



**20 AGOSTO 2013**

**LA MARITIME LABOUR CONVENTION - MLC, 2006**

**ENTRA IN VIGORE**



Ha avuto grande eco sui media di tutto il mondo l'entrata in vigore il 20 agosto della nuova Convenzione varata dall'International Labour Organization (ILO), l'agenzia delle Nazioni Unite che dal 1946 si occupa di sviluppare in tutto il mondo un dialogo sul lavoro, sui relativi diritti e sulle condizioni sociali, creando programmi e legislazione specializzati.

L'ILO, come noto, ha la peculiarità di operare attraverso il dialogo delle parti sociali, datori di lavoro e lavoratori insieme ai governi, in quello che viene chiamato sistema tripartitico e si è sempre interessato della speciale categoria del lavoro marittimo, recependo anche quanto era stato fatto prima della nascita dell'ILO stesso dall'analogo ente della Società delle Nazioni, nel periodo tra le due guerre mondiali.

Il lavoro marittimo è considerato un'attività degna di una particolare attenzione e protezione perché i lavoratori del mare vivono in una realtà particolarmente disagiata e pericolosa. Val la pena ricordare a questo riguardo che uno studio svolto dall'autorità marittima inglese ha rivelato che nel campo del trasporto marittimo l'incidenza della mortalità da lavoro è 12 volte superiore a quella nel settore manifatturiero a terra, percentuale che aumenta spropositatamente a 81 volte, quando si tratta del settore della pesca marittima.

A ciò si aggiunge, che, per svariate ragioni, negli anni è mutata la figura dell'armatore di navi che non è più un operatore esperto e affidabile, legato da vicinanza e responsabilità ai propri equipaggi; inoltre il controllo sul lavoro marittimo che viene svolto da parte delle autorità nazionali preposte è venuto ad attenuarsi in molti casi, in quanto le flotte mercantili non sono seguite più da amministrazioni di nazioni cosiddette marittime, cioè con una esperienza di serietà nello svolgere il loro compito, ma sono iscritte in registri di nazioni che non hanno la minima propensione ad esercitare un'effettiva amministrazione sulle navi che battono la propria bandiera.

./.

## IN QUESTO NUMERO ...

Domenica del Mare 2013	5
Conferenza marittima sui diritti dei marittimi	11
Comprendere il marittimo filippino, III parte	13
Il rilascio del Com. Maslennikov	20
Il Dio dei marittimi	22

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

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

Per questo tutti coloro che appartengono al cluster marittimo hanno accolto con gioia l'approvazione, prima, e l'entrata in vigore, poi, della MLC 2006. Per la prima volta è stato trovato un accordo per introdurre nella legislazione internazionale marittima un reale controllo sulle condizioni di lavoro e di vita del personale delle navi mercantili. Dato che la MLC 2006 non si applica alle navi da pesca, per questo settore bisogna fare riferimento alla Convenzione sul Lavoro per il settore della Pesca (C 188), adottata nel 2007.

### **In che cosa la MLC 2006 è un fatto eccezionale degno di nota?**

Innanzitutto per la sua nascita e la storia fino ad oggi.

La MLC 2006 è nata infatti per l'iniziativa delle parti sociali, armatori e sindacati, che si sono trovati d'accordo sulla necessità di fare in modo che anche il settore del lavoro fosse inquadrato in una normativa efficace e strutturata, come già è stato fatto per gli altri aspetti fondamentali dell'attività marittima, attraverso il complesso di norme note con le sigle SOLAS, MARPOL e STCW, che riguardano rispettivamente la sicurezza dei mezzi e delle persone anche attraverso il controllo della gestione armatoriale, la prevenzione dei danni da inquinamento ambientale e la qualificazione e certificazione del personale impiegato a bordo.

Non che il settore del lavoro marittimo non avesse prodotto per anni molte normative varate in sede ILO (una produzione di più di 60 tra convenzioni e raccomandazioni), ma, purtroppo, nella maggior parte dei casi, queste normative restavano senza efficacia in quanto non entravano in vigore o trovavano scarsa adesione da parte degli Stati. Per cui il problema era trovare le modalità per vincere la resistenza degli Stati ad applicare le norme già esistenti in maniera coordinata ed efficace. La soluzione adottata fu quella, senza precedenti, di raggruppare quasi tutte le norme in una nuova convenzione, una specie di testo unico che le aggiornasse, le coordinasse e le sostituisse. Così in un sol colpo tutti i contenuti delle norme desuete sono ritornati alla luce e troveranno applicazione.

Il lavoro svolto tra le parti sociali, il ricorso ad uno strumento legislativo che contiene un sistema normativo rigido negli obblighi fondamentali, ma flessibile nelle modalità applicative di questi obblighi, consentirono di trovare dopo 4 anni di discussione l'unanimità in sede di approvazione da parte della Conferenza Di-

plomatica. Ora, 7 anni dopo questa approvazione formale, si è arrivati all'entrata in vigore della normativa, cioè alla reale applicazione.

Ciò è conseguenza del fatto che più di 50 stati, ai quali appartiene quasi l'80% della flotta mondiale, hanno tradotto la Convenzione in legge nazionale.

È un successo senza precedenti nella storia dell'ILO e della normativa marittima, che consentirà ai lavoratori marittimi di avere, per la prima volta, sicurezza di

diritto, di condizioni di vita e di lavoro sulle navi.

Per chi lavora a terra molto del contenuto della MLC 2006 sembrerà ovvio, cosa vecchia e risaputa. Ma nel mondo delle navi il lavoro non ha dappertutto goduto dei progressi nella legislazione sociale che sono tipici soprattutto dei paesi europei. Concetti come contrattazione collettiva, orari di lavoro, paghe e contributi sociali, sicurezza e prevenzione degli infortuni, previdenza ed assistenza sanitaria nella maggior parte dei paesi del mondo non sono tanto diffusi a terra e sicuramente sono ignoti nell'attività marittima.

La Convenzione introduce proprio questi concetti nella legge di tutti i paesi che aderiscono e lo fa in maniera efficace. In tal senso è di assoluta importanza il fatto che la Convenzione si pone l'ambizioso obiettivo di portare progressivamente tutti i marittimi ed i loro familiari ad avere coperture assicurative e previdenziali equiparabili a quelle dei lavoratori di terra, partendo da un minimo al momento in cui uno Stato ratifica la MLC 2006.

Una peculiarità della MLC 2006 è l'obbligo per gli stati di attivare nei propri porti delle misure effettive nel settore del benessere, cioè del welfare, dei marittimi. In questo siamo di fronte ad un vero e proprio obbligo solo della funzione pubblica, che non può essere adempiuto attraverso obblighi trasferiti ad altri soggetti, ad esempio gli armatori delle navi.



## Ma quale è il contenuto della MLC 2006 ?

Essa si compone di due parti: una prima parte che contiene i principi e le norme applicative della Convenzione, una seconda parte che contiene le disposizioni sostanziali raggruppate in 5 aree.

Se la MLC 2006 è stata definita la Carta Fondamentale del lavoro marittimo, lo si deve ai principi contenuti nella **prima parte**, laddove si richiama ogni Stato all'obbligo di rispettare i diritti in materia di:

- libertà di associazione e di contrattazione collettiva; - abolizione del lavoro forzato; - abolizione del lavoro minorile; - eliminazione di ogni forma di discriminazione nel lavoro;

e si riconosce il diritto di tutti i lavoratori ad avere:

- un luogo di lavoro sicuro che risponda agli standards di sicurezza; - condizioni contrattuali giuste; - condizioni di lavoro e di vita a bordo dignitose; - protezione della salute, assistenza medica, forme di benessere e di previdenza sociale.

Ma è nel contenuto degli articoli che precisano gli obblighi degli Stati che la MLC 2006 si qualifica come una normativa eccezionale.

Infatti la Convenzione stabilisce precise regole per chi vuole aderire. Richiama gli Stati ai loro obblighi di effettivo controllo sulle navi nazionali, impone loro di certificare la conformità di ciascuna nave alla normati-



va della MLC 2006 impegnandosi nei confronti degli altri Stati a verificare la continua esistenza di questa conformità, con ispezioni e controlli, introduce la facoltà per tutti gli Stati di ispezionare tutte le navi che scalo i loro porti e impone di emanare disposizioni di legge per mettere sotto controllo l'attività di reclutamento e assunzione di personale svolta nel proprio paese.

Ma c'è di più. La MLC 2006 introduce un criterio più di natura commerciale che legale, stabilendo che gli Stati non dovranno riservare condizioni più favorevoli alle navi di nazioni che non hanno aderito alla Convenzione.

Il concetto può essere astruso, ma è estremamente importante ed è alla base di una considerazione fondamentale nel processo che ha portato alla creazione della MLC 2006.

Perché la correttezza degli operatori di shipping, che rispettano tutte le norme, deve costituire uno svantaggio commerciale nei confronti di quella minoranza di operatori che utilizza navi sub standards e inadeguate in materia di condizioni di lavoro? Perché chi opera male deve avere il beneficio di un minor costo e quindi godere di maggiore competitività?

Quindi per non offrire indirettamente un vantaggio a questi operatori ed alle nazioni che consentono loro di sfruttare l'illegalità, la MLC 2006 consente, anzi impone, agli Stati che aderiscono alla Convenzione di applicare nei propri porti le norme della MLC 2006 anche a chi queste norme non le ha introdotte nella propria legge: tutte le navi saranno verificate e tutte dovranno adeguarsi alle norme della MLC 2006.

In futuro non ci sarà più un beneficio concorrenziale per chi è fuori legge, se vuole operare nel mercato. E, oggi, l'adesione alla Convenzione da parte di quasi tutti i più importanti paesi tra i quali si svolge la totalità del traffico mondiale, implica già per tutti gli operatori sub standards pochissime possibilità di operare in quei traffici se non si adeguano.

La **seconda parte** della MLC 2006 consiste in 5 aree, definite Titoli, organizzati in modo che sia chiaro ed obbligatorio il principio di ciascuna norma, ma lasciando uno spazio di discrezionalità nell'applicazione di questi principi da parte degli Stati. 4 Titoli dettano le regole in materia di:

- Requisiti minimi per il lavoro come marittimo a bordo; - Condizioni di impiego; - Alloggi, strutture ricreative, alimentazione e cucina; - Tutela della salute, assistenza sanitaria, welfare e sicurezza sociale

Il quinto Titolo contiene le disposizioni per garantire l'effettiva applicazione delle norme, attraverso il controllo sulle navi nazionali e su quelle che scalano i propri porti. Queste disposizioni sono gli obblighi che lo Stato si assume come stato di bandiera e come stato di approdo.

