



DOMENICA DEL MARE (14 LUGLIO 2013)



IN QUESTO NUMERO

Indifferenza: il grande male
del mondo marittimo

3

Giornata del Marittimo

8

Comprendere
il marittimo filippino, II parte

10

ISWAN

16

Ricerca del SRI

19

**Pontificio Consiglio della
Pastorale per i Migranti
e gli Itineranti**
Palazzo San Calisto - Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va

www.pcmigrants.org
[www.vatican.va/Roman Curia/
Pontifical Councils ...](http://www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...)

MESSAGGIO DEL PONTIFICIO CONSIGLIO

"Questo mondo del mare, nel continuo peregrinare di persone, oggi deve tenere conto dei complessi effetti della globalizzazione e, purtroppo, si trova a dover affrontare anche situazioni di ingiustizia, specialmente quando gli equipaggi sono soggetti a restrizioni per scendere a terra, quando vengono abbandonati insieme alle imbarcazioni su cui lavorano, quando cadono sotto la minaccia della pirateria marittima o subiscono i danni della pesca illegale. La vulnerabilità dei marittimi, pescatori e navigatori,

deve rendere ancora più attenta la sollecitudine della Chiesa e stimolare la materna cura che, attraverso di voi, manifesta a tutti coloro che incontrate nei porti o sulle navi, o assistete a bordo nei lunghi mesi d'imbarco".

Con queste parole Papa Benedetto XVI si è rivolto ai partecipanti al XXIII Congresso Mondiale dell'Apostolato del Mare, svoltosi in Vaticano dal 19 al 23 novembre 2012. È un dato di fatto che, per oltre 90 anni, la Chiesa cattolica, attraverso l'*Opera dell'Apostolato del Mare*, con una rete di cappellani e volontari presenti in oltre 260 porti del mondo, ha mostrato la sua *cura materna* apportando benessere spirituale e materiale ai marittimi, ai pescatori e alle loro famiglie.

Nel celebrare la **Domenica del Mare**, vogliamo invitare tutti i membri delle nostre comunità cristiane a prendere coscienza e a riconoscere il lavoro di quasi un milione e mezzo di marittimi che navigano a bordo di una flotta mondiale globalizzata, composta di 100.000 navi che trasportano il 90 per cento dei prodotti manifatturieri. Molto spesso, non ci rendiamo conto che la maggior parte degli oggetti che usiamo quotidianamente sono stati trasportati dalle navi che solcano gli oceani. Equipaggi multinazionali vivono difficili condizioni di vita e di lavoro a bordo, trascorrono mesi interi lontani dai propri cari, a volte sono abbandonati in porti stranieri senza salario,

cadono vittime della criminalizzazione e devono sopportare catastrofi naturali (tempeste, tifoni, ecc.) e umane (pirati, naufragi, ecc.).

Ora un faro di speranza risplende nella notte oscura delle difficoltà e dei problemi che i marittimi incontrano.

La Convenzione sul Lavoro Marittimo (MLC 2006) dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro (OIL), grazie alla ratifica da parte di 30 Paesi membri dell'Organizzazione stessa, che rappresentano quasi il 60 per cento del tonnellaggio lordo mondiale, entrerà in vigore nel mese di agosto 2013. Essa è il risultato di vari anni di incessanti discussioni tripartite (governi, datori di lavoro e lavoratori) volte a consolidare e ad aggiornare un gran numero di Convenzioni e Raccomandazioni sul lavoro marittimo adottate a partire dal 1920.

La MLC 2006 stabilisce i requisiti minimi internazionali per quasi tutti gli aspetti del lavoro e delle condizioni di vita dei marittimi, comprese condizioni di lavoro eque, assistenza medica, protezione sociale e accesso alle strutture di benessere a terra.

Mentre, come Apostolato del Mare, salutiamo l'entrata in vigore della Convenzione e, fiduciosi, ci auguriamo di vedere miglioramenti nella vita dei marittimi, restiamo vigilanti ed esprimiamo la nostra *accorta sollecitudine* rivolgendo particolare attenzione alla Regola 4.4 della Convenzione, il cui scopo è quello di *garantire che i marittimi in servizio a bordo di una nave abbiano accesso a strutture e servizi a terra per salvaguardare il loro stato di salute e benessere*.

Dobbiamo cooperare con le autorità competenti nei nostri porti affinché compiano ogni sforzo per agevolare lo sbarco a terra dei marittimi all'arrivo della nave in porto, a beneficio della loro salute e del loro benessere (cfr. B4.4.6 §5).

Dobbiamo ricordare agli Stati Membri che spetta loro promuovere lo sviluppo di strutture sociali di assistenza a terra di facile accesso a tutti i marittimi, indipendentemente da nazionalità, razza, colore, sesso, religione, convinzione politica od origine sociale, e dallo Stato di bandiera della nave su cui sono impiegati o ingaggiati o prestano servizio (cfr. A4.4 §1).

Dobbiamo aiutare le autorità competenti a creare comitati sociali di assistenza a livello locale, regionale e nazionale, per agire come intermediari per migliorare il benessere dei marittimi in porto, riunendo attori di diversi tipi di organizzazioni sotto un'unica identità (cfr. B4.4.3).

Inoltre, dobbiamo incoraggiare le autorità portuali a mettere in atto, assieme ad altre forme di finanziamento, un sistema di imposte al fine di fornire un meccanismo affidabile per sostenere i servizi di welfare in porto (cfr. B4.4.4 §1(b)).

Dato che la nostra responsabilità finale è verso i marittimi, dobbiamo educarli e formarli sui loro diritti e sulla protezione offerta da questa Convenzione, che è considerata anche il quarto e ultimo pilastro della legislazione internazionale marittima. Le altre tre sono la *Convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi* (MARPOL), la *Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia delle vite umane in mare* (SOLAS), e la *Convenzione internazionale del 1978 sugli Standard di Addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia* (STCW). Si potrà raggiungere la sua effettiva applicazione e ottenere cambiamenti reali soltanto se la gente del mare conoscerà il contenuto della MLC 2006.

Chiediamo a *Maria, Stella del Mare*, di illuminare e accompagnare la nostra missione per sostenere l'impegno dei fedeli chiamati a dare testimonianza con la loro vita cristiana nel mondo marittimo (cfr. Motu Proprio *Stella Maris*, Titolo 1, Art. I).

Antonio Maria Cardinal Vegliò
Presidente

✠ Joseph Kalathiparambil
Segretario

L'indifferenza: il grande male del mondo marittimo

Migrazioni forzate e pastorale per la gente di mare

di Mons. Giacomo Martino, Consultore del Pontificio Consiglio
della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti



Secondo una stima fatta nel 2012 dall'ILO, due secoli dopo l'abolizione della tratta degli schiavi, almeno 20,9 milioni di persone continuano a lavorare sotto coercizione, gran parte nell'economia informale e illegale. Il 90 per cento del lavoro forzato si riscontra in diversi settori dell'industria. In questa presentazione mi occuperò principalmente di coloro che lavorano forzatamente nel settore marittimo (marittimi e pescatori).

La pesca e l'acquacoltura sono divenute industrie globali che impiegano un numero elevato di lavoratori migranti particolarmente vulnerabili al lavoro forzato. Anche se la maggior parte del settore cerca di rispettare le leggi e la dignità della persona non si può negare che alcuni armatori e agenzie di reclutamento usino pratiche abusive.

Queste attività non solo violano i principi e i diritti fondamentali nel lavoro dei pescatori, ma danneggiano la reputazione del settore della pesca nel suo complesso, minando il giusto mercato che usa mezzi legali, equi e moralmente accettabili. Il problema è spesso sottoconsiderato relegandolo solo ad aree geografiche estremamente povere, specialmente in Asia. In realtà, da diverse ricerche appare chiaramente come questa pratica di lavoro ingannevole e coercitiva risulti anche in paesi come la Nuova Zelanda, la Russia, la Turchia, la Corea del Sud, l'Irlanda, la Scozia, e l'Africa occidentale.

Le navi da pesca, in particolare nella flotta d'alto mare, possono rimanere ancorate nello stesso posto in

mezzo al mare, per diversi anni ininterrottamente trasbordando il carburante, le persone ed il pescato. A bordo di questi pescherecci, i pescatori difficilmente possono segnalare abusi, ferite o incidenti mortali o comunque chiedere assistenza per la propria protezione. I pescatori, come i marittimi, devono consegnare il loro documento d'identità al Comandante della nave, mentre sia a bordo che nei porti stranieri la mobilità può essere fortemente limitata. In mare, la capacità di familiari e amici di comunicare con il pescatore e viceversa, è soggetta alla disponibilità di un cellulare o peggio del satellite. Il tracciamento della posizione di una nave dipende anche dalla misura in cui il peschereccio rilascia radio o segnali satellitari.

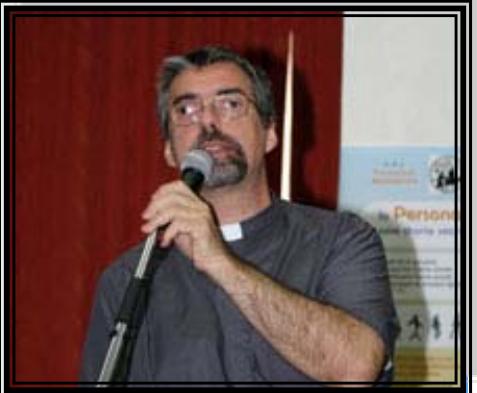
Mons. Giacomo Martino ha presentato questo intervento alla XX Sessione Plenaria del Pontificio Consiglio, del quale è Consultore, svoltasi dal 22 al 24 maggio, per tema: "La sollecitudine pastorale della Chiesa nel contesto delle migrazioni forzate. Studio del Documento Accogliere Cristo nei rifugiati e nelle persone forzatamente sradicate".

bilità di un cellulare o peggio del satellite. Il tracciamento della posizione di una nave dipende anche dalla misura in cui il peschereccio rilascia radio o segnali satellitari.

Un ulteriore fattore che contribuisce alla vulnerabilità di queste persone è l'irregolarità della retribuzione congiuntamente alla mancanza di trasparenza, insieme al fatto che pagando i lavoratori con una quota proporzionale al pescato questo li incentiva a lavorare ore eccessive.

La fragilità di questi pescatori fa spesso riferimento a fattori quali la povertà, l'inesperienza e l'ingenuità di alcuni lavoratori migranti, che li rende vulnerabili allo sfruttamento da parte di alcuni armatori, broker e agenzie di reclutamento. La stessa grande mobilità di queste persone, che parlano lingue diverse, hanno culture dif-

ferenti e modi di vita spesso incompatibili, è un ulteriore fattore di sfruttamento perché non garantisce punti fermi per fare confronti e per trovare a chi denunciare gli abusi. La stragrande maggioranza delle vittime nel settore della pesca sulle imbarcazioni è maschile. Ciò non esclude la possibilità che le donne potrebbero anche essere reclutate per il lavoro forzato o la tratta di esseri umani a bordo dei pescherecci. Questa probabilità è molto rara, anche in rapporto alla necessaria forza fisica richiesta che diventa decisiva nel processo di reclutamento. I pochi casi di donne o ragazze che sono reclutate nei pescherecci sono riconducibili allo sfruttamento sessuale o al lavoro minorile. Le donne sono più spesso considerate come vittime del lavoro nel settore della lavorazione del pesce a terra.



