

Apostolatus Maris

La Chiesa nel mondo marittimo



Pontificio Consiglio della Pastorale dei Migranti e degli Itineranti

N. 94, 2007/I



Rendete ragione della speranza

(cfr. 1 Pt 3,15)

All'interno ...

- Messaggio dell'Arcivescovo Agostino Marchetto per la Santa Pasqua
- XXII Congresso Mondiale dell'Apostolato del Mare
- L'Apostolato del Mare in Tanzania
- Cambio al timone ad Hong Kong

Page	2
	3
	8
	10

« NON CERCATE TRA I MORTI COLUI CHE È RISORTO »

Cari fratelli e sorelle dell'Apostolato del Mare,

Dopo il lungo cammino di 40 giorni «nel deserto», in cui abbiamo cercato il Signore e camminato in sua compagnia, possiamo ora manifestare la nostra gioia e cantare il nostro «Alleluia», poiché la notte di Pasqua, infatti, ci libera dal peccato e da tutte le schiavitù. Gesù, con la sua risurrezione, viene a darci la vita in abbondanza e a rispondere alla nostra speranza di libertà. D'ora in poi, né il male né la morte avranno più potere definitivo su di noi. La notte di Pasqua è veramente il centro della Liturgia cristiana e la festa pasquale è l'avvenimento fondatore della nostra religione. San Paolo non ha alcun dubbio su quale sia il centro della nostra fede: "Ma se Cristo non è resuscitato, allora è vana la nostra predicazione ed è vana ed è vana anche la vostra fede" (*1 Cor. 15,14*).

In questi giorni santi che hanno preceduto la Pasqua, abbiamo scoperto Dio che ha scelto un cammino di umiltà e dolore per vincere il male e la morte, anche quando aveva legioni «di angeli a sua disposizione». Egli ha accettato di essere Servitore sofferente per rivelarci il piano di salvezza. Viene a portare la sua risposta ad un mondo che ha perduto molte delle sue sicurezze, e vive devastato da guerre e conflitti di ogni tipo, dominato dall'ambizione, dalla forza del potere, dal male morale, dalla corsa al possesso e al piacere. Allo stesso modo, sperimentiamo spesso la nostra impotenza nel cambiare le cose o influire positivamente sugli avvenimenti. Dio, nella passione, morte e risurrezione di suo Figlio, viene a dirci che non vuole imporre il suo piano di salvezza con la forza o il potere, ma acquisendo la condizione di servitore. Gesù viene a manifestare agli uomini l'onnipotenza dell'amore, viene a rivelarci che è con l'amore che possiamo cambiare il mondo e vincere il male. Egli ci invita, dunque, a metterci alla sua sequela (cfr. *Mt 11, 29*).

Per tante persone, schiacciate dalla vita e tentate dalla disperazione, l'evento della Resurrezione è portatore della notizia straordinaria che Gesù ha vinto la morte e che il male, la sofferenza e perfino la morte non avranno l'ultima parola. Nelle sofferenze e negli scoraggiamenti, questa buona novella costituisce un immenso deposito di speranza per tutta l'umanità e noi non abbiamo il diritto di conservarla solo per noi. Per questo, prima della sua Ascensione, il Signore Risorto ordinò ai suoi discepoli di proclamare la Buona Novella della sua resurrezione a tutte le nazioni.

Nell'Apostolato del Mare, la nostra missione è quella di proclamare a tutto il mondo marittimo che «*Gesù è risorto*» e che la resurrezione non è avvenimento del passato. Oggi ancora essa è portatrice di salvezza e di speranza per quanti sono nelle tenebre e vivono nella disperazione. Più che mai il mondo ha bisogno di testimoni lucidi, convinti, coraggiosi e umili. Del resto, l'obbligo di essere testimoni di speranza attraverso la proclamazione della Parola, la Liturgia e la Diaconia sarà il tema del nostro Congresso Mondiale del prossimo mese di giugno, in Polonia.

La Pasqua è tempo per ricominciare e riprendere il cammino. Da parte mia, voglio farvi partecipi della notizia che Papa Benedetto XVI ha riconfermato, per un nuovo quinquennio, il mio mandato di Segretario del Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, di cui l'Apostolato del Mare è un settore. Nel ringraziare il Santo Padre per questo nuovo segno di fiducia, mi affido anche alle vostre preghiere.

Le campane di Pasqua «volate via a Roma», secondo la leggenda che vorrebbe spiegare così il loro silenzio durante il «sacrum triduum», vi portino nuova speranza e molta gioia. Preghiamo in questo tempo di festa per i marittimi, i pescatori e le loro famiglie, specialmente per quanti sono lontani, esposti ad ogni tipo di pericoli, per coloro che sono vittime di sfruttamento, affinché grazie alla misericordia di Dio e alla nostra solidarietà essi non sprofondino mai nel dubbio e nella disperazione.

Mettiamoci dunque presto all'opera senza «*cercare tra i morti colui che è Risorto*» (*Lc 24,5*).

+ Arcivescovo Agostino Marchetto
Segretario del Pontificio Consiglio
della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti

XXII CONGRESSO MONDIALE DELL'APOSTOLATO DEL MARE

Gdynia, Polonia, 24-29 giugno 2007

*In solidarietà con la Gente del Mare, Testimoni di speranza
con la Parola di Dio, la Liturgia e la Diakonia*

Programma provvisorio

DOMENICA 24 GIUGNO 2007

Incontro dei Vescovi Promotori e dei Direttori Nazionali sul ruolo del Vescovo Promotore nel quadro della cooperazione con la chiesa locale (Direttori Nazionali, cappellani, volontari e parrocchie) e sul ruolo dell'AM nella Chiesa locale: opportunità e sfide.

09.00 Introduzione e benvenuto, S.E. Mons. Agostino Marchetto, Segretario del Pontificio Consiglio

09.30 Presentazione (sulla base delle risposte al questionario) di un panel composto di Don Giacomo Martino (AM Italia), S.E. Mons. Joshua Ignathius (AM India), P. Raymond Desrochers (AM Giappone): problemi e necessità dell'AM nazionale e locale. Discussione generale.

10.45 Caffè

11.15 Tavola rotonda: **Il ruolo del Vescovo Promotore:** S.E. Mons. Tom Burns (AM Gran Bretagna), S.E. Mons. Tadeusz Gocłowski (AM Polonia), P. Samuel Fonseca (AM Brasile). Discussione generale.

13.00 Pranzo

Apertura ufficiale del Congresso

16.00 Celebrazione eucaristica nella Chiesa *Stella Maris*, presieduta da S.E. Mons. Agostino Marchetto

17.00 Processione al teatro con la banda marittima (possibilità di trasporto per coloro che non possono camminare)

17.30 Saluti e benvenuto:

Cena di gala

LUNEDÌ 25 GIUGNO 2007

08.45 **Preghera del mattino e benedizione** presieduta dall'Arcivescovo **Agostino Marchetto**

09.00 **Presentazione del tema del Congresso**, Arcivescovo **Agostino Marchetto**

10.00 Caffè

10.30 **Situazione attuale del mondo marittimo**, Sig. David Cockcroft (Segretario Generale dell'ITF)

11.15 Discussione

12.00 Concelebrazione eucaristica, presieduta da S.E. Mons. Józef Kowalczyk, Nunzio Apostolico in Polonia

13.00 Pranzo

15.00 **L'A.M. testimone di carità, speranza e solidarietà alla luce dell'Enciclica "Deus caritas est" di Benedetto XVI**, P. John Chalmers (A.M. Australia)

15.45 Caffè

16.00 **Indirizzo di saluto**, S.E. Card. Renato Raffaele Martino, Presidente del Pontificio Consiglio

16.15 Presentazione Power Point su **Lo stato dell'A.M. nel mondo**, Mons. Jacques Harel (sulla base del questionario e dei rapporti dei Coordinatori Regionali), con il commento dei Coordinatori Regionali

18.00 Fine della sessione

19.00 Cena

MARTEDÌ 26 GIUGNO 2007

08.45 Preghiera del mattino, organizzata dagli Osservatori ecumenici

09.00 **La speranza ispira e motiva l'opera dell'A.M.**, S.E. Mons. Pierre Molères (A.M. Francia)

