



N. 118/2014/I

L'APOSTOLATO DEL MARE AVVIA PROGETTI DI RICOSTRUZIONE PER I PESCATORI DELLE FILIPPINE COLPITI DAL TIFONE



IN QUESTO NUMERO....

Incontro annuale dei Coordinatori Regionali	3
Pescatori vittime della tratta di esseri umani	5
Le politiche di sicurezza marittima e i marittimi di oggi	8
I pirati somali tornano al mestiere della pesca	10
Nuove misure per proteggere i marittimi in caso di abbandono	14

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 ...

"Aiutare i marittimi colpiti dal tifone, dialogando con la Chiesa locale, con progetti sostenibili, che tengano conto dell'equilibrio ecologico e della difesa dei diritti dei pescatori, e che siano economicamente trasparenti". È quanto ha affermato S.E. Mons. Joseph Kalathiparambil, Segretario del Pontificio Consiglio per la Pastorale dei Migranti e degli Itineranti, al ritorno dal viaggio compiuto nelle Filippine nella seconda metà di marzo accompagnato da P. Bruno Ciceri, incaricato dell'Apostolato del Mare in seno allo stesso Dicastero (*nella foto Mons. Kalathiparambil benedice i marittimi prima dell'imbarco, presso il Pagoda Dormitory a Manila*).

Dopo il tifone del 7 novembre scorso, il Pontificio Consiglio ha istituito un fondo speciale per finanziare progetti a beneficio della gente di mare delle aree interessate. Il Cardinale Antonio Maria Vegliò, Presidente del Consiglio, ha indicato che "questa campagna ha suscitato una commossa reazione di solidarietà da parte dei Centri Stella Maris di tutto il mondo e di numerose persone, e fino a questo momento ci ha permesso di raccogliere una cifra del tutto ragguardevole".

Durante la loro permanenza nelle Filippine, Mons. Kalathiparambil e P. Ciceri hanno incontrato, tra gli altri, il Cardinale Tagle, Arcivescovo di Manila, S.E. Mons. Villegas, Presidente della Conferenza Episcopale, S.E. Mons. Pinto, Nunzio Apostolico, e S.E. Mons. Pabillo, Vescovo Presidente di NASSA (Caritas Philippines), ente che sta coordinando i diversi progetti nelle diocesi colpite dal tifone. Lo scopo di questi incontri è stato quello di dare la parola alla comunità locale per quanto riguarda la scelta delle priorità e di progetti concreti, cosa che è stata molto apprezzata.

Un incontro importante è stato quello con i cappellani dell'Apostolato del Mare, che hanno presentato alcuni progetti di ricostruzione a favore dei pescatori e delle famiglie a cui sono stati destinati parte dei fondi raccolti.

Dopo il tifone, l'Apostolato del Mare di Cebu si era attivato im-

mediamente portando materiale di prima necessità nell'Isola di Bantayan situata al nord di Cebu. Ora con i fondi ricevuti si procederà alla costruzione di 70 piccole case di cui beneficeranno circa 320 famiglie povere dell'isola nel quartiere Sillon. Questo quartiere, composto da circa 1060 famiglie, è stato completamente devastato dalla furia del super tifone che, al suo passaggio, ha seminato paura e distruzione in questa comunità di pescatori e coltivatori di noci di cocco.



La Parrocchia del Santo Rosario è situata all'estremo nord della Diocesi di Maasin con una popolazione di circa 15.000 individui, il 63% dei quali sono cattolici. Anche qui il tifone ha colpito con estrema intensità distruggendo non solo abitazioni ma anche infrastrutture. L'Apostolato del Mare di Maasin si è impegnato nella ricostruzione delle case completamente o parzialmente distrutte nei quartieri di Caridad e Visca nella città di Babay, che è parte della Diocesi di Maasin. Quando il progetto sarà completato ne trarranno beneficio circa 420 famiglie.

L'isola di Guian è situata nella parte est della provincia di Samar. È stata la prima località colpita dal tifone ed è stata completamente rasa al suolo. L'Apostolato del Mare di Manila si impegnerà in un'opera di ricostruzione del tessuto sociale e materiale nella piccola isola di Manicani, cercando di rispondere ai bisogni di circa 300 famiglie che traggono il loro sostentamento dalla pesca artigianale.

In tutti questi progetti le persone verranno direttamente coinvolte nel processo di ricostruzione ricorrendo alle loro capacità manuali, per dare loro dignità e renderli protagonisti della loro rinascita.

Inoltre i progetti verranno realizzati rispettando le usanze locali e saranno caratterizzati da una sostenibilità ambientale utilizzando, ad esempio, il legno di cocco e le foglie di palma delle numerose piante distrutte dal tifone per opere di ricostruzione. Su questa linea si inserisce l'ultimo progetto che verrà attuato nella parte nord di Palawan di sostegno finanziario per la produzione di alghe marine e di ripopolamento delle mangrovie, che proteggono le coste e creano un buon ambiente per la riproduzione dei pesci.



I due inviati del Pontificio Consiglio con il Card. Luis Tagle, Arcivescovo di Manila

Il Cardinale Veglio ha indicato che per questi progetti è fondamentale la trasparenza nella gestione dei fondi, che sarà supervisionata dall'Apostolato del Mare locale e dalla Caritas nazionale. In questa linea è prevista una visita del Cardinale a conclusione dei progetti.

6.190 vittime accertate, 14 milioni di persone colpite, oltre 4 milioni di sfollati. È il bilancio drammatico di Hayan, che ha messo in ginocchio le Filippine.

RINGRAZIAMENTI

IL PONTIFIZIO CONSIGLIO DELLA PASTORALE PER I MIGRANTI E GLI ITINERANTI RINGRAZIA TUTTI COLORO CHE HANNO INVIAUTO UN CONTRIBUTO AL FONDO DA ESSO CREATO A SOSTEGNO DEI PESCATORI E DELLE LORO FAMIGLIE COLPITI DAL TIFONE HAYAN.

NOI CONTINUEREMO A TENERVI INFORMATI SUI SUCCESSIVI SVILUPPI DEI PROGETTI DI RICOSTRUZIONE.

INCONTRO DEI COORDINATORI REGIONALI DELL'AM

Roma, 20-24 gennaio 2014

Documento finale

Noi, Coordinatori Regionali dell'Apostolato del Mare, desideriamo esprimere la nostra gratitudine al Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti per averci convocati a Roma all'inizio del nostro mandato.

Questi giorni trascorsi insieme sono stati utili per conoscerci e comprenderci maggiormente l'un l'altro. Siamo consapevoli delle sfide che dovremo affrontare nel rappresentare il Pontificio Consiglio e nel coordinare le attività nella nostra regione.

Martedì 21 gennaio, la visita agli scavi sotto la Basilica di San Pietro non è stata solo una scoperta archeologica ma ha rappresentato anche un cammino di fede alla tomba di San Pietro, pescatore e primo Apostolo.

Mercoledì 22, durante l'Udienza Pontificia, il Santo Padre Francesco ci ha esortati ad essere "la voce" dei marittimi, dei pescatori e delle loro famiglie, ed ha rafforzato il nostro impegno e la nostra dedizione al servizio della gente del mare.

Venerdì 24, la celebrazione dell'Eucaristia all'altare del Beato Giovanni Paolo II ha confermato il nostro desiderio di portare l'Apostolato del Mare Internazionale "al largo", uscendo dal porto delle nostre sicurezze acquisite verso il mare aperto delle sfide del mondo marittimo.

Gli illustri relatori, con i loro interventi, hanno stimolato la nostra riflessione sulle tendenze future e imprevedibili dell'industria marittima e sul modo in cui l'Apostolato del Mare dovrà rispondervi.

Dai rapporti regionali sono emersi problemi comuni quali la necessità di mezzi finanziari per realizzare il nostro servizio, la mancanza di comunicazione e di collaborazione in rete, nonché di sostegno da parte dei Vescovi Promotori e delle Chiese locali.

