis Guillory, Vescovo Promotore di P. John A. Jamnicky, Direttore Nazionale

LA SAGA DELLA MN MAWASHI AL GASSEEM AD ADELAIDE, AUSTRALIA

La MN Mawashi Al Gasseem è una vecchia nave cisterna, che iniziò la propria carriera come petroliera nel 1985/6. In questi trent'anni, ha compiuto numerose traversate tra Jeddah e i porti sudamericani e australiani. Il suo equipaggio è normalmente composto di 70 persone, ma nel caso che stiamo per raccontare, ce n'erano solo 69, in quanto uno di loro era rientrato a casa per motivi di famiglia.

From OFFICERS and CREW of MV MAWASHI AL GASSEEM
To **FR. BRIAN ANGUS, RICHARD LLOYD,**

GRANAM CAREY and BETH e BARRY EARTNEY

Thank you very much for giving moral support,
spiritual support and helping us in the time of
our needs.

MABUHAY PO KAYO!

to **STELLA MARIS and STAFF and SUPPORTERS**

from **CAPT. ROMAN B. ALCANTARA JR.**

CO Juanito P. Dilla	2/O Vicente H. del Rosario	2/O Ireneo Pina Arico
3/O Rufino Luis P. Las Pina	1/O James Navel Louis	CE Mohammad A. Hoda
2/E Eulalio B. Juan	3/E Melvin Z. Quezon	SE Christopher M. Castillo
4/E Jose Jerry U. Andaya	Sr/Chief José Valerio G. Jiter	Sr/Chief Vicente A. Butara Jr.
FR. Teodoro P. Aronce	FR. Michael Sanjay Dsouza	FR. Nery Y. Tigres
FR. Joel P. Dal-ut	FR. Kewal Singh	FR. Joseph J.P. Pathayapurathal
FR. Joao Felix Mascarenhas	FR. Romeo O. Galasas	FR. Dante C. Camangal
FR. Marvin C. Javier	FR. Glenn R. Fernandez	BSN Hipolito J. Galang
M/B. Lorenzo R. Sumawang	M/B. Romil D. Jitit	M/B. Celesto A. Padillo
M/B. Ferdinand C. Plata	M/B. Felipe C. Jumawid Jr.	OS. Leomar S. Francisco
OS. Ed. R. Bañanila	OS. Zacarias O. Maru	OS. Jose Brenan R. Bacolod
OS. Amiel Armandito Macarag	OS. Diego B. Chavez Jr.	OS. Rene D. Sardido
OS. Guilberto H. Pasay	OS. Fernando S. Bacolod	OS. Ronnie S. Exbite
OS. Vicente U. Ato	OS. Narciso A. Gumban	OS. Arnold P. Mangabat
OS. Tito D. Villaceran	OS. Efraim R. Orbeta	OS. Ruel O. Talara
OS. Jose Pepito M. Pacifico	OS. Ricardo B. Lasala Jr.	OS. Cecilio M. Dalope
OS. Richard E. Retirado	OS. Adonis A. Atabianco	OS. Frederick E. Sesillo
OS. Rhoel A. Herbillia	OS. Johnnie B. Natangue Jr.	OS. Antonio A. Medalla
OS. Carlito E. Arriola	OS. Bismark N. Roman	M/M. Edgar S. dela Peña
M/M. George A. Opsy	M/M. Ronaldo C. Banayo	WPR. Meynard M. Himaya
WPR. Democrito H. del Rosario II	WPR. Larry R. Tagala	CBok. Roberto C. Fabiana
2/Coak. Warren L. Oreiro	MESS/M. Rosmar A. Dimaymay	MESS/M. Romy T. Cabanilla
MESS/M. Jesselton B. Usigo	MESS/M. Sojronio B. Napales	

A letter of gratitude from the Captain and the crew of MV Mawashi al Gasseem

La nave toccò Adelaide, nel sud dell'Australia, il 23 marzo 2005, e vi rimase fino all'8 luglio, giorno in cui, in risposta a una denuncia da parte della danese "O. W Bunker Trading Company Pty LTD", per conti non saldati, la Corte Federale Australiana ordinò l'arresto della nave e le impose di non lasciare il porto. La Sig.ra Julie House, membro dell'Ammiragliato, si recò a bordo per consegnare l'avviso di arresto e

ordinò che la nave fosse portata in porto. Ciò fu un bene per l'equipaggio in quanto, dopo 108 giorni passati alla fonda, a bordo non erano rimasti quasi più viveri né carburante. Gli uomini ora potevano scendere a terra e ricevere visite.