È prevista la certificazione di ogni nave da parte dello stato di bandiera per verificare la conformità da parte dell'armamento nelle condizioni di lavoro e di vita in particolare per quanto riguarda 14 argomenti fondamentali che vanno dai requisiti dei marittimi (età, condizione sanitaria, qualifiche) alle condizioni di impiego (intermediazione nel collocamento, orario di lavoro, composizione equipaggio, pagamento del salario), alle strutture e servizi della nave (alloggi, strutture ricreative, alimentazione, sicurezza e antiinfortunistica, assistenza sanitaria) all'esistenza di procedure per reclami da parte dell'equipaggio.

La presenza a bordo di una nave di questo documento o dichiarazione di conformità del lavoro marittimo è lo strumento che rende veramente efficace la MLC 2006. Con il rilascio di questa dichiarazione lo stato di bandiera attesta che la nave ed il suo armamento sono stati controllati, che esistono delle procedure costanti di verifica e che la nave può operare. Lo strumento addizionale del controllo nei porti da parte degli stati di approdo è un livello addizionale di verifica, in genere riservato a quelle navi che non hanno la dichiarazione e il precedente controllo da parte dello stato di bandiera.

C'è, come dicevo, una grande soddisfazione nel mondo marittimo per la nascita della Convenzione. Ma c'è anche una grande aspettativa, forse un po' troppo ottimistica.

La MLC 2006 ha introdotto obblighi per gli stati che dovranno trovare applicazione e che dovrebbero rimediare a situazioni di forte disagio per i lavoratori.

Si ha l'aspettativa che fenomeni come l'abbandono o la mancanza di tutela assicurativa negli infortuni e nelle malattie, così come gli aspetti più evidenti di sfruttamento degli equipaggi, debbano sparire da un giorno all'altro, con l'entrata in vigore della Convenzione.

Forse non avverrà tutto così velocemente e sicuramente ci vorrà un po' di tempo perché l'esperienza dia delle indicazioni a chi deve applicare le norme. Speriamo che la buona volontà degli stati e, in fin dei conti, la professionalità e la correttezza delle persone che saranno preposte a svolgere i controlli, facciano sì che questa novità sia davvero l'inizio di un mondo più giusto e più sereno per i nostri fratelli che ogni giorno si guadagnano la vita sul mare. **Avv. Paolo Cavanna**



L'Avv. **Paolo Cavanna** è stato fino a poco tempo fa responsabile dell'ufficio legale e assicurativo di Costa, la compagnia di crociere leader in Europa. Dopo la laurea in giurisprudenza, ha lavorato nel trasporto marittimo, anzitutto nel settore cargo, e poi in quello passeggeri e da crociera. È stato responsabile in particolare della creazione di joint venture nei settori cargo e crociera, gestione navale, agenzie marittime e costruzione di terminal di terra specializzati, in Italia e in altri paesi europei. Ha prestato servizio per oltre 30 anni come consulente per associazioni di armatori, sia in Italia sia in Europa, ed ha assistito il Governo italiano nelle sedi internazionali e nei comitati permanenti, tra cui l'IMO. Negli ultimi 15 anni ha lavorato come esperto di shipping internazionale per il "Civil Emergency Planning Directorate" della NATO. È co-autore di diversi libri riguardanti materie di interesse per la comunità marittima e ha pubblicato articoli per riviste giuridiche di shipping e assicurazione.



# LA CELEBRAZIONE DELLA DOMENICA DEL MARE

## **Domenica del Mare 2013 e 40° anniversario di presenza dell'Apostolato del Mare in Madagascar**

(25.11.1973 - 25.11.2013)

S.E. Mons. Désiré Tsarahazana, Arcivescovo di Toamasina, ha presieduto la celebrazione eucaristica domenica 28 luglio, presso la Cattedrale di San Giuseppe, a Toamasina. Hanno concelebrato S.E. Mons. Marcellin Randriamamonjy, Vescovo di Fénérive-Est e Promotore Episcopale dell'Apostolato del Mare del Madagascar, e otto sacerdoti, tra cui il Vicario Generale di Toamasina, il Superiore regionale degli Oblati di Maria Immacolata e un Diacono. Come tema è stato scelto

**Il 27 e 28 luglio 2013 sono state due giornate memorabili per la celebrazione, a Toamasina, della Domenica del Mare e soprattutto del 40° anniversario della presenza dell'Apostolato del Mare in Madagascar.**

### **“Fede e nuova evangelizzazione nel mondo marittimo e nella vita della gente di mare”**



Marittimi e pescatori, con le loro famiglie, hanno fortemente voluto fare sentire la loro presenza tanto nella celebrazione della Domenica del Mare quanto, e soprattutto, del 40° anniversario di presenza della pastorale marittima in Madagascar. Alla celebrazione non hanno voluto mancare i rappresentanti delle autorità amministrative e portuali del luogo. Diciassette figli di marittimi hanno ricevuto il sacramento della Cresima dopo aver seguito la formazione catechetica presso l'Apostolato del Mare di Toamasina, sotto la direzione

di P. Jocelyn Rivotiana, OMI, secondo cappellano diocesano.

Un altro momento forte e altamente simbolico della celebrazione, è stata la consegna a una cinquantina di membri attivi dell'Apostolato del Mare di Toamasina della medaglia di "Benemerenti", come riconoscimento per il loro fedele impegno nella pastorale marittima. Tra questi anche il Direttore Nazionale, Félix Randrianasoavina, accompagnato dalla moglie, come riconoscimento per oltre un ventennio di impegno nell'Apostolato del Mare.

## Momento di testimonianza della fede

È evidente che l'Apostolato del Mare deve profittare di una simile celebrazione in questo Anno della Fede per testimoniare il suo impegno presso la gente di mare, in comunione con la Chiesa. Sabato 27 luglio sono state organizzate varie attività presso la sede dell'Apostolato del Mare di Toamasina che è anche sede nazionale. Assieme a P. Stansilaw Kazek, OMI, cappellano del porto di Toamasina, i marittimi hanno manifestato la loro gioia e il loro riconoscimento a questo lavoro ecclesiale. Tutte le associazioni e le organizzazioni marittime non hanno voluto far mancare il loro aiuto nei preparativi materiali e nella partecipazione finanziaria. Nella giornata di sabato sono state organizzate tre attività salienti:

### - Servizio ecumenico

Lo spirito ecumenico è intrinseco alla vita marittima, soprattutto a bordo delle navi, in quanto esse non sono etichettate e identificate dalla religione. D'altronde, proprio per questo lo slancio ecumenico è integrato nell'organizzazione del lavoro nell'Apostolato del Mare in Madagascar. Durante la celebrazione, sabato 27 luglio è stato organizzato un servizio ecumenico con la partecipazione attiva del F.F.K.M. (Consiglio Ecumenico delle Chiese Cristiane del Madagascar).

Ha presieduto P. Stéphane Tsiahoana, Presidente del FFKM Diocesano, assistito da P. Stanislaw Kazek, OMI, e da P. Jocelyn, OMI. Erano presenti, tra gli altri, il Rev.mo Jean Paul Solo, della Diocesi Anglicana di Toamasina, il Rev.mo. Jean Claude Andrianjafimanana, della Diocesi Anglicana di Majunga, e la Sig.ra Nirina Lucie Voahangy, teologa luterana al servizio dell'Apostolato del Mare.

### - Intervento del Vescovo Promotore

S.E. Mons. Marcellin Randriamamonjy, Vescovo di Fénérive-Est e Promotore Episcopale, ha pronunciato una conferenza per il 40° anniversario della presenza dell'Apostolato del Mare nel Paese. Egli ha anzitutto sottolineato l'impegno dell'AM in questi quarant'anni come attore nella storia della Chiesa in

Madagascar. Visto, poi, che la celebrazione si svolgeva durante l'Anno della Fede, il Presule ha vivamente rimarcato l'importanza della fede nella nostra vita e il bisogno costante della fede nel nostro impegno cristiano. Riferendosi alla Lettera Apostolica "Porta Fidei" di Papa Benedetto XVI, Mons. Randriamamonjy ha affermato che tutti devono conoscere e vivere la fede, quella fede che opera per il nostro cambiamento e che è base della nostra vita cristiana: "Unirsi nella fede in Dio Padre, Figlio e Spirito Santo: un solo Dio". Ha invitato quindi a non dimenticare che "la fede è un dono di Dio". Tuttavia, ognuno ha il dovere di viverla rafforzando la propria vita sacramentale, e soprattutto eucaristica. Interpellando i presenti, ha quindi posto la domanda: "Nell'Apostolato del Mare, possiamo affermare che i pescatori tradizionali, industriali, e i marittimi hanno la fede e la vivono?".

Egli ha fatto poi riferimento alla pesca miracolosa nel Vangelo di Luca, capitolo V. Continuando con il Vangelo di Giovanni, 21,1-14, ha concluso affermando che l'impegno dell'Apostolato del Mare non si deve fermare al livello materiale ma che l'AM deve testimoniare il proprio impegno mediante la fede. E, nell'ambito della Nuova Evangelizzazione, ha sollevato la questione di quale sia lo sforzo che dobbiamo compiere per adempiere al nostro dovere di cristiani.

La cosa importante, prima di rispondere, è conoscere i vari problemi e le difficoltà attuali che deteriorano la vita dei marittimi e dei pescatori: rapporti familiari, in mare, con l'amministrazione e con la



Chiesa, impatti politici sulla professione, sicurezza in mare, sicurezza sociale, ecc. Sono tutti problemi dovuti alla globalizzazione e che colpiscono dolorosamente la vita nel suo insieme. “L’Apostolato del Mare – ha affermato – fornisce doni materiali e strumenti di lavoro, aiuti finanziari e di altro tipo, ma ciò è sufficiente per dire che facciamo un lavoro pastorale?”.

Secondo il Vescovo Promotore, uno degli impegni della Nuova Evangelizzazione è quello di riflettere profondamente sulla vita della gente di mare in rapporto, ad esempio, alla conversione affinché essi vivano da veri cristiani, testimoni di Cristo risorto. Ciò ci permetterà di vivere in comunità e allo stesso tempo di trovare insieme le soluzioni e le risposte da apportare ai problemi che si vivono ai giorni nostri. Non bisogna mai dimenticare che la parola “Apostolato” viene da “Apostolo” e che occorre essere apostoli là dove ci si trova.