Il 22 gennaio i Coordinatori Regionali hanno partecipato all'Udienza Generale del Santo Padre, in Piazza San Pietro. Papa Francesco ha rivolto loro le seguenti parole:

"Saluto i partecipanti all'incontro dei Coordinatori regionali dell'Apostolato del Mare, con il Cardinale Antonio Maria Vegliò, esortandoli ad essere voce dei lavoratori che vivono lontani dai loro cari ed affrontano situazioni di pericolo e difficoltà".

Analizzando la situazione della pastorale marittima nel mondo, ci sentiamo spronati dal fatto che si può fare molto di più per fornire servizi migliori alla gente del mare. Allo stesso tempo riconosciamo che ci sono molte ragioni per rendere grazie a



Dio per il grande lavoro svolto dai numerosi cappellani e volontari che operano nei centri *Stella Maris* e nei porti del mondo.

Ora che torniamo ai nostri Paesi, desideriamo sottoporre all'attenzione del Pontificio Consiglio i seguenti passi che intendiamo realizzare durante il nostro mandato:

1. La Lettera Apostolica Motu Proprio sulla pastorale marittima "Stella Maris" è il documento fondamentale dell'Apostolato del Mare e della gente del mare. È necessario perciò stimolare una riflessione seria e qualificata per far sì che essa continui ad essere rilevante e adeguatamente messa in atto a livello universale.
2. Presentare ogni anno un programma regionale al Pontificio Consiglio e ricevere il necessario sostegno finanziario per realizzarlo.
3. Creare un Comitato per la raccolta fondi formato di esperti, al fine di assistere e promuovere l'attuazione dei piani di sviluppo preparati dai Coordinatori Regionali.
4. Rispondere all'invito espresso nel documento Finale del XXIII Congresso Mondiale dell'Apostolato del Mare ad: "essere strumenti della

Nuova Evangelizzazione nel mondo marittimo ... con l'impiego di tutti i mezzi e gli strumenti della comunicazione, compresi i social media". Chiediamo al Dicastero di continuare a sviluppare il website internazionale, rendendolo operativo e sostenendolo. Il website dovrebbe essere integrato con altri strumenti (ad es. un'APP) per promuovere la formazione cristiana e la comunicazione tra gente del mare, Chiesa e industria marittima.

5. Coordinare meglio le nostre comunicazioni mediatiche (TV, radio, quotidiani e riviste stampati e online, social media) e trasmetterle da un'unica fonte.
6. Introdurre una e-mail comune per tutti gli uffici e il personale dell'Apostolato del Mare nel mondo.
7. Cercare di migliorare il coordinamento del ministero globale dell'Apostolato del Mare utilizzando le competenze e le conoscenze esistenti nella famiglia internazionale dell'Apostolato del Mare, chiedendo a determinate organizzazioni nazionali e/o a singoli individui di esercitare le attività concordate, riferendo al Pontificio Consiglio.
8. Responsabilizzare i marittimi affinché diventino apostoli di evangelizzazione attraverso la condivisione di materiali catechetici.
9. Incoraggiare l'uso del Database per Visitatori di Nave dell'Apostolato del Mare Italiano come strumento per raccogliere informazioni, migliorare il nostro ministero a bordo e produrre rapporti.
10. Definire un nuovo processo per la nomina dei Coordinatori Regionali e chiarirne ulteriormente i ruoli, le responsabilità e le risorse.
11. Effettuare una riflessione approfondita sul nome e sul logo del nostro ministero, al fine di esprimerci allo stesso modo in tutto il mondo.

Come Coordinatori Regionali auspichiamo la cooperazione e la collaborazione delle Conferenze Episcopali, dei Vescovi Promotori e dei Direttori Nazionali per aiutarci a realizzare questi punti.

I Coordinatori Regionali dell'Apostolato del Mare

Roma, 24 gennaio 2014

ANCORA DI SALVEZZA A SINGAPORE

PER I PESCATORI VITTIME DELLA TRATTA DI PERSONE

L'assenza di una legislazione trasforma i marittimi in oggetto di sfruttamento lavorativo

di Theodora D'cruz, Annabelle Liang and Danson Cheong, Singapore

All'alba di ogni giorno, il Reverendo Wilson Wong, dell'International Lutheran Seafarers' Mission (ILSM) di Singapore, riempie due borse con giornali, brochure e materiale di lettura, e si dirige verso il porto di pesca di Jurong. Negli ultimi sette anni, la pastorale per i pescatori che attraccano nel porto è stata routine per lui e per i suoi colleghi dell'ILSM. "A volte, questi uomini trascorrono molti mesi consecutivi in mare e non hanno giornali, per cui non sanno quello che avviene", ha detto il Pastore, di 55 anni.

L'ILSM è un'organizzazione internazionale che aiuta i marittimi e i pescatori in difficoltà. Sono uno dei pochi gruppi che si dedicano specificamente a questo settore - a Singapore o in qualsiasi altra parte - a cui questi lavoratori migranti possono ricorrere in cerca di aiuto.

Di fatto, l'Organizzazione Internazionale del Lavoro classifica la pesca come una delle industrie più pericolose e sfruttatrici al mondo. I pescatori spesso lavorano tra le 18 e le 20 ore al giorno, non mantengono alcun contatto con i propri familiari per vari mesi di seguito e il loro salario è misero, afferma il Reverendo Wong.

Nel sudest asiatico i pescatori migranti provengono in gran parte da nazioni povere come Cambogia, Indonesia e Filippine. Secondo i dati dell'Ufficio delle Nazioni Unite per il controllo della droga e la prevenzione del crimine (ONUDC), l'Asia rappresenta l'85% dei 45 milioni di pescatori del mondo e il 75% dei pescherecci motorizzati. Un gruppo sempre più vasto di questi uomini è oggetto della tratta di persone ed è destinato allo sfruttamento lavorativo a bordo di pescherecci, che l'ONUDC definisce come "lavoro forzato e schiavitù" ("forced slave labor"). Il rapporto pubblicato nel 2013 dal Dipartimento di Stato degli USA sulla tratta di esseri umani riferisce che queste navi attraccano nei porti del sudest asiatico, come Singapore, e aggiunge che questi lavoratori devono far fronte a "gravi atti di abuso da parte dei comandanti di imbarcazioni per la pesca, all'impossibilità di scendere a terra e di rescindere i loro contratti e al mancato pagamento dei salari".

Tuttavia, sono poche le speranze di ricevere aiuto e giustizia da parte dei Governi. Singapore, ad esempio, non ha proibito specificamente la tratta di persone, e i processi giudiziari relativi a detta tratta, in paesi come le Filippine e la Cambogia, restano impantanati nella palude dei processi e della burocrazia. Così i ministri cristiani e cattolici si sono visti obbligati a intervenire per colmare questo vuoto legale. Essi offrono un ascolto attivo, forniscono consigli e in alcuni casi iniziano ricerche per loro conto per aiutare questi uomini a tornare a casa. "Vedo povera gente intimidita. Viviamo nel XXI secolo ma queste cose continuano ad accadere", dice il Reverendo Wong. "Sono trattati come schiavi".

Vecchi pescatori come Condrad Banilat Vicente, 34 anni, della provincia di Aklan nelle Filippine, devono ringraziare persone come il Reverendo Wong per essere fuggiti dall'industria marittima. Tre anni fa, Vicente faceva turni lavorativi di 20 ore, pescando tonni nell'Oceano Indiano a bordo di un nave taiwanese che impiegava la pesca a strascico. All'inizio, nel suo villaggio un intermediario gli aveva promesso un salario mensile di US\$ 550, ma dopo aver pagato circa US\$ 560 di onorario, una volta arrivato nell'agenzia di reclutamento a Singapore, scoprì che il suo guadagno sarebbe stato di soli US\$ 200.