Nel XXI Congresso Mondiale dell'AM, svoltosi nel 2002 a Rio de Janeiro, si era riflettuto sul rapporto "Ships, Slaves and Competition" preparato nel 2001 da Peter Morris, commissario dell'International Commission on Shipping (ICONS), che raccoglieva i risultati delle indagini svolte sull'influenza della globalizzazione nel mondo marittimo. Nel rapporto si afferma che il 10-15% dei marittimi imbarcati sulle navi della flotta mondiale lavorano in condizioni di moderna schiavitù. Si denuncia che una parte del mondo armatoriale tollera ed anzi si avvale delle navi substandard a danno della gran parte di armatori che operano lecitamente. I commissari ICONS affermano di aver avuto notizia di marittimi scomparsi dopo contrasti con Ufficiali o della predisposizione di liste nere per chi aderisce ai sindacati.

Esistono, nell'ambito del lavoro marittimo, problemi di giustizia estremamente gravi come quello della riduzione degli standard di sicurezza o dell'invecchiamento dell'età media delle navi, che aumenta il numero di naufragi e di marittimi che muoiono in mare, sino alla riduzione al minimo degli equipaggi o alla frammentazione dei gruppi nazionali che accresce il senso di frustrazione e di isolamento del marittimo.

Il doppio registro contabile per le paghe "ufficiali" e per quelle "effettive" ed altri problemi come le carenze dell'assistenza medica e sanitaria o delle garanzie assicurative, fanno sì che, nella realtà dei fatti, la vita del marittimo sia veramente lontana dall'idea romantica, che molti hanno, di una vita di piaceri ed avventure in terre lontane. L'ILO (International Labour Office) attraverso alcune Convenzioni (in particolare questa ultima, la MLC2006 appena ratificata anche dall'Italia e che entrerà in vigore nell'agosto di quest'anno), istituisce dei minimum standard lavorativi accettabili a livello internazionale a bordo delle navi circa la sicurezza sociale, le condizioni a bordo di impiego e disposizioni di vita che devono essere osservate dai paesi firmatari.

Sia i marittimi che i pescatori, inoltre, vengono spesso ricercati tra le nazioni più povere che accettano salari più bassi a scapito della professionalità, il che è dannoso soprattutto nelle situazioni di emergenza. Inoltre, frequentemente, siccome l'offerta di chi non è un ufficiale supera abbondantemente la domanda di lavoro, molte agenzie di manning (reclutamento) imbarcano i lavoratori dietro il corrispettivo di una "bustarella" che verrà decurtata dalle prime mensilità dovute. Periodi intensivi di duro lavoro con punte di 14/16 ore al giorno, 7 giorni alla settimana, diventano normali oltre a condizioni climatiche avverse. Sulle navi e sui pescherecci substandard l'alloggio può essere inadeguato, le cabine anguste e senza materassi adeguati, coperte o sufficiente ventilazione unitamente a scarse condizioni igieniche, oltre al continuo rumore. In alcuni casi il cibo è scarso, la gente di mare deve sopravvivere cibandosi con le esche e il riso o mangiando carne avariata e verdure. L'acqua dolce risulta anch'essa razionata.

Normative internazionali, poi, creano vere e proprie disuguaglianze tra persone di diverse nazioni. Il protocollo di security ISPS, applicato in tutte le Nazioni Unite, prevede che quanti appartengono ai cosiddetti "stati canaglia" non possano neppure scendere sulle banchine dei porti certificati. È successo che un comandante siriano di una nave da carico rimanesse a bordo della sua nave, che transitava solo in area Schengen, per oltre 25 mesi. Non solo non poteva farsi una passeggiata nei porti ma per 12 mesi, dopo la scadenza del suo contratto, gli è stato negato il permesso di raggiungere un aeroporto internazionale per tornare a casa in quanto la sua nazionalità lo configurava come un "potenziale terrorista" per cui non poteva "transitare" dal porto all'aeroporto.

Ogni anno, nel mondo vengono poste sotto sequestro, navi ed equipaggi, per mesi o addirittura anni, a causa dell'insolvenza di carattere economico delle società armatrici. Gli equipaggi di tali navi, pur non avendo commesso alcun reato, sono costretti a stare a bordo per motivi di sicurezza del porto o perché la nave rappresenta la sola ricchezza per poter un giorno, forse, ricevere lo stipendio a loro dovuto. A bordo i marittimi vivo-

no in uno stato simile a quello dei carcerati se non peggio, privi di salario, di cibo e di qualsiasi sostegno sociale e sanitario. Rimangono lontani dal proprio paese, dalle proprie famiglie e dai propri figli. Solo in Italia, nel 2009, sono state sequestrate 29 navi con a bordo centinaia di marittimi. A puro titolo esemplificativo, ma non esauriente, citiamo l'equipaggio della nave 'Odessa', ucraina, sequestrata nel porto di Napoli già dal 1995. Per oltre 8 anni l'equipaggio ha vissuto della solidarietà di pochi volontari. Vladimir Lobanov, il Comandante, e gli otto membri del suo equipaggio si sono ritrovati, dall'oggi al domani, da professionisti del mare a derelitti in lotta per la sopravvivenza. Un marittimo è morto d'inedia e per mancanza di cure adeguate. Insieme alle centinaia di navigatori parliamo di famiglie intere, abbandonate, distrutte da gravi situazioni economiche e personali. Una normativa inadeguata fa sì che gli equipaggi rimangano a loro volta relegati su queste navi; arrestati senza colpa, cittadini del porto in cui si trovano senza alcun diritto; nemmeno quello di allontanarsi troppo dalla nave. Abbandonare l'imbarcazione, senza il consenso dell'armatore inadempiente, significa perdere ogni diritto al salario maturato, diventare dei clandestini nel paese in cui ci si trova ed una sorta di disertori nel proprio paese. Quale dignità per gli equipaggi delle navi sequestrate nei porti di tutto il mondo? La colpa di queste persone è solo quella di aver cercato un lavoro per guadagnare onestamente i quattrini da portare a casa. Disonesti, invece, sono stati i loro armatori, veri speculatori di uomini, donne e famiglie. Le navi, dopo anni di sosta, sono invendibili e non servono neppure a pagare il biglietto per rimandare questa povera gente nelle proprie case. Chi torna al focolare domestico lo fa con la vergogna del galeotto rilasciato all'improvviso, con l'imbarazzo di non avere di che pagare i debiti che la famiglia ha accumulato durante la lunga assenza.

"Il mondo marittimo è spesso vittima dell'indifferenza; una vita comunque faticosa e pericolosa che nessuno conosce e a cui pochissimi offrono l'attenzione umana, affettiva e religiosa che merita".

Il fenomeno della pirateria non si è mai placato e negli ultimi anni ha avuto una forte recrudescenza a causa della carestia della popolazione somala subito strumentalizzata dalla criminalità internazionale. Centinaia di navi e migliaia di marittimi sono stati attaccati militarmente, presi e brutalizzati, sequestrati per lunghi mesi in condizioni igieniche disastrate senza cibo e con poca acqua. Fisicamente e psicologicamente torturati, e qualcuno anche ucciso dai sequestratori usi alla droga e a facili violenze, i navigatori tornati a casa perdonano il loro

lavoro, l'unico mezzo per sostentare la famiglia, perché non hanno più la forza di imbarcarsi nuovamente. Durante i lunghi mesi del sequestro i lunghi silenzi accompagnano le famiglie quasi sempre tenute all'oscuro delle varie trattative, ignorare delle condizioni dei propri cari, abbandonate a se stesse senza neppure il conforto umano di una spalla su cui piangere, di una notizia positiva inutilmente attesa.

Un mondo spesso vittima dell'indifferenza quello del mare; una vita comunque faticosa e pericolosa che nessuno conosce e a cui pochissimi offrono l'attenzione umana, affettiva e religiosa che si merita.

Ci si deve muovere mantenendo una precisa identità di Chiesa che, come il Cristo, annuncia la lieta Novella, la libertà ai prigionieri, senza scadere nei due estremi della predicazione senza concretezza da un lato o, dall'altra parte, di una promozione di cavilli e leggi che, pur giuste, senza la capacità di metter l'uomo in primo piano, resterebbero lettera morta.

Siamo di fronte ad un vuoto sociale, istituzionale e legislativo in materia di tutela dei diritti civili dei lavoratori del mare, ed è impensabile che solo il volontario possa supplire, con interventi di emergenza, a questo vuoto enorme e deprecabile per una società che si è affacciata al terzo millennio!

La Chiesa, nell'Apostolato del Mare, ha imparato a dedicarsi agli uomini e donne che ha di fronte, non per far loro semplicemente "la carità". Essa si sforza silenziosamente, nel rispetto dell'altrui dignità, di essere accogliente facendo sì che questi schiavi del mare, anche solo per un attimo, si sentano in famiglia.

La gente di mare, i marittimi ed i pescatori vivono in porto ai margini delle nostre città. Non si presentano, purtroppo, come un vero "problema migratorio" in quanto non hanno fisicamente il tempo di "darci fastidio", di farsi sentire nelle loro necessità, nelle loro urgenze. Sono milioni i navigatori, non importa di quale provenienza, che fanno scalo nei porti locali e che, per la consistenza del loro



numero, dei loro problemi e necessità, dovrebbero interpellare, all'occorrenza, la comunità ecclesiale locale, che invece, nella maggioranza dei casi, rimane indifferente.

Proprio per questo la Chiesa è chiamata a cercarli tenendo presente che, complessivamente, costituiscono una vera città in continuo movimento da una sponda all'altra degli oceani.

Chi pensa a loro? Che cosa fanno la Chiesa o la società civile per questi "stranieri in ogni porto"? Quale assistenza, anche solo umanitaria, verso persone che provengono da nazioni equatoriali con un piccolo bagaglio estivo e transitano nel Mediterraneo, durante il freddo inverno, con un salario mensile inferiore ai 150 dollari?

Abbiamo cercato per anni di comunicare con la gente e le città di mare, di far comprendere a gesti e a parole l'abbandono, la miseria, l'inerzia e la solitudine di centinaia, migliaia di marittimi con le loro navi disseminate nei porti del mondo. Inutilmente. L'uomo e le donne di mare, oggi più di ieri, sono i fantasmi che quotidianamente sfiorano le nostre città, sbucano dalle navi per le operazioni d'imbarco o una veloce telefonata a casa per riscomparire subito dentro le lamiere come scarafaggi colpiti dalla luce; sempre "stranieri in ogni porto".

La mobilità non è sempre caratterizzata dalla necessità di lasciare la propria terra per cercare condizioni di vita migliori, sfuggendo spesso alla fame e alle carestie, alle persecuzioni e alla guerra. A volte essa è una vera e propria itineranza come nel nomadismo degli zingari o dei circensi. Il "luogo" in cui ci si sente amati diventa la carovana, la famiglia, il gruppo, forse anche un equipaggio, ma mai un territorio. I marittimi e i pescatori vivono la loro mobilità unicamente per lavoro ma tornano al loro paese, alla loro famiglia, alle loro comunità.

La famiglia, il nucleo, la rete sono i veicoli con cui si consolida il senso di appartenenza a una comunità, una cultura, «altra» rispetto a quella ospite.