09.45 **Presentazione dell' "A.M. International Website"**, Mons. J. Harel e Comm. Chris York (A.M. Gran Bretagna)

10.15 Caffè

10.45 **Testimoni di speranza in un ambiente ecumenico ed interreligioso**, Mons. Felix Machado, Sotto-Segretario del P.C. per il Dialogo Interreligioso (Santa Sede)

11.30 Discussione

12.00 Concelebrazione eucaristica

13.00 Pranzo

15.00 Tavola Rotonda: **ICMA, ITF-STe ICSW/:** "partners" in un approccio pastorale, Rev. Jurgen Kanz (Segretario

Generale dell'ICMA), Sig. Tom Holmer (Amministratore dell'ITF-ST), Sig. Andrew Elliott (Amministratore ICSW)

15.45 Discussione

16.15 Caffè

16.30 **Gruppi di lavoro**

18.00 Fine della sessione

19.00 Cena

MERCOLEDÌ 27 GIUGNO 2007

08.30 Concelebrazione eucaristica

09.30 **La Liturgia nutre la speranza delle comunità di marittimi e pescatori**, S.E. Mons. René M. Ehouzou (A.M. Benin)

10.15 Discussione

10.30 Caffè

10.50 Tavola Rotonda: **Il Diacono: ordinato per la Proclamazione della Parola, la Liturgia e la Carità**, Diaconi Ricardo Rodriguez (A.M. Spagna), Jean-Philippe e Marie Agnès Rigaud (A.M. Francia) e Albert Dacanay (A.M. Canada)

11.30 Discussione

12.00 Pranzo

14.00 **Gruppi di lavoro**

15.30 Partenza per Gdansk in bus per una visita della città

GIOVEDÌ 28 GIUGNO 2007

08.45 Preghiere del mattino

09.00 **Presentazione: 1) l'impegno dell'A.M. nel settore della pesca**, P. Bruno Ciceri (A.M. Taiwan); **2) la sostenibilità delle comunità di pesca: una prospettiva delle mogli dei pescatori**, Sig.ra Cristina de Castro (A.M. Spagna)

10.00 Discussione

10.15 Caffè

10.45 **Al servizio del mondo marittimo: segni di speranza**

Manuale A.M., Mons. Jacques Harel

ILO 186, Dott. Douglas Stevenson, Direttore del CSR di New York

11.30 Discussione

12.00 Concelebrazione eucaristica

13.00 Pranzo

15.00 Tavola Rotonda: **La cappellania delle navi da crociera alla luce del tema del Congresso**, Mons. John Armitage (A.M.-GB), P. Luca Centurioni (A.M. Italia), P. Sinclair Oubre (A.M.-USA)

16.00 Discussione

16.15 Caffè

16.30 **Gruppi di lavoro**

18.00 Fine della sessione

19.00 Cena

Dopo cena: **Incontri regionali e nomina dei candidati a Coordinatore Regionale**

VENERDÌ 29 GIUGNO 2007: FESTA DEI SANTI PIETRO E PAOLO

08.30 Preghiere del mattino

08.45 Presidente della sessione: Arcivescovo Agostino Marchetto

◊ Presentazione del documento finale

◊ Messaggio al mondo marittimo

◊ Comunicato stampa/ conferenza stampa

10.30 Partenza per il "Festival del Mare" e Concelebrazione eucaristica presieduta da S.E. Mons. Tadeusz Gocłowski, Arcivescovo di Gdansk, Vescovo Promotore A.M. di Polonia

SABATO 30 GIUGNO 2007

Partenza dei partecipanti

XXII CONGRESSO MONDIALE DELL'APOSTOLATO DEL MARE

Gdynia, Polonia, 24-29 giugno 2007

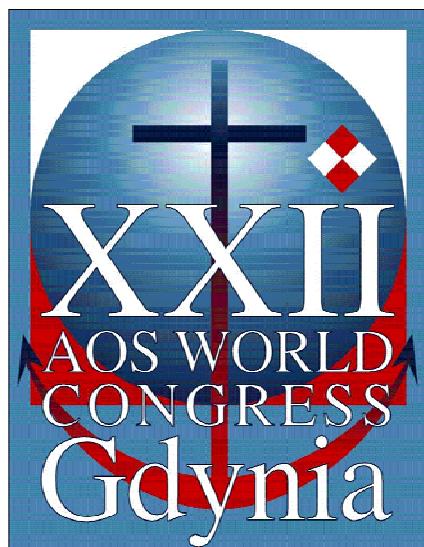
*In solidarietà con la Gente del Mare, Testimoni di speranza
con la Parola di Dio, la Liturgia e la Diakonia*

GRUPPI DI LAVORO

I gruppi di lavoro si svolgeranno in tre sessioni.

Ogni partecipante avrà pertanto la possibilità di partecipare a tre di essi, registrandosi per il gruppo di studio scelto durante il Congresso.

1. "Deus Caritas est" nel contesto dell'Apostolato del Mare, P. John Chalmers (Australia)
2. Lavoro e sicurezza: pericoli e rischi per la salute a bordo, Dott. Bogdan Jaremin (Polonia)
3. La Convenzione Consolidata Marittima 2006 dell'OIL, Dott. Douglas Stevenson (USA)
4. I Comitati di welfare, Don Giacomo Martino (Italia)
5. La pastorale delle navi da crociera, P. Luca Centurioni (Italia)
6. La navigazione sportiva e il piccolo cabotaggio, Cap. Philippe Martin (Francia)
7. L' "AOS International Website": uno strumento al servizio della nostra pastorale, Arcivescovo A. Marchetto (Santa Sede) e Com. Chris York (Gran Bretagna)
8. Il ruolo delle donne nell'A.M. (nelle visite a bordo e come volontarie), Suor Mary Leahy (Australia)
9. Associazioni di donne e mogli dei marittimi nell'industria della pesca, Sig.ra Cristina de Castro (Spagna)
10. I membri della cappellania nel contesto della visita delle navi e dell'accoglienza dei marittimi, Cat. Jacek Romiszewski (Polonia)
11. Dialogo ecumenico e interreligioso, Mons. Felix Machado, P.C. per il Dialogo Interreligioso (Santa Sede)
12. Preparare e sostenere il marittimo per una vita di fede in mare, P. Savino Bernardi (Filippine)
13. Vita a bordo: realtà e aspettative, P. Guy Pasquier (Francia)



LA MIA VITA DI MARITTIMO

di P. Guy Pasquier, sacerdote navigante



Sono già 14 anni che vivo la vita di marittimo e ora sono giunto al termine del mio percorso: alla fine dell'anno, poserò il sacco a terra, senza nostalgia né dispiacere, poiché ho perseverato in questa vita e non ho finto; fisicamente, però, era diventata sempre più difficile. Continuerò a vivere a contatto con questo mondo e ad assicurare ai marittimi le visite a bordo delle loro navi in scalo nel porto di Le Havre.

Dal 2000 in particolare, navigo in buone condizioni su navi battenti bandiera francese: periodi d'imbarco di 3 mesi, seguiti da altrettanti di riposo. Ciò mi ha permesso di continuare la professione di marittimo di lungo corso dove si cerca di non invecchiare. Lavoro come elettricista a bordo di una grossa gasiera (derivante dal petrolio), che solca tutti i mari: Sud-est asiatico, Golfo Persico, Australia, Africa occidentale, America del Sud, Stati Uniti, ecc.

Prima, vivevo nella precarietà: un'alternanza di imbarchi con diverse compagnie francesi, su differenti tipi di nave (porta-containers, petroliere, gasiere) e di tempi d'attesa, di disoccupazione e di ricerca di nuovi imbarchi. Ho anche

navigato due volte con contratti internazionali, e ho cercato di imbarcarmi dalla Grecia. Attraverso queste esperienze, ho condiviso la sorte della maggior parte del milione di marittimi di tutto il mondo, legati ad una compagnia mediante un contratto a tempo, senza protezione né garanzia di essere ripresi a bordo.