"La prima volta che vidi il contratto rimasi di stucco", dice. Ma era già troppo tardi, e oppresso dai debiti,



Vincente ipotecò i tre anni seguenti della sua vita a un destino incerto. La fortuna arrivò quando, dopo 10 mesi, la nave fece scalo nel porto di Città del Capo, in Sudafrica. Per la prima volta da quando si era imbarcato poté chiamare la famiglia. "La mia famiglia mi disse di tornare a casa, ma questo avveniva una settimana prima che la mia nave salpasse per l'Oceano Indiano", racconta Vicente nella sua casa di Aklan. La famiglia si mobilitò e si mise in contatto con Mons. Isagani Fabito della Chiesa filippina Indipendente di Aklan in cerca di aiuto. Il Rev. Fabito armò un gran baccano, deciso a far tornare Vincente.

"Eravamo disperati, mi misi in contatto con l'agenzia di reclutamento a Singapore, la ILSM e l'Apostolato del Mare di Singapore", dice. Alla fine, riuscì a incontrare una persona dell'ITF di Città del Capo per poter aiutare Vincente a sbarcare e a prendere un aereo per tornare a casa. L'agenzia di reclutamento si incaricò di pagare il volo, ma il Reverendo fece in modo che in aeroporto ci fosse un sacerdote dell'Apostolato del Mare a prendere Vicente. "Avevo paura che qualcuno dell'agenzia andasse ad accoglierlo in aeroporto e lo imbarcasse su un'altra nave", afferma Fabito. "Dissi a Vicente che non importava che tornasse senza denaro, ma che fosse sano e salvo".

Questo è il destino che molti pescatori migranti devono affrontare dopo essere stati vittima della tratta a bordo di navi mercantili, spesso dopo essere stati ingannati da intermediari e da agenzie di reclutamento nei loro paesi d'origine.

Gruppi di difesa dei diritti umani ci hanno raccontato che molti uomini hanno supplicato di inviarli a casa, incapaci di sopportare le difficili condizioni lavorative in alto mare. Però nel farlo, incorrono nella risoluzione anticipata dei contratti e nei costi dei biglietti aerei, che spesso contrastano i loro miseri salari, dice P. Romeo Yu-Chang, Coordinatore Regionale per l'Estremo Oriente dell'Apostolato del Mare. Così P. Romeo cerca di utilizzare i fondi della chiesa per comprare i biglietti aerei, affinché i pescatori possano tornare a casa. Egli prega anche con loro e a volte offre loro un posto ove dormire nel centro di ritiri spirituali della chiesa.

Anche l'Apostolato del Mare di Kaohsiung, Taiwan, ha un rifugio e assiste i marittimi. Il rifugio può ospitare una quarantina di persone e in genere è totalmente occupato principalmente da pescatori, ha detto il cappellano del porto, P. Ranulfo Salise. Ed ha aggiunto che, a partire dal 2009, l'AM è stato testimone di un crescente numero di richieste da parte dei pescatori, in maggior parte indonesiani. Detto questo, dal 2009 solo 32 pescatori hanno intrapreso azioni legali per denunciare la mancata corresponsione dei loro salari. "La maggior parte vengono al nostro rifugio per dormire e tornare a casa. Di solito non intraprendono azioni legali", ha detto P. Salise.

La situazione è simile a Singapore, benché P. Salise e il Pastore Wong avvertano che i marittimi preferiscono non parlare per timore di ritorsioni. Il Pastore Wong dice: "Molti di loro non esternano la propria sofferenza perché non vogliono essere inclusi nelle blacklist. Hanno bisogno di lavorare". Molte compagnie da pesca taiwanesi non hanno nessun riguardo a sovraccaricarli di lavoro per ridurre al minimo i costi, dichiara P. Salise. È facile per le compagnie essere irresponsabili in quanto "non devono avere necessariamente un contratto firmato con i lavoratori", bensì con le agenzie e gli intermediari che reclutano questi uomini.

E nonostante siano aumentate le condanne per il lavoro forzato, secondo il rapporto 2013 TIP del Dipartimento di Stato degli USA, non si è fatto abbastanza per ridurre questi incidenti, afferma P. Salise. Illustrando le lacune esistenti nel sistema legale taiwanese, ha aggiunto che "è necessario mettere in atto una politica del lavoro più giusta per i lavoratori stranieri".

Spesso in ambito lavorativo manca la protezione, perché ci sono pochi strumenti giuridici internazionali a tutela dei diritti dei pescatori. La Convenzione sul Lavoro nella Pesca è stata ratificata solo da quattro paesi e quindi non è ancora entrata in vigore.

Invece, la Convenzione sul Lavoro Marittimo, che abbraccia tutta la gente di mare, è stata ratificata da 54 stati, tra cui Singapore. Ma, nonostante gli ostacoli legali che impediscono il progredire nel trattamento dei pescatori migranti, questi sacerdoti trovano ancora maniere per "andare oltre". Dal giugno 2013, l'ILSM ha prestato assistenza all'equipaggio di una nave australiana per la pesca del tonno, la *Pacific Raider No 4*, abbandonato al suo destino a Singapore, dopo che l'armatore aveva dichiarato fallimento. L'assistenza includeva la collaborazione di avvocati, come pure azioni legali per la corresponsione del salario di quei sei uomini. La nave è attualmente all'asta. "Quando salgono a bordo, ci danno carte telefoniche per chiamare casa", ha detto il secondo ufficiale di macchina Jing Qingshun, che deve avere quasi US\$ 40.000 di stipendi arretrati. "Sono stati un grande aiuto per noi".



AD APINYA TAJIT IL PREMO SPECIALE DELLA GIURIA DI ISWAN

I vincitori della quarta edizione dei premi del Network Internazionale per il benessere e l'assistenza ai marittimi (ISWAN) sono stati annunciati il 7 aprile 2014 nel corso di una cerimonia di alto livello ospitata dal Segretario generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro, Guy Ryder, presso l'Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILO) di Ginevra, Svizzera. I vincitori sono i seguenti:

- **Premio speciale della Giuria: Apinya Tajit, direttore aggiunto Stella Maris Seafarers Centre di Sriracha, Thailandia**
- Compagnia di navigazione dell'anno: Wallem Ship Management
- Porto dell'anno: Anversa, Belgio
- Centro per marittimi dell'anno: Flying Angel Club, Fremantle, Australia
- Personalità dell'anno: P. Paul Noel, Durban, Sudafrica

Personalità dell'anno è stata nominata dal Dottor Dierk Lindemann, scomparso il 17 marzo 2014, che era stato portavoce del Gruppo Armatori presso l'ILO e aveva assunto un ruolo guida nell'adozione della Convenzione sul lavoro marittimo.

Nel commentare l'assegnazione dei premi, il Direttore esecutivo dell'ISWAN, Roger Harris, ha dichiarato: "I premi sono il riconoscimento di un lavoro che ha dato eccellenti risultati e incoraggiano gli altri a fare di più per il benessere dei marittimi. Siamo particolarmente lieti che la premiazione si tenga presso l'ILO otto mesi dopo l'entrata in vigore della Convenzione sul lavoro marittimo".

Quest'anno i giudici sono stati Masamichi Morooka, Presidente dell'International Shipping Federation e dell'International Chamber of Shipping, Steve Cotton, Segretario Generale dell'International Transport Workers' Federation, la Dott.ssa Cleopatra Doumbia-Henry, Direttore del Dipartimento sulle norme internazionali del lavoro dell'ILO, e P. Bruno Ciceri, Presidente dell'International Christian Maritime Association (ICMA).

I premi sono generosamente finanziati dal Seafarers' Trust dell'ITF e sostenuti anche dall'Organizzazione Internazionale del lavoro (ILO), dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), dall'ITF, dall'International Shipping Federation (ISF), e dall'ICMA.

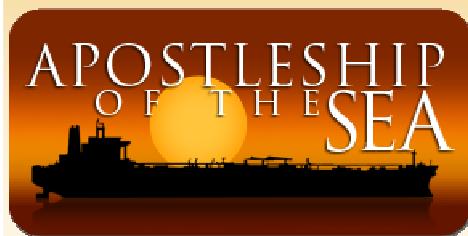
Apinya è il faro di luce e speranza per i marittimi e i pescatori in difficoltà in Thailandia e nei paesi vicini. A lei giungono le più sentite congratulazioni dell'Apostolato del Mare Internazionale.