Da un'indagine sul mondo marittimo si rileva che queste persone, a causa dell'assenza prolungata, sono sempre più in difficoltà nel formare una famiglia e comunque hanno problemi di reinserimento quando tornano a terra.

I marittimi non sono capaci di partecipazione sociale neppure con l'iscrizione a una semplice associazione e, nel tempo, perdono la pratica religiosa fatta a "singhizzo". Il fatto che debba essere la moglie ad avere la responsabilità della conduzione familiare e l'educazione dei figli mette in crisi il marittimo da una parte e lascia "monca" la famiglia dall'altra.

L'ambiente di bordo non è una vera comunità che accoglie ma principalmente uno spazio lavorativo in cui le relazioni che si intrecciano sono essenzialmente professionali o di amicizia superficiale nella consapevolezza che non potranno mai avere radici profonde proprio a causa della continua mobilità e cambiamento.

La mancanza di un "luogo", di un ambito in cui esprimere quotidianamente i propri sentimenti distorce la stessa affettività con effetti di chiusura, col cercare un'autosufficienza rispetto al mondo, di diffidenza ma anche di estrema ingenuità anche nei rapporti con quanti incontrano nei vari porti del mondo.

I marittimi e i pescatori, quando sono al largo o attraccati nei nostri porti, sono:

- Fratelli che vivono in prima persona il dramma della migrazione in ogni porto che toccano.
- Fratelli ovunque stranieri nel perenne peregrinare lontano dalle famiglie, dagli affetti più cari, dalla vita sociale ed anche dalle proprie comunità ecclesiali.
- Fratelli, ultimi fra gli ultimi, sparsi sulle acque del globo senza potersi incontrare mai per gridare la propria sete di giustizia per un trattamento più equo e dignitoso.
- Fratelli imbarcati ed a volte sfruttati in un gioco di bandiere "ombra" di paesi senza leggi sul lavoro e sulla sicurezza della navigazione.
- Fratelli spesso dimenticati anche da una Chiesa solitamente viva ed attenta alle molteplici realtà sociali che la circondano, ma che rivela un deprecabile oblio per quanti si muovono sugli altri due terzi della superficie ter-



restre costituiti dal mare.

Gesù assume la mobilità come metodologia di annuncio del Vangelo.

Gesù cammina con le persone e le persone camminano con Gesù.

Gesù ripete che "deve andare" in altre città, a Gerusalemme, nel ritorno al Padre come se non si potesse fermare.

Quanti condividono la sua vita sono degni di essere veramente chiamati "suoi".

L'affettività di Gesù itinerante si manifesta, come per l'uomo migrante, anche per via negativa. Spesso comprendiamo a fondo le cose e le persone quando ci mancano. Gli affetti più cari "guardati da lontano" riacquistano la loro sostanzialità proprio in quanto non ne possiamo godere appieno.

L'episodio di Emmaus non è solo un fatto accaduto a due discepoli dopo la crocifissione di Cristo; è, al tempo stesso, una parabola della vita cristiana. Perché la vita cristiana è un viaggio, un cammino, una via: lo stesso evangelista Luca, negli Atti degli Apostoli, definisce il cristianesimo una "nuova via" (Atti 9:2, 19:9 ecc.). In questo cammino senza sosta che è la vita cristiana, il Risorto è al nostro fianco e lo è anche e soprattutto nei momenti più difficili del nostro cammino: il viaggio a Emmaus dei due discepoli non è certo un viaggio di piacere. È un viaggio mesto, è probabilmente il viaggio di ritorno a casa di due discepoli che avevano creduto e sperato in Gesù e che ora, sfiduciati e delusi, se ne vanno da Gerusalemme perché hanno perso il loro Maestro,

perché non hanno più un progetto, perché non hanno più nulla da fare nella città santa.

Il viaggio a Emmaus, insomma, è una ritirata per il profugo, il migrante, per il marittimo, per chi non ha il pane e deve cercarne altrove.

Gesù è il buon samaritano. Da Gerusalemme a Gerico la strada è ancora lontana e piena di feriti da soccorrere e di Sacerdoti e Leviti che passano oltre facendo finta di non vedere. Nell'esperienza di una *missio* quotidiana con le visite a bordo e l'accoglienza nei nostri centri Stella Maris, l'Apostolato del Mare impara non solo a cercare il suo prossimo ma si fa, a sua volta, prossimo dei tanti fratelli e sorelle



abbandonati. Spesso non abbiamo occhi per vedere e combattere le ingiustizie sotto casa mentre rivolgiamo il nostro pensiero a chi soffre lontano. La paura di "mescolarsi" a questa gente e combattere in prima persona queste ingiustizie ci fa divenire compassionevoli verso coloro che ci stanno sufficientemente lontani per non intristirci con i loro racconti familiari, per non sporcarci delle loro mani sudice d'olio di macchina, per non puzzare del pesce pescato per giorni, settimane e mesi. È facile buttare lo sguardo oltre l'orizzonte e, guardando una nave, pensare al gioco romantico di qualche crociera di divertimento senza avere il coraggio di abbassare lo sguardo nelle stive e coinvolgersi con tutta questa gente che tocca i nostri porti, sfiora le nostre coste e grida il bisogno di giustizia. Dobbiamo "avere l'odore del gregge affidatoci" e comprometterci perché le parole di Gesù, "Beati i perseguitati per causa della giustizia, perché di essi è il regno dei cieli", non siano parole senza significato, svuotate dal cinismo degli uomini che non hanno più occhi per vedere, cuore per amare.

Gesù è il buon Samaritano. Egli è il vero luogo di incontro in cui il tempo e lo spazio si concentrano permettendo il perfetto esercizio della tenerezza di cuori lontani, di amori rinviati, di comunicazioni complicate e distanze diversamente incolmabili.

Gesù viene accanto ad ogni uomo piagato nel corpo e nello spirito e versa sulle sue ferite l'olio della consolazione e il vino della speranza anche attraverso la nostra semplice ma quotidiana accoglienza nei porti di tutto il mondo.

Con i marittimi sussistono anche le nostre realtà di volontariato, altrettanto sconosciute, che nei porti operano giornalmente per accogliere, incoraggiare e spesso soccorrere la gente di mare. Volontariato cattolico dell'Apostolato del Mare ma anche di tanti altri gruppi in maggioranza di origine cristiana, aiutandoci nel quotidiano esercizio dell'ecumenismo, attraverso l'ICMA (International Christian Maritime Association). Un volontariato di frontiera in cui tutti, a qualunque razza, religione o cultura appartengano, si possono riconoscere, oltre le bandiere.

L'accoglienza e l'ospitalità mettono l'uomo di mare sempre al primo posto perché possa, distante dalla famiglia, incontrare una casa lontano da casa.

Una goccia nel mare? Forse sì; ma se non c'è posto né in terra, né in mare, speriamo che un sorriso e una mano tesa restituiscia a queste persone un po' di Cielo... così come ciascuno di loro se lo raffigura.



INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

FACES OF THE SEA



DAY OF THE
SEAFARER
25 JUNE

Il tema della Giornata Internazionale del Marittimo di quest'anno è **Faces of the Sea** (Volti del Mare). Si tratta di un'evoluzione naturale del tema presentato lo scorso anno e che ha riscosso grande successo: "Viene dal mare e non posso viverne senza". In sostanza, esso riporta il tema sulla campagna degli eroi sconosciuti del trasporto marittimo, e cioè gli stessi marittimi, e progetta letteralmente l'attenzione sul volto umano del trasporto marittimo e sui sacrifici che compiono questi lavoratori.

Come per gli anni precedenti, la partecipazione di tutti sarà fondamentale per il successo di questa campagna; vi invitiamo pertanto ad esprimere il vostro sostegno attraverso i mezzi di comunicazione sociale. Ad esempio, potrete scattare o farvi scattare una fotografia a bordo della nave mentre lavorate o vi trovate in porto, in una situazione che possa destare sorpresa o ispirare le persone che raramente riflettono su cosa può essere la vita in mare. Postatela su uno dei social network dell'IMO, precisando quanti giorni avete trascorso in mare quest'anno e perché avete postato questa foto.

È soltanto un piccolo esempio di ciò che abbiamo in serbo per voi, quindi rimanete in contatto per ricevere ulteriori informazioni sulle modalità di partecipazione. I nostri 'toolkits' saranno disponibili tra pochi giorni. Nel frattempo potete scaricare la campagna di promozione e iniziare a diffonderla. Seguiteci su:

Facebook: <http://www.facebook.com/imohq>

Twitter: @IMOHQ l'hashtag della nostra campagna è: #thankyouseafarer

YouTube: <http://www.youtube.com/user/IMOHQ>

(from: www.imo.org)

LANCIO DEL TEMA PER IL 2013 DELLA GIORNATA MONDIALE DELLA GENTE DI MARE : "SVILUPPO SOSTENIBILE : CONTRIBUTO IMO OLTRE RIO+20"

di Koji Sekimizu, Segretario generale,
Organizzazione Internazionale Marittima



È con grande piacere che vi do il benvenuto a questo ricevimento per annunciare il tema della Giornata Mondiale della Gente di mare per il 2013. Si tratta di un tema che sarà oggetto del lavoro dell'Organizzazione non soltanto per quest'anno, ma anche, ne sono certo, per molti anni a venire. Esso è **"Sviluppo sostenibile: contributo IMO oltre Rio+20"**. Il mio obiettivo quest'oggi è quello di collocarlo nel contesto attuale e di parlarvi dei nostri progetti volti a garantire l'importanza e il significato di questo tema non solo per il 2013, ma anche per gli anni futuri.

Vorrei sottolineare, inoltre, che i nostri progetti sono ancora in fase di elaborazione. Tuttavia, sono profondamente entusiastico dalla prospettiva di un progetto che può dare all'IMO una nuova direzione per il futuro, e apportare un contributo positivo e concreto al processo stabilito per sviluppare gli Obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, nonché al benessere dell'umanità per i prossimi anni.

Tutti parliamo di sviluppo sostenibile, ma è stato il Rapporto Brundtland, pubblicato dalle Nazioni Unite nel 1987, a introdurre quella che ne è diventata la definizione più accettata, vale a dire "uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri".

La nostra concezione di sviluppo sostenibile oggi include una preoccupazione per la capacità dei sistemi naturali del pianeta e per le sfide sociali e, beninteso, economiche che l'umanità deve affrontare.

Oggi le Nazioni Unite restano il leader mondiale negli sforzi per far sì che il concetto di sviluppo sostenibile di-

venti una realtà tangibile. In occasione della Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile, tenutasi a Rio de Janeiro nel giugno 2012, venti anni dopo la prima conferenza svoltasi nella stessa città, le Nazioni Unite hanno intrapreso l'iniziativa di sviluppare e mettere in atto una serie di obiettivi di sviluppo sostenibile.

Ho partecipato a quella che fu chiamata Rio+20, e ho profittato dell'occasione per attirare l'attenzione su come il trasporto marittimo contribuisca in larga misura a tre pilastri dello sviluppo sostenibile: economico, sociale e ambientale.