La vita del marittimo è fatta di andate e ritorni, di presenze e di assenze, di legami e di rotture. È difficile stabilirsi in un luogo e impegnarsi in qualcosa di duraturo. Quando si è a terra, l'orizzonte della partenza è sempre presente. Si è distanti dalla gente, dagli avvenimenti e dalla vita ordinaria. Per fortuna, grazie ai moderni mezzi di comunicazione, il telefono e internet, c'è un maggiore collegamento e, quando si ritorna, il disorientamento è minore.

C'è la vita a bordo. I compagni di navigazione non si scelgono e si devono avere grandi qualità relazionali; di solito vediamo solo pochi marittimi con regolarità. Io, personalmente, scrivo messaggi che circolano ampiamente, nei quali parlo della mia vita e del mio lavoro. I marittimi, invece, scrivono o telefonano molto alle loro famiglie, ma generalmente parlano poco nella vita a bordo. Negli ultimi cinque anni, dopo i famosi casi di inquinamento causato dalle imbarcazioni, la cosa che più colpisce è l'aumento dei controlli e delle ispezioni a bordo, effettuate dalle autorità portuali durante le operazioni di carico o scarico della merce, dalla nostra compagnia e dalle autorità francesi (stato di bandiera). Tutto ciò ha provocato un effetto

largamente positivo, ha apportato cioè serietà al lavoro di manutenzione e al controllo della sicurezza affinché la nave sia il più ineccepibile possibile. Questo però aumenta la pressione sugli uomini che sono a bordo, principalmente sul comandante, il capo macchina e il secondo capitano: questi controlli e queste ispezioni sono sempre più puntuali, tutto deve essere perfetto, e ogni marittimo deve essere al meglio per operare e reagire.

Le ripercussioni sui marittimi sono forti: le «maglie deboli» rappresentate dai malati, dagli incompetenti, ecc., sono eliminate. Non c'è posto per l'approssimazione, poiché ciascuno, dall'ultimo mozzo fino al comandante, deve essere il più efficiente possibile nel posto e nel rango che occupa. Certo, è una questione di sicurezza, ma è spietata. Non esiste imbarco in cui non si rispediscano a terra 2 o 3 marittimi.

Una volta, tutto il sapore della navigazione stava nell'aspetto relazionale. Oggi il mondo marittimo è globalizzato, e gli equipaggi a bordo delle navi sono misti. Nella nave su cui lavoro, l'equipaggio è franco-rumeno e lettone. Ho potuto constatare che negli ultimi due imbarchi c'è stato un degrado dei rapporti umani: alcuni marittimi rumeni non si erano adattati e non erano riusciti ad inserirsi a bordo della nave; ciò crea tensioni, nervosismi e i rapporti umani ne soffrono.

La nave percorre rotte molto lungherie. Nel corso del mio ultimo viaggio (fine agosto-fine novembre 2006), la raggiunsi a

Singapore (proveniva dall'Africa occidentale), e lo scarico delle merci fu effettuato in due porti di Taiwan. Dopo aver caricato nel Golfo Persico, ci dirigemmo verso l'Australia (scarico e carico); in seguito in Corea del Sud (2 porti) per tornare infine nel Golfo Persico per scaricare. Sbarcai a Dubai dopo 3 mesi.

Ho una profonda nostalgia delle lunghe rotte, dei grandi spazi, degli orizzonti lontani. Mi sono abituato ormai a volti differenti di uomini e donne, appena intravisti qua e là nel corso dei viaggi, senza possibilità di una qualsiasi relazione: sono sempre più convinto che l'umanità è una sola, al di là delle differenze di lingua, cultura e religione, e che nulla giustifica scandalose disuguaglianze. Come marittimo, mi colpisce anche quella propensione che hanno gli uomini imbarcati a vivere assieme e a rispettarsi: credo che l'accento vada posto più su ciò che unisce che su ciò che ci differenzia. La nostra sfida di domani sarà quella di vivere in pace, il che presuppone molti riequilibri.

Proprio le religioni appaiono oggi come fattori di divisione ... Il messaggio d'amore e di vita di Gesù, che è Buona Novella per me, può esserlo anche per gli uomini e le donne di questo tempo, ne sono convinto: il nostro Dio, con il volto di Gesù, uno di noi, carne della nostra carne, ci riunisce nel nostro vivere quotidiano, per illuminarci con la sua vita e il suo amore, e darci una dimensione di futuro. Ho scelto di essere sacerdote-operaio per vivere e portare questa dimensione d'amore a tutta l'umanità: anzitutto ai più piccoli, ai poveri e agli esclusi, poiché essi sono i preferiti di nostro Signore, poiché Gesù è stato uno di loro; e anche di quanti sono lontani dalla fede

cristiana, o che vivono un'altra fede, senza cercare di convertirli, ma essendo testimoni di un percorso verso Dio. Come sacerdoti-operai, noi amiamo molto l'immagine del regno che Gesù ha predicato: è l'evocazione della permanenza dell'amore di Dio per tutta l'umanità e dell'apertura a tutti coloro che cercano, in verità, cammini di pace e giustizia per gli uomini. Ringrazio la mia Chiesa per avermi permesso di vivere tutto questo.

A bordo tutti sanno che sono sacerdote. In due occasioni si sono imbarcati dei giornalisti per fare un reportage su di me: ho voluto far comprendere che, attraverso di me, anche tutti coloro che erano a bordo erano implicati nella mia missione; io ero là, in mezzo a loro, inviato dalla mia Chiesa per condividere la vita di marittimo, della cui sorte e delle cui condizioni di vita ha una speciale preoccupazione. Credo di essere riuscito a farlo comprendere, e che nessuno si sia sentito ingannato. In effetti, le posizioni nei confronti della fede cristiana sono diverse: alcuni dei nostri amici rumeni hanno riscoperto la loro fede ortodossa; tra i francesi, ci sono alcuni giovani ufficiali molto credenti, altri indifferenti e altri oppositori rispettosi. Io vivo la mia fede con discrezione, proponendo a coloro che lo desiderano la celebrazione domenicale dell'eucaristia. Cerco anche di avere un atteggiamento umile, poiché non voglio esacerbare le differenze tra di noi, e mi pongo come qualcuno che non dà lezioni, che non giudica, e che resta al suo posto di subalterno come elettricista.

Numerosi marittimi, come nel caso dei filippini, hanno contratti

d'imbarco lunghi: 6, 9 mesi e anche più; lontani dai propri cari, con le difficoltà di adattamento a bordo della nave, si sforzano di inserirsi nel posto di lavoro, o nelle relazioni con gli altri marittimi di diversa nazionalità, se non si conosce bene l'inglese ... La vita a bordo può essere causa di profonda frustrazione. Non ci sono scappatoie, se a questo, poi, si aggiunge che, durante i rari scali, non è possibile scendere a terra, per allontanarsi dalla nave solo per qualche ora. A bordo della mia bella nave, ho sentito questo o quel marittimo rumeno dire che si sentiva come in prigione.

I compensi monetari non risolveranno nulla e non sostituiranno la presenza della persona cara e il sorriso dei propri figli. È tanto grande il prezzo da pagare per affrontare questa solitudine, che né la posta elettronica né il telefono riusciranno ad attenuarla. I marittimi filippini e indiani affermano di sacrificarsi per le proprie famiglie e per i propri figli, affinché possano studiare. Conosco alcuni ufficiali francesi che, ad un certo momento, non hanno più sopportato di vivere da parte in questo modo e hanno scelto la famiglia alla carriera.

La professione di marittimo è bella, poiché richiede molto cameratismo nei rapporti e molta solidarietà nel lavoro quando



Le Havre—porto d'attività di P. Guy

bisogna affrontare un duro colpo. È bella anche per lo scenario in cui opera, quel mare che non è mai lo stesso, simbolo

L'APOSTOLATO DEL MARE IN TANZANIA

(da un rapporto di P. Gallus Marandu, Segretario della Commissione per i Migranti e gli Itineranti)

... I porti maggiori della Tanzania sono: Dar-es-Salaam, Tanga, Zanzibar (Unguja e Pemba) e Mtwara. Tra quelli minori troviamo Kilwa, Lindi, Mafia, Pangani, Bagamoyo e Mikindani. Ci sono anche porti di varie dimensioni lungo i grandi laghi.