Quella di Apinya è una storia di servizio generoso, basato quasi interamente sulla sua disponibilità a ingegnarsi, assieme a pochi collaboratori, in tutti i campi dell'assistenza: dal trasporto di marittimi nei rispettivi luoghi di preghiera, alle visite premurose in ospedale per coloro che si ammalano, dai corsi di formazione tenuti da lei in Asia e Africa, alla incessante difesa dei diritti umani violati.

Un servizio iniziato prima come volontaria presso il Centro di assistenza ai marittimi di Sriracha, ampliato quindi in una forma di vicinanza anche alle famiglie rimaste a casa, ma soprattutto investendo energie nell'assistere i marittimi vittime della pirateria. Se nel suo centro Apynia può contare su un numero ristretto di collaboratori, intorno a sé, nelle nazioni limitrofe, ha creato una rete efficiente di professionisti del settore.

LE POLITICHE DI SICUREZZA MARITTIMA TENGONO CONTO DEL MARITTIMO DI OGGI?



di P. Sinclair Oubre, JCL

Apostolato del Mare - Diocesi di Beaumont, USA

Il seguente articolo è stato scritto per la Rivista US Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea Proceedings of the Marine Safety & Security Council.

Quando si progetta una qualsiasi politica in materia di sicurezza, è necessario tener conto del settore in cui si cerca di applicarla, delle risorse fisiche e umane disponibili per mantenerla, e del profilo delle persone a cui essa è destinata.

Mentre scrivo questo articolo, due argomenti dominano l'attualità. In primo luogo, la giuria ha dichiarato George Zimmerman non colpevole dell'omicidio di Trayvon Martin. Secondo, gli investigatori continuano a interrogare i piloti del volo 214 dell' "Asian Airlines" su quanto accaduto durante l'avvicinamento all'aeroporto internazionale di San Francisco.

LA VALUTAZIONE DEL PROFILO

Anche se queste notizie sembrano non avere nulla a che fare con la sicurezza marittima, con il diritto dei marittimi di scendere a terra, o con la risposta adeguata delle nostre strutture governative e marittime, di fatto sono la chiave per comprendere il problema. In entrambi i casi, le persone hanno agito basandosi sulla loro interpretazione di chi sono queste persone, e pertanto hanno formulato politiche e intrapreso azioni che rispondono a queste interpretazioni o ai pregiudizi di coloro che dettano le politiche.

Tutto il caso George Zimmerman ruota attorno alla questione di sapere se egli avesse intenzionalmente stereotipato Trayvon Martin, per poi agire non contro un giovane con una felpa con cappuccio e che aveva appena acquistato un pacchetto di caramelle, bensì contro un delinquente e un ladro che rappresentava una potenziale minaccia per il quartiere.

I marittimi sono vittime di stereotipi. Come il profilo che Zimmerman tracciò di Trayvon Martin, così si pensa che i marittimi siano autodistruttivi, ubriaconi e semplicotti. Se così fosse, allora perché un grande uomo d'affari affiderebbe una nave del valore di decine di milioni di dollari, con un carico di altre decine di milioni di dollari, a 23 persone autodistruttive, semplicotte e ubriacone?

Questo stereotipo del marittimo fu utilizzato nel 2011 da Joe Walsh, deputato dello Stato dell'Illinois, nell'accusare il presidente Obama di "spendere come un marittimo ubriaco". Nessuno protestò affinché il deputato Walsh chiedesse scusa ai marittimi, o seguisse un corso di formazione alla sensibilità, giacché per la maggior parte degli americani la sua era solo la constatazione di un fatto.

I marittimi di oggi non si adattano a questo profilo. Arrivano a bordo con credenziali e certificati di formazione riconosciuti a livello internazionale. Dedicano una parte importante delle loro vacanze all'addestramento e alla formazione permanente per mantenere le loro licenze e qualificazioni. Spesso sono sposati, e i soldi che guadagnano sono destinati a pagare l'istruzione dei figli e la casa per la famiglia. In realtà, lo stile di vita di un marittimo rispetta quello di qualsiasi membro di un equipaggio di una linea aerea. Ben addestrati nella loro professione, vengono affidate loro navi costose e carichi di valore e prestano servizi essenziali per mantenere la qualità di vita della comunità mondiale.

IL PROFILO DEI MARITTIMI

Troppi spesso i programmi per la sicurezza marittima sono elaborati attorno all'immagine stereotipata del marittimo, e non del professionista che effettivamente arriva presso l'installazione portuale. Tali programmi si concentrano soprattutto su regole di sicurezza rigorose imposte al marittimo, e raramente su una collaborazione con il marittimo stesso per promuovere un ambiente più sicuro.

Noi diamo per scontato che i piloti di linea sono dei professionisti, e quando accade una tragedia, ci deve essere una ragione, perché questi piloti sono dei professionisti (c'è una certa logica in tutto questo!). Invece, per quanto riguarda i marittimi, dal momento che sono ubriaconi e sempliciotti, dobbiamo essere duri affinché non rechino danno a se stessi, e soprattutto, non lo rechino a noi.

Quindi, non c'è da meravigliarsi che si continui ad interrogare i piloti dell' "Asian Airlines" su quanto accaduto. Allo stesso tempo, nessuno chiede che questi piloti siano accusati di omicidio colposo per la morte di tre passeggeri. Eppure, dopo che il comandante Apostolos Mangouras aveva salvato la vita dei suoi 26 membri d'equipaggio quando la *M/N Prestige* si spezzò in due, fu immediatamente arrestato dal governo spagnolo, imprigionato per dieci mesi, e tenuto agli arresti domiciliari dal 2003, per aver inquinato la costa spagnola.

QUALE E' QUINDI LA REALTA'?

1. I marittimi sono professionisti ben addestrati, a cui sono affidati decine beni dal valore di milioni di dollari.
2. Sono stati invitati dalle istallazioni marittime locali a scaricare o caricare la merce.
3. I marittimi affrontano costantemente il mare e le intemperie, eppure riescono ad assicurare la consegna del carico nel porto giusto, in tempo e in buone condizioni.
4. I marittimi statunitensi sono muniti di TWIC (Credenziali per l'Identificazione dei Lavoratori dei Trasporti), e sono stati sottoposti ad accurati controlli di precedenti penali e terroristici.
5. Tutti i marittimi stranieri sono sottoposti a controlli 92 ore prima dell'arrivo.
6. Per scendere a terra, il Dipartimento di Stato concede un visto D-1. La procedura di emissione richiede che il marittimo straniero sia sottoposto a rigidi controlli dei precedenti penali e terroristici.
7. Un marittimo straniero che possiede un visto D-1 può scendere a terra solo dopo essere stato controllato da un funzionario dell'Ufficio delle dogane e della protezione delle frontiere, e riceve un pass.
8. Nel 2011 il *Government Accountability Office* ha dichiarato che "secondo i funzionari del National Maritime Intelligence Center della Guardia Costiera, finora non sono stati registrati attentati terroristici che abbiano coinvolto marittimi a bordo di navi in transito nei porti degli USA, e non esistono informazioni certe che indichino che degli estremisti siano entrati nei Stati Uniti come marittimi muniti di visto per non immigranti".
9. Le inchieste sul rifiuto di permesso di sbarco, condotte dai centri per marittimi, mostrano che il 91,3% di tutte le detenzioni effettuate a bordo sono legate alla mancanza di visto D-1, il 4,6% alle restrizioni della nave o della compagnia, e solo il 4,0% a misure dell'Ufficio delle dogane e della protezione delle frontiere.
10. Gli attacchi terroristici contro la *USNS Cole* e la *M/N Limburg* non sono stati perpetrati da marittimi. I terroristi erano già presenti nel Paese e non facevano parte dell'equipaggio delle navi.
11. L'attacco terroristico di Mumbai non fu effettuato da marittimi, ma da terroristi che sequestrarono navi da pesca indiane.
12. L'arresto da parte del governo panamense della *M/N Chong Chon Gang* e del suo equipaggio, fu la risposta a un atto di contrabbando, e non di terrorismo.