## - Testimonianza di vita

La celebrazione dell’anniversario è stato occasione anche per le mogli dei marittimi di apportare la loro testimonianza di vita come cristiane e, soprattutto, come membri dell’Apostolato del Mare. Marie Eliane Rasolonindrina, vedova di un marittimo, ha presentato le difficoltà correnti della vita familiare quando il padre di famiglia è in navigazione e ha insistito, in particolare, sulle dicerie, le maldicenze e le diffamazioni di cui le mogli sono vittime da parte della società a terra, e che riguardano spesso la fedeltà della coppia durante l’assenza del marito. Ella ha potuto superare tutto ciò grazie all’Apostolato del Mare, attraverso la fede e la preghiera.

Marie Gwladys Vola, moglie di un ufficiale della marina mercantile, ha parlato in particolare del percorso del suo rapporto coniugale verso il matrimonio cristiano grazie alla preghiera e alla fede. Dopo un decennio, la sua vita con il marito in navigazione ha ottenuto la grazia provvidenziale di ricevere il sacramento religioso del matrimonio presso la cappella dell’Apostolato del Mare, a Toamasina, nel luglio 2011. La Sig.ra Norline ha espresso le difficoltà familiari quotidiane della vita precaria dei pescatori tradizionali, riconoscendo il sostegno fornito dall’Apostolato del Mare alle mogli dei marittimi nel costituire una Cooperativa per approfondire e migliorare il lavoro nell’artigianato di vimini e del ricamo, per apportare un contributo al bilancio familiare. La Cooperativa ha festeggiato in questo periodo il decimo anniversario di vita.

## - Storia dell’Apostolato del Mare in Madagascar

Al termine della celebrazione di sabato 27 luglio, il Direttore Nazionale, Félix Randrianasoavina, ha ripercorso la storia dell’Apostolato del Mare in Madagascar. Il “seme” lanciato dall’Apostolato del Mare Internazionale e affidato a P. Bernard Tesson, nell’ottobre 1970, ha attecchito solo il 25 novembre 1973, quando S.E. Mons. Jérôme Razafindrazaka, all’epoca Vescovo di Tamatave, affidò questa

missione pastorale al compianto P. François Le Gall, SMM. Il Direttore Nazionale ha poi illustrato, con una proiezione Power point, i quarant’anni di impegno dell’AM nella pastorale sociale della gente di mare in Madagascar.

La celebrazione del 40° anniversario è stata organizzata a livello nazionale nella Diocesi di Fénérive-Est i giorni 27, 28 e 29 Settembre 2013.

Buona navigazione a tutti,  
per intercessione della Vergine Maria,  
*Stella del Mare!*





## CELEBRAZIONE NELL'ISOLA MAURIZIO

In occasione della celebrazione della Giornata Mondiale di preghiera per la gente di mare, quest'anno i responsabili dell'AM di Maurizio hanno scelto la regione di Grande-Rivière-Sud-Est per rendere omaggio a coloro che lavorano nell'industria marittima. Dopo aver benedetto le piroghe al molo di Bambous-Virieux, P. Jacques Henri David, cappellano del porto e direttore nazionale dell'AM, ha celebrato una Santa Messa alla presenza dei pescatori del luogo, dei loro colleghi della regione, dei membri delle loro famiglie e dei responsabili del settore della pesca. Durante l'omelia, il celebrante ha illustrato le difficoltà quotidiane che incontrano i marittimi, i quali svolgono una professione difficile, spesso lontano dai propri cari.



Si è quindi felicitato con le autorità per la ratifica della Convenzione sul Lavoro Marittimo dell'ILO, entrata in vigore lo scorso mese di agosto. Grazie a questo strumento, d'ora in poi le condizioni di lavoro della gente di mare miglioreranno per quanto riguarda, tra l'altro, il lavoro e le cure mediche. Il celebrante ha poi citato il messaggio del Pontificio Consiglio che incoraggia gli Stati di porto a promuovere lo sviluppo di installazioni di welfare accessibili ai marittimi, a prescindere da nazionalità o religione.

Ha parlato anche delle preoccupazioni dei pescatori per quanto riguarda l'accordo di pesca dell'Unione Europea e ha invitato un pescatore del luogo a fornire ai suoi colleghi le più ampie informazioni

possibile su questo argomento. Nel ringraziare la comunità di pescatori di Grande-Rivière-Sud-Est, P. David ha affermato che l'Apostolato del Mare è consapevole delle loro difficoltà. L'espressione in voga nel mondo della pesca è "fishery management", concetto a volte complicato per alcuni pescatori che hanno bisogno di una formazione adeguata per una pesca sostenibile, pur nella consapevolezza che il mare è in pericolo, a causa del cambiamento climatico, dell'inquinamento, della pesca eccessiva e dell'impoverimento delle risorse. E ha lanciato a tutta la società l'appello "Salviamo il mare".

P. David ha ricordato, quindi, che il ruolo sociale dell'Apostolato del Mare è quello non soltanto di cercare Cristo nel prossimo, ma anche di farsi prossimo dell'altro, in particolare dei numerosi marittimi abbandonati a se stessi, vittime soprattutto della crisi economica. Attualmente nel mondo ci sono oltre 1.500 navi abbandonate nei porti dai loro proprietari e i marittimi si trovano senza salario. P. David ha ricordato, a questo riguardo, l'equipaggio della M/N Cemrem, abbandonato a Port-Louis nel 2009, e rimpatriato grazie alla collaborazione del Seafarers Welfare Fund, del sindacato, degli agenti marittimi e delle autorità portuali. Finalmente riceveranno gli stipendi dopo oltre 4 anni di attesa. È tempo, ha detto, che le autorità istituiscano un "fast track lane" per permettere ai marittimi abbandonati di recuperare i soldi a loro dovuti e tornare a casa dalle loro famiglie.

Il sacerdote ha anche sottolineato la professionalità dei marittimi, citando come esempio l'equipaggio della Costa Concordia, al quale ha reso omaggio per l'abnegazione dimostrata nel salvare i passeggeri durante il naufragio del 2012. L'alto numero di vite tratte in salvo è dovuto alla disciplina e alla dedizione di tutto il personale, che ha saputo vincere la paura e osservare le disposizioni in materia di sicurezza per andare in aiuto a quelle persone.

Ha poi fatto appello ad una maggiore solidarietà verso la gente di mare e ha ricordato l'incubo dei marittimi di essere attaccati dai pirati. La pirateria è un problema reale nella regione dell'Oceano Indiano e P. David ha espresso il proprio apprezzamento per le iniziative assunte dal governo nella lotta contro questo flagello. L'AM è pronto a dare tutto il sostegno morale ai marittimi che hanno vissuto questa esperienza.

(Tratto da « Le Mauricien », 15 luglio 2013)



**I membri delle famiglie dei pescatori hanno deposto un fiore in memoria dei loro cari scomparsi in mare.**



# FESTA DELLA MADONNA DEL CARMINE

## PATRONA DELLA GENTE DI MARE

16 luglio 2013



***“PRENDI IL LARGO.***

***SULLA TUA PAROLA GETTERÒ LE RETI”***

Come ogni anno, in questa solenne celebrazione della festa della nostra Patrona, la Madonna del Carmine, desidero inviare un affettuoso saluto a tutte le famiglie dei marittimi di Spagna e ringraziare Maria per la sua protezione, chiedendole di non farcela mai mancare nei momenti difficili che stiamo vivendo, contrassegnati da profondi cambiamenti. Celebreremo questa festa guidati dal tema: “Prendi il largo. Sulla tua parola getterò le reti”. Vogliamo mettere al centro della nostra vita la fede in Gesù Cristo, come ci propone la Chiesa in questo Anno della Fede. Per questo accogliamo l’invito del Signore a prendere il largo per avviare tutta la gente del mare sulla strada della nuova evangelizzazione, come ci propone il Progetto Pastorale della Conferenza Episcopale Spagnola per i prossimi anni.

Noi, gente del mare, vogliamo accogliere il Vangelo di Gesù Cristo per proclamare e difendere con coraggio la dignità umana che troppo spesso viene calpestata nel mondo del mare. In questo senso, l’Opera della Chiesa che cura pastoralmente la gente del mare, conosciuta come Apostolato del Mare, realizza in tutto il mondo un’azione di accompagnamento nella fede, per riportare la luce nella vita degli uomini e delle donne del mare, e per aiutare in modo solidale i marittimi che si trovano nel bisogno e le loro famiglie.

Nello scorso mese di novembre, si è tenuto a Roma il XXIII Congresso Mondiale dell’Apostolato del Mare. Si è trattato di un avvenimento straordinario, in cui uomini e donne del mare, provenienti da tutto il mondo, hanno potuto riflettere sulla nuova evangelizzazione nel mondo marittimo. In questa occasione sono state prese in esame diverse questioni che influiscono sulla vita e sul lavoro in mare. Abbiamo voluto approfondire l’impegno della Chiesa in tutti i settori del mondo marittimo, il che ha costituito per noi una sorta di sfida, ed abbiamo rivolto un appello alla comunità internazionale affinché siano migliorate le condizioni di vita e di lavoro di tutti gli uomini e le donne del mare. Il Congresso Mondiale ha poi evidenziato l’esempio di servizio che i marittimi si prestano reciprocamente nei momenti di incertezza, di isolamento e di pericolo, offrendo a tutti gli uomini un modello per vivere in un mondo che sta cambiando.

In occasione del Congresso Mondiale, il Papa Benedetto XVI ha ricevuto i partecipanti, ai quali ha rivolto un importante discorso, del quale vorrei sottoporre alla vostra considerazione le linee fondamentali. Il Santo Padre ha iniziato citando Papa Pio XI, che nel 1922 approvò le Costituzioni e il regolamento dell’Apostolato del Mare. Quindi, ricordando la figura del Beato Giovanni Paolo II, ha citato il *motu proprio* *Stella Maris*, che conferma la missione di espandere il ministero marittimo. Papa Benedetto ha ringraziato i presenti al Congresso per aver risposto al suo appello con il quale aveva indetto l’Anno della Fede, per dare rinnovato impulso alla missione di tutta la Chiesa.