Le attività dei porti di Zanzibar, lungo l'Oceano Indiano e i grandi laghi riguardano l'attività locale, nazionale, regionale e internazionale. Ciò crea un network e facilita il trasporto di merci e passeggeri lungo le coste, all'interno del paese e in quelli vicini.

L'A.M. è uno dei 9 settori della Commissione Episcopale per i Migranti e gli Itineranti della Conferenza Episcopale

della Tanzania. L'attenzione pastorale ai marittimi e ai pescatori differisce da una diocesi all'altra e non è molto sviluppata. C'è un cappellano a tempo parziale nella diocesi di Mtwara, che collabora con quello delle "Missions to Seafarer" (MtS) per la visita delle navi nel porto di Dar-es-Salaam, e per l'accoglienza dei marittimi presso il centro delle MtS.

Per quanto riguarda le altre diocesi, viene prestata un'attenzione pastorale alle comunità della costa, dei grandi laghi e delle isole attraverso le parrocchie e le missioni della zona. La Tanzania è un paese vasto. In alcuni casi, le infrastrutture, specialmente le strade, sono in cattive condizioni e pertanto non permettono di raggiungere facilmente alcune zone dell'interno. Pertanto risulta difficile arrivare là dove vivono i pescatori.

Nel settembre 2005 la Conferenza Episcopale mi ha nominato Segretario della Commissione Pastorale per i Migranti e gli Itineranti. Rispondendo alle necessità dell'Apostolato del Mare, che è uno dei settori di competenza della Commissione, ho visitato alcuni porti lungo la costa e lungo i laghi, e cioè Kigoma sul lago Tanganyika, e Mwanza sul lago Vittoria. Ho visitato altresì gli Ordinari di questi luoghi che mi hanno informato sulla pastorale che viene svolta per i marittimi e i pescatori nelle loro rispettive diocesi.

Ho poi partecipato al seminario su "Le comunità della pesca e lo sviluppo duraturo nell'Africa del Sud ed Orientale. La prospettiva dei pescatori artigianali", tenutosi a Dar-es-Salaam nel marzo 2006.

Il Sig. Jean Vacher, Coordinatore Regionale dell'Apostolato del Mare dell'Africa Orientale e dell'Oceano Indiano, presente al seminario, ha potuto incontrare il Segretario Generale della Conferenza Episcopale e discutere con lui delle attività dell'A.M.



Le coste della Tanzania hanno un'estensione di 1.474 km. La Zona Economica Esclusiva (EEZ) è di 220.000 km², una piattaforma continentale di 30.000 km², e 25 aree marine protette (MPA) che coprono, all'incirca, 4.214 km². L'acqua marina copre circa 64.000 km². La Tanzania è stata abenedetta con 3 grandi laghi, Tanganyika, Nyasa/Malawi e Vittoria. Ha anche laghi minori, naturali e artificiali, e sistemi fluviali le cui acque raggiungono all'incirca i 58.000 km².

nel paese. In seguito, ha visitato il Centro Sociale di Formazione dei Giovani Pescatori, di Mtoni Kijichi. Ha animato e incoraggiato a riaprire e rendere operativo il centro di formazione. Ha quindi presentato alcuni suggerimenti, che sono stati inclusi in una proposta per ridare vita al Centro.

L'Assemblea Nazionale della Tanzania ha ratificato:

- le Convenzioni internazionali in materia di protezione e conservazione dell'ambiente marittimo;
- la Convenzione internazionale MARPOL per prevenire

The Darwin's Nightmare

"The Darwin's nightmare" è un documentario di Hubert Sauper, sulle condizioni di vita e l'uso delle risorse naturali (Nile Perch) nel bacino del lago Vittoria.

Il suo obiettivo è quello di presentare gli effetti o l'impatto della globalizzazione, in cui i consumatori europei godono delle risorse naturali della zona mentre i produttori continuano a vivere in miseria. Il documentario rivela anche che gli aerei cargo trasportano il pescato ai mercati europei, portano occasionalmente aiuti umanitari ed armi per alimentare i conflitti interminabili che hanno luogo nella regione dei grandi laghi.

Esso parla dell'alto livello di povertà nella regione a causa dell'incapacità di acquistare il pesce, inviato all'estero. Evidenzia la realtà dei bambini di strada e della prostituzione di donne e minori.



Il documentario, che tocca la vita delle comunità di pescatori, ha suscitato molti sentimenti contraddittori, e preoccupazione sulla sua esattezza. È stato visto come una provocazione, con l'intenzione di appannare l'immagine del paese e colpirne i legami economici e commerciali con l'Europa. Tuttavia, ha creato una coscienza sulle situazioni socio-economiche

l'inquinamento marino da parte delle navi, del 1973/78;

- la Convenzione sulla prevenzione dell'inquinamento marino causato dallo scarico di rifiuti ed altre materie del 1972;
- infine, la Convenzione sul traffico internazionale marittimo del 1965.

VOLONTARI A SCUOLA DI ACCOGLIENZA

Taranto, un porto, cinquemila navi l'anno e un'altra parrocchia "invisibile" composta da migliaia di marittimi provenienti da ogni parte del mondo. Dalle Filippine alla Turchia, dall'Africa al Nord Europa, lingue e culture differenti ma gli stessi problemi: la distanza tra l'ormeggio della nave e il centro abitato, la difficoltà della lingue e della moneta diversa. L'impossibilità di scendere a terra, la depressione, l'isolamento.

Lo sanno bene gli oltre cinquanta volontari dell'associazione *Stella Maris* di Taranto che ogni giorno assistono i marittimi durante le poche ore di sosta nel porto. Oggi alcuni di loro inizieranno il corso di formazione per "Operatore per l'accoglienza dei marittimi nel porto mercantile di Taranto". L'iniziativa, giunta alla seconda edizione e promossa dall'Ufficio diocesano di pastorale dei migranti, sarà inaugurata proprio oggi nel porto mercantile presso la

sede dell'associazione dall'Arcivescovo di Taranto, Benigno Luigi Papa, alla presenza del Direttore Nazionale della Fondazione Migrantes per l'Apostolato del Mare, don Giacomo Martino.

"Non basta la buona volontà ma l'accoglienza necessita di professionalità". Con queste parole Maria Assunta Metrangolo, presidente dell'associazione *Stella Maris* tarantina, spiega il senso del corso. "Noi come associazione di volontari intendiamo essere un punto di riferimento per il marittimo, un uomo spesso invisibile che vive la sua esistenza tra cielo e mare, per mesi lontano dalla sua casa e dagli affetti più cari".

Il corso, finanziato dal Centro servizi volontariato di Taranto, in collaborazione con la Capitaneria di porto, intende offrire ai futuri operatori non solo una formazione orientata alla pastorale

A Taranto, un corso per chi si dedica alla solidarietà nel porto.

dell'accoglienza, ma anche strumenti e competenze utili per il loro lavoro. Psicologia, lingua inglese, comunicazione telematica sono alcune delle discipline affrontate durante il corso che durerà due mesi con incontri settimanali di tre ore l'uno e che si avvarrà del contributo dell'indirizzo "marino" dell'Istituto professionale Archimede di Taranto.

"La nostra scuola — spiega il preside Adolfo Viglione — è l'unica sul territorio a formare i futuri operatori del mare. Per questo abbiamo sposato appieno il progetto, mettendo a disposizione l'esperienza di alcuni dei nostri docenti". "Un progetto che non sarebbe potuto nascere senza il supporto del nostro Arcivescovo — conclude Maria Assunta Metrangolo — che da sempre ha molto a cuore

CORSO DI FORMAZIONE VOLONTARI IN SERVIZIO CIVILE Rocca di Papa 11-14 Novembre 2006

Dall'undici al 14 novembre, si sono riuniti, a Rocca di Papa 13 volontari del Servizio Civile Nazionale, provenienti da tutta Italia, per partecipare al primo Corso di Formazione, nell'ambito del progetto "Gente di Mare", per conoscere a fondo e fare parte di una realtà così lontana, ma al tempo stesso così vicina, come quella dei marittimi.