CONSIDERAZIONI FINALI

Esistono preoccupazioni inquietanti riguardanti il permesso di sbarco. Nelle istallazioni portuali, la nozione di "safety" si fonde con quella di "security". Mentre la maggior parte dei problemi di security sono stati appianati, si registrano nuovi rifiuti di permessi a terra perché le istallazioni impongono nuovi standard e procedure di "safety". Sia che si tratti di fermare all'ingresso del porto il visitatore di nave per tre ore per informarlo sulle nuove politiche in materia di condotta di veicoli all'interno del porto, sia che si stabiliscano esigenze eccessive ed arbitrarie in materia di assicurazione per guidare all'interno dell'istallazione, il risultato finale è lo stesso: l'inutile rifiuto al marittimo del permesso di scendere a terra.

Per risolvere molti di questi problemi inutili che i marittimi devono affrontare si deve avere una comprensione realistica della persona del marittimo, e del ruolo che svolge nella sicurezza delle nostre frontiere, ponendo fine alle politiche che annullano il diritto dei marittimi a scendere a terra, e che li considerano con sospetto. Keith Gessen descrive bene il problema nel racconto sull'equipaggio della *M/N Nordic Odyssey*. Dal 22 settembre 2001: "... gli Stati Uniti hanno abrogato secoli di prassi internazionale, imponendo severe restrizioni alla possibilità dei marittimi stranieri di scendere a terra. L'equipaggio ha dichiarato che l'unico Paese restrittivo quanto gli Stati Uniti è l'Arabia Saudita".



I PIRATI SOMALI TORNANO AL MESTIERE DELLA PESCA

(*El Confidencial*, lunedì 17 marzo 2014)

Il vento soffia tra i fori provocati dai proiettili nel vecchio faro di Mogadiscio. Nel frattempo, piccole onde dalla cresta biancastra fanno dondolare una dozzina di barche ormeggiate vicino alla spiaggia, di fronte all'enorme cadavere di cemento dell'hotel Aruba, gioiello della Somalia e dell'Africa orientale, oggi diventato uno scheletro impassibile che marcisce sotto il sole e il sale del mare.

La sabbia gli morde la faccia con forza. Abbassa la testa e guarda l'orologio. Sono le 10.30 del mattino. Muhudin Muhammad Hassan contempla, dal suo punto di osservazione, le acque blu dell'Oceano Indiano. In lontananza, piccoli punti si avvicinano a tutta velocità verso la costa. I pescatori cominciano a rientrare aver pescato per tutta la notte.

Mohammad estrae dalla tasca un vecchio taccuino e una penna mordicchiata, segno inconfondibile delle ore di noia che quest'uomo passa ogni giorno in porto. Scende i gradini di pietra fino alla spiaggia. Qui il vento colpisce con maggiore intensità. "Attualmente siamo in bassa stagione a causa del vento. Con le barche che abbiamo è praticamente impossibile uscire a pescare perché rischiamo che un'onda ci capovolga", dice l'uomo, incaricato dal Ministero della Pesca di contare il numero di barche che escono ogni giorno e il pescato che ciascuna di loro riporta.

Le barche iniziano ad entrare in porto. Al ritmo delle onde si avvicinano alla riva, dove alcuni giovani portatori, con i pantaloni arrotolati fino alle ginocchia, sono in attesa di trasportare il pesce al mercato. Un totale di 100 barche e oltre 600 marittimi hanno navigato nella notte o la mattina presto in cerca del pesce migliore. Quelli che hanno barche più grandi si sono spinti verso il mare aperto per pescare il pesce più pregiato. Il resto, la flotta costiera, si è allontanata una decina di miglia dalla costa.

Il 70% dei pirati ha lasciato il 'lavoro'

"Lavoro in questo porto da oltre vent'anni, e non ho mai visto così tante barche e tanti pescatori", confessa Mohammad a *El Confidential*. In Somalia la pesca non è mai stata una delle industrie di punta, ma la tendenza è cambiata da qualche anno a questa parte quando la maggior parte dei pirati ha lasciato gli AK-47 e ha ripreso le reti e gli attrezzi da pesca. Secondo le stime,

solo il 30% dei pirati continua il 'lavoro', il resto ha rinunciato. Per lo più provengono dalla regione semiautonoma di Hiran e Heeb, e dal Puntland, considerati centri storici della pirateria in Somalia.

Vari uomini si affannano a pulire con la sabbia una barca che sta sulla spiaggia. Un altro gruppo alza a forza una piccola imbarcazione fino a trasportarla su una sporgenza di sabbia, in terra ferma. Mohammad si avvicina ai pescatori e li saluta. Non è stata una buona nottata. Hanno catturato solo cinque aragoste e un tonno. "Siamo stati sfortunati. Abbiamo rotto il motore della barca e non potevamo fare nient'altro", dice uno dei marittimi mentre si carica sulla spalla il pesce e si reca al vicino mercato.

Il ritmo è frenetico. Le barche entrano in un porto sempre più numerose. Pesce spada, squali, mante, enormi tonni... Il corteo di pescatori è incessante. "Questa è una miseria. Solo tre o quattro esemplari buoni in tutta la mattina. Le navi occidentali solcano le nostre acque e a noi lasciano le briciole", si lamenta amaramente Noordin, 29 anni, proprietario di diverse imbarcazioni da pesca. Due uomini si caricano sulla testa un enorme pesce spada e uno squalo. Si dirigono verso il mercato, ma prima devono superare la miriade di detriti sparsi lungo le strade di una città distrutta da 23 anni di guerra.

"I cinesi pescano illegalmente nelle nostre acque"

Molti pescatori si uniscono alla denuncia di Noordin e cominciano a riunirsi attorno a Muhudin Mohammad Hassan. Pianti, richieste, reclami. E addirittura qualche minaccia per il funzionario del governo somalo che in modo goffo sopporta la situazione. "Gli occidentali pescano nelle acque somale con navi di gran lunga superiori alle nostre. Utilizzano reti da traino e noi abbiamo solo arpioni", dice Hassan, dando ragione ai pescatori che hanno avuto una brutta giornata.



"Le barche coreane o cinesi praticano la pesca illegale nelle nostre acque. Le loro navi sono così grandi che sembrano enormi città piene di luci. Se la situazione continua come in questi ultimi mesi, i pescatori alla fine si stancheranno e torneranno ad attaccare le navi. In definitiva, è molto più redditizio che andare a pescare ogni giorno e tornare a mani vuote", conclude Muhudin Mohammad Hassan cercando di calmare la folla.

"Ora è un suicidio assaltare una nave"

Dopo il primo attacco a una nave verificatosi nell'aprile 2005, la Somalia ha occupato le prime pagine dei giornali di tutto il mondo per colpa dei suoi già famosissimi pirati. Da quel primo assalto, sono state sequestrate 194 navi e tenuti prigionieri 3.741 membri d'equipaggio. Uno dei picchi di questa crisi si è avuto nel 2011, quando ci furono 243 tentativi di assalto a varie imbarcazioni. I giorni di gloria di questi moderni pirati armati di AK-47 che assaltavano superpetroliere di centinaia di milioni di euro, sono ormai lontani. Nel 2013 sono stati registrati solo nove attacchi e la tendenza continua a decrescere.

"La colpa è delle navi della NATO che aprono il fuoco contro i pirati. Molti credono che non valga la pena rischiare la vita e hanno smesso di dedicarsi alla pirateria", afferma a *El Confidential* Yusuf Hasan. "Non è più facile come prima. Ora sulle navi ci sono guardie armate private. È un suicidio pretendere di assaltare una nave", sentenza.