Ha poi ricordato come, sin dagli albori del cristianesimo, il mondo marittimo sia stato veicolo efficace di evangelizzazione. La navigazione marittima permise agli Apostoli e ai discepoli di Gesù di recarsi in tutto il mondo. Anche oggi - ci ha ricordato il Papa - la Chiesa solca i mari per portare il Vangelo a tutte le nazioni, e la nostra presenza negli scali portuali e le visite che facciamo quotidianamente sulle navi sono il segno visibile della solidarietà pastorale della Chiesa. Benedetto XVI ha poi fatto riferimento ai complessi effetti della globalizzazione sulla gente del mare ribadendo che la vulnerabilità dei marittimi, dei pescatori e dei naviganti deve rendere ancora più attenta la sollecitudine della Chiesa. Ha avuto poi un ricordo speciale per i pescatori e per le loro famiglie, che più di altri devono fronteggiare le difficoltà del presente e le

incertezze del futuro, segnato dagli effetti negativi del cambiamento climatico e dallo sfruttamento eccessivo delle risorse.

Terminando il suo toccante messaggio alla gente del mare, il Papa ci ha esortati a non abbandonare la nostra posizione di prima linea nell'evangelizzazione di tanti uomini e donne di diverse nazionalità che transitano nei nostri porti, e ci ha incoraggiati a continuare a rispondere senza esitazione alla gente del mare che ci attende a bordo mostrando il volto premuroso della Chiesa che accoglie, per colmare le loro profonde nostalgie dell'anima.

Come potete vedere, queste parole di Papa Benedetto XVI sono contrassegnate dalla preoccupazione e dalla fiducia che la Chiesa ha sempre mostrato per gli uomini e le donne del mare. Questi sentimenti sono gli stessi che pervadono il ministero apostolico di Papa Francesco, che ci chiede di andare alle periferie del mondo per annunciare e testimoniare la Buona Novella del Signore. In queste periferie del mare ci sono molti nostri fratelli che ci aspettano.

Nel prossimo mese di ottobre celereremo a Huelva l'Assemblea Nazionale dell'Apostolato del Mare. Preghiamo affinché riusciamo ad unire le nostre forze, per trasmettere alla famiglia marittima l'amore e la vicinanza di Gesù Cristo e della sua Chiesa.

Maria, Madonna del Carmine, *Stella Maris*, ravvivi sempre la vostra speranza e colmi di benedizioni voi e le vostre famiglie.

Con la mia benedizione e il mio affetto,

Luis Quinteiro Fiuza

Vescovo di Tui-Vigo e Promotore dell'Apostolato del Mare

## **PREGHIERA A MARIA**

### **STELLA DEL MARE**

O Maria, Stella del Mare,

*ancora una volta ricorriamo a te, per trovare rifugio e serenità, per implorare protezione e soccorso.*

*Madre di Dio e Madre nostra, volgi il tuo sguardo dolcissimo su tutti coloro che ogni giorno affrontano i pericoli del mare per garantire alle proprie famiglie il sostentamento necessario alla vita, per tutelare il rispetto del creato, per servire la pace tra i popoli.*

*Protettrice dei migranti e degli itineranti, assisti con cura materna gli uomini, le donne e i bambini costretti a fuggire dalle loro terre in cerca di avvenire e di speranza.*

*L'incontro con noi e con i nostri popoli non si trasformi in sorgente di nuove e più pesanti schiavitù e umiliazioni.*

*Madre di misericordia, implora perdono per noi che, resi ciechi dall'egoismo, ripiegati sui nostri interessi e prigionieri delle nostre paure, siamo distratti nei confronti delle necessità e delle sofferenze dei fratelli.*

*Rifugio dei peccatori, ottieni la conversione del cuore di quanti generano guerra, odio e povertà, sfruttano i fratelli e le loro fragilità, fanno indegno commercio della vita umana.*

*Modello di carità, benedici gli uomini e le donne di buona volontà, che accolgono e servono coloro che approdano su questa terra: l'amore ricevuto e donato sia seme di nuovi legami fraterni e aurora di un mondo di pace. Amen.*



Papa Francesco - 8 luglio 2013, Lampedusa

# CONFERENZA MARITTIMA

## “PER I DIRITTI DEI MARITTIMI”

Vigo, 15 marzo 2013

La celebrazione della Conferenza Marittima ha avuto una duplice funzione, da realizzare simultaneamente.

**I. Una riflessione** sulle condizioni della vita lavorativa, familiare e sociale dei marittimi.

**II. Un obiettivo:** istituire un Centro per i Diritti dei Marittimi e offrire loro assistenza giuridica gratuita.

**Alcuni esperti della situazione che si vive attualmente sul mare, nonostante la lontananza e il silenzio della società, hanno spiegato ai partecipanti come si svolge il lavoro della pesca, chi impone le condizioni, come pure l'abuso a cui sono soggetti i marittimi e il disinteresse dei responsabili di questo sfruttamento a motivo della lontananza dei luoghi di pesca.**

1. Nella **RIFLESSIONE** sulle privazioni che si soffrono nel lavoro in mare, sono stati considerati i seguenti effetti.

Sul pescatore: la giornata lavorativa, la fatica, l'insicurezza e l'arbitrarietà salariale.

Sulla vita familiare del marittimo: le prolungate giornate in mare e le loro conseguenze sulla moglie e i figli.

Sulla vita sociale: l'assenza in questo ambito e nelle decisioni che gli competono.

Inoltre, sono stati studiati il diritto al voto, le bandiere di comodo e l'abbandono di navi ed equipaggi.

**II. L'OBIETTIVO è stato la creazione di un Centro per i Diritti dei Marittimi allo scopo di offrire un sostegno legale a difesa dei loro diritti,**

**che sono violati in maniera tanto arbitraria.**

È stato sottolineato come questa particolare attenzione porti beneficio a questi lavoratori, bistrattati in una società in cui i diritti lavorativi sono riconosciuti per tutti i lavoratori.

La Conferenza è stata organizzata per cercare di avvicinare la nostra società alla realtà delle gravi necessità dei marittimi, che richiedono la nostra attenzione e i nostri sforzi, allo scopo di offrire a loro e alle loro famiglie il rispetto dovuto alla dignità dell'essere umano.

### Conclusioni

1. La PCP (politica comune della pesca) implica miglioramenti sociali per i marittimi.

2. La lotta contra la pesca illegale (IUU) ci dà l'opportunità di sradicare le pratiche di sfruttamento del lavoro.

3. Occorre modificare i regolamenti affinché il voto per delega esercitato gratuitamente attraverso i notai (come già avviene per le persone ammalate), possa essere applicato ad ogni tipo di nave.

4. Si deve prendere in considerazione la possibilità del voto elettronico con gli attuali strumenti tecnici.

5. Bisogna rafforzare la sorveglianza delle agenzie che gestiscono gli equipaggi.

6. È opportuno intensificare i controlli in materia di lavoro a bordo delle navi spagnole, come pure su quelle straniere che fanno scalo nei porti spagnoli, in conformità al diritto internazionale.

7. Si deve mettere fine all'assunzione di marittimi stranieri a condizioni differenti da quelle degli spagnoli a bordo di navi da pesca battenti bandiera spagnola.



8. È stata sottolineata l'importanza della ratifica della Convenzione 188 dell'ILO, da parte della Spagna e degli altri Paesi dell'Unione Europea, e di influire sulla necessità di realizzare ispezioni da parte dello Stato di porto.

9. Si auspica la messa in atto di un controllo effettivo di osservanza della legislazione internazionale da parte delle navi di armatori spagnoli battenti bandiera straniera, giacché scaricano il pescato nei porti spagnoli.

10. Si raccomanda la ratifica da parte di tutti Paesi dell'Unione Europea della Convenzione SCTW-F.

11. Si auspica una regolazione più rigorosa dei posti di lavoro che devono essere descritti come di difficile copertura.

12. È opportuno unificare gli organismi di controllo e spiegare la normativa esistente.

13. Si fa particolare appello alle autorità di controllo di vigilare strettamente affinché, in ogni caso, ci sia un contratto di lavoro scritto.

14. È stata sottolineato la necessità di facilitare la comunicazione regolare tra il marittimo e la sua famiglia mediante le nuove tecnologie esistenti a bordo al fine di evitare l'isolamento socio-familiare.

15. Sulle navi di nuova costruzione, si prevedano spazi necessari per l'abitabilità minima dei membri dell'equipaggio.

16. I giorni di riposo devono essere equiparati con gli altri Paesi europei di riferimento.

17. È necessario, infine, incoraggiare le Amministrazioni pubbliche a stipulare convenzioni di collaborazione con le organizzazioni senza scopo di lucro per la creazione di un Centro per i Diritti dei Marittimi.

**La Conferenza marittima è stata considerata un evento importante per portare avanti una riflessione pubblica sulla realtà che vivono le famiglie dei marittimi, e per introdurre nella nostra società una chiara visione della necessità di strumenti che li proteggano e stabiliscano la difesa della giustizia lavorativa, familiare e sociale a cui hanno diritto in quanto lavoratori.**

**La creazione di un Centro per i Diritti dei Marittimi sarebbe un necessario sostegno a cui essi possono ricorrere per ottenere assistenza giuridica gratuita per difendere i loro diritti lavorativi, che sono violati con grande arbitrarietà e senza conseguenze legali. Interessanti informazioni ci hanno mostrato la possibilità di questa realizzazione e le necessità inerenti per la sua concretizzazione.**



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

*III parte*

*Autore: TOMAS D. ANDRES*



CONCLUDIAMO LA PUBBLICAZIONE DELL'ARTICOLO DEL DR. TOMAS QUINTIN DONATO, CONSULENTE INTERCULTURALE CHE CONDUCE ATTIVITÀ DI ORIENTAMENTO INTERCULTURALE SULLA CULTURA FILIPPINA PER I MIGRANTI DI ORGANISMI INTERNAZIONALI. CI AUGURIAMO CHE SIA STATO UTILE PER COMPRENDERE I MARITTIMI FILIPPINI ED ENTRARE IN RELAZIONE CON LORO.

## *L'inglese filippino*

Il filippino medio parla un buon inglese, a volte con accento americano. Tuttavia, i filippini sono soliti parlare inglese con differenti accenti (tagalog,



ilocano, pampango, visayan) a seconda della regione da cui provengono.

Poiché nella lingua inglese esistono numerosi accenti, occorre un certo tempo per familiarizzare con la pronuncia degli ufficiali.

In generale, non bisogna essere troppo esigenti con la pronuncia o la dizione. L'alfabeto di alcuni dialetti non include la lettera "F", per cui i filippini tendono a pronunciarla come "P". I marittimi filippini confondono spesso "il" con "lei" poiché nella loro lingua non esiste la distinzione di genere.