Particolare incoraggiamento ho ricevuto dal documento finale della Conferenza intitolato "Il futuro che vogliamo". Esso contiene un certo numero di ambiti di interesse specifico per la nostra Organizzazione e per il trasporto marittimo internazionale in generale. Ho, quindi, creato un meccanismo interno nel mio ufficio, con il sostegno di tutti i dipartimenti, per lavorare con i nostri partner dell'industria e le parti interessate al fine di sviluppare e realizzare Obiettivi di sviluppo sostenibile per il settore del trasporto marittimo, che rappresenteranno il contributo dell'IMO al lavoro delle Nazioni Unite sugli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile.

Tale iniziativa esisterà parallelamente e come contributo agli sforzi più ampi delle Nazioni Unite derivanti da Rio+20. Il contributo dell'IMO deve essere visto come una risposta concreta all'appello dell'allora Presidente dell'Assemblea delle Nazioni Unite, il Sig. Nassir Abdulaziz Al-Nasser, affinché il documento finale di Rio+20 non rappresenti "una fine ma un nuovo inizio".

È mia intenzione avviare delle consultazioni sugli obiettivi di sviluppo marittimo sostenibile. Il Consiglio e i comitati dell'IMO riceveranno aggiornamenti e saranno in grado di commentare la questione entro la prima metà del 2013, prima della redazione di un documento politico finale.

La preparazione di tale documento richiede un concetto chiaro di sviluppo sostenibile per le industrie marittime e obiettivi realistici ma ambiziosi.

Ho chiesto al mio gruppo di iniziare a lavorare su 8 elementi chiave da me suggeriti e che sono: - cultura della sicurezza e della tutela dell'ambiente marittimo; - efficienza energetica; - nuove tecnologie e innovazione; - educazione e formazione marittima; - sicurezza marittima e misure anti-pirateria; - gestione del traffico marittimo; - sviluppo delle infrastrutture marittime e - standard IMO globali.

Questa mattina ho dichiarato che il mio obiettivo è la riduzione di incidenti in mare entro il 2015. Esso potrebbe rientrare in un obiettivo riguardante la cultura della sicurezza. Anche la mia iniziativa di una "Campagna incidenti zero" e il Simposio che avrà luogo sulla sicurezza futura delle navi fanno ugualmente parte di questo ambito operativo e attendo di ricevere i risultati dell'inchiesta sull'incidente della Costa Concordia per prendere le misure necessarie.

Per quanto riguarda l'efficienza energetica, come sappiamo è entrato in vigore l'EEDI (Indice di Progettazione di Efficienza Energetica) e mi aspetto che vengano stabili dei meccanismi per monitorare la sua applicazione e quella del SEEMP (che riguarda l'efficienza energetica di una nave). Per le nuove tecnologie e l'innovazione, ho intenzione di creare un forum con l'industria al fine di promuovere l'innovazione nel settore della tecnologia marittima. Per il settore dell'educazione e della formazione marittima, voglio esplorare nuovi modi per promuovere le capacità di formazione a bordo e, per quanto riguarda la sicurezza marittima e le misure anti-pirateria, gli obiettivi dichiarati questa mattina possono essere considerati obiettivi rilevanti di questo ambito.

Queste sono solo mie aspettative e sono sicuro che voi avrete le vostre opinioni e idee. Pertanto vi incoraggio tutti ad unire le vostre forze e ad apportare un contributo positivo nella formulazione dei nostri obiettivi di sviluppo sostenibile.

Come organo di regolamentazione internazionale delle Nazioni Unite per il settore marittimo, l'IMO è stata e continua ad essere il punto di riferimento e il motore degli sforzi per assicurare che l'industria diventi sempre più verde e pulita.

Poiché il trasporto marittimo è tanto essenziale per lo sviluppo e la crescita futura dell'economia mondiale, l'IMO deve continuare ad avere un ruolo guida nel sostenere il settore marittimo attraverso opportuni standard globali e contribuire a promuovere, attraverso la cooperazione tecnica, le politiche necessarie a livello nazionale e i quadri istituzionali per il settore.

Ho fiducia che, attraverso questa iniziativa, il tema scelto dal Consiglio dell'IMO per la Giornata Mondiale della Gente di mare per 2013, sarà importante per tutto il settore dei trasporti marittimi a cui IMO e tutte le altre parti interessate, che vogliono trasformare il concetto di sostenibilità in una realtà tangibile, potranno, insieme, dare un contributo positivo.



COMPRENDERE IL MARITTIMO FILIPPINO: I SUOI VALORI, LE SUE ATTITUDINI E IL SUO COMPORTAMENTO

II parte

Autore: TOMAS D. ANDRES



CONTINUA LA PUBBLICAZIONE DELL'ARTICOLO DEL DOTT. TOMAS QUINTIN DONATO, CONSULENTE INTERCULTURALE CHE CONDUCE ATTIVITÀ DI ORIENTAMENTO INTERCULTURALE SULLA CULTURA FILIPPINA PER I MIGRANTI DI ORGANISMI INTERNAZIONALI. LA TERZA E ULTIMA PARTE SUL PROSSIMO NUMERO.

3. REQUISITI ALIMENTARI

Generalmente, la dieta filippina consiste anzitutto in riso (in abbondanza), carne/pesce, verdure e dolci/frutta di stagione, soprattutto ai pasti principali.

I pranzi e le cene di solito includono almeno due piatti con una buona porzione di verdure. La colazione può includere pane (*breakfast roll*), formaggio o burro, prosciutto/pancetta e caffè/latte. Un'altra variante può includere riso fritto, pesce secco e carne conservata (salsicce, insaccati). Normalmente, la colazione dei filippini è abbondante ed essi di solito mangiano degli *snacks* tra i pasti. Abitualmente non bevono vino a tavola, ma preferiscono bibite gassate senza alcool o una bottiglia di birra fredda.

I marittimi filippini possono essere molto suscettibili riguardo il cibo offerto loro. Intuiscono se qualcuno li inganna circa le loro assegnazioni alimentari o ciò che spetta loro. Quando si riceve un reclamo sulle assegnazioni alimentari o sulla qualità degli alimenti serviti, occorre prestarvi immediatamente attenzione e prendere le misure appropriate.

4. COMPRENDERE L'AMBIENTE DEGLI UOMINI FILIPPINI: IL LORO ATTEGGIAMENTO RIGUARDO IL BERE, IL CONSUMO DI DROGHE E LE ABITUDINI SOCIALI

Nella scala dei valori filippini, l'uomo è educato ad usare forza, coraggio e aggressività. A lui è permessa una maggiore libertà di azione rispetto alla donna, unicamente per gli aspetti distintivi che generalmente vengono attribuiti all'uomo: responsabilità, indipendenza e convinzione. Spesso questi aspetti fanno parte di ciò che si intende per mascolinità, cioè l'uso dei muscoli, la potenza sessuale, il consumo di alcool e tabacco. L'uomo filippino può pertanto bere, fumare e avere tutte le donne che il suo vigore gli permette, prima e dopo il matrimonio. Un uomo che è promiscuo semplicemente dimostra la sua *pagkalalake* o virilità.

Un valore molto comune tra gli uomini filippini è il machismo o la superiorità fisica e mentale dell'uomo

sulla donna. Il machismo impone agli uomini filippini di adottare un ruolo sessuale che possa essere verificato unicamente dai suoi compagni, per quanto riguarda le relazioni sessuali che intrattiene e i figli che genera, tanto con la moglie legittima quanto con le sue amanti. Il sistema di "avere un'amante" per alcuni uomini filippini è l'equivalente del divorzio per gli occidentali. Si tratta di uno stile di vita in cui un uomo sposato mantiene un'amante, a volte persino con una seconda casa.

Come conseguenza del machismo, esiste una doppia morale. Un insieme di principi esigono che le donne siano fedeli, modeste e caste, mentre gli uomini sono considerati immuni a detti principi e restrizioni. Nella cultura filippina, il fatto che l'uomo sia un donnaiolo non è una cosa disdicevole. Visto che è un uomo, si può perdonare la sua eccessiva libertà sessuale, dato che vuole solo dimostrare la propria mascolinità.

Costumi sociali

Il filippino è generalmente amabile, ospitale e servizievole. È un amante della pace e un essere socievole. Possiede un carattere accomodante e non è incline al confronto. I filippini amano dare feste. Qualsiasi evento, come una promozione, un compleanno, ecc., può essere una scusa per dare una festa.

Come per qualsiasi altra cultura, ci sono certi costumi e tradizioni che i filippini sono soliti rispettare quando danno una festa:

1. Con un invito si intende onorare l'invitato. Se l'invitato è uno straniero, è un onore speciale ricevere questo invito, non solo per l'invitato ma anche per i padroni di casa, che inviteranno tutti gli ospiti in maniera informale affinché nessuno si senta escluso. La persona che riceve un invito informale, generalmente ne è consapevole poiché l'anfitrione non insiste sulla sua partecipazione.
2. Riguardo a un invito, i filippini possono essere molto persuasivi, per cui rifiutarlo può diventare una questione molto delicata. Per evitare situazioni imbarazzanti al padrone di casa, l'invitato dovrebbe semplicemente dirgli che gli darà una risposta il prima possibile. Quindi, dovrebbe rispondere con un biglietto diplomatico o

chiedere a qualcun altro di agire da intermediario.

3. Durante i compleanni, i battesimi e gli anniversari di solito si portano regali che quasi mai si aprono in presenza di coloro che li hanno portato. I filippini non vogliono imbarazzare gli altri invitati. Quando si porta un regalo, normalmente lo si dà alla padrona di casa con delle scuse: "mi dispiace, è tutto ciò che ho potuto permettermi". L'anfitrione rimprovererà l'invitato per essersi preso la pena di portare un regalo e lo metterà da parte.

4. I filippini di solito non inviano biglietti di ringraziamento, ma aspettano l'occasione per ricambiare il gesto.

5. Arrivare tardi non è considerato maleducazione. Le padrone di casa filippine generalmente aspettano un'ora prima di servire la cena, per attendere coloro che arrivano in ritardo. Benché non esista una regola d'oro che stabilisca a che ora è opportuno arrivare, presentarsi all'ora esatta dell'invito può creare imbarazzo alla padrona di casa. La cosa migliore è arrivare un pochino tardi, una quindicina di minuti più o meno.

6. Per i filippini, il criterio basilare del comportamento sociale è il concetto di *biya*. Praticamente tutte le linee guida indicate di seguito sono state ideate affinché le relazioni scorrono affabilmente, senza correre il rischio di imbarazzare nessuno. Spesso l'anfitrione chiederà scusa per la sua casa, in quanto essa è considerata uno status symbol. L'invitato non dovrà mai ammirare un oggetto che si trova nella casa, in quanto il proprietario potrebbe sentirsi obbligato a regalarglielo. È buona educazione rifiutare il pasto offerto la prima o la seconda volta.

L'invito sarà più insistente la terza volta.

7. La quantità è uno degli aspetti più importanti al momento di organizzare un menu. Non solo se ci sono più invitati, bensì è considerato un segno di accoglienza offrire grandi quantità di cibo e bevande.