Un altro motivo per cui la pirateria è caduta a picco è l'intervento del Governo – il primo esecutivo stabile che il Paese ha dopo decenni. Oltre 900 ex pirati sono stati integrati nelle Forze Armate della Somalia. Altri hanno seguito corsi di formazione come pescatori. Inoltre, alcune imprese locali hanno iniziato a sfruttare le fertili acque del paese. Nel febbraio 2013, il presidente Sheikh Hassan Mohamud ha offerto un'amnistia ai pirati che decidevano di abbandonare le operazioni nelle acque dell'Oceano Indiano. "Abbiamo negoziato con i bucanieri indirettamente attraverso gli anziani del popolo. La pirateria deve terminare", ha assicurato il mandatario.

Il pescato come simbolo di povertà

La Somalia ha un litorale di 3.300 chilometri. È il paese con più chilometri di costa di tutto il continente, ma è anche il paese della regione ove si consuma meno pesce per abitante: 3,3 kg l'anno. "I somali non hanno mai avuto una cultura della pesca. Possono star morendo di fame che faranno tutto il possibile per non mangiare pesce", afferma Abdel Kareem, che da otto anni lavora in uno dei banchi del mercato di pesce di Mogadiscio.

Quella somala è una società nomade dove il possesso di bestiame è il riflesso dello status economico. Per questo, storicamente, il pesce è stato considerato simbolo di povertà e di classe sociale bassa. Negli ultimi anni questa tendenza ha iniziato a cambiare. E per rendersene conto basta visitare il mercato di Mogadiscio.

Orde di compratori camminano tra i banchi in cerca di mercanzia. Piccoli esemplari di squali e di pesce martello sono ammassati nell'espositore di uno dei banchi di vendita. Un uomo li indica con il dito e il commerciante li mette in una busta di plastica ... La confusione è altissima nel retro del mercato. Due razze aspettano in terra. Un giovane ne alza una mentre un altro comincia a farla a pezzi con un enorme coltello. Il sangue inonda il pavimento per la gioia dei curiosi che si affollano per assistere allo spettacolo.

Hussein Musab ha trascorso metà della sua vita lavorativa come pescivendolo nel mercato della capitale. È uno dei veterani e una delle voci più critiche che possiamo incontrare. "Alcuni anni fa, un chilo di carne di squalo appena pescato poteva costare fino a otto dollari. Attualmente il prezzo è inferiore a quattro, la metà", si lamenta.

L'incremento della pesca ha fatto crollare il prezzo della merce, anche se ci sono più acquirenti di prima; gli utili sono stati erosi e questo non piace. "Pirati? Con la miseria che ricaviamo attualmente molti pescatori dovranno tornare a dirottare le navi e chiedere un riscatto. Così non possiamo continuare per guadagnarci la vita", dice con aria di sfida.

Ma le notizie non sono tutte catastrofiche. I turchi, che sono entrati con gran vigore in Somalia, hanno cominciato a sostenere attività di pesca locale fornendo frigoriferi al mercato, al fine di incrementare le esportazioni di pesce, in particolare delle pinne di squalo, destinate al mercato asiatico.

Mentre la Somalia cerca di uscire dal buco nero in cui è caduta nel 1991, l'attività della pesca comincia a rivivere e con essa la stabilità di un paese più conosciuto per i pirati che per le spiagge e il turchese delle sue acque, acque in cui questi antichi bucanieri lavorano ormai da due anni.

MESSAGGIO DEL VESCOVO PROMOTORE DELL'APOSTOLATO DEL MARE DI SPAGNA IN OCCASIONE DEL NAUFRAGIO NELLE ASTURIE

Giovedì 20 Marzo 2014

L'equipaggio della nave naufragata al largo di Cabo Peñas, battente bandiera portoghese, era formato da cinque spagnoli, un portoghese e due indonesiani.

ti lontano dalla loro patria, durante l'affondamento del peschereccio di Muros, e raccomanda le loro vite a Cristo attraverso la Vergine Maria, *Stella del Mare*.

Ancora una volta, come in altre occasioni simili, e con il cuore pesante e scosso da questa nuova tragedia, vogliamo far giungere la solidarietà e la preghiera della Chiesa, ricordando l'incertezza in cui vivono giorno per giorno gli uomini e le donne di mare. È facile fraternizzare in momenti tanto crudeli, ma ci sono molte altre situazioni difficili nella vita quotidiana della gente di mare che non fanno notizia, e nelle quali si deve ugualmente essere vicini a loro con sentimenti di fratellanza, con una sensibilità costante di fronte alla durezza del loro lavoro, al loro dolore e alle difficoltà di ogni genere con le quali si confrontano. Pertanto è necessario fare appello a tutte le istituzioni coinvolte affinché ricerchino sempre condizioni di lavoro eque per favorire una vita dignitosa e sicura.

Chiediamo altresì uno speciale sostegno e aiuto sociale da offrire in queste circostanze. Ancora una volta vorremmo che tutta la società fosse consapevole della durezza del lavoro degli uomini del mare, con giornate lavorative lunghe e in condizioni a volte difficili da immaginare, sempre con l'incertezza del tempo, e con l'angoscia dei "colpi traditori del mare".

La gente di mare ricordava nella recente Assemblea dell'Apostolato del Mare di Huelva che "non possiamo dimenticare i pescatori, che sono spesso chiamati i marinai dimenticati. Le lunghissime ore di lavoro, l'impegno e i pericoli del mare rendono la loro vita rischiosa e problematica". Gli effetti complessi della globalizzazione possono causare a volte una maggiore vulnerabilità per la quale chiediamo di non abbassare la guardia per rendere più attenta la sollecitudine della Chiesa.

Rivolgendoci in particolare alle famiglie delle vittime e dei dispersi, ed a tutti coloro che sono stati colpiti da questa tragedia, chiediamo, con immenso dolore, che la Nostra Signora Vergine del Carmelo, *Stella Maris*, illumini sempre la loro speranza.



Mons. Luis Quinteiro Fiúza,
Vescovo di Tui-Vigo
Promotore Episcopale
dell'Apostolato del Mare

Convenzione sul Lavoro Marittimo

NUOVE MISURE PER TUTELARE I MARITTIMI IN CASO DI ABBANDONO E PER L'INDENNIZZO IN CASO DI MORTE E INVALIDITÀ PERMANENTE

11 Aprile 2014

GINEVRA - Nel corso del primo meeting del Comitato Tripartito Speciale (STC), istituito nell'ambito della MLC 2006, i rappresentanti dei governi, dell'ISF quale parte datoriale, e dell'ITF quale controparte sindacale, hanno raggiunto un accordo sugli emendamenti alla Convenzione al fine di assicurare la realizzazione di un sistema di sicurezza finanziaria per assistere i marittimi in caso di loro abbandono e per il risarcimento dei danni come da contratto dei marittimi in caso di morte e lesioni personali. Le nuove misure mirano anche a migliorare il settore del trasporto marittimo mondiale.



"L'adozione della Convenzione sul Lavoro Marittimo, 2006 è stata una pietra miliare che ha inaugurato una nuova era nel settore marittimo", ha detto il Direttore Generale dell'ILO, Guy Ryder. "Quest'ultimo passo, che si basa sulla cooperazione internazionale tripartita, è un esempio molto significativo e di grande ispirazione per altri settori dell'economia". "Una volta entrati in vigore, tali strumenti garantiranno il benessere dei marittimi e delle loro famiglie, in caso di abbandono o se si verifica morte o invalidità permanente a causa di un infortunio sul lavoro, di una malattia o di una situazione pericolosa. Essi contribuiranno certamente a migliorare le condizioni di lavoro e di vita dei marittimi, uomini e donne, che svolgono un ruolo centrale nel mantenimento dell'economia con circa il 90 per cento del commercio mondiale realizzato per via marittima".

Le misure si presentano sotto forma di emendamenti alla Convenzione sul Lavoro Marittimo 2006. Questa prima Commissione Tripartita Speciale ha preso in esame emendamenti sviluppati nel corso di quasi un decennio dal gruppo di lavoro congiunto istituito dall'ILO e dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) nel 1998 e rafforzeranno la Convenzione. Le nuove norme stabiliscono che gli armatori garantiscano la sicurezza finanziaria necessaria a far fronte alle conseguenze dell'abbandono della nave e prevedono l'obbligo dell'armatore di provvedere all'indennizzo per la morte o la disabilità a dei marittimi a causa di infortuni avvenuti su navi abbandonate.