Da quel momento, l'Apostolato del Mare, l'ITF, la comunità filippina locale e la parrocchia si

fecero carico di quelle persone e iniziarono un grosso lavoro d'equipe per accoglierli, sostenere il loro morale e migliorare le condizioni di vita a bordo. Furono celebrate messe a bordo e organizzati barbecue, pic-nic ed escursioni. Avvocati, interpreti e psicologi furono messi a disposizione di coloro che ne facevano richiesta. Alcune famiglie offrirono ospitalità e fecero in modo che l'equipaggio avesse cibo, carte telefoniche e materiale di lettura. Fu sostituita anche la televisione di bordo, ormai inutilizzabile.

Tutti gli uomini dell'equipaggio furono adottati dalla nostra comunità e divennero dei veri amici per noi. La nostra intenzione era quella di dare loro sicurezza e normalità, di fronte ad un avvenire incerto, alla monotonia e alla frustrazione dell'esistenza a bordo. In cambio, crediamo che abbiano apprezzato i nostri sforzi per apportare loro un po' di sollievo nella situazione che stavano vivendo.

Nel corso dei 3 mesi che sono seguiti, ci furono altre sedute del tribunale. Infine, vista la mancanza di cooperazione da parte dei

proprietari, il giudice decise che la nave sarebbe stata venduta e, con il denaro ottenuto, pagati i debiti. Il 18 ottobre l'asta fu chiusa e il 19 fu annunciato che soltanto un'offerta era stata giudicata accettabile. La corte, tuttavia, accettò di prendere in considerazione un'altra offerta, della Banca del Kuwait, per una

Le MV. Mawashi Al Gasseem a finalmente quitté Adélaïde le 23 novembre 2005, après que la Cour Fédérale ait ordonné sa vente à un armateur jordanien et que l'équipage ait reçu des arrérages de paie, estimés à \$ 511,000.

Lloyd's Register—Fairplay web links

somma di 32 milioni di dollari. La seduta successiva del tribunale era prevista per il 9 novembre e, pertanto, la situazione a bordo della nave restò immutata. Nell'attesa, ci furono delle discussioni con le autorità giudiziarie federali per decidere i passi da intraprendere, una volta risolto il caso, sulla sostituzione dell'equipaggio con uno fresco.

Cosa hanno fatto quegli uomini per tutto quel tempo? Su una nave vecchia di 32 anni, la ruggine è molta e loro passavano le giornate a toglierla. È un lavoro rumoroso, sporco, freddo e demoralizzante ... però lo continuavano giorno dopo giorno ben sapendo che non ne avrebbero ricavato alcun compenso mentre le famiglie, nel frattempo, non avevano soldi, le case rischiavano di essere confiscate dalla banca e i loro cari avevano bisogno di cure mediche. E loro non potevano fare nulla.

Poiché la Corte aveva deciso che le persone a bordo erano troppe e che ciò costituiva un

(segue a p. 13)

(segue da p. 12)

pericolo, fu deciso di rimpatriare parte dell'equipaggio. Pertanto, furono scelti 34 uomini e la partenza ebbe luogo il 12 ottobre. Dato che la vendita non era stata ancora conclusa, essi tornarono a casa senza soldi, ma con la promessa che, non appena la nave sarebbe stata venduta, avrebbero ricevuto tutto il denaro dovuto.