Il riso viene sempre servito, generalmente al posto del pane. Servire un *Lechon*, un arrosto di maiale intero, è un uso che si ripete in molte occasioni, dato che il prosciutto è considerato il piatto principale delle feste. I frutti di mare di solito non sono la portata principale, però abitualmente sono serviti come primo piatto o contorno. Altri suggerimenti sono:

Una padrona di casa filippina è sempre preparata a dar da mangiare a più persone di quelle invitate in principio. Gli ospiti spesso portano anche familiari e amici. Le *Yoyos* (babysitter) generalmente si siedono a tavola per aiutare i bambini mentre gli autisti mangiano con il personale di servizio della casa. I padroni di casa di solito non si siedono con gli altri ospiti. Dopo essere stato convinto energicamente, l'ospite d'onore si siede a capo-

tavola, e i padroni di casa restano in piedi, andando da un invitato all'altro e insistendo affinché prendano ancora da questo o quell'altro piatto.

È abitudine che gli invitati mangino di tutto, preferibilmente in grandi quantità. Tuttavia, un invitato dovrà lasciare qualcosa sul piatto come segno che ha mangiato in abbondanza.

Spesso sulla tavola verrà posto un cucchiaio grande invece del coltello. Si utilizza per spingere il riso nella forchetta e per tagliare gli alimenti.

8. Sovente, i filippini chiedono agli invitati di intrattenere gli altri ospiti, specialmente con discorsi o canzoni. Si considera maleducazione rifiutarsi di farlo, e gli stranieri indecisi dovrebbero ricordare che, comunque, alcuni invitati smetteranno di parlare per ascoltarli.

9. Una volta terminato il pasto gli invitati si fermano ancora un po' in casa, altrimenti potrebbe sembrare che siano andati solo per mangiare. Quando è ora di andare via, devono dirlo ai padroni di casa. Ciò si chiama "ottenere il permesso".

Atteggiamenti relativi al bere e al consumo di droga



Agli uomini piace bere, specialmente durante incontri e celebrazioni. Già nel 1621, quando Magellano e i suoi uomini arrivarono nel Paese, la festa che fu organizzata in loro onore includeva vasi di argilla pieni di *tuba* (una bibita alcolica, forte e agrodolce, estratta dalla linfa di una noce di cocco intera).

Qualsiasi inclinazione al consumo di alcool o droghe è direttamente collegata ad una elevata

pressione da parte del gruppo, ad una apertura a nuove esperienze, alla tolleranza della devianza e della non conformità, all'indipendenza, ad una bassa autostima e alla depressione. Di solito è relativamente improbabile che i filippini che sono prudenti, dipendenti, conformisti, socialmente inibiti, orientati al successo e religiosi, siano vittime del consumo de droghe o di alcool. Fattori situazionali possono anch'essi influire sulla probabilità che un filippino ricorra all'alcool e alle droghe. Una situazione a bordo, in cui non esistono molte attività o programmi ricreativi, può generare un senso di noia nei marittimi, portandoli a cercare forme meno salutari per scaricare le proprie energie.

I filippini apprezzano le restrizioni imposte dalle norme, soprattutto quando essi stessi hanno aiutato a formularle. È opportuno elaborare direttive per regolamentare il consumo di bevande e le celebrazioni: orario, luoghi in cui è autorizzato il consumo di alcool, il tipo di supervisione necessaria, e accordi sul consumo di alcool e la proibizione di droghe.

È opportuno incoraggiare i marittimi filippini a par-

tecipare ad attività che permettano loro di passare del tempo libero con partite a scacchi e dama, concorsi, e studio della Bibbia.

Stabilire un modello di consumo di alcool responsabile. Consumare alcool in maniera responsabile e con moderazione. È importante sottolineare che il numero di bevande alcoliche tollerate varia a seconda della persona o della nazionalità. Gli occidentali possono bere cinque bottiglie di birra senza ubriacarsi, mentre per un filippino una bottiglia di birra può essere sufficiente. Stabilire regole basilari per il consumo o meno di alcool.



Rimarcare la necessità di accettare il fatto che un'altra persona non vuole bere.

Un filippino può ricorrere al consumo di alcool per alleviare i propri problemi personali, familiari, lavorativi, ecc. È il suo modo di allontanarsi temporaneamente da essi. È opportuno allora consigliarlo di cercare l'avviso dei propri ufficiali o di qualsiasi altro professionista competente. Incoraggiarli a condividere i propri problemi con un marittimo di fiducia. Incoraggiarli anche a scrivere il più spesso possibile ai propri cari e familiari.

I filippini danno molto valore al benessere e alla sicurezza della propria famiglia. Pertanto, sarà opportuno assicurarsi che le loro famiglie ricevano regolarmente il denaro che essi hanno guadagnato duramente. La lettera di una moglie a un marittimo, in cui lamenta di non ricevere il denaro, può provocare una reazione negativa dell'uomo nei confronti dei suoi ufficiali.

5. COME FAR SI CHE UN FILIPPINO SI FIDI E VADA D'ACCORDO CON GLI ALTRI

Alcuni marittimi filippini hanno creato un'immagine dei filippini come una razza litigiosa, che tende ad riunirsi tra di loro per combattere contro qualsiasi altro gruppo etnico che sia disposto a confrontarsi con loro. In generale, però, non è così. I filippini sono un popolo amante della pace. Possono accettare facilmente come amici e fratelli persone di altri paesi, tanto dell'oriente quanto dell'occidente.

Il marittimo filippino è responsabile, lavoratore, operoso e affidabile. Ciò nonostante, i suoi comandanti, capi macchina e ufficiali dovrebbero trattarlo con considerazione e giustizia sociale e fare tutto il possibile affin-

ché si senta felice e contento, qualunque siano le circostanze. Ogni tanto dovrebbero recarsi nei loro alloggi e chiedere, con fare paternalistico, come vanno le cose; dovrebbero essere i loro consiglieri e confidenti, ed essere disposti ad aiutarli quando necessario, anche nei loro problemi personali. Dovrebbero tenere aperta la porta delle loro cabine affinché il marittimo possa presentare le sue lamentele in qualsiasi momento. Se il marittimo sarà trattato in questo modo, sarà obbligato a rispettare i propri superiori e a cooperare con loro.

Condotta e disciplina

Una disciplina severa deve essere imposta solo al momento opportuno, e, se possibile, entro le pareti e la privacy di una cabina. Richiamare l'attenzione dell'equipaggio con parole dure che altri possono sentire, provocherà unicamente imbarazzo e un senso di risentimento verso il capo. Una nave è una comunità isolata che si trova lontano dalla famiglia e dagli amici. Gli ufficiali dovrebbero, pertanto, organizzare attività per i marittimi filippini a bordo, affinché le condizioni di vita siano più sopportabili, nonostante il duro lavoro. Se un ufficiale è rispettato e amato dai suoi subalterni filippini, questi ci penseranno due volte prima di commettere un'infrazione a bordo, come furti, scontri o atti di insubordinazione.

La relazione uno a uno è vincente nella gestione dei marittimi filippini. L'autorità può ottenere che il marittimo filippino lavori, ma quel che non potrà ottenere è che lo faccia al meglio delle sue possibilità. Una gestione personalistica stimola la produttività, la buona condotta e la disciplina. I marittimi filippini lavoreranno solo per l'ufficiale, che considereranno non solo loro superiore, ma anche loro amico. Pertanto, è probabile che si riesca a motivarli con gesti che esprimano preoccupazione personale e attenzione da parte dei suoi ufficiali, invece di alzare la voce o imprecare.

Gli occidentali che lavorano con marittimi filippini dovrebbero comprendere meglio i loro valori radicati e profondi. Per i marittimi filippini il lavoro è solo un mezzo per raggiungere uno scopo. La loro maggiore affermazione è sapere che la famiglia gode di alcuni lussi mentre loro lavorano duramente a bordo e sperano un giorno di poter cambiare la loro situazione sociale.

Il valore sociale di "utang na-loob" (liberamente tradotto come "debiti di gratitudine") è molto presente tra i marittimi filippini. Essi lavorano duramente per un ufficiale con il quale hanno un "utang-na-loob", ma si aspettano anche che egli continui a nutrire i loro sentimenti di autostima. Gestii di attenzione da parte dell'ufficiale saranno più apprezzati e ricompensati con produttività e lealtà. Pacche sulle spalle e una o due bevute insieme sono alcuni dei modi per ricompensarli per aver fatto un buon lavoro.

Qualora si presenti la necessità di dover rimproverare un marittimo filippino, l'ufficiale dovrà dirgli cosa pensa dei suoi comportamenti, desiderabili e indeside-

rati, e dovrà farlo in privato, evitando di farlo in presenza di altre persone. Altrimenti è altamente probabile che il filippino senta di essere stato umiliato pubblicamente. Un'azione frettolosa da parte di un ufficiale, un commento sgradevole, una reprimenda pubblica, il perdere le staffe, ecc., provocherà un comportamento aggressivo da parte del filippino.

Il gioco d'azzardo

I filippini hanno un debole per il gioco d'azzardo, fin dalla più tenera età. Tendono a giocare o a scommettere in qualsiasi momento e in qualsiasi luogo. Celebrazioni familiari e funerali non sarebbero perfetti se mancasse un *mabjong* o una partita di poker o di bingo. I filippini ricchi puntano nei *pusoy*, *pekwā*, casinò, corse di cavalli, ecc.; i filippini anziani, su *sakia*, *jueteng* e *sabong* o i combattimenti di galli. I marittimi filippini portano anche in mare questa predilezione per i giochi d'azzardo.

Per loro, il gioco può avere scopo di distensione e relax, se adeguatamente regolato e gestito. Dovrebbero puntare solo il denaro che rimane, pertanto le scommesse non dovrebbe essere elevate. Gli ufficiali dovrebbero stabilire e definire il luogo o la zona e l'orario in cui giocare a *mahjong* e ad altri giochi di carte. I problemi che nascono dal gioco d'azzardo devono essere prevenuti dagli ufficiali attraverso un adeguato controllo.

6. COMUNICARE EFFICACEMENTE CON I FILIPPINI

Per comunicare in modo efficace con i filippini occorre fare un passo indietro e studiare come essi sviluppano la percezione. I significati non sono nelle parole bensì nelle persone. L'occidentale deve ascoltarli con attenzione due o tre volte prima di comprendere ciò che realmente vogliono dire. Per esprimersi, i filippini preferiscono usare il linguaggio del corpo invece delle parole. Gli occidentali cercano il significato e la comprensione di ciò che si dice; i filippini in ciò che non si dice. Per loro, i silenzi intervallati dalle pause sono molto significativi in quanto trasmettono messaggi.

L'occidentale deve tener conto del fatto che il carattere evasivo del filippino è in contrapposizione con la sua franchezza. Il filippino è evasivo perché vuole mantenere i suoi incontri interpersonali gradevoli e cordiali, perché in questo modo i canali di comunicazione si manterranno aperti. L'occidentale premia l'onestà e la franchezza, e sente che la comunicazione deve essere diretta per essere efficace. Per il filippino, franchezza e sincerità sono sinonimo di maleducazione e brutalità.

Tra intimi, si comunica in forma indiretta prendendosi in giro o facendo scherzi. Un tipo di burla è la propensione a dare soprannomi. Per gli occidentali, alcuni nominativi possono sembrare sgradevoli, soprattutto se si riferiscono agli aspetti fisici più ovvi delle persone.