L'inglese filippino differisce leggermente da quello americano o britannico. Pur basandosi sul dialetto americano, la grammatica e la pronuncia sono fortemente influenzate dalle lingue autoctone. Inoltre, alcuni termini hanno significati precisi e specifici

che differiscono da quello originale. Ecco alcune delle parole di uso comune e il relativo significato:

"Blowout" - sorpresa/premio o celebrazione

"Brownout" - interruzione

"Colgate" - dentifricio

"Comfort Room" - toilette

"Dear" - costoso

"Dirty Kitchen" - cucina di servizio, abitualmente quella dei domestici

"Frigidaire" - frigorifero

"Xerox" - fotocopiatrice

"Kodak" - pellicola fotografica

"Polaroid" - fotografia istantanea

"IBM" - computer

"San Miguel" - birra

"to pass" - raccogliere, fermarsi per qualcosa, passare, passare davanti

"to get down" - uscire

"to go down" - scendere

"to sleep late" - fare tardi la sera

"dressed for his funeral" - essere tirati a lucido

"to have oiled his officer" - adulare il proprio ufficiale

"his watch is dead" - l'orologio si è fermato

"open the light" - accendere la luce

"homely" - dedicarsi corpo e anima alla famiglia

## *Espressioni familiari*

Imparare e pronunciare alcune parole di fronte a un marittimo filippino nella sua lingua è un modo molto efficace di dire che lo si apprezza. I saluti correnti, quali "Kumusta kayo" (come stai?); "Magandang umaga" (buongiorno); "Magandang gabi" (buonasera); "Mabuhay" (lunga vita), ecc., aiuteranno a sviluppare un tipo di relazione molto profonda con loro.

## 7. COME MOTIVARE E OTTENERE IL MEGLIO DAI FILIPPINI

Il filippino è unico. Per motivarlo, è necessario comprendere le sue priorità che non seguono sempre lo stesso ordine di quelle degli occidentali o non vi corrispondono affatto.

In questa scala di necessità, il primo posto lo occupa il culto della famiglia, o il bisogno di appartenere a una famiglia o a un gruppo. Normalmente il filippino si considera anzitutto come membro di una famiglia e, in secondo luogo, come membro di un gruppo estraneo, che si tratti di un ufficio o di una società. Non ci si può aspettare che un filippino anteponga il benessere dell'impresa a quello della sua famiglia. Per motivarlo e far sì che dia il meglio di sé, e pertanto favorire a lungo termine l'impresa, è necessario mettere in atto misure che possano soddisfare la sua preoccupazione per la famiglia. Inoltre, i marittimi filippini faranno prova di lealtà nei riguardi dell'impresa fin tanto che gli obiettivi di questa non entreranno in conflitto con gli obiettivi impliciti del nucleo familiare.

La seconda necessità in questa scala è quella della reciprocità. Essa si basa sul valore "utang-na-loob", un comportamento secondo il quale ciascun servizio, favore o trattamento deve ricevere qualcosa in cambio. Il filippino possiede un grande senso della dignità personale. La dignità e l'onore sono tutto per lui, perciò ferire questi sentimenti, che sia in maniera reale o immaginaria, mette in questione la sua virilità. Egli rispetta gli altri ma questo rispetto deve essere reciproco. Numerosi conflitti tra un superiore straniero e un marittimo filippino sono dovuti a un disprezzo, da un lato, e a un rispetto sacro, dall'altro, della dignità individuale. Uno straniero tende a sottostimare la dignità del filippino. Questi, a sua volta, idolatra la dignità individuale del suo superiore straniero, ma esige lo stesso trattamento nei suoi confronti, altrimenti perderà il proprio autocontrollo perché sente di essere stato trattato ingiustamente o insultato, anche se la ragione del conflitto in sé può essere insignificante o minima.

Secondo lo studio della Dott.ssa Angelina Ramirez, per il filippino le seguenti ragioni sono di vitale importanza per la soddisfazione nel lavoro:

- (1) egli desidera essere trattato come un individuo dotato di dignità;
- (2) vuole instaurare una comunicazione franca e aperta e conoscere le impressioni delle persone con cui lavora;
- (3) nel quadro delle valutazioni di rendimento, desidera ricevere un buon apprezzamento in ragione dei

benefici economici e di promozione che vi sono legati;

(4) vuole che gli si riconosca il merito di aver contribuito alla produttività dell'organizzazione;

(5) preferisce lavorare con persone con le quali intrattiene buoni rapporti sociali;

(6) vuole partecipare a compiti difficili che presentino rischi calcolati, ma è reticente a cambiare se gli si chiede di adottare un nuovo atteggiamento per il quale non si sente preparato.

La terza necessità nella gerarchia filippina, è l'accettazione sociale, cioè essere accettati dai suoi compagni per quel che è o per ciò che essi pensano che egli sia, ed essere trattato secondo il suo status. Il filippino ha bisogno di essere socialmente accettato da quelle persone che possono aiutarlo in caso di bisogno. Egli deve sviluppare e coltivare la loro disponibilità, per intendersi bene con loro, dato che questo atteggiamento è un investimento psicologico che, a lungo termine, può portare benefici economici, religiosi, sociali e politici. Perciò mantiene buone relazioni con loro, benché siano fittizie. Per "relazione fittizia" intendiamo legami che non possiedano carattere legale né di parentela. Tuttavia, per quanto fittizie, queste relazioni hanno un valore reale nella cultura dei filippini. Quando un filippino chiama il proprio superiore "kuya" (fratello maggiore), o "taty" (padre), pur non essendo realmente imparentato con lui, sviluppa una relazione fittizia che lo aiuterà a sentirsi un membro della famiglia dell'ufficiale.



A volte, un filippino può invitare uno straniero ad essere testimone di nozze o padrino in un battesimo. Dato che ci sono vari padrini, il filippino può chiederlo ad un estraneo per una questione di prestigio, e ciò risponde alla sua necessità di accettazione sociale. Per i filippini, una richiesta di questo genere non è solo un atto religioso, bensì sociale; per questo



rifiutare l'invito è considerato estremamente scortese. Se lo straniero accetta, il filippino lo considererà un grande onore.

La quarta necessità in questa scala è quella della mobilità sociale. La maggior parte dei filippini vogliono guadagnare più denaro per salire la scala sociale. Se possono ottenere aiuto per raggiungere il loro obiettivo, lo faranno. Tale necessità li porta ad accettare le valutazioni di un'autorità o di un superiore, ma non quelle dei loro subordinati o dei loro compagni. Il filippino vede garantita la sua mobilità se è stata decisa dal suo superiore.

La quinta necessità è quella di "pagkabayani" (essere un eroe). È il livello più elevato nella scala dei suoi bisogni. Qui entrano in gioco i valori di "onore", "dignità" e "orgoglio" e quello di "hiya" che può essere definito in generale come "auto-stima". Si tratta di uno dei concetti più importanti della psicologia sociale dei filippini perché abbraccia quasi tutti gli aspetti dei loro valori e delle loro motivazioni.

## **8. COME NEGOZIARE E GESTIRE I CONFLITTI CON I FILIPPINI**

Il filippino è generalmente un compagno amichevole, amante della pace e socievole. Ha un carattere conciliatore e non ama il confronto.

Normalmente la prima reazione di un occidentale, quando i suoi diritti personali sono violati, è quella di lamentarsi e difendersi. Il filippino è sempre sorpreso di vedere come gli occidentali discutono per i loro diritti personali, per poi comportarsi da amici come se nulla fosse successo. Ciò si spiega con il fatto che il filippino è stato educato culturalmente a rispettare il valore dell'armonia. Se i diritti di un filippino sono violati, egli prima cerca di risolvere la questione in modo amichevole, esprimendo i propri sentimenti in maniera diretta o indiretta. Per lui, il confronto diretto può provocare ferite profonde che nessuna riconciliazione amichevole potrà mai guarire. Solo dopo aver esaurito le vie amichevoli (pakikisama) ricorre alla violenza (pakikibaka).

Il desiderio dei filippini di vivere in armonia non vuol dire assenza di conflitti. È vero che egli non ricorre per prima cosa alla violenza o al confronto diretto. Tuttavia, se è ridicolizzato, può reagire in maniera violenta. Ogni tentativo diretto a mettere in dubbio o a rimettere in questione le sue azioni, integrità e onore, anche a giusto titolo, può provocare una reazione vendicativa da parte sua. Denunciare pubblicamente un filippino può peggiorare la situazione se non è stata anzitutto rispettata la norma cul-



turale di manifestare i rimproveri in privato e con educazione.

L'occidentale medio basa la sua vita personale e il mantenimento della legge sui principi del bene e del male: il filippino medio, invece, secondo le sanzioni della vergogna, del disonore, del ridicolo o della mancanza di decoro. L'occidentale medio si vede obbligato a classificare la propria condotta secondo termini universali impersonali. La "legge è la legge" e "ciò che è giusto è giusto", quali che siano le sue considerazioni personali. Il filippino medio, invece, considera la legge da un punto di vista concreto e personale. Egli è guidato da una cultura della vergogna e questo fattore influenza profondamente il suo comportamento. Un filippino ritiene che salvaguardare il proprio onore sia più importante della verità stessa. La passione dell'occidentale per la verità, senza alcuna considerazione per coloro che ne possono essere eventualmente colpiti, si manifesta nel denunciare i misfatti perpetrati da coloro che sono morti. Per il filippino, non è così. Ogni misfatto commesso da un superiore o da un ufficiale viene sepolto con lui; la sua memoria è onorata perché è deceduto.

Prendiamo il concetto di giustizia. Per i filippini, la giustizia non è un qualcosa di astratto. Essere giusto è una cosa concreta, visibile. La giustizia è il giudice, l'ufficiale il superiore. L'etica della giustizia per il filippino si basa sul valore dell'armonia. La giustizia per i filippini non è individualista, ma comunitaria. Il concetto filippino di giustizia equivale a "dignità personale" e non è necessariamente uguale per tutti.

Per negoziare con i filippini è necessario un profondo senso di rispetto per gli anziani e l'autorità. Bisogna usare la più grande attenzione e diplomazia per non ferire la "dignità personale" dei filippini. Le parti dovrebbero istaurare una relazione umana, possibilmente in un ambiente familiare, e collabora-

re per il bene comune, senza motivazioni egoistiche né tentativi di superarsi l'un l'altro.