I formatori, con pazienza e professionalità, hanno fornito gli spunti e lo "slancio" verso una formazione soprattutto umana e personale, senza la quale anche il servizio quotidiano, perderebbe quella forza che, invece, lo deve rendere unito.

Partendo dalla storia del servizio civile in Italia, dai suoi percorsi culturali e di scelta consapevole, fino al concetto di "difesa non armata della patria", i 13 ragazzi si sono trovati coinvolti in un grande "meccanismo", che, passando per Augusta, Taranto, Livorno, La Spezia, Savona e Genova, unisce in un'opera volta a tutte quelle persone che arrivano nei porti italiani.

"Attraverso esperienze vissute, contenuti pratici, aspetti anche materiali del servizio — hanno affermato — abbiamo scoperto che ci troveremo calati in una realtà ricca di umanità, vissuta in primis da questi marittimi (persone vere e genuine che, abbiamo imparato, non dobbiamo tradire mai), e poi da tutte quelle persone che con la quotidianità del loro lavoro, si adoperano per venire incontro ai loro bisogni" (da "Stella Maris", AMI, n. 3/4, 2006).

CAMBIO AL TIMONE AD HONG KONG

Alla fine la decisione è stata presa: a maggio 2007, P. Roland Doriol prenderà il mio posto di cappellano del porto ed io potrò andare in pensione. Padre Roland è un gesuita francese ed ha navigato per 20 anni come elettricista di bordo. In seguito, ha creato la Stella Maris di Cebu e ora è pronto ad assumere questo nuovo compito qui ad Hong Kong.

Alla mia partenza, sarò stato cappellano di porto per 20 anni! Abbastanza a lungo quindi. Per questo, spero ardentemente in un lavoro più tranquillo in una parrocchia di terra. E, naturalmente, con l'avvicinarsi della partenza, mi tornano alla mente ricordi di questi 20 anni di avventura sull'acqua ...

Ogni anno, la Stella Maris (che in molti porti coopera a livello ecumenico con altre denominazioni cristiane) aiuta a rendere più sopportabile la vita dei marittimi creando opportunità di contatto con le loro famiglie, divertimento e relax nei clubs, conforto spirituale e aiuto in ogni tipo di problemi personali e lavorativi.

Durante tutti questi anni il vostro sostegno è stato di grande aiuto. Sono grato a tutti voi; con i marittimi, sarete sempre nelle mie preghiere.

L'articolo che segue è stato scritto da un giornalista cinese che lavora per un settimanale cattolico di Hong Kong (estratto)

Ogni giorno ad Hong Kong molte persone ammirano la bellezza del loro porto. In questa baia, con la sua apparenza pacifica, P. Joseph Nijssen (con la sua pipa, assomiglia a Bracciodiferro, il marinaio) compie i suoi giri ogni giorno ...

Il mare aperto ha una propria legge; gli equipaggi vivono una vita completamente isolata, a volte per più di un anno, senza mai sapere quando rivedranno i propri cari ... Il mare è veramente un posto speciale, pieno di pericoli e di speranza.

... Quando scendo sulla lancia del "Mariners' Club", mi sento come un ragazzino su una barca di pirati. Ma P. Joseph sembra gioire, mentre fuma la sua vecchia pipa e contempla il mare, che ancora lo affascina dopo tanti anni.

I cappellani che, fin dal 1948, vanno da un punto all'altro della baia, sono molto differenti dai sacerdoti di una parrocchia di terra. Ogni giorno, devono uscire in mare, col tempo bello o con la pioggia e il vento. Non ci si deve meravigliare, quindi, che il predecessore di P. Joseph, P. Dopchie, sia morto improvvisamente per attacco cardiaco nel 1987.

P. Joseph arrivò ad Hong Kong nel 1963 e la città ora è la sua casa. Durante i primi 24 anni, svolse un lavoro pastorale per così dire 'classico', cioè parrocchiale e scolastico.

Aveva appena iniziato il suo nuovo incarico di cappellano, che dovette già confrontarsi con la dura realtà del mare. Una mattina presto, nel visitare una nave, apprese che il primo ufficiale aveva appena perso la moglie e la figlia in un ciclone in Bangladesh: il poveretto non aveva avuto il permesso di recarsi a casa! P. Joseph poi celebrò una messa su una nave argentina dove il capo macchina era morto per avvelenamento da gas ... Il pomeriggio dello stesso giorno visitò una nave dove erano morti cinque filippini, anch'essi per avvelenamento da gas. Sette incidenti mortali in un giorno, abbastanza per farvi stare male per il resto della settimana.

Dopo ogni incidente mortale, l'equipaggio chiede sempre una messa speciale a bordo della nave e una benedizione della nave stessa ...

In questi 20 anni di lavoro, P. Joseph ha accumulato molta esperienza. Ride e mi racconta che non soffre mai di mal di mare, ma che gli è capitato a volte di cadere in acqua, per fortuna senza farsi male. "Forse il Signore vuole che io provi quel senso del mare e della morte che

gli equipaggi provano ogni giorno".

Oggi P. Joseph ha celebrato la Santa Messa a bordo della Prosperity 8'. Venti filippini vestiti a festa lo aspettavano nella sala da pranzo, benché non sia domenica ... Essi sentono la nostalgia di casa e hanno bisogno di un 'conforto spirituale'.

Una borsa impermeabile contiene la piccola cappella di P. Joseph: una croce, delle candele, un piccolo calice, gli abiti e una bottiglietta con l'acqua benedetta. La stanza è invasa del rumore che proviene dalla sala macchina, gli odori della cucina arrivano fino qui, mentre la nave si muove piano su e giù. Le necessità della vita quotidiana sono incluse nelle preghiere ("proteggici dalle tempeste, dal fuoco, dagli incidenti; concedici un viaggio senza pericoli e un sereno ritorno a casa").

La nave seguente ha un equipaggio indonesiano. Il nome è già stato cambiato più volte nello scorso anno. Il capitano e i 10 membri musulmani dell'equipaggio mostrano grande rispetto per il Padre. La piccola paga di HK\$2,500 è molto denaro per loro in Indonesia. Il capitano naviga da 15 anni e non ha paura del mare. Però è preoccupato della famiglia che, attualmente, sta attraversando un momento difficile.

P. Joseph parla con l'equipaggio. Essi hanno paura di non essere pagati. Per cercare di diminuire la loro nostalgia di casa, dà loro alcuni giornali indonesiani. Egli comprende la loro situazione ed essi sanno che li capisce. Non c'è nessuna nave in tutto il porto che rifiuterebbe la visita di P. Joseph, tutti accolgono il loro "pastore". Egli distribuisce loro copie della Bibbia, se ne hanno bisogno, li aiuta ad ottenere il pagamento degli stipendi arretrati, fornisce consigli legali e, se necessario, li accompagna in tribunale. P. Joseph comprende la vita in mare con tutti i suoi pericoli: i pirati che non esitano ad uccidere l'equipaggio per rubare il carico, la continua routine e la solitudine...

MARE CRUDELE ...

Dopo il passaggio del ciclone Gamède, che si è abbattuto sull'Oceano Indiano e ha colpito le acque di Maurizio il 23 e il 24 febbraio scorso, tutta la comunità di pescatori dell'isola è in lutto. Infatti, due navi da pesca, il "King Fish II" e il "King Fish V", con 16 uomini a bordo, che erano in piena campagna di pesca, hanno fatto naufragio. Nonostante le ricerche e le operazioni di soccorso, per il momento non è stato ritrovato nessun sopravvissuto. Sono stati recuperati soltanto alcuni gilets di salvataggio e resti dell'imbarcazione alla deriva.

Il Pontificio Consiglio ha inviato a S.E. Mons. Maurice Piat, Vescovo di Port-Louis, il seguente messaggio:

Eccellenza,

Siamo profondamente rattristati dalla notizia del dramma che ha colpito la comunità di pescatori dell'Isola Maurizio.