Non è così che un marittimo desidera tornare a casa: senza un soldo in tasca! Il problema è che, una volta a casa, egli è un'altra bocca da sfamare. Ci siamo dunque lanciati in una campagna di raccolta di denaro affinché ciascuno di loro potesse rientrare nel proprio Paese con almeno 100 dollari. L'avvenire dei 35 uomini rimasti sulla nave restava incerto. Per saperne di più, bisognava

conoscere i dettagli della vendita e le intenzioni di acquistare la nave. Ma era chiaro che nessuno dei due gruppi avrebbe ricevuto nulla prima di dicembre.

Vorrei esprimere qui la nostra ammirazione per questi uomini - dal Cap. Roman Alcantara Jr. all'ultimo dei marittimi - per la gentilezza, la cortesia e la riconoscenza espresse per le nostre iniziative, mentre vivevano in una situazione di stress intollerabile. Dio benedica loro e le loro famiglie e li protegga da un'altra prova del genere.

L'Apostolato del Mare ringrazia le seguenti organizzazioni che hanno contribuito a questo slancio di solidarietà:

La "O.W. Bunker and Trading Co.", che, in seguito alla decisione del tribunale, aveva il compito di

provvedere all'approvvigionamento della nave in cibo e medicinali. La Compagnia ha pagato anche per le spese di rimpatrio e altre spese annesse.

LITF e i sindacati australiani, per il loro sostegno, i consigli legali, e l'anticipo di denaro.

La Corte Federale Australiana e il suo personale che hanno sempre agito in maniera equa e nell'interesse dei marittimi.

La popolazione locale, le Chiese e la comunità dei filippini per la loro accoglienza, il sostegno finanziario e le preghiere, che hanno ridato coraggio e senso alla lotta di questi uomini.

A tutti vada il nostro ringraziamento. Il Signore vi accompagni lungo la vostra vita.

Publication of the BIMCO/ISF Manpower 2005 Update



This report (the fourth) is the result of over a year's work by BIMCO/ISF and the Institute of Employment Research at Warwick University, collecting data from maritime administrations and shipping companies to build up a comprehensive picture of the global situation regarding the availability of seafarers for the world's merchant fleet.

The worldwide supply of seafarers is estimated at: 466,000 officers and 586,000 ratings. The Update thus reveals a continuing shortage of qualified officers, of around 10,000, or 2% of the total workforce, and a significant surplus of ratings. Key issues arising from the report include: the continuing supply shift from OECD to the Far East, South-Asia and Eastern Europe; an increasing overall demand for seafarers, with particular pressure on certain grades and ship types; ageing OECD senior officers and a lack of replacement from elsewhere; the need to increase training and recruitment and to reduce wastage.

In summary, BIMCO and ISF conclude: "there is a modest shortage of officers worldwide and a continuing surplus of ratings. While the shortfall of officers is smaller than forecast in 2000, certain sectors of the industry have experienced severe shortages, and the continuing growth of the world fleet, combined with work pressures on crews, indicate that demand for qualified seafarers will continue to increase over the next decade. This demand will only be met if the increase in levels of recruitment and training is maintained and if wastage rates are reduced".

(BIMCO/ISF,
02 December 2005)



PUBBLICATI I RISULTATI DELLA CAMPAGNA 2004 DELL'ITF CONTRO LE BANDIERE DI COMODO



La Campagna dell'ITF contro le bandiere di comodo, formalmente lanciata al Congresso Mondiale di Oslo, in Norvegia, nel 1948, continua ad essere uno strumento prezioso nella lotta contro questo fenomeno. Essa consta di due elementi:

- una campagna politica intesa a stabilire, mediante accordo governativo internazionale, un reale legame tra la bandiera che una nave sventola e la nazionalità o residenza del proprietario, degli agenti e dei marittimi, e quindi ad eliminare interamente il sistema di bandiere di comodo;
- una campagna industriale diretta ad assicurare che i marittimi che lavorano a bordo di queste navi, qualunque sia la loro nazionalità, siano protetti dallo sfruttamento degli armatori.