### ***I passi necessari per negoziare con i filippini***

Una preparazione intensiva ai fini della negoziazione è essenziale, poiché è come seguire un processo psicologico retto da una logica concreta.

Primo passo: "Magtapatan ng Loob", cioè assicurarsi di presentare fatti veritieri. Le parti devono esprimere onestamente ciò che pensano e sentono.

Secondo passo: "Magkagaangan ng loob", cioè sviluppare una relazione e un clima di fiducia. I filippini sono persone che hanno bisogno di essere persuasi. Ad esempio un'occasione propizia per negoziare con un filippino può essere il giorno del suo o del vostro compleanno. Un compleanno è una celebrazione importante per i filippini tanto che si suppone che salutino perfino i nemici il giorno del loro compleanno.

Terzo passo: "Makuha ang loob ng bawa't isa", cioè armonizzare i propri obiettivi e le proprie intenzioni con quelli dei marittimi. Negoziare con i filippini deve essere una situazione in cui non tutti ottengano benefici, un tentativo di ottenere la maggiore soddisfazione possibile delle due parti nell'ambito della loro scala di valori. Ciò presuppone che la scala di valori stabilita includa le due parti.

Quarto passo: "Magkapanatagan ng loob », cioè stabilire le condizioni dell'accordo e concentrarsi sugli obiettivi. L'essenza di una buona negoziazione è quella di raggiungere il migliore accordo possibile per entrambe le parti, senza creare problemi a lungo termine per nessuna delle due. La negoziazione deve tendere a raggiungere un accordo reciprocamente vantaggioso. Ciascuna parte deve porsi al posto dell'altra. Bisogna porre l'accento sul fatto di soddisfare le aspettative delle parti interessate. Un ambiente tranquillo permette alle parti di analizzare i

problemi e stabilire i termini comuni. Il clima emotivo deve essere conciliatore, enfatico e tendere a risolvere i problemi. I negoziatori devono avere un atteggiamento e un comportamento di fiducia e sostegno, essere distesi, amabili, ragionevoli e creativi. In questo clima un filippino si comporta ragionevolmente e con condiscendenza.

Quinto passo: "Puspasang loob na tinutupad ang pinag-usapané", cioè le due parti assolvono incondizionatamente agli obblighi, ai doveri e alle responsabilità dell'accordo.

Gli accordi negoziati permettono alle parti di mantenersi ferme nella propria posizione e, nel contempo, flessibili nei dettagli. Negoziare con un filippino esige un approccio olistico. Bisogna essere logici e, allo stesso tempo, sensibili alle emozioni.

### **9. QUEL CHE BISOGNA E NON BISOGNA FARE CON I FILIPPINI**

Quelle che seguono sono alcune informazioni generali per aiutare i comandanti e gli ufficiali che navigano con marittimi filippini:

#### **1. Comprendere il linguaggio del corpo dei filippini:**

*Il filippino annuisce spesso durante la conversazione, il che vuol dire semplicemente: "Capisco ciò che vuoi dire", ma non vuol dire "sì".*

*Alzano le sopracciglia per comunicare che hanno compreso e per rispondere "sì".*

*Stabilire un contatto visivo è segno di aver compreso. Aggiungere un sorriso diventa una maniera amichevole di comunicare senza ricorrere alle parole.*

*Le labbra sono utilizzate per indicare.*

*"Sst-sst "si utilizza per richiamare l'attenzione.*

*Ridacchiare manifesta simpatia.*

*Il gesto comune per OK, che consiste nel formare un cerchio con il pollice e l'indice, per i filippini significa "denaro". Il segno OK per loro consiste nell'alzare il pollice.*

*Utilizzare il dito indice per chiamare un filippino è ritenuto un gesto umiliante, da utilizzare unicamente per gli animali. Un gesto della mano verso il basso non deve formare un arco troppo vasto, in quanto ciò potrebbe sembrare troppo dominante.*

*Fissare la gente è considerato maleducato e aggressivo. Il modo migliore di agire quando si è di fronte a una persona dall'apparenza dura è guardarla brevemente e poi distogliere lo sguardo.*

*Porre le mani sui fianchi è considerato un gesto di arroganza, di sfida e di collera. Non è una posizione con cui convincere e influenzare i filippini, a meno d'essere un*



poliziotto sul punto di fare una contravvenzione.

È un insulto chiamare qualcuno piegando il dito verso di sé. I filippini segnalano una direzione volgendo lo sguardo verso la direzione indicata.

Quando si vuole attirare l'attenzione di qualcuno è permessa una leggera pressione sulla spalla.

È normale vedere due uomini che si tengono per mano o con le braccia sulle spalle; quest'azione è priva di ogni connotazione di omosessualità.

Il contatto fisico in pubblico con il sesso opposto non è accettabile. Le donne si salutano baciandosi sulle guance, ma uomini e donne mantengono una distanza rispettosa. Alcune donne possono dare la mano a un uomo, ma devono prendere l'iniziativa di questo gesto.

Una stretta di mano molle è socialmente accettabile.

Un uomo e una donna non si devono lasciar andare a segni d'effusione in pubblico.

Il filippino medio ha bisogno di una privacy minore rispetto all'occidentale medio, come pure di minore spazio personale. I filippini tendono a stare vicini gli uni agli altri quando camminano e parlano, e non considerano offensivo il contatto fisico nella folla.

In genere i filippini non fanno la coda e non si mettono in fila.

## **2. Comprendere i gesti fisici e verbali dei filippini:**

Ufficiali, anziani e superiori, vengono chiamati "signore", "signora", o con il loro titolo o professione.

Quando si fa una domanda, bisogna anzitutto scusarsi (mi dispiace disturbare, ma...).

Quando si invita un filippino, bisogna farlo almeno tre volte. Ai filippini si insegna che è educato rifiutare i primi due inviti. Per loro, insistere è un chiaro segno che l'offerta o l'invito sono sinceri.

I fiori sono associati alla morte. A un filippino malato si può portare del cibo, ma non dei fiori.

"Pasalubong" è un souvenir portato al ritorno da un viaggio. Un superiore che porta un "Pasalubong" mostra alla sua gente che si è ricordato di loro durante la sua assenza.

La coerenza è la prima condizione di ogni buona relazione con i filippini.

Il ricorso ad una terza persona o ad un intermediario è una norma del tutto accettabile per chiedere e comunicare qualcosa. Ciò aiuta ad evitare una situazione di confronto diretto che potrebbe creare imbarazzo.

## **3. Comprendere ciò che disturba i filippini:**

Chi manifesta un totale disaccordo con la sua opinione nel corso di una discussione. Si può non essere d'accordo con lui, ma non bisogna manifestarlo energicamente.

Chi lo guarda dall'alto.

L'ignoranza che gli stranieri mostrano nei confronti della sua terra natale.

L'attenzione scrupolosa ai dettagli.

Chiunque lo tratti come un servitore.

Una critica da parte di qualcuno che non sia il suo superiore.

Una persona con minore esperienza di lui che gli dice come fare il suo lavoro.

La mancanza di considerazione per i suoi sentimenti.

I pregiudizi razziali.

L'odore del corpo.

Uno straniero che dice: "è così che si fa da noi".

Chi gli dice di sbrigarci.

L'atteggiamento di superiorità.

Una persona brusca o troppo franca.

I ricchi che rifiutano di parlare alle persone di classe sociale inferiore.

Gli stranieri che scrivono sul suo paese senza conoscerlo veramente.

Le persone che predicano la democrazia ma non la praticano.

Le persone che esigono che si risponda loro con un sì o con un no.

Chi si attribuisce il merito di ciò che è il risultato di sforzi comuni.



## **4. Comprendere il concetto di proprietà dei filippini:**

I filippini possiedono un triplice

concetto di proprietà:

1) Ciò che è mio è mio. Essi hanno ereditato dal mondo occidentale il concetto di proprietà privata come avere titoli finanziari e documenti delle cose che possiedono.

2) Ciò che è tuo è mio. Il valore di "kapitbahay" o "neighborliness" esige che un filippino condivida alcune delle sue proprietà con i vicini; viceversa, questo valore gli dà diritto ad alcune proprietà dei suoi vicini. In nome del buon vicinato, un vicino può chiedere in prestito la macchina di un altro o guardare la televisione a casa di qualcun altro.

3) Ciò che è di pubblica proprietà è mio. Per i filippini, il valore di "sakop" conferisce una dimensione comunitaria alle proprietà pubbliche e private. Nelle Filippine, la proprietà pubblica non appartiene a nessuno. L'utente della proprietà pubblica tende piuttosto a considerarla come sua proprietà privata.

Quando guida, il filippino utilizza lo spazio come se camminasse – arrogandosi un diritto mentre si muove. Consi-



dera lo spazio sul quale cammina o si muove come sua proprietà personale e l'utilizza quindi tutto il tempo necessario e nella maniera che desidera.

Quando è eletto o nominato ad un incarico, tende a utilizzare l'ufficio, la macchina e il telefono ad uso privato e personale.

La condivisione dei beni secondo il concetto di "sakop" può anche significare "prestito". Ad esempio, i filippini, che hanno un forte senso della proprietà secondo questo concetto, considerano "prestato" ciò che gli occidentali considerano "rubato".

5. **Chiamare un filippino con il suo nome.** Un subordinato filippino chiamato col suo nome da un ufficiale esulta, perché è orgoglioso di sapere che il suo superiore lo conosce personalmente.

6. **È opportuno offrire sempre** a un filippino caffè, tè o altra bibita quando vi rende visita. È il segno che è il benvenuto nel vostro ufficio.

7. **Sarebbe conveniente dire** sempre "silenzio per favore" o "potrebbe gentilmente abbassare il tono" piuttosto che "taccia".

8. **Permettere a un filippino** di uscire da una situazione salvando la faccia ed evitando ogni imbarazzo che potrebbe provocare un sentimento di "hiya", che è molto doloroso da accettare per lui.

9. **Non prestate mai del denaro**, salvo in casi del tutto eccezionali. La restituzione potrebbe essere un problema. Per evitare malintesi, cercando di comprendere se si tratta realmente di un prestito, bisogna fare una chiara distinzione tra i tre concetti di proprietà dei filippini. In alcuni casi, farsi prestare del denaro può essere un modo simbolico di chiedere soldi.

10. **Non aspettatevi la puntualità** o la rapidità in termini di tempo se non è stato specificato prima quale è il concetto di tempo, lineare o ciclico, che si applica ad una determinata situazione.