Mentre continuano le ricerche per ritrovare i sedici pescatori dispersi dal 23 febbraio in seguito al naufragio delle navi da pesca King Fish II e V, gli scomparsi e le loro famiglie sono costantemente nelle nostre preghiere e nei nostri pensieri. Incoraggiamo le squadre di soccorso a perseverare nei loro sforzi, in condizioni difficili, per ritrovare i sopravvissuti.

Le sarò grato se vorrà esprimere alle famiglie dei sedici marittimi dispersi la nostra solidarietà e il nostro sostegno. Il Signore doni consolazione e speranza a tutti coloro che piangono una persona cara e infonda loro coraggio in questa terribile prova. L'Apostolato del Mare è loro particolarmente vicino.

Nell'assicurare ancora tutta la nostra simpatia, colgo l'occasione per confermarmi, con sentimenti di distinto ossequio,
di vostra Eccellenza Reverendissima
dev.mo nel Signore

+Arcivescovo Agostino Marchetto
Segretario del Pontificio Consiglio per la Pastorale dei Migranti e degli Itineranti



L'unité de la marine indienne qui a participé à la "Search and Rescue Operation" en vue de retrouver les 16 marins-pêcheurs disparus

'OCEAN CAROLINE': IL SALVATAGGIO DELL'EQUIPAGGIO E DELLA NAVE

Domenica mattina, squadre di soccorso polacche hanno tratto in salvo un gruppo di marittimi di una portacontainer norvegese, la 'Ocean Caroline', che aveva iniziato ad affondare a causa delle avverse condizioni atmosferiche, a 62 miglia marine a nord di Leba. In seguito assistenza è stata offerta anche dagli svedesi che hanno messo a disposizione dei rimorchiatori per trainare l' 'Ocean Caroline' a Karlskrona.

Lo scafo della nave si era rotto inaspettatamente nel tragitto da Klaipeda a Hirtshals, in Danimarca, mentre la tempesta raggiungeva gli 8 gradi Beaufort. La portacontainer allora aveva iniziato a imbarcare acqua e a inclinarsi. Benché avesse raggiunto un'inclinazione di 40 gradi, pompando fuori l'acqua si era impedito alla nave di affondare.

Per fortuna, nessun dei 13 membri dell'equipaggio è rimasto ferito. Quando la nave si è inclinata, quattro russi, due lituani, un polacco e un bielorusso si sono allontanati su un battello di salvataggio e sono stati raccolti da un elicottero navale. In seguito, sono stati visitati poi da medici polacchi. Il capitano norvegese e due ufficiali lituani sono rimasti a bordo della nave. Con l'aiuto della guardia costiera, sono riusciti ad impedire che la nave andasse a fondo. Sono stati poi tratti in salvo dalle navi da salvataggio svedesi.

Io mi sono preso cura di otto marittimi. Sono stato con loro per tre giorni, offrendo sostegno spirituale e sociale, fornendo abiti, cibo e un telefono cellulare da usare liberamente. È stato commovente quando li ho sentiti che cercavano di contattare i loro cari.

Lunedì li ho invitati a cena. Era presente anche Andrzej Kościk, ispettore locale ITF. Ieri, dopo averci salutato, hanno preso un traghetto della Stena Line diretto a Karlskrona per unirsi al Capitano norvegese e ai due ufficiali lituani che erano lì dall'incidente. La gratitudine manifestata rimarrà per sempre nel mia memoria.

Le squadre si sono occupate, le autorità marittime, il cappellano e il centro di "Crises Management" di Gdansk hanno lavorato tutti insieme. Quanto sono importanti le buone relazioni e la cooperazione tra di noi!

Rendo grazie a Dio per quelle persone che con generosità accettano di servire gli altri.

P. Edward Pracz, Direttore Nazionale A.M., Polonia

NUOVO SEGRETARIO GENERALE DELL'ICMA



L'ICMA (International Christian Maritime Association) ha nominato il Rev. Hendrik F. la Grange suo Segretario Generale a Londra dal 1° luglio 2007.

Il Rev. la Grange, cappellano del porto di Durban, Sudafrica, è stato Coordinatore Regionale dell'ICMA per l'Africa del Sud dal 2005.

"Io credo—ha detto—che le confessioni religiose possano servire meglio i marittimi del mondo lavorando assieme come un solo corpo. Confido che insieme potremo contribuire alla dignità dei marittimi dando voce a coloro che sono emarginati, ma che sono essenziali al commercio globale".

Il Rev. la Grange succede al Rev. Jurgen Kanz che terminerà il suo mandato alla fine di giugno dopo essere stato Segretario Generale della "German Seamen's Mission" dal 1996 al 2003 e Segretario Generale dell'ICMA dal 2003.

Il Pontificio Consiglio, nel dare il benvenuto al nuovo Segretario Generale, ha ringraziato il Rev. Kanz per gli anni dedicati al servizio della causa ecumenica nell'ambiente marittimo.

Caro Rev. Kanz,

Dopo aver appreso che Ella lascerà definitivamente l'ICMA alla fine di giugno e che sarà sostituito dal Rev. Hendrik F la Grange, anche da parte dell'Apostolato del Mare Internazionale desidero ringraziarLa per il ruolo svolto in qualità di Segretario Generale dell'ICMA in questi ultimi anni.

Ella ha apportato alle sue responsabilità una professionalità che ha permesso all'ICMA di attraversare con successo un periodo di dubbi e incertezze. Tutti noi ci rendiamo conto che ciò non è stato sempre facile e che Ella ha dovuto affrontare questioni complicate e prendere decisioni difficili. Possiamo sicuramente affermare che, sotto la Sua guida, l'ICMA è cresciuta spiritualmente e materialmente in un momento di sfide e ristrutturazione, e di questo tutti i membri Le sono riconoscenti.

La prego di voler trasmettere le nostre congratulazioni al Suo successore e assicurargli il sostegno e la collaborazione dell'A.M. Internazionale.

Nell'attesa di incontrarLa a Gdynia, mi confermo,

dev.mo nel Signore,

+ Arcivescovo Agostino Marchetto
Segretario del Pontificio Consiglio
della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti

UNA RELIGIOSA SCALABRINIANA PER COORDINARE LA PASTORALE DELLA CHIESA AMERICANA PER GLI ITINERANTI

Suor Myrna Tordillo, Scalabriniana, è la nuova coordinatrice della pastorale per gli itineranti dell'Ufficio per la pastorale dei Migranti e dei Rifugiati della Conferenza Episcopale statunitense. Suor Myrna ha lavorato presso le Conferenze Episcopali di Messico e Filippine nella pastorale della mobilità umana ed è fondatrice e direttrice della "Catholic Organization of Migrant Equity". L'annuncio della sua nomina è stato dato il 13 Febbraio dall'ufficio per le comunicazioni della Conferenza Episcopale USA.

L'Ufficio per la pastorale dei Migranti e dei Rifugiati rivolge attenzione e sostegno pastorale a vari gruppi di persone che hanno difficoltà a partecipare alla comunità parrocchiale per un intero anno, un mese o anche su base settimanale. Suor Tordillo è membro della Congregazione delle Suore Missionarie di San Carlo Borromeo.

(Washington, CNS)



IN SENEGAL, I PESCATORI NELLA TORMENTA

Intervista con Mamadou Lamine Niasse

D: L'emigrazione riguarda anche i pescatori?

R: Certamente, sono i pescatori che organizzano i viaggi. Molti avevano lasciato l'agricoltura per poter guadagnare del denaro per preparare la loro partenza. Il numero maggiore di coloro che emigrano è costituito proprio dai contadini trasformatisi in pescatori. Ma la cosa che più sorprende è l'emigrazione dei pescatori tradizionali, dato che la pesca era solita assicurare buoni guadagni. Ciò vuol dire che quella della pesca è una crisi grave. I pescatori non riescono più ad avere battute di pesca redditizie, soprattutto per le reti da posta derivanti, in cui i costi del carburante sono molto elevati. Alcuni hanno diminuito il numero delle loro imbarcazioni. Ma bisogna anche considerare il sostegno dei giovani emigranti che ritornano e costruiscono case, assicurando il sostentamento dei genitori al villaggio.