I fattori alla base dello sviluppo delle bandiere di comodo sono: un regime fiscale meno oneroso, o addirittura inesistente, basse tasse di immatricolazione e “esenzione” dalle leggi sul lavoro e la sicurezza, al fine di economizzare sui costi ed essere competitivi sul mercato. Per questo, metà del tonnellaggio mondiale della flotta mercantile viene

registrato fuori dal Paese di origine.

Ventinueve sono le bandiere di comodo attualmente classificate dall'ITF:

“Antigua & Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda (UK), Bolivia, Burma/Myanmar, Cambodia, Cayman Islands (UK), Comoros, Cyprus, Equatorial Guinea, German International Ship Register (GIS), Gibraltar (UK), Honduras, Jamaica, Lebanon, Liberia, Malta, Marshall Islands (USA), Mauritius, Mongolia, Netherlands Antilles, Panama, São Tomé & Príncipe, Sri Lanka, St. Vincent & the Grenadines, Tonga, Vanuatu”.

Si tratta, per lo più, di Paesi in via di sviluppo che mancano sia dei mezzi, sia della volontà di dotarsi di un efficace sistema di controllo, tanto più se le risorse sfruttate non sono loro.

“Sappiamo perfettamente che non tutte le navi battenti bandiere di comodo sono sotto-standard e che non tutte le navi sotto-standard usano bandiere di comodo. Ma siamo convinti che questo sistema permetta agli operatori di sfuggire a quei regolamenti che creerebbero problemi. Ma, per una flotta mercantile di qualità, sono necessarie bandiere di qualità.

Una bandiera di qualità cerca di osservare la legislazione internazionale.

Una bandiera di qualità è in grado di mettere in atto sanzioni effettive contro l'armatore.

Una bandiera di qualità ha una legislatura che funziona adeguatamente.

Una bandiera di qualità ha un'amministrazione marittima ben qualificata.

Una bandiera di qualità investe nella formazione dei marittimi a bordo delle navi.

Una bandiera di qualità opera all'interno di una cultura di pubblico servizio.

Infine, **una bandiera di qualità**, non può essere un *business*” (David Cockroft, Intervento a Mare Forum 99)

La Campagna dell'ITF ha avuto una considerevole evoluzione dal momento del suo inizio, ma rimane costante la determinazione dell'ITF a far sì che i marittimi possano ricevere salari “decenti”, godere di condizioni di lavoro sicure e far valere i propri diritti sindacali.

L' “ITF Flag of Convenience (FOC) Campaign Report 2004”, disponibile unicamente in inglese, può essere richiesto all'ITF Information and Policy Department, Fax +44 (20) 7357 7871 o via e-mail: orders@itf.org.uk

NOTIZIE IN BREVE

MADAGASCAR

La Giornata Marittima Mondiale è stata celebrata ufficialmente grazie all'impegno, da alcuni anni, dell'ECAR-Apostolat de la Mer e dell'Amministrazione del Paese, ora consapevole della necessità di dedicarsi a questa celebrazione.

Il Ministero dei Trasporti ha deciso dunque di ufficializzare questa Giornata che è stata celebrata nel Porto di Toamasina. L'A.M. era presente con una « Esposizione » sulla vita della gente di mare.

L'A.M. continua la sua traversata nel tempo contro venti e maree. La scomparsa di Suor Odile è una piaga ancora aperta che addolora profondamente. Tuttavia le cose vanno avanti: grazie all'ampliamento del Centro per marittimi è stato possibile aprire un « ristorante » degno della gente di mare; vi è stato annesso anche un cyber spazio, collegato 24 ore su 24 ad Internet, che dà maggiori possibilità ai marittimi di comunicare con la famiglia e che offre agli altri il vantaggio di informarsi meglio.

Felix Randrianasoavina

MALESIA, Port Klang

Magdaleen Cross è una volontaria dell'Apostolato del Mare a Port Klang. Quando è possibile, ella accompagna il cappellano per le Celebrazioni Eucaristiche a bordo delle navi da commercio e da crociera (cosa, però, non è più tanto frequente oggi dato il breve tempo di scalo nei porti).