Nella cultura filippina, la curiosità per la vita personale di un individuo è il preludio ad una relazione con lui. Pertanto, un ufficiale non deve infastidirsi se, nel



cercare di essere amichevole, un marittimo filippino pone domande che sembrano invadere la sua privacy, come ad esempio: "quanto guadagna?", "perché non ha figli?" o "da dove viene?". Sono semplicemente una forma di saluto e non c'è bisogno di rispondere seriamente. Basterà un semplice: "ero proprio dietro l'angolo". I filippini non danno molta importanza alla privacy come gli occidentali.

Usare giri di parole

I filippini sono molto affezionati ai giri di parole con gli stranieri e persone di livelli sociali molto alti. Una forma di circonlocuzione che si manifesta nel loro modo di parlare è l'uso costante della forma progressiva. Un esempio è il seguente: "ti inviterò a una festa il mese che viene", in cui l'invito si esprime in uno stato di progresso continuo per un lungo periodo di tempo e non come un'azione esplicita e completata rapidamente.

Il filippino è eufemistico. Egli decide di esprimere le proprie opinioni impiegando parole le più gradevoli possibile ed evitando l'uso di parole dure e insultanti. Dare dello "stupido" o del "matto" a un filippino equivale a commettere un errore che potrebbe generare un immediato risentimento. Per preservare armonia e buoni sentimenti tra l'occidentale e il filippino, sarebbe consigliabile che il primo abbassi il tono della voce parlando all'altro. Tra gli occidentali, i commenti negativi e gli stati d'ira possono essere espressi ad alta voce e rumorosamente, in generale, senza per questo causare ripercussioni negative; spesso, si ottengono risultati rapidi quando uno manifesta la propria indignazione apertamente e pubblicamente. Tra i filippini è una storia differente. Parlare con voce eccitata, con grida e imprecazioni, e mostrare un comportamento violento e irascibile è un atteggiamento ingiustificabile. Il filippino che si comporta così perderà la faccia (*mapapabiya*), e l'occidentale perderà rispetto e non potrà mai recuperarlo.

Il comportamento o il modo di lavorare di un Filippino va commentato in maniera indiretta. Poiché, per lui, il suo lavoro e la sua persona sono un'unica cosa, la critica rivolta al suo lavoro diventa una critica personale. Pertanto, reagirà alle critiche emotivamente, a meno che siano formulate utilizzando un linguaggio che non è

nocivo, e che tenga conto dei suoi sentimenti.

Il "sì" filippino

Spesso gli occidentali restano sconcertati di fronte alla risposta affermativa di un filippino a un appuntamento o a istruzioni date, per poi scoprire che questo stesso individuo ha fatto esattamente il contrario, senza annullare l'appuntamento o fare domande per chiarire le istruzioni ricevute. Di solito un Filippino dirà "sì" quando:

1. Non sa.
2. Vuole impressionare.
3. è annoiato.
4. Vuole dare terminare una conversazione.
5. Capisce a metà le istruzioni o ciò che si sta dicendo.
6. Non è sicuro di sé.
7. Credé di sapere di più di colui che sta parlando.

In generale, il filippino accetta in maniera poco convinta, invece di esprimere un "no" definitivo. *Siguro nga, Marahil, Pipilitin ko* ("forse" o "ci proverò") sono di solito le risposte più comuni a domande a cui un occidentale risponderà realmente con un "no". Ciò è dovuto al desiderio del filippino di piacere nonostante la risposta sia negativa. Per interpretare il significato di "ci proverò" o risposte vaghe simili, è necessaria solo un po' di persuasione per cambiare il "ci proverò" in un "sì" riluttante o in un "no" di scusa.

Fare domande o non farle affatto

Un filippino è spesso riluttante a fare domande nelle situazioni in cui un occidentale di solito le farebbe. Gli ufficiali che hanno lavorato con marittimi filippini spesso si chiedono perché di solito ricevono un silenzio rispettoso quando invece si aspettano una reazione a determinate questioni sollevate durante le riunioni.

Una possibile spiegazione è l'atteggiamento del filippino verso i suoi ufficiali e superiori. Dal momento che li considera la personificazione della saggezza o persone competenti, è impensabile per la maggior parte dei marittimi mettere in discussione ciò che dicono. In secondo luogo, i filippini si rifiutano di fare domande perché pensano che sia "vergognoso" farlo, *nakakabiya*. Vi è una credenza popolare secondo la quale solo gli sciocchi, gli ignoranti e i provinciali fanno domande. Un marittimo filippino preferisce fingere di aver compreso le istruzioni ricevute e correre il rischio di sbagliare piuttosto che fare domande.

Un suggerimento quando si danno ordini a un filippino è chiedergli di ripetere l'ordine per verificare se ha capito. Siate disposti a ripetere le vostre istruzioni. Siate pazienti.

Fate domande, ma queste non devono essere dirette come "Hai capito l'ordine?". Chiedete al filippino di riassumere ciò che ha capito. Parlate in modo chiaro, con linguaggio semplice e parole specifiche e precise. Incoraggiare il filippino a fare domande, soprattutto se non ha capito l'ordi-

ne, vuol dire facilitargli la richiesta di un favore nel chiedere cosa potete fare per lui. E quando esita, dovete insistere e incoraggiarlo a non essere timido e a chiedere.

D'altra parte, il fatto che un ufficiale faccia domande personali a un filippino come: "Come stanno tua moglie e i tuoi figli?", trasmette un messaggio di buona volontà. Ciò è considerato da un filippino come un segno di interesse. Tutto è parte del *pakikisama* o "andare d'accordo".

Quando si corregge un filippino, non si deve andare dritto al cuore della questione. Prima bisogna parlare di qualcosa di piacevole. Quando lo si corregge, si deve essere il più diplomatico possibile. La maggior parte dei filippini non accettano che li si corregga in maniera diretta. Non bisogna usare un tono di voce aspro, maledire o correggere in pubblico. Dopo, concludete con una domanda di interesse personale sulla sua famiglia, la sua salute, ecc.

Se non si può evitare un incontro spiacevole - per esempio, se un ufficiale deve rimproverare un filippino - una delle indicazioni che si sta facendo tutto il possibile per diminuire il dispiacere e ridurre al minimo il disagio è mostrare preoccupazione per la sua vita personale. Pertanto, dopo avergli detto di lavorare di più perché è in gioco l'efficienza della nave, un ufficiale può aggiungere di colpo: "e come stanno tua moglie e i tuoi figli?". Ciò rassicura il marittimo e lo fa sentire ancora parte del gruppo, ancora accettato. In caso contrario, è offeso dalle critiche e non le accetta. Il filippino criticato decide che l'ufficiale non presta attenzione ai sentimenti degli altri e che è una persona difficile da affrontare.

Il senso dell' humor del filippino

Ridere rallegra la vita del filippino. Senza le risate, la vita diventa una routine e produce noia. Ridere e ridacchiare è comunemente usato per alleviare la tensione in situazioni imbarazzanti o molto emotive. Gli occidentali ritengono questi gesti inquietanti. Ritengono inappropriato che un marittimo filippino annunci ridendo di aver avuto un incidente, ma succede. Tale comportamento non significa che stanno prendendo l'incidente alla leggera, in realtà significa l'opposto. Ridere e ridacchiare è un comportamento accettabile per un filippino in una situazione molto tesa. Oltre a ridere quando sono felici, i filippini ridono anche per timidezza o imbarazzo. Le risate, per un filippino, possono essere una sorta

di terapia psicologica nei momenti di difficoltà, problemi e incidenti negativi. Si dice che i filippini siano una razza rara che può ridere anche di se stessa. Ridere di se stessi è uno dei meccanismi di difesa più importanti dei filippini. A volte giocosi, a volte cinciosi, esso riescono a ridere anche quando gli occidentali considerano inappropriate le risate. (segue)



Marittimi rilasciati in Somalia dopo 838 giorni

Dopo oltre due anni di prigione, i sei marittimi rapiti dai pirati somali durante il sequestro della M/V danese *Leopard*, nel gennaio 2011, sono stati rilasciati e portati in salvo. I due danesi e i quattro filippini sono stati rilasciati al largo della Somalia e sono ora in un luogo sicuro.

"Con enorme felicità e sollievo possiamo informare che i nostri colleghi, alla fine, sono stati rilasciati. Gli oltre due anni trascorsi sono stati estremamente traumatici e disumani per il nostro equipaggio e per le loro famiglie, e attendiamo con ansia il loro ritorno a casa", ha detto Claus Bech, Amministratore Delegato di Shipcraft.

"Ho appena parlato con le famiglie dei marittimi. È stato un momento molto emozionante, e va da sé che la lieta notizia è stata accolta con grande gioia", ha aggiunto Bech, che ora è in viaggio per incontrare i marittimi.

In un posto sicuro, con personale qualificato

I marittimi sono ora al sicuro e circondati da un team di professionisti composto da medici e psicologi. "Le prime valutazioni sono che i nostri colleghi, considerando le circostanze, stanno bene. Tuttavia, è importante per noi che essi ricevano ora la migliore assistenza medica e, non appena saranno stati visitati e avranno ricevuto l'autorizzazione da parte dei medici, saranno condotti a casa dalle loro famiglie", ha detto Bech.

Situazione disumana

Il lungo periodo di tempo trascorso in cattività è stato disumano e faticoso per gli ostaggi. Per ora non si conoscono tutti i dettagli della prigione. I marittimi furono rapiti dai pirati somali nel Mare Arabico, nel gennaio 2011, quando catturarono la *M/V Leopard*, danneggiandola e lasciandola alla deriva. Quindi sequestrarono l'equipaggio portandolo via e trasferendolo in vari luoghi della Somalia. In alcune occasioni gli ostaggi furono autorizzati a parlare con le loro famiglie.

Per adesso l'obiettivo principale della Shipcraft è quello di aiutare i marittimi a tornare a una vita normale. Una volta a casa, avranno anzitutto bisogno di pace e di tranquillità e di passare del tempo indisturbati con le loro famiglie. Le condizioni traumatiche e disumane che i nostri colleghi hanno subito li hanno ovviamente colpiti profondamente. Ora il nostro obiettivo principale è quello di garantire che essi ricevano una buona reintegrazione", dice Claus Bech.

Stretta collaborazione con le autorità ed esperti di rapimento

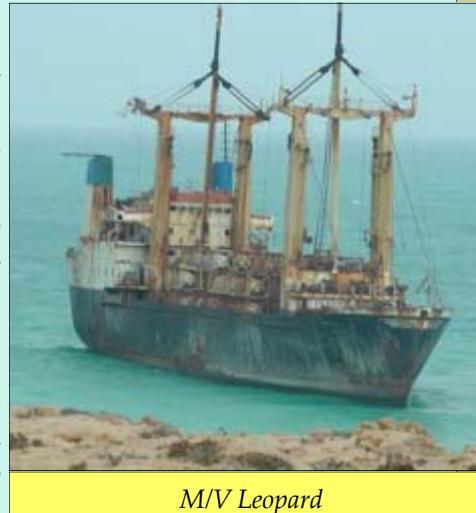
Fin dall'inizio, la Shipcraft ha lavorato a stretto contatto con le autorità danesi al fine di garantire la gestione migliore della situazione. Durante tutto il periodo la compagnia è stata strettamente in contatto con esperti di rapimento stranieri di ottima fama, e, dalla fine del 2011, anche con negoziatori danesi. Per tutta la durata del sequestro, questi esperti hanno consigliato la compagnia nelle negoziazioni estremamente difficili con i pirati.