D: Tutto ciò è legato alla crisi delle risorse?

R: Sì, è sempre più difficile che le battute di pesca siano fruttuose, tanto per quanto riguarda i pesci pelagici quanto i demersali. Per questi ultimi, bisogna allontanarsi sempre di più, fino ad arrivare ai paesi limitrofi. I pescatori vanno in Guinea-Bissau, Guinea, Sierra Leone e perfino in Liberia. In Mauritania e in Guinea Bissau devono pagare licenze che, per loro, sono molto costose. Cercano pertanto di andare sempre più lontano, verso paesi che non chiedono alcuna licenza e in cui il pesce è più abbondante. Questa emigrazione mostra anche una crisi della gioventù. Le questioni e i problemi dei giovani non sono considerati dallo Stato o dalle organizzazioni professionali.

D: Quale è la politica dello Stato nei confronti della crisi della pesca?

R: Non esiste politica chiara in favore dei giovani pescatori, anzi il governo vuole controllare il numero di navi e limitare lo sforzo della pesca. Ci sono quindi poche prospettive per i giovani. Tanto per cominciare, il governo vuole immatricolare le navi.

D: I pescatori sono consultati?

R: Sì, i rappresentanti dei pescatori, dei venditori di pesce e delle mogli dei marittimi sono consultati in seno al CONIPAS (consiglio nazionale interprofessionale della pesca), sui programmi previsti. È allo studio anche la creazione di comitati locali di pesca. È previsto poi di istituire 30 comitati locali costituiti da delegati dei venditori di pesce, dei pescatori, delle mogli di marittimi, dell'amministrazione decentralizzata e delle autorità cittadine.

D: La crisi delle risorse si ripercuote sul mercato interno?

R: Dopo il boom delle esportazioni, i pescatori hanno diretto i loro sforzi sulle specie destinate all'esportazione. Le donne, quindi, hanno sempre più

Il fenomeno dell'immigrazione irregolare verso le Canarie colpisce un buon numero di pescatori in Senegal, manifestando le dimensioni della crisi della pesca in quel paese. **Lamine Niasse**, corrispondente di «Pêche et Développement» a Dakar, accompagna da molti anni le comunità di pescatori nei loro tentativi per organizzarsi. Buon conoscitore dell'ambiente, Lamine Nasse è a disposizione di tutti coloro che lo desiderano, giornalisti, turisti, studenti, responsabili di ONG, per accompagnarli nell'incontro con i pescatori e far conoscere loro i loro villaggi.

difficoltà ad assicurare i bisogni del mercato interno. La crisi ha ulteriormente aggravato la situazione. Alcune donne devono ora andare a recuperare, pagandoli, gli scarti delle fabbriche per avere la materia da trasformare.

D: Le aree marine protette sperimentate in Senegal possono avere un impatto positivo per i pescatori?

R: Lo credo sinceramente, se si instaura una buona comunicazione tra gli attori interessati. Una buona conoscenza degli ecosistemi marini e costieri può aiutare i pescatori e gli altri attori alla necessità di uno sviluppo controllato della pesca come pure della ripopolazione delle specie in via di estinzione. L'area marina protetta del delta del Saloum nella regione di Fatick comincia già a dare risultati e le popolazioni traggono benefici dalla ripopolazione delle risorse e dalla protezione degli ecosistemi. Per una buona riuscita in queste zone marine protette, occorre comprendere e accettare la dimensione della restrizione della pesca in queste zone protette. Bisogna poi sviluppare altre attività che generino fonti di guadagno e permettano ai pescatori di comprendere i benefici di queste misure di salvaguardia.

D: Che succede con gli accordi di pesca?

R: Per i pescatori, c'è contraddizione tra la volontà di limitare lo sforzo di pesca e la firma di accordi per aprire la pesca a imbarcazioni europee od asiatiche. Essi, dunque, denunciano questi accordi, anche se riconoscono che è possibile firmarne per specie, come il tonno, che non sono accessibili ai pescatori artigianali.

Il governo ha bisogno di denaro e l'Unione Europea fa pressione per ottenere diritti di pesca. Le industrie conserviere hanno anche bisogno dei tonni pescati dalle navi europee. I pescatori rifiutano l'accesso alle navi dell'UE alle specie demersali costiere come pure alle pelagiche, che costituiscono la base dell'alimentazione. Essi vogliono anche che il denaro degli accordi serva, in parte, allo sviluppo della pesca artigianale e che essi abbiano un diritto di fiscalizzazione sull'utilizzo di questi fondi.

(da *Pêche et Développement* N° 74), LIG 384 - 9 - gennaio 2007

LO STATO DELLA PESCA E DELL'ACQUACOLTURA NEL MONDO

Rapporto biennale della FAO, 5 marzo 2007

Il numero delle persone che lavorano nel settore della pesca e dell'acquicoltura nel mondo è cresciuto del 35% dal 1990 ad oggi, arrivando a 41 milioni di persone, il 3,1% dei lavoratori economicamente attivi nel settore agricolo (1 milione e 360 mila). Questa crescita è dovuta soprattutto alla Cina che, negli ultimi anni, si colloca ai primi posti delle classifiche per occupazione e consumo di pesce.

A renderlo noto è il rapporto biennale sullo Stato della Pesca e dell'Acquicoltura della FAO, presentato in occasione della



settimana di incontro della Commissione Pesca (COFI, 5-9 marzo 2007) (v. sotto).

La maggioranza delle persone impiegate nella pesca e nell'acquicoltura si trova in Asia, (oltre 36 milioni di persone), e in particolare in Cina e Indonesia, dove si è passati, rispettivamente, da 9 milioni nel 1990 a oltre 13 milioni di lavoratori, mentre in Indonesia da oltre 3 milioni nel 2004 si è arrivati ad oltre 6 milioni e 200 mila lavoratori. Dal rapporto emerge che il numero dei lavoratori nel settore della pesca è più alto nei Paesi in via di sviluppo e tende a diminuire con il grado di industrializzazione.

È il caso, per esempio del Giappone e della Norvegia, dove il numero dei pescatori si è ridotto a meno della metà, dal 1970 al 2004, con un calo nei due Paesi, rispettivamente, del 58% e del 54%.

La ragione del calo, secondo il rapporto della FAO, risiederebbe

nell'aumento della produttività e nella diminuzione delle contrattazioni, aggiunte al fatto che le attrezzature di bordo garantiscono maggiore efficienza e riducono la necessità di personale. Dal rapporto FAO emerge anche che c'è un aumento del consumo mondiale di pesce, tanto che negli ultimi 40 anni si è passati da 9 kg (stima del 1961) a 16,5 kg nel 2003. La partecipazione della Cina alla produzione totale della pesca è aumentata dal 21% del 1994 al 34% del 2003 e il consumo pro-capite è di 25,8 kg. Per comprendere la portata di questi dati basta considerare che, se si esclude la Cina, il consumo pro capite annuo di pesce, nel resto del mondo, è di 14,2 kg.

Il rapporto FAO, infine, analizza anche lo stato della flotta mondiale per la pesca che conta attualmente 4 milioni di unità, di cui l'86% è in Asia e il restante 14% distribuito tra

RAFFORZARE I CONTROLLI NEI PORTI PER COMBATTERE LA PESCA ILLEGALE

A conclusione dei lavori della 27a sessione della Commissione Pesca della FAO (COFI, 5-9 marzo 2007) [a cui era presente il Direttore Nazionale dell'A.M. del Madagascar, Sig. Felix Randrianasoaovina], in un "side event" (v. a fianco) gli oltre 130 Paesi presenti hanno concordato di avviare un processo di consultazioni per arrivare all'adozione di un accordo internazionale vincolante di lotta alla pesca illegale che stabilisca maggiori controlli nei porti dove il pescato arriva, o dove viene trasbordato o lavorato. Ulteriori consultazioni si terranno nel corso del 2007 e del 2008 per arrivare ad una bozza d'accordo che sarà presentata alla prossima riunione dell'organismo FAO nel 2009, per la sua approvazione finale.