## CELEBRANDO LA "GIORNATA DEL MARITTIMO"

La Giornata Internazionale del marittimo è ora inclusa nella lista annuale delle osservanze delle Nazioni Unite. Nel 2011, la celebrazione ha preso la forma di una campagna online, in cui l'IMO ha chiesto di esprimere il loro sostegno attraverso le reti sociali

lonia, nel 2007.

Come possiamo far sì che i volti dei marittimi siano felici? Molti elementi hanno contribuito al successo dell'evento. Domenica 23 giugno, nel corso della Messa celebrata alle 16.00 nella Chiesa Marittima di Gdynia, è stata annunciata la celebrazione della Giornata del Marittimo il successivo 25 giugno. Dopo la Messa, i marittimi hanno disputato una partita di basket nella palestra, che è stata registrata in CD dato in regalo ai marittimi durante la Giornata.

La mattina del 25 giugno, nel corso dell'inaugurazione del terminal rinfusiere di Gdansk, P. Edward Pracz ha pregato per i marittimi, ricordando a tutti i presenti che si stava celebrando la Giornata del Marittimo.

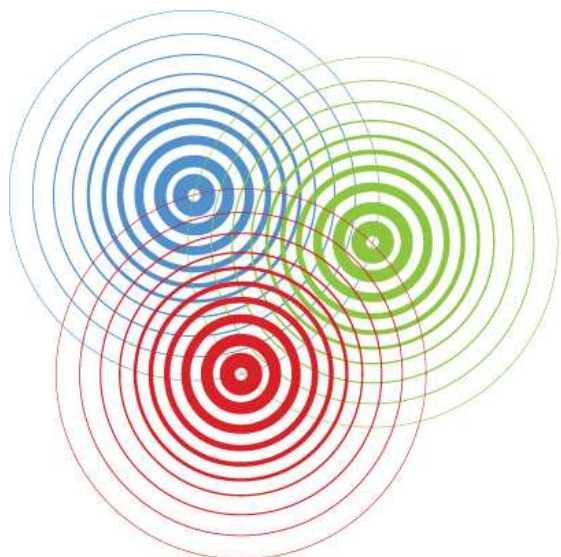
Come far sì che un volto esprima felicità? A volte è sufficiente portare un piccolo regalo. L'AM di Gdynia ha distribuito ai marittimi presenti nel Centro e a bordo delle navi una tavoletta di cioccolato con la seguente scritta: "Giornata del Marittimo, 25 giugno 2013".

Questo piccolo gesto ha reso molto felici i marittimi. A bordo della "Sophie Shulte" è stata recitata una preghiera per tutti i naviganti del mondo. Continuiamo questa tradizione in spirito di solidarietà con loro.

"Faces of the Sea" (Volti del Mare) è stato il tema della Giornata del Marittimo, svoltasi il 25 giugno di quest'anno. "Volto umano dell'amore di Dio, Egli fa di noi i messaggeri della sua gioia". Queste parole furono inviate al mondo marittimo durante il XXII Congresso Mondiale dell'Apostolato del Mare, svoltosi a Gdynia, Po-



P. Edward Pracz, A.M. Gdynia, Polonia



## SUSTAINABLE DEVELOPMENT: IMO'S CONTRIBUTION BEYOND RIO+20

*Il 26 settembre 2013 ha segnato la celebrazione della Giornata Marittima Mondiale. Il tema di quest'anno è stato: Sviluppo sostenibile: il contributo dell'IMO oltre Rio+20."*

Nel suo messaggio per l'occasione, il Segretario Generale dell'IMO, Koji Sekimizu, ha detto che l'intero sistema del trasporto marittimo è stato fondamentale per lo sviluppo sostenibile, in quanto si tratta dell'unico metodo di trasporto di massa, connesso a livello globale, per quanto riguarda le merci, gli alimenti e i prodotti industriali; il solo modo di andare per mare per il trasporto veramente efficace, economicamente valido e a basso consumo energetico.

"Il sistema di trasporto marittimo deve, pertanto, assicurarsi che il suo sviluppo sia anche sostenibile", ha detto Sekimizu, ed ha aggiunto che questo termine generico non include solo la navigazione delle navi, ma tutte le attività che sono di vitale importanza per sostenere il trasporto, come, ad esempio, il funzionamento dei sistemi di gestione del traffico marittimo e i sistemi di comunicazione globale, i porti e le connessioni multimodali, che sono tutti componenti di questo settore dalle mille sfaccettature.

"Le costruzioni navali e la loro classificazione, i registri navali e l'amministrazione della nave, la finanza di una nave, le riparazioni navali, il riciclaggio delle navi, l'istruzione e la formazione dei marittimi, sono tutte parti importanti del sistema come, del resto, i servizi di ricerca e salvataggio, le agenzie di sicurezza marittima, la Guardia Costiera, le forze dell'ordine marittima e molti altri settori dell'indotto. Tutti hanno un ruolo da svolgere nella definizione e realizzazione di un sistema sostenibile di trasporto marittimo", ha detto Sekimizu. Per poi aggiungere: "poiché il sistema del trasporto marittimo è così essenziale per lo sviluppo e la crescita future dell'economia mondiale, l'IMO continuerà ad assumere un ruolo guida nel sostenere con gli opportuni standard globali le dovute prestazioni lavorative e contribuendo a promuovere, attraverso la cooperazione tecnica, la necessaria politica marittima del trasporto e le strutture istituzionali per un sistema sostenibile di trasporto marittimo".

Anche il Segretario Generale delle Nazioni Unite, Ban Ki-moon, ha emesso un messaggio per la Giornata Mondiale del Marittimo, in cui fa osservare che l'evento di quest'anno cade in un momento importante per le Nazioni Unite, impegnate nel tratto finale della loro campagna mondiale per affrontare l'umana sofferenza attraverso gli obiettivi del progetto Sviluppo del Millennio, traguardando il periodo post-2015.

"In questa ottica, apprezziamo il trasporto marittimo come un collegamento conveniente e ad alta efficienza energetica nella catena di fornitura globale. Usiamo questa occasione per riaffermare il nostro impegno per ottimizzare la gestione del trasporto marittimo a sostegno dello sviluppo sostenibile", ha concluso Ban Ki-moon.



# IL RILASCIO DEL COMANDANTE SERGEY MASLENNIKOV

Nell'agosto del 2012 sono stato informato da Douglas Stevenson (del Centro per i Diritti dei Marittimi di New York) e da P. Olexander Smerechynskyy, cappellano dell'Apostolato del Mare di Odessa, del caso del Comandante Sergey Maslennikov, nativo dell'Ucraina, recluso nel carcere di Soto del Real (Leon), in Spagna, dove stava scontando una pena di nove anni per un presunto reato di traffico di droga, di cui si è sempre proclamato innocente.

Nell'ottobre del 2003, alla nave Zudar Sesto, rimorchiatore d'altura che serve come rimorchiatore di salvataggio per la flotta peschereccia operante nella zona di Capo Verde, fu ordinato di prestare assistenza a una nave in difficoltà. Subito dopo, però, la nave fu confiscata e l'equipaggio arrestato con l'accusa di traffico di droga. I membri dell'equipaggio furono messi in carcere per otto mesi e successivamente estradati in Spagna. Nel 2005 furono rilasciati a condizione che non lasciassero il paese. Infine l'equipaggio lasciò la Spagna perché non avevano mezzi per sopravvivere. Il Comandante Maslennikov, tuttavia, decise di rimanere in Spagna per provare la sua innocenza e quella del suo equipaggio. Nel 2009, a seguito di una nuova indagine, l'Alta Corte Nazionale ha condannato il Comandante ad una pena di nove anni e un giorno, da scontare in carcere.

Ad aggravare ulteriormente la situazione di Sergey Maslennikov è stato che nello stesso periodo è venuto a mancare il figlio, e a lui non è stato permesso di partecipare al suo funerale.



La sua salute era molto cagionevole a causa di un tumore alla gola, per il quale aveva subito un intervento chirurgico con sopraggiunti problemi di deglutizione.

La sentenza venne successivamente confermata dalla Corte Suprema e, dal punto di vista legale, non c'era più nulla da fare. Allora entrammo in contatto con il cappellano del carcere e con l'avvocato che si occupava del caso, ottenendo così delle informazioni sulla sua situazione personale. Allo stesso tempo, siamo riusciti a fargli conoscere il nostro interesse e sostegno morale.

Sapendo che non c'erano più vie legali, abbiamo pensato che l'unica cosa da fare fosse quella di raccogliere dichiarazioni e firme a livello internazionale, in cui si chiedeva la liberazione del prigioniero per motivi umanitari. Quindi abbiamo iniziato la procedura per chiedere il rilascio del Comandante Maslennikov e abbiamo cominciato la raccolta di firme del Centro per i Diritti dei Marittimi di New York, dell'ICMA, del Seafarers' Rights International e dei centri ICMA di Odessa, così come delle autorità portuali e dei sindacati di quel porto. Inoltre, abbiamo raccolto altre 150 firme nel corso del XXIII Congresso Mondiale dell'Apostolato del Mare, svoltosi in Vaticano nel novembre 2012. Il tutto è stato fatto pervenire all'Alta Corte nazionale in data 27 dicembre 2012.

Nei mesi successivi non vi è stata alcuna notizia, in parte a causa della sostituzione dell'avvocato della difesa. Tuttavia, nel mese di luglio siamo stati informati che l'Alta Corte nazionale aveva deciso di concedere la libertà provvisoria al comandante, anche se il suo ritorno in patria sarebbe avvenuto più tardi a causa di una seconda operazione alla gola. Infine, il 6 agosto, il Comandante Sergey Maslennikov ha potuto raggiungere Odessa, mettendo fine così ad un lungo incubo.

Alcuni giorni fa ho avuto un'esperienza emozionante. Il Comandante Maslennikov, assieme alla mo-



glie, si è incontrato con il Comandante Alexander Sorokin, della *Mission to Seafarers*, e con P. Olexander Smerechynskyy e Rostyslav Inzhestoykov, dell'Apostolato del Mare, per esprimere loro la sua gratitudine per il sostegno ricevuto. Mi ha telefonato a Barcellona e, in uno spagnolo corretto, mi ha ringraziato per quanto avevamo fatto; mi ha detto che stava molto bene fisicamente e che era molto felice di essere tornato a casa.