"Il rapimento è durato per oltre due anni. Siamo una compagnia molto piccola e le aspettative dei pirati per il riscatto erano del tutto irrealistiche", ha dichiarato Claus Bech.

"Insieme ai nostri consulenti abbiamo lottato duramente ogni giorno per trovare una soluzione. Siamo felici che il duro lavoro svolto da tutte le parti coinvolte per liberare l'equipaggio, sia stato premiato con il loro rilascio. Desideriamo ringraziare i nostri esperti esterni e le autorità danesi per l'aiuto e l'assistenza offerti durante questi momenti difficili", ha detto Claus Bech.

Considerando possibili situazioni di sequestri futuri, la Shipcraft non può rivelare l'ammontare del riscatto, ma ha pagato svariati milioni, sostanzialmente più di altri rapimenti in cui sono stati coinvolti cittadini danesi.

La Shipcraft chiede ai media di rispettare il bisogno dei marittimi di privacy e tranquillità con le loro famiglie. "Naturalmente ci rendiamo conto che l'argomento ha un grande interesse per il pubblico, e terremo informati i media al riguardo. Ciò è ora possibile in quanto le notizie non possono più pregiudicare la liberazione dell'equipaggio. In cambio ci auguriamo che i media rispettino il fatto che nostri colleghi hanno bisogno prima di tutto di privacy e tranquillità con le loro famiglie", ha concluso Claus Bech.



M/V Leopard

ICSW + ISAN = ISWAN

La creazione, il 1° aprile 2013, dell'*International Seafarers Welfare and Assistance Network* (ISWAN) segna una nuova era nella prestazione e nella promozione di servizi destinati al benessere dei marittimi della marina mercantile.

L'International Seafarers Welfare and Assistance Network (Rete internazionale per l'assistenza e il benessere dei marittimi), il cui acronimo è ISWAN, è la risposta degli organismi internazionali e dei partners dell'ICMA ai cambiamenti sopraggiunti nell'ambito del benessere dei marittimi. L'entrata in vigore della Convenzione sul Lavoro Marittimo 2006 nel prossimo mese di agosto, la recente partnership pan-industriale senza precedenti stabilita per combattere la pirateria (il programma di risposta umanitaria alla pirateria marittima MPHRP), una serie di analisi strategiche tra i principali attori del settore del *welfare*, tra cui l'ICMA, la TK Foundation, l'ITF Seafarers Trust, l'ICSW e l'ISAN, hanno contributo a creare le condizioni per creare strumenti più efficaci e moderni per la prestazione di servizi di benessere ai marittimi.

L'*International Christian Maritime Association* ha contribuito in modo rilevante alla creazione dell'ISWAN. Il Rev. Ken Peters, della Mission to Seafarers, ha partecipato all'analisi del Comitato Internazionale per il Benessere dei Marittimi (*International Committee for Seafarers' Welfare - ICSW*). Il gruppo di lavoro ha raccomandato alle autorità competenti che fondere l'ICSW con l'International Seafarers Assistance Network sarebbe stato benefico. Il segretario generale dell'ICMA, il Rev. Hennie La Grange, ha occupato la posizione di presidente dell'ICSW per tutta la durata del processo di fusione, ed attualmente ricopre la posizione di primo presidente dell'ISWAN.

L'integrazione nell'ISWAN delle attività operative dei due organismi d'origine, ICSW e ISAN, produrrà cambiamenti importanti nel settore del welfare. L'ISWAN erederà la valida struttura del suo predecessore, l'ICSW. L'alleanza di organizzazioni, laiche e religiose, che operano nel settore del welfare, di movimenti sindacali e compagnie marittime, di organismi affiliati, e di rappresentanze governative e portuali, sarà servita in maniera più efficace da un Consiglio dell'industria marittima e da specialisti in materia di benessere dei marittimi, che dovrà rendere conto del suo operato ai suoi membri. L'intenzione è quella di collaborare con le parti interessate al fine di trovare la prassi migliore da seguire. L'ISWAN lancerà e sosterrà progetti comuni a beneficio dei marittimi, fondati sui risultati di una ricerca approfondita e sulla partecipazione delle parti interessate. Il vantaggio essenziale di più stretti legami con *SeafarerHelp*, una linea di assistenza telefonica mondiale e multilingue riservata ai marittimi, operativa 24 ore su 24, è quello di una maggiore conoscenza da parte dell'ISWAN dei problemi che affliggono i marittimi, e la possibilità per questi ultimi di un accesso migliore alla rete di assistenza dell'ISWAN.

La fusione è unica nel suo genere e rappresenta uno strumento più snello ed efficace di prestazione di servizi, in un'epoca in cui i marittimi sono particolarmente minacciati, e ci sono meno risorse da destinare al welfare.

L'ISWAN ha già attratto nuovi membri nell'industria marittima, assicura una nuova gestione al Seafarers Emergency Fund (Fondo di Emergenza per i Marittimi) e offre servizi di accoglienza riservati agli organismi di benessere dei marittimi, come l'Apostolato del Mare di Gran Bretagna, l'ITF e il Nautilus.

La nuova organizzazione, così come l'ICSW e l'ISAN, è registrata come ente di beneficenza nel Regno Unito, e beneficia del pieno sostegno dell'ITF Seafarers Trust et della TK Foundation.



CHE MONDO MERAVIGLIOSO!

Karen M. Parsons OFS
Cappellano del porto di Galveston, Texas, USA

Il 20 aprile 2013 ho celebrato i miei 28 anni di servizio presso l'Apostolato del Mare, iniziato nell'Arcidiocesi di Detroit, e precisamente nel Porto di Detroit, Michigan. All'epoca, ero una giovane madre di tre bambini, tutti al di sotto dei quattro anni! Avevo sentito parlare dell'AM tramite un volantino distribuito nella mia parrocchia, con cui si chiedeva la collaborazione di volontari. In quel periodo pregavo il Signore affinché mi orientasse nella vita. Volevo lavorare nella Chiesa, ma all'epoca le opportunità per le donne non erano molte.

Fu così che partecipai ad un incontro informativo organizzato dalla parrocchia di Ognissanti, a Detroit, il cui parroco, P. Rick Hartmann, era anche Cappellano del porto. P. Rick era consapevole che la funzione di parroco a tempo pieno di una parrocchia di quartiere e di cappellano del porto non gli avrebbe lasciato abbastanza tempo da dedicare all'AM. Decise quindi di andare cercare le persone tra i banchi della chiesa. Invitava

i laici delle parrocchie di tutta l'Arcidiocesi a partecipare a questa pastorale a Detroit. Io facevo parte del gruppo del 1985. La formazione era piuttosto approfondita, e consisteva in un corso di sei settimane. Al termine del corso arrivò il momento di visitare la mia prima nave. Quando arrivai alla passerella, mi bloccai e feci per tornare indietro. Allora P. Rick mi disse: "Dove stai andando?". Gli risposi che avevo paura dell'altezza e dell'acqua e che non avevo nessuna intenzione di salire su quella scaletta sospesa a mezz'aria! Egli, allora, si mise a ridere e mi disse: "Prega, Karen!". Così, mi misi a pregare, mentre lentamente saliva sulla passerella. Una volta arrivata in cima, incontrai l'equipaggio, formato di marittimi filippini. Il nome della nave era: *M/V Balsa 6*.

Da allora, questo lavoro divenne una passione.

Meno di due anni dopo aver superato la prima passerella, P. Rick vide che questo ministero ormai faceva parte della mia vita, e me ne affidò 'il timone'. Ho continuato a lavorare per diversi anni, fino a che divenne evidente che dovevo trovare un lavoro a tempo pieno per aiutare la mia famiglia (il Porto di Detroit chiude in inverno a causa del ghiaccio che ricopre la regione dei Grandi Laghi). Fu così che nel 1992 inviai il mio curriculum vitae a diversi Porti degli Stati Uniti, sperando di trovare un lavoro a tempo pieno. L'Arcidiocesi di Galveston-Houston aveva un posto vacante di cappellano del Porto di Galveston; l'Arcivescovo Joseph Fiorenza aveva sentito parlare del mio lavoro a Detroit, e mi offrì questa posizione. Il resto è storia. Sono ormai 20 anni che collaboro con l'Arcidiocesi di Galveston-Houston.

In questi 28 anni ho visitato più di 8.000 imbarcazioni, ho scritto quasi 30 mila lettere e innumerevoli messaggi e-mail ai marittimi e ai loro familiari, ho visitato famiglie di marittimi nelle Filippine, in Polonia, Russia, Germania e Italia. Sono stata in tutti i continenti (ad eccezione dell'Antartide) per tenere conferenze e seminari. I miei figli hanno incontrato persone di tutto il mondo, e sono ormai diventati degli adulti meravigliosi. Questo ministero è stato una grande benedizione per la mia vita. Ho ancora paura dell'altezza e dell'acqua, ma affronto ogni giorno le mie paure per raggiungere le persone che sono stata chiamata a servire. Ciò mi dà la forza e il coraggio per far fronte ad ogni sfida che la vita mi presenta. Di recente ho visitato una nave che si chiama *M/V Balsa 82*; è di proprietà della stessa compagnia a cui apparteneva la prima nave che ho visitato, ma che, da quanto mi hanno detto, non esiste più.

Lavorare con i colleghi dell'AM di tutto il mondo e con i nostri amici della rete dell'ICMA, è stata un'esperienza veramente positiva. Grazie a tutti per l'amicizia e la collaborazione dimostrate in questi anni. Ora è giunto il momento di tornare sulla banchina per accogliere Cristo, che oggi arriva nel nostro Porto! Maria, *Stella Maris*, vegli sempre su di noi e su coloro che siamo chiamati a servire.



Karen con Jim Dillenburg,
alcuni anni fa...



"Più lontano dalla riva, più vicino a Dio"

Il mare ha un'influenza sulla fede, tanto che possiamo dire: "Chi non sa pregare, vada sul mare". Il Santo Padre Giovanni Paolo II ricordò questo vecchio detto nel corso dell'omelia per la gente di mare a Gdynia, nel 1987. Egli voleva ricordare a tutti coloro che erano lì riuniti, le difficoltà che la vita dei marittimi e dei pescatori comporta, e allo stesso tempo rammentare l'influenza che il mare esercita sulla formazione e il rafforzamento della fede.

Il Cardinale Joseph Ratzinger parlò con lo stesso spirito quando, nel suo libro *Il sale della terra*, pubblicato nel 1997, gli fu rivolta la seguente domanda: "*Sono sempre più numerosi coloro che si domandano se la nave della Chiesa continuerà a navigare in futuro. Vale ancora la pena salirvi?*". Egli rispose "*credo fermamente di sì. È una nave antica, ma ben conservata e sempre giovane. La diagnosi che possiamo fare sul momento presente rende evidente quanto ne abbiamo bisogno. Pensiamo per un momento a cosa succederebbe se questa nave si separasse dal parallelogramma di forze del tempo presente: ci renderemmo conto allora di quale sarebbe il decadimento della forza spirituale. Dobbiamo pensare anche che buona parte della colpa di questa decadenza della Chiesa e del cristianesimo, è dovuta all'attuale fallimento spirituale, alla mancanza di orientamento e alle innumerevoli trascuratezze degli ultimi trenta o quaranta anni, che ora stiamo vivendo. Al riguardo correi dire che se questa nave non esistesse, bisognerebbe inventarla. Essa corrisponde a bisogni umani così profondi, è così ancorata nell'essere dell'uomo –in ciò che l'uomo è, vuole e deve essere-, che credo che la migliore garanzia che la Chiesa non perderà mai la sua forza essenziale, che non potrà affondare facilmente, è proprio l'uomo*".