L'accordo proposto si baserà sulla bozza redatta dalla FAO in cui si raccomandano misure più idonee ed efficaci per il controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo. Queste misure includono, tra l'altro, sopralluoghi sulle navi prima che sia concesso il diritto d'attracco e maggiori ispezioni nel porto d'approdo per verificare la conformità della documentazione, del carico e delle attrezzature.

Tali norme sono ritenute da molti uno dei modi migliori per combattere la pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU è l'acronimo inglese). Pescare senza permessi, catturare specie protette, usare tipi di reti ed attrezzature fuorilegge e non rispettare le quote di cattura, sono alcuni dei reati più comuni nell'ambito della IUU.

La pesca illegale impedisce una buona gestione della pesca a livello mondiale, ha effetti deleteri sugli stock ittici, inclusi quelli da cui dipendono i pescatori poveri per la propria sopravvivenza e comporta costi ingenti sia in termini di ricavi perduti che di denaro speso per combatterla.

(segue a p. 16)

Molti paesi presenti alla COFI hanno descritto la lotta contro la pesca illegale non dichiarata e non documentata (IUU) come una priorità a causa delle loro avverse condizioni economiche, ambientali e sociali. Un gran numero di membri della FAO hanno presentato rapporti su esiti positivi a livello nazionale o regionale, ma la grande maggioranza ha ammesso che, nonostante sforzi sostanziali, la pesca IUU continua ad rappresentare un grave problema. Un gruppo di pescatori artigianali dell'Africa orientale e occidentale presenti alla riunione hanno descritto anche l'impatto della pesca IUU sulle loro comunità durante un evento collaterale organizzato dalle ONG

IL SETTORE CROCIERISTICO IN PIENA ESPANSIONE!

Quello crocieristico è il settore dell'industria marittima dallo sviluppo più rapido. Basta consultare le cifre disponibili per rendersi conto che esso costituisce un'enorme sfida per l'A.M. La sua crescita è del 12% l'anno, conta oltre 150.000 impiegati e circa 120.000 lavoratori in mare.

Si stima che ogni anno siano 11 milioni i passeggeri delle navi da crociera. Oggi, assistiamo all'introduzione nel mercato di navi enormi con una capacità di 3500 passeggeri e 1500 persone d'equipaggio.

Sono stati 880 mila i passeggeri totali di Costa Crociere nel 2006 (870 mila nel 2005). Lo ha reso noto il Presidente e Amministratore Delegato della Compagnia, Pier Luigi Foschi, in occasione dell'annuncio dato a Parigi della nuova ammiraglia della flotta dal fumaiolo giallo, Costa Serena (dodicesima unità della flotta).

I passeggeri/giorno di Costa Crociere sono saliti nel 2006 a 6.900.000; la percentuale di occupazione è cresciuta di 2 punti percentuali, arrivando al 107%. "Pur non avendo aumentato l'offerta siamo cresciuti ulteriormente nel 2006", ha commentato Foschi, che ha definito "raggiungibile l'obiettivo di superare entro il 2007 il milione di ospiti".



Pier Luigi Foschi

Costa Serena,
la nuova ammiraglia

Con la gemella Costa Concordia, Costa Serena è la più grande nave passeggeri italiana e sarà la nuova ammiraglia della compagnia Costa Crociere. La nave, 112.000 tonnellate di stazza, 290 metri di lunghezza, 1.500 cabine e una capacità totale di 3.780 passeggeri, lascerà la Fincantieri di

Genova-Sestri Ponente per raggiungere lo stabilimento di Palermo per sottoporsi alla pulizia e verniciatura dello scafo. Durante il ritorno a Sestri Ponente la nave farà le prove tecniche ufficiali, una serie di test che verificheranno il corretto funzionamento di impianti, apparecchiature e motori, tra cui il "crash stop", ovvero un arresto totale dalla massima velocità per verificare in quanti metri la nave si ferma in caso di emergenza.Terminate le prove Costa Serena rimarrà a Sestri Ponente per completare l'allestimento sino alla consegna, prevista per il 15 maggio. Il debutto della nuova ammiraglia avverrà con la cerimonia di battesimo, il 19 maggio a Marsiglia.

Oltre a Costa Serena, Costa Crociere ha in ordine altre tre navi, tutte con Fincantieri. Il totale di questi 4 nuovi ordini equivale a

Costa Serena



quasi 2 miliardi di euro investiti da Costa Crociere, che fanno parte di un progetto totale di quasi 4,5 miliardi di euro intrapreso nel 2000 dalla compagnia italiana per l'espansione e l'ammodernamento della sua flotta. (ANSA, 8 marzo)

L'AM DI GIBILTERRA OTTIENE DI ACCEDERE ALLE NAVI DA CROCIERA

I cappellani a bordo delle navi da crociera e i servizi offerti dalle cappellanie a terra sono complementari. A questo riguardo, l'A.M. ha compiuto significativi progressi a Gibilterra e ha ottenuto di poter accedere alle navi da crociera per celebrarvi la Santa Messa. Le cifre del 2006 mostrano un aumento degli arrivi di queste navi a Gibilterra, con un totale di circa 220 arrivi. Secondo fonti ufficiali, l'anno in corso dovrebbe ve-

CINQUE NUOVE NAVI PER CELEBRITY CRUISES

La Celebrity Cruises ha confermato il suo intento di utilizzare i servizi dell'A.M.-USA, accogliendo sacerdoti a bordo di tutte le sue otto navi.

La Zenith è stata venduta, e compirà il suo ultimo viaggio con la Celebrity in aprile. La compagnia ha acquistato 2 navi più piccole, la Journey (che sostituisce la Zenith), e la Quest (che sarà incorporate alla Celebrity più avanti).

Journey e Quest potranno ospitare circa 700 passeggeri mentre le tre navi della serie "Solstice", che entreranno in servizio nei prossimi 3 anni, avranno una capacità di circa 2.800 passeggeri l'una.



(segue da p. 14)

La bozza di accordo sul controllo delle navi da parte dello Stato d'approdo raccomanda, inoltre, formazione specifica per gli ispettori affinché i loro controlli siano più efficaci ed una maggior e condivisione delle informazioni sulle imbarcazioni che hanno già avuto problemi di pesca illegale in modo da aiutare le autorità a rifiutare l'approdo ai recidivi.

(FAO, comunicato stampa, 12 marzo 2007)

AM WORLD DIRECTORY

BENIN

(*new address*)

H.E. Msgr. René M. Eouhzou
Bishop of Porto-Novo
B.P. 380
Porto-Novo

USA

(*new Acting National Director*)

Sister Myrna Tordillo, M.S.C.S.
Office for the Pastoral Care of Migrants and Refugees
3211 4th Street NE
WASHINGTON, DC 20017-1194

“ANGEL” TO SERVE CREW AT UAE ANCHORAGES

The Mission to Seafarers in Dubai is about to start a regular weekly boat service to support about 140,000 seafarers a year using the East Coast Anchorage of the UAE. According to Stephen Miller of the “Mission to Seafarers”, the customised vessel, named “Angel”, is ready to start operations next month. “Most of the work on the boat has been completed except the installation of the satellite system”, he said. The customised boat was built by Albwardy Marine in Al Jadaf, Dubai. Among its services, “Angel” will offer an Internet café, a library stocked with books and DVDs, a medical clinic and a fully-trained paramedic, access to telecommunications and pastoral support from a dedicated Welfare Officer. “The East Coast is the second-largest bunker anchorage in the world, with 100-150 ships anchored offshore at any given time”, Miller said. “As many as 2,000 seafarers could be unable to communicate with family and friend at home for weeks, sometimes months, leading to isolation and loneliness, which the “Angel” is designated to alleviate”.



(Lloyd's Register—Fairplay web links, 21 February)



**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/Roman Curia/Pontifical Councils ...](http://www.vatican.va/Roman%20Curia/Pontifical%20Councils...)