"Queste norme giuridiche forniranno assistenza e tranquillità ai marittimi abbandonati e alle loro famiglie, ovunque si trovino", ha detto Cleopatra Doumbia-Henry, Direttrice del Dipartimento delle norme del lavoro dell'ILO. "Inoltre, mediante l'adozione di questi emendamenti alla Convenzione, gli armatori e i governi rafforzeranno anche le disposizioni volte a garantire condizioni eque per il trasporto marittimo di qualità in tutto il mondo". Secondo le nuove disposizioni le navi dovranno pertanto viaggiare con certificati che garantiscono la sicurezza finanziaria a tutela dei marittimi che lavorano a bordo. Se sprovvista di tale certificazione la nave ora potrebbe non essere autorizzata a salpare.

La Convenzione sul Lavoro Marittimo dell'ILO, 2006 è entrata in vigore il 20 agosto 2013. Ad oggi, è stata ratificata da 57 Stati membri dell'ILO che rappresentano oltre l'80 per cento del tonnellaggio della flotta mondiale. A partire dal marzo 2014, il Database sull'Abbandono dei marittimi dell'ILO ha registrato 159 casi di navi mercantili abbandonate, alcuni risalenti al 2006 e ancora irrisolti.

"Le nuove misure garantiranno che i marittimi non siano abbandonati, lasciati soli legalmente per mesi e mesi, senza paga, cibo e acqua e lontano da casa", ha detto la Dott.ssa Doumbia-Henry. "Esse inoltre stabiliranno chiaramente la responsabilità degli Stati di bandiera della garanzia finanziaria sufficiente per coprire i costi dell'abbandono, e le denunce relative ad indennizzi in caso di morte e invalidità permanente, come risultato di un infortunio lavorativo e di una situazione pericolosa".

“... SE LI RIMANDO DIGIUNI ALLE LORO CASE, VERRANNO MENO LUNGO IL CAMMINO; E ALCUNI DI LORO SONO VENUTI DA LONTANO” (MC 8,3)

Una riflessione di P. Emanuele (Pasquale) Iovannella
Frate Minore Conventuale, Cappellano di bordo

I migranti, gli itineranti, i circensi, i rom, i sinti, la gente di mare sono coloro che, per lavoro o altro, si trovano in condizione di mobilità e, pertanto, sarebbero privi del pane eucaristico.

Il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti assicura loro una speciale e specifica assistenza spirituale inviando missionari, cappellani di bordo e laici che spezzano il pane della misericordia divina e promuovono per loro il cammino ecclesiale e l'assistenza della carità evangelica.

La carità è la forma, l'*actus primus* della Chiesa. Come per gli scolastici l'anima è la forma del corpo, la carità è la forma della Chiesa. Pertanto, la Chiesa, sull'esempio di Gesù, è impegnata a dare forma al mondo, cioè a dare anima-amore, attraverso il doppio binario: l'annuncio della Parola di verità e la promozione della carità. La *Missio ad Gentes* si esplicita attraverso l'evangelizzazione

e, al contempo, la testimonianza della carità, un concreto sostegno agli uomini e alle donne in difficoltà. Il Pontificio Consiglio a livello mondiale assicura una pastorale specifica per coloro che si trovano nella condizione della mobilità umana, quali i migranti e gli itineranti.

“date voi stessi il pane”

L'espressione “*date voi stessi il pane*” è l'invito, anzi è l'inequivocabile e perentorio imperativo che il Signore dà alla Chiesa Universale di farsi carico del popolo attanagliato dalla fame materiale e spirituale e a prendersene cura. Da sempre il pane materiale, posseduto in qualità e quantità necessaria al fabbisogno quotidiano, è la “*conditio sine qua non*” per l'autorealizzazione umana e sociale di ogni persona. Il pane non solo alimenta il corpo ma dà vigore all'anima, salute fisica e morale. Questa condizione vitale accresce il pane della dignità, favorisce la crescita serena, integrale e globale della persona, della realizzazione nel lavoro, della famiglia, della sana convivenza nella società e facilita la ricerca del pane spirituale. Queste condizioni sono necessarie per garantire il pane della pace personale e universale. La Chiesa esegue il mandato del Signore: “*date voi stessi il pane*”, affinché non vi siano persone prive dell'alimento necessario per la sopravvivenza, promuove e sostiene la giusta perequazione dei beni della terra, donati da Dio all'intera comunità mondiale.

“vide e ne ebbe compassione”

L'Eucarestia è il “*pane disceso dal cielo*” (Gv 6, 32), dono che Dio elargisce a tutti attraverso il Figlio Gesù. Lui è la vera manna inviata per nutrire l'umanità: “*Io sono il pane della vita; chi viene a me non avrà fame e chi crede in me non avrà sete, mai!*” (Gv 6, 35). Fa eco a questo brano la parola del Buon Samaritano: “*vide e ne ebbe compassione ... e si prese cura di lui*” (Lc 10, 33 – 34). La carità applicata risponde a una esigenza profonda del cuore ed è originata dallo sguardo compassionevole del cuore. L'uomo caritatevole si ferma a vedere ciò che colpisce il cuore ed è il cuore che orienta le pupille e fissa i bisogni dell'indigente come istanza di amore. L'occhio da solo vede tante cose, ma chi ferma

l'attenzione è il cuore, infiammato di fede viva che illumina la mente: cuore, fede e ragione fermano l'attenzione su quanto è considerato fonte di bene, di pace e giustizia.

"se li rimando digiuni alle loro case, verranno meno lungo il cammino"

Il bravo di Marco 8,3 ci offre una splendida dimostrazione dell'attenzione straordinaria di Gesù verso le necessità e le sofferenze dell'uomo. Anzitutto, Gesù è attento ai bisogni primari di ogni uomo e si adopera a risollevarlo dandogli dignità e soccorso concreto, perché sa che l'uomo, per vivere e orientare la vita verso la piena realizzazione del suo essere in cammino verso la felicità, deve avere il pane della carità. La Chiesa, sull'esempio di Cristo, si fa prossimo al povero, all'indifeso, ai lontani, a chi è umiliato dalla sofferenza fisica e morale, a chi diviene oggetto di scherno e di violenza. Lo stesso Gesù ci ha dato numerosi esempi: si accorge, vede e decide che non può rimandare il popolo senza averlo ristorato: *"se li rimando digiuni alle loro case, verranno meno lungo il cammino"*. Straordinaria sensibilità umana. Gesù è attento e premuroso, esprime delicatezza verso il popolo, la sua azione di carità precede sempre il suo annuncio della Parola di salvezza. *"La grazia suppone la natura"*, ciò vale anche per la vita pastorale della Chiesa: perché l'evangelizzazione sia efficace, occorre che l'uomo in difficoltà sia messo in condizione fisica e psicologica ottimale per poi accogliere la parola di salvezza con maggiore apertura del cuore.

La strategia pastorale di Gesù e il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti

Solo a chi vive nell'amore e dell'amore non sfuggono le esigenze e i bisogni di chi è nell'affanno, di chi è privo del necessario, di chi è nella sofferenza. Pertanto, quel *"vide e ne ebbe compassione"*, come anche *"sento compassione della folla"* (Mc 8,2), è proprio e in primo luogo di Gesù-Amore, che avverte il disagio della folla, si accorge del malessere, lo fa suo, e si attiva per la risoluzione. Sull'esempio di Cristo la Chiesa, attraverso il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti, invia, con materna sollecitudine pastorale, ministri, sacerdoti e laici a bordo delle navi e nei luoghi ove l'uomo transita e si stabilisce, costruendo una rete capillare di energie e condizioni di accoglienza e assistenza. Laddove si costituiscono comunità etniche all'interno di comunità locali, la Chiesa è presente con *centri missionari* per comunità emigrate, sedi di incontro e attività ricreative e culturali, realizza riviste e periodici specifici per la comunicazione e l'informazione alle comunità etniche; favorisce l'integrazione sociale, culturale e civile nel rispetto delle diverse tradizioni e culture. Si rendono servizi speciali circa il supporto psicologico e culturale: corsi di lingua straniera, assistenza legale, corsi formativi, doposcuola per i bambini e giovani.