Tra le attività dell'A.M. a Port Klang, ricordiamo:

- la distribuzione del bollettino diocesano ai marittimi a bordo
- quando ci sono marittimi in porto, il loro accompagnamento alla parrocchia per la Santa Messa, a cui segue un incontro d'amicizia al Centro Stella Maris.
- i contatti con altri centri AM della regione (Singapore, Thailandia, Filippine, Taiwan, India)
- i contatti con la parrocchia per informarle delle attività dell'AM
- la visita delle famiglie dei marittimi

FRANCIA

Giovedì 1° dicembre, l'Associazione « Amis des Marins de Port de Bouc » ha festeggiato i 20 anni del centro e i 200.000° marittimi accolti.

Inviando loro le nostre felicitazioni per il lavoro svolto e per tutti questi anni al servizio dei marittimi.

ITALIA

Il 26 novembre 2005, presso la « MIB School of Management » di Trieste, è stato conferito l'*International Master in Tourism Leisure Award 2005 al Dott. Pier Luigi Foschi* per i suoi grandi meriti professionali.

Al Dott. Foschi, Presidente e Amministratore Delegato della Costa Crociere, vanno i nostri più sinceri rallegramenti.

PRAYERS FOR TRAVELERS provides easy-to-use prayer services for vacationers and travelers. Both the prayer leader and assembly can participate in the services.

It includes

- . Two Ecumenical Prayer Services
- . One Interreligious Service
- . Two Services for the Renewal of Christian Marriage Vows
- . Scripture and Meditation Selections
- . Favorite Hymns

Who will find this resource helpful?

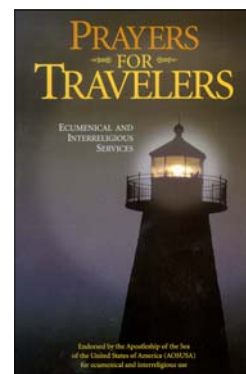
Christians and interreligious groups on cruise ships and in airports, hotels, or resorts

Endorsed by the Apostleship of the Sea—USA

For orders:

Phone 800-933-1800 Fax 800-933-7094

orders@ltp.org www.ltp.org



AM World Directory



PERU

(new port chaplain)

LIMA

Fr. Alcides Salinas Soda, C.S.
migrantes@iglesiacatolica.org.pe

IRELAND

(new National Director)

Fr. Padraig O'Neil, OFM Cap.
3 Beresford Place, **DUBLIN 1**
Tel +353-1-874 9061 Fax +353-1-821 2782



USA

(new address)

PORT CANAVERAL

720 Mullet Road, Suite N
Cape Canaveral, FL 32920

SPAIN

(new address)

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Canary Islands)

Puerto Ciudad, Local ID
Cp 38001 smaristenerife@terra.es

PHILIPPINES

(new address)

BATANGAS CITY, Philippines 4200

Basilica Parish Convent
Fr. Joselin C. Gonda
frjcgonda@yahoo.com



SENEGAL

(new chaplain)

DAKAR

Paroisse St. Pierre du Port, B.P. 50733 R.P.
Abbé Edouard SARR

MALAYSIA

(new address)

PORT KLANG

Church of St. Anne, Jalan Tengku Badar, 42000 Port Klang
Selangor Darul Ehsan
Songbird072000@yahoo.com

New addresses

ICMA Secretariat

On November 17th, the ICMA Secretariat in Rotterdam has been closed. The new address is:

Herald House, Lambs Passage/Bunhill Row, London EC1Y 8TQ

(Tel. +44 20 7256 9216)

icma@bt.connect.com

NAMMA Secretariat (as of January 1, 2006)

13-159 Canboro Road, Fonthill, ON L0S 1E5 (Canada)

(Tel. +1 905 892 8818)

namma@cogeco.ca

Rev. Lloyd Burghart

Interim Executive Secretary



**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

[www.vatican.va/Curia Romana/Pontifici Consigli ...](http://www.vatican.va/Curia_Romana/Pontifici_Consigli_...)