È necessario riconoscere continuamente questa importanza costante della fede, la sua necessità esistenziale, la sua luce, forza e bellezza. È necessario approfondirne il significato nella nostra esistenza quotidiana e nel nostro rapporto con gli altri, con i quali formiamo un'unica famiglia umana.

Anche se è passato molto tempo dalla pubblicazione del libro dell'allora Cardinale Ratzinger, esse continuano ad avere un senso oggi, soprattutto nel contesto dell'Anno della Fede, inaugurato dal Papa emerito Benedetto XVI nel mese di ottobre 2012, e che continuerà fino alla fine dell'autunno 2013. Il titolo di questo Anno della Fede, quando pensiamo ai recenti avvenimenti a livello mondiale, è per noi un invito a riflettere profondamente - alla luce della fede - sulla nostra vita e sulla nostra unione personale con Dio, affinché attraverso la preghiera e la nuova evangelizzazione, possiamo sforzarci di raggiungere la vita eterna.

Gesù ha destinato in modo particolare la gente del mare alla promozione della fede. Egli ha scelto l'Apostolo Pietro, chiamandolo ad essere pescatore di uomini: "D'ora in avanti sarai pescatore di uomini" (Lc 5,10). In un certo modo, per questa ragione la gente di mare dovrebbe sentirsi particolarmente onorata di questo invito ad essere missionaria: proclamare la Buona Novella e condividere la ricchezza della propria fede con gli altri e con tutte le nazioni.

In questa missione, è molto importante che i Discepoli di Cristo facciano prova di coerenza nel dare testimonianza mediante la loro vita, nei loro sforzi per un rinnovamento costante e nelle parole rivolte a compagni di credo e culture differenti. La nave è, infatti, un simbolo di ciò che deve ancora venire: è un simbolo del futuro. Questa era visione comune nel passato, quando si utilizzava l'immagine di una nave per decorare i biglietti di auguri per il nuovo anno. Oggi, troviamo questo stesso simbolo nel logo dell'Anno della Fede, arricchito della Croce come albero e del simbolo della Santa Eucaristia nel fondo.

Durante l'Anno della Fede, tutti i cristiani sono chiamati a intensificare la loro riflessione personale sulla fede, e a intensificare gli sforzi per la costruzione dell'unità. Ciò comporta di cercare l'unità con coloro che sono ancora alla ricerca della Verità e di uno scopo nella loro vita. In tal modo, insieme, possiamo sforzarci di raggiungere la salvezza eterna, con speranza e fiducia nella comunità della Chiesa universale. La fede non è un fatto privato, bensì una responsabilità sociale che deriva da quello in cui crediamo. La Chiesa è una luce di riconciliazione, e per questa riconciliazione dobbiamo pregare con tutto il cuore. Questa preghiera sia anche il nostro rendimento di grazie al Creatore, che guida il mondo intero e noi nel cammino della nostra vita quotidiana. Come scrisse una volta Vincent Van Gogh: "Signore, la luce del tuo Sole e il fragore del mare ci incantano. Alziamo gli occhi al cielo e amiamo le stelle, che hai creato così numerose, chiamandole ciascuna per nome. E amiamo tanto quel momento del mattino, quando fai alzare il tuo Sole sui buoni e sui cattivi allo stesso modo".

Joanna Ryłko, AM Gdynia, Polonia

RICERCA DEL SEAFARERS RIGHTS INTERNATIONAL

L'assenza di garanzie processuali genera nei marittimi la paura della criminalizzazione

Nel corso della 100a sessione del Comitato Giuridico dell'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI), che si è tenuta a Londra dal 15 al 19 aprile 2013, sono stati presentati i suggerimenti presentati dai marittimi su come migliorare la situazione in caso di accuse penali.

I suggerimenti sono il frutto di un questionario in otto lingue realizzato dal *Seafarers' Rights International* (SRI) per un periodo di 12 mesi, conclusosi a febbraio 2012, e che si è concentrato sul timore dei marittimi di veder violati i propri diritti umani, oltre che sulla mancanza di garanzie processuali nel caso di un'accusa penale. Sono stati 3.480 i questionari compilati dai marittimi, di 68 differenti nazionalità.

Secondo gli intervistati, si registra sovente una mancanza di garanzie processuali in quei casi in cui i marittimi devono affrontare accuse penali. Essi si lamentano di dover subire un trattamento ingiusto, di essere sottoposti ad intimidazioni e di non potersi avvalere di un rappresentante legale e di un servizio di interpretariato. Quasi la metà di loro ha affermato di essere riluttanti a cooperare pienamente e apertamente con gli investigatori nel caso di indagini su incidenti, perché temono di essere coinvolti in un reato, oppure perché hanno paura che la loro collaborazione possa avere ripercussioni negative sul loro lavoro.

I risultati del sondaggio mettono in evidenza che i diritti dei marittimi, sanciti dalle "Linee Guida sul Giusto Trattamento dei Marittimi in caso di incidente", adottate dall'IMO e dall'Organizzazione Internazionale del Lavoro, spesso vengono violati, causando grande preoccupazione tra i marittimi.

L'85,04% dei marittimi intervistati ha espresso la preoccupazione di fronte alla possibilità di dover affrontare accuse penali. I motivi principali sono che i marittimi si sentono un 'capro espiatorio', e che le tante normative vigenti li rendono più vulnerabili e più facilmente criminalizzabili.

Per migliorare la situazione, i marittimi vogliono ricevere maggiori informazioni sui rischi a cui sono esposti in caso di accuse penali, così come sui loro diritti qualora venissero imputati, denunciati o fossero testimoni. Chiedono anche di potersi avvalere di una rappresentanza legale, competente e gratuita, nel caso di accuse penali, di un processo giusto e un trattamento equo, di un maggiore sostegno da parte di quanti operano nel settore marittimo, nonché di leggi e procedure più uniformi vista la molteplicità di reati a cui sono esposti.

"Il messaggio che ci è giunto dai marittimi è forte e chiaro" - ha affermato Deirdre Fitzpatrick, Direttore Esecutivo del SRI - i marittimi ritengono che i loro diritti siano soltanto teorici e illusori, mentre invece devono essere pratici e reali". "Dal momento che le leggi penali sono in gran parte redatte per i cittadini di un determinato Paese, esse non si adattano ai lavoratori transnazionali stranieri e temporanei. È chiaro che i marittimi sono più esposti a procedimenti penali rispetto a molti altri lavoratori, e per questo hanno bisogno di un'assistenza speciale", ha poi aggiunto.

"I suggerimenti apportati dai marittimi per migliorare la loro situazione, o la loro percezione dello stato in cui si trovano, lanciano una sfida all'industria marittima e, in generale, alle autorità giudiziarie, se la vita in mare vuole essere ancora una valida opzione di vita per i giovani.

Concludendo, la Sig.a Fitzpatrick ha detto che "la ricerca del SRI ha messo in luce le preoccupazioni dei marittimi, e si spera che possa dare impulso alle parti interessate - organizzazioni dei marittimi, sindacati, autorità incaricate della regolamentazione e organismi non governativi, oltre ai marittimi stessi - per affrontare al meglio la situazione di trattamento ingiusto dei marittimi. C'è ancora tanto lavoro da fare per proteggere questi lavoratori da iniquità e ingiustizie, ma è essenziale compiere degli sforzi non solo per tutelare i marittimi, ma anche per migliorare l'immagine di questa professione di fronte alle nuove gene-



razioni".

Alla sessione hanno partecipato 88 delegazioni dei governi membri, 2 delegazioni dei membri associati, 1 agenzia specializzata, 2 organizzazioni intergovernative e 20 organizzazioni non governative. Il Comitato ha convenuto che la questione del trattamento ingiusto nei confronti dei marittimi nel caso di incidente marittimo deve rimanere all'ordine del giorno ed essere nuovamente discussa nel 2014.

Una copia completa della Ricerca del SRI è disponibile sul sito web dell'organizzazione: <http://www.seafarersrights.org>.

Copia cartacea può essere richiesta a Debra Massey: dmassey@elabor8.co.uk Tel: +44(0) 1296 682 356

PRIORITÀ PASTORALI PER LA CONFERENZA REGIONALE DELL'ICMA

Il Comunicato finale della Conferenza Regionale dell'ICMA, svoltosi ad Odessa nello scorso mese di aprile, riporta un insieme di dichiarazioni formulate dai delegati, in cui si pone in evidenza l'impegno della Regione per il benessere dei marittimi.

Il Coordinatore Regionale uscente, il diacono Riccardo Rodríguez Martos, dell'AM di Barcellona, ha scritto che la regione si è impegnata a raggiungere i seguenti obiettivi e priorità nella prestazione di assistenza ai marittimi e alle loro famiglie nella regione dell'International Christian Maritime Association (ICMA) che comprende Mar Nero, Mediterraneo e Medio Oriente.

Comitati portuali di Welfare: tali Comitati sono molto importanti per ottenere un'assistenza più efficace per i marittimi. I cappellani della regione saranno incaricati di promuoverli in ciascun porto.

Programma di Risposta Umanitaria alla Pirateria Marittima: nei casi di emergenza o di pirateria, le autorità portuali, gli armatori e gli agenti marittimi deve essere consapevoli dell'importanza del ruolo che i cappellani di porto possono svolgere nella prestazione di assistenza sociale e nella prima risposta d'urgenza.

Codice di Condotta dell'ICMA: per facilitare il lavoro ecumenico, i cappellani, i volontari e gli assistenti sociali delle organizzazioni membri dell'ICMA devono seguire il Codice di Condotta dell'ICMA.

Lavoro in rete: essere collegati gli uni con gli altri presuppone un beneficio per i marittimi e deve essere un obiettivo permanente di tutto il personale e di tutti i centri delle organizzazioni membri.

Pastorale per le crociere: poiché non è facile accedere alle navi da crociera, verrà pubblicato e distribuito tra le equipe e i coordinatori degli equipaggi di queste navi, un direttorio breve e semplice, con le informazioni relative ai porti e agli organismi di assistenza sociale nella regione.

La MLC 2006: i centri delle organizzazioni membri dell'ICMA dovrebbero promuovere la ratifica della MLC 2006 in quei Paesi in cui non è stata ancora incorporata alla legislazione nazionale, e sono invitati a collaborare alla sua applicazione in tutti i porti della Regione.

Visite a bordo: tenuto conto della brevità dei tempi di scalo e del volume di lavoro, una volta giunti in porto, molti marittimi non dispongono del tempo necessario per scendere a terra. Pertanto per il personale dell'ICMA le visite a bordo devono essere una priorità.

Benessere a bordo: i cappellani potranno facilitare la creazione di gruppi a bordo che si occupino del benessere degli altri membri dell'equipaggio. Tali gruppi potrebbero essere dei comitati di welfare informali o gruppi di preghiera.

Diritti dei marittimi: si incoraggiano i cappellani a partecipare alla promozione dei diritti dei marittimi.

Per il rapporto completo della Conferenza Regionale: www.icma.as