Altro polo e campo speciale è l'assistenza spirituale negli aeroporti, nei porti, nelle più grandi stazioni ferroviarie, sulle navi, attraverso l'invio di ministri sacri e laici che condividono la vita e i sacrifici di fratelli e sorelle in mobilità, stabilendo piccoli centri di culto.

L'azione della Chiesa non si esaurisce nell'assicurare la vita sacramentale ma è fortemente impegnata a livello cultuale, sociale e politico, in costante relazione dialogica con gli Stati e le organizzazioni private e pubbliche del settore, affinché vengano osservati i diritti delle persone coinvolte nella mobilità. Essa si adopera per la realizzazione di politiche economiche che salvaguardino i vari settori dei lavoratori in condizione di mobilità, funge da pungolo per i vari Stati e Organismi mondiali per lo sviluppo di politiche a favore della pesca, combatte il fenomeno della pirateria, assicura l'assistenza ai rifugiati politici, ai sequestrati, l'accoglienza alle migrazioni di massa dei mari. Un'assistenza, quindi, a 360 gradi, come quella non frettolosa e superficiale del Buon Samaritano (Lc 10, 29 - 37).

"alcuni di loro sono venuti da lontano"

Il brano di Marco sottolinea in modo stupendo l'altra attenzione di Gesù. Egli stesso sottolinea la condizione di dura fatica del popolo. Molti provengono da lontano e Gesù riconosce la durezza del cammino, le insidie della strada e la povertà del percorso che spesso mette a dura prova il viandante, il quale perde ogni sicurezza: la casa, i beni e gli affetti. La dura condizione del forestiero, radicato dal proprio territorio, genera solitudine, frammentarietà, difficoltà della lingua e della cultura. Le scarse risorse sociali ne mortificano e ne annullano la dignità e lo confinano ai bordi della indifferenza. Papa Francesco non si stanca di affermare il primato dell'amore concreto come primaria azione di evangelizzazione; l'attenzione agli ultimi, ai poveri, alle famiglie in difficoltà, ai deboli costituisce la concretizzazione della carità evangelica, termometro della fede della Chiesa. La carità è la fondamentale opzione e testimonianza della fede, perché essa sia davvero una fede viva, feconda e coerente.

FILIPPINE - IL PRESIDENTE FIRMA LA LEGGE CHE CREA UN'UNICA AMMINISTRAZIONE MARITTIMA

di Aurea Calica, The Philippine Star

MANILA - Il 13 marzo 2014, il Presidente Aquino ha firmato la Legge della Repubblica N. 10.635 che stabilisce la creazione di una singola amministrazione marittima per supervisionare la formazione e la certificazione dei marittimi Filippini. La legge istituzionalizza i guadagni dell'Ordine Esecutivo n° 75 firmato da Aquino il 30 Aprile 2012 che designa il Dipartimento dei Trasporti e delle Comunicazioni, attraverso l'Autorità dell'Industria Marittima (**Marina**), in qualità di sola amministrazione nelle Filippine responsabile della supervisione all'attuazione della Convenzione Internazionale sulle Norme relative alla Formazione, Certificazione e Servizio di Vigilanza per i Marittimi (STCW) del 1978.

Marina ha sostenuto il provvedimento, dichiarando che le Filippine avevano bisogno di allineare la loro attuazione della Convenzione STCW del 1978, essendone firmatari. La singola amministrazione marittima sarà responsabile dell'istruzione, della formazione e della certificazione della gente di mare e di assicurare la loro competenza. Ciò rafforzerà la posizione delle Filippine come principale fornitore di marittimi competenti e certificati nel commercio marittimo internazionale, rappresentando oltre il 25 per cento del fabbisogno totale dell'equipaggio a bordo di navi della marina mercantile, ciò è quanto ha sostenuto **Marina**.

Si stima che l'industria marittima contribuisca con circa 5 miliardi di dollari all'anno all'economia del paese. **Marina** assumerà tutti i poteri e le funzioni della Commissione per il Regolamento Professionale, dell'Autorità per l'Istruzione Tecnica e lo Sviluppo delle Competenze, della Commissione sull'Istruzione Superiore, della Commissione Nazionale per le Telecomunicazioni e del Dipartimento della Salute per il rilascio, la convalida, la verifica, la correzione, la revoca o l'annullamento dei certificati di abilitazione, di qualifica professionale, di abilitazione e per altre prove documentali richieste per i marittimi.





The mechanism is the only one in the ILO for setting the basic wage for any industry.

GENEVA – A Subcommittee of the Joint Maritime Commission (JMC) of the International Labour Organization (ILO) has agreed on a Resolution raising the minimum monthly basic wage figure for able seafarers from US\$585 to US\$592, as of 1 January 2015 and US\$614, as of 1 January 2016.

The mechanism for setting the minimum monthly wage for able seafarers is the only one in the ILO for setting the basic wage for any industry. The minimum monthly basic wage figure for able seafarers has most recently been included in the ILO's **Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)**.

The Convention, known as the "seafarers' bill of rights", entered into force on 20 August 2013, and has been ratified by 56 ILO member States representing over 80 per cent of world shipping tonnage.

The Joint Maritime Commission is the only permanent bipartite standing body of the ILO. It dates back to 1920, and is composed of ship-owner and seafarer representatives from across the globe. Press release | 28 February 2014

ILO LAUNCHES NEW MARITIME LABOUR CONVENTION DATABASE

The International Labour Organization (ILO) has launched a comprehensive new database providing the most up-to-date information available on the implementation of the landmark **Maritime Labour Convention, 2006**, which came into force on 20 August.

News | 04 September 2013

The database provides a vital resource for governments, seafarers, ship owners and others in the maritime sector and is expected to grow rapidly, as certain provisions of the MLC, 2006 require ratifying Member States to communicate to the ILO Director-General, for further dissemination, specific information on how the Convention is applied in national law and practice.

The Independent ILO Committee of Experts on the application of Conventions and Recommendations is mandated to review how countries that have ratified comply with their international obligations.

The ILO has encouraged Member States to provide up-to-date information on national implementation and enforcement in order to keep the database current and accurate as possible. Data is provided in a reader-friendly format in English, French and Spanish.

The Maritime Labour Convention was adopted by a special ILO International Labour Conference in 2006, setting out decent working and living conditions for seafarers while ensuring a level playing field for quality shipowners. To date, 46 ILO Member States representing more than 76 percent of the world's gross global tonnage of shipping, have ratified the Convention. The development of the MLC, 2006 database is still on-going. The database may be accessed at <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0>.

Contents of the database include:

- National determinations - any determinations which may have been made with respect to: (i) cases of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of the Convention; (ii) cases of doubt as to whether the Convention applies to a particular category of ships; and (iii) exclusion of particular categories of ships from the application of certain details of the Code subject to the conditions set out in Article II, paragraph 6 (Article II, paragraph 7, of the MLC, 2006);
- Branches of social security- specifications which are required at the time of ratification concerning the branches of social security for which protection is provided (Standard A4.5, paragraph 10, of the MLC, 2006);
- Authorization of recognized organizations - a current list of any recognized organizations authorized to carry out inspection and certification functions on its behalf (Standard A5.1.2, paragraph 4, of the MLC, 2006);
- Port State inspections - port State authorities have the possibility to transmit a copy of the authorized officer's report established where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship in question were found not to conform to the requirements of the Convention (Standard A5.2.1, paragraph 5, of the MLC, 2006);
- Complaints - a copy of the authorized officer's report in connection with any unresolved complaints, as well as statistics and information regarding complaints that have been resolved (Standard A5.2.2, paragraph 6, of the MLC, 2006).