Non sappiamo fino a che punto le petizioni e le firme raccolte e trasmesse all'Alta Corte Nazionale abbiano contribuito alla liberazione del Comandante Maslennikov, ma quel che è certo è che dal mondo marittimo internazionale si è levata una voce di solidarietà.

Questo caso è un'ulteriore conferma che la situazione dei marittimi accusati di reati all'estero è molto precaria, soprattutto per i comandanti, che devono far fronte a una presunzione di colpa, spesso difficile da confutare. Inoltre, insorge un senso di vulnerabilità quando ci si trova in un paese straniero, lontano dalla famiglia, e si soffre per problemi di comprensione della lingua e per procedimenti giudiziari lenti.

Siamo felici che il Comandante Maslennikov sia tornato finalmente a casa e ci auguriamo che possa superare completamente la sua malattia. ✎gli insiste ancora nel suo desiderio di rivendicare la propria innocenza per un crimine che non ha mai commesso.

Cogliamo l'occasione per rivolgere un appello alla comunità internazionale affinché i marittimi coinvolti in presunti crimini in paesi stranieri, abbiano una maggiore protezione e venga loro garantita in ogni momento la possibilità di un contatto essenziale con le loro famiglie.

Barcellona, Settembre 2013

Diacono Ricardo Rodriguez-Martos  
Delegato Diocesano dell'Apostolato del Mare a Barcellona

## KAREN PARSON CI SCRIVE

Quest'oggi ho trascorso una mattinata meravigliosa! Nel 1991 un ufficiale di coperta filippino, Jimmy Custodio, fu ucciso a bordo della sua nave portarinfuse, mentre questa era a Cleveland, Ohio. A quel tempo, io stavo ancora nel porto di Detroit, Michigan. Mi fu notificato dall'agente marittimo che la nave si stava dirigendo verso di noi e che l'equipaggio avrebbe avuto bisogno di counseling per la morte di Jimmy. Quando arrivarono a Detroit, salii a bordo e trascorsi molto tempo ad ascoltare e consolare gli ufficiali e gli altri membri dell'equipaggio. Jimmy aveva solo 31 anni, era sposato e aveva tre figli piccoli. Uno degli ufficiali mi diede l'indirizzo della famiglia e così scrissi una lettera di condoglianze. Sua moglie, Laarni, mi rispose e da allora iniziammo una fitta corrispondenza. L'ho aiutata a superare il dolore e i tempi difficili in cui ha dovuto allevare la famiglia da sola.

Alla fine i figli sono cresciuti, hanno terminato gli studi e hanno cominciato a lavorare. Laarni, dopo aver ottenuto la laurea in scienze infermieristiche, è emigrata negli Stati Uniti con i figli, prima in California e recentemente si sono trasferiti a San Antonio, Texas. Ieri sera ho ricevuto una telefonata da Laarni che mi diceva di essere a Galveston per una breve vacanza con alcuni amici. Questa mattina mi sono recata al luogo ove risiedevano e finalmente, dopo 22 anni di corrispondenza, ho finalmente incontrato la mia amica Laarni. È stata una visita molto emozionante ma piacevole. Dio è buono. Che benedizione è stata per entrambe.

**Karen**



# Il Dio dei marittimi

**Riflessioni del Direttore nazionale  
dell'Apostolato del Mare di Francia**



Port 2000 a Le Havre è un terminal per container lungo 4 km. Ci sono immense aree di stoccaggio e un incessante andirivieni di camion. Ci sono dei portici lungo tutta la banchina per la manipolazione dei container sulle navi. Le navi sono mastodontiche: le più grandi arrivano a 400m e trasportano l'equivalente di 9000 grossi camion.

Quando si sale a bordo per incontrare una ventina di marittimi molto occupati, si è di fronte ad un'imponente muraglia di ferro, con la scaletta, lunga e ripida, da salire.

Allora mi dico: ci sono degli uomini a bordo (a volte una donna); sono soprattutto filippini, indiani, indonesiani, cinesi, russi, ucraini, croati, montenegrini, rumeni, ecc. Sono i migranti del lavoro globalizzato. In poco tempo, si visita il mondo. Si incontra l'amabilità dei filippini, o degli indonesiani, la cui lunghezza di contratto non sembra intaccare il loro morale. Si sente la collera di quel secondo comandante polacco, sommerso di lavoro allo scalo, che limita il tempo di riposo; o il dispiacere di quel comandante indiano, che mi diceva di non essere rispettato dalla sua compagnia. Si ascoltano le angosce e le difficoltà, la mancanza della famiglia, il lavoro stressante; si ricevono le gioie, quella di essere papà, il successo di un figlio agli studi .... Io porto tutto ciò nella preghiera.

Mi dico anche: il nostro Dio ama questa umanità così diversa, per origine, cultura, lingua e religione. Diventando uno di noi, carne della nostra carne, mediante l'incarnazione in Gesù di Nazareth, questa umanità è la sua famiglia. Inoltre, quando salgo la scaletta per incontrare i marittimi, mi reco in un luogo ove Egli abita; vado incontro a Lui, attraverso il volto dei marittimi che sono di fronte a me. Essi diventano il volto dei fratelli e sono altrettanti volti di Cristo.

Sono testimone delle "strizzatine d'occhio" dello Spirito. Quel giovane cinese, secondo comandante, che mi metteva a parte delle sue convinzioni umane, mentre copiava le preghiere e le letture domenicali per i marittimi filippini del suo equipaggio, di cui dice tutto il bene possibile; quel giovanissimo ufficiale indiano che, dopo uno scambio di impressioni sul suo paese e la sua vita, mi chiede di benedirlo; o l'ufficiale coreano, cristiano, al quale avevo dato una Bibbia, che mi ringrazia 3 mesi dopo per tutto il profitto che aveva tratto dall'averlo letto; o ancora il meccanico cinese che, al momento della vendita di una carta telefonica, mi chiede una Bibbia e si fa il segno della croce per far capire che è cristiano. Non dimenticherò il momento del cambio dell'equipaggio di una portacontainer, filippini e rumeni, che si scambiano un abbraccio molto fraterno. Penso a quel comandante francese, non cristiano, per il quale navigare con i filippini è un arricchimento spirituale.

Nel Dio dei marittimi, vedo la figura di Abramo, il padre dei popoli e dei credenti, che ha raccolto la promessa di vita e d'amore del nostro Dio: in una mattinata di visite, io visito l'umanità, diversa, ma una! Vi vedo anche la figura di Elia, il cercatore di senso, che ha saputo riconoscere il passaggio di Dio nella brezza leggera: sono sempre colpito nel vedere come i marittimi si apprezzino, al di là delle differenze di cultura, religione o di origine. Vi riconosco Mosè, il porta parola dei suoi fratelli, per il quale Dio è soffio di vita e libertà per l'Uomo; sento anche le recriminazioni, le grida e le sofferenze dei marittimi, e sono sempre stupefatto della fiducia che essi manifestano verso chi li ascolta e li incontra gratuitamente.

Guy Pasquier, 11 giugno 2013

## ANDARE AVANTI, RAFFORZARE L'ICMA

### Il Segretario Generale dell'International Christian Maritime Association termina il mandato

*Il Rev. Hennie la Grange ha lasciato l'ICMA alla fine di luglio 2013 dopo essere stato Segretario generale dal 1° luglio 2007.*

La revisione strategica sta facendo compiere all'ICMA dei passi da gigante. L'Associazione è ormai arrivata alla soglia di una nuova era che promette di rafforzare l'ICMA, trasformandone la segreteria e promuovendo il lavoro dei suoi membri. Queste sfide richiedono nuove capacità e un nuovo impegno. La realizzazione nell'ultimo decennio del Rapporto GRUBB, la precedente revisione dell'ICMA e l'ambiente in costante mutazione dei nostri ministeri, hanno portato l'Associazione a diversificarsi e ad abbracciare nuove realtà.

Il tempo che ho trascorso nell'ICMA mi ha gratificato. Attraversare i continenti per assumere questo



ruolo è valso ogni sacrificio. Ho avuto la fortuna di scoprire un mondo di nuovi amici e una famiglia nella fede. Ho incontrato persone straordinarie. Ho scoperto nella Chiesa di Cristo dei tesori che non avrei mai immaginato. Ho visto crescere l'unità. Insieme abbiamo celebrato la differenza. Abbiamo condiviso momenti di grandi risultati, mentre combattevamo le complessità della vita e del lavoro. Abbiamo visto l'eccellenza e il fallimento, e insieme l'abbiamo superato. Abbiamo vissuto in prima persona l'amore del nostro Padre all'opera in questa comunità ecumenica unica. Naturalmente le comunità ecumeniche hanno bisogno di essere nutrite, e la tolleranza rimane la parola chiave. Prego lo Spirito di Dio di aiutarvi a prendervi cura di questa porzione preziosa del suo regno.

Ho il più grande rispetto per i cappellani di porto che servono Dio e si prendono cura, con passione, della gente di mare. Rendo grazie a Dio per voi. I vostri sforzi, realizzati contro venti e maree, sono fonte di ispirazione. Dio vi doni un sentimento di compimento, poiché so che questa è la ricompensa che desiderate maggiormente.

Spero di aver contribuito, modestamente, all'unità dei cristiani, alla dignità dei cappellani di porto e al benessere dei marittimi, dei pescatori e delle loro famiglie.

Spero di aver infuso nell'industria marittima e tra i nostri partner nel settore del welfare, un senso dei valori della fede, per ispirare un impegno di servizio generoso.

Spero che l'ICMA, i suoi membri e i suoi cappellani siano un po' più riconosciuti come risorsa sulla quale contare per respingere i limiti, quanto fare miracoli non è possibile.

Grazie a tutti per avermi accolto! Grazie per l'amicizia e l'ospitalità. Non sempre ho potuto realizzare ciò che ci si aspettava o si voleva, ma tutti mi avete comunque amato, come fanno i cristiani.

Dio benedica tutti voi.

Hennie la Grange

**Il Rev. LaGrange continuerà a restare legato alla pastorale marittima. Egli, infatti, è stato nominato Cappellano del Queen Victoria Seamen's Rest (QVSR) e, allo stesso tempo, è entrato a far parte del Programma di risposta umanitaria alla pirateria marittima (MPHRP) con il compito di metterne in atto gli obiettivi e gli scopi nelle regioni del mondo non ancora raggiunte dai programmi regionali del MPHRP**

**Il Rev. LaGrange assicurerà anche il collegamento con l'IMB (International Maritime Bureau) e l'ISWAN (International Seafarers' Welfare and Assistance Network).**