

Apostolatus Maris

La Iglesia en el Mundo Marítimo

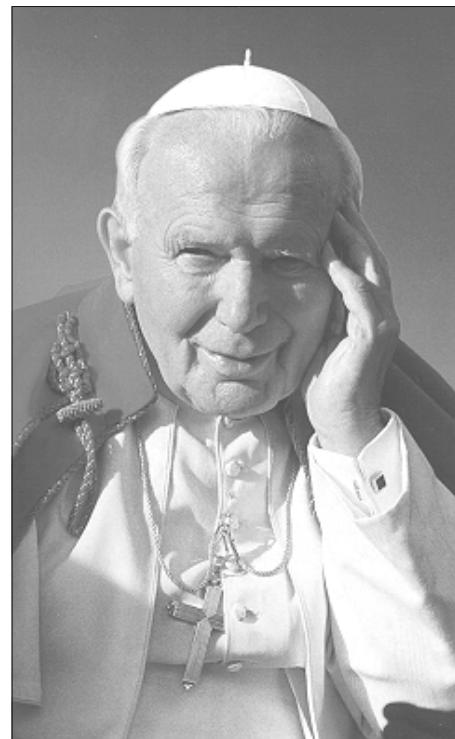
Pontificio Consejo para los Migrantes e Itinerantes, Ciudad del Vaticano



N. 81, 2003/III

Juan Pablo II, 25 años, Obispo de Roma

*Con nuestros votos y oraciones
a Nuestra Señora "Stella Maris"
por su continua protección.*



Al interno

El A.M. de Inglaterra y Gales: se renueva	P. 2
El permiso a tierra, ¿es un derecho o un privilegio?	5
Noticias de India	8
El drama de los barcos bloqueados desembarca al Festival del Cine de Venecia.	11

EL A.M. de Inglaterra y Gales: se renueva

La agencia británica del Apostolatus Maris, fundada hace 81 años en Gran Bretaña, ha dado un nuevo impulso a sus actividades el 26 de junio recién pasado, con una solemne ceremonia presidida por el Sr. Cardenal Cormac Murphy - O'Connor, Presidente de la Conferencia Episcopal de Inglaterra y de Gales. A la ceremonia en la sede de los "Lloyds" de Londres, además de las altas autoridades de la Oficina del A.M., estuvieron presentes, diferentes representantes del mundo diplomático y los nombres más relevantes de la industria marítima.

En su discurso, el arzobispo de Westminster expresó su estima y aprecio por esta genial iniciativa y sobre todo, por su carácter ecuménico, - él dijo - "un modo constructivo para los cristianos, es él de trabajar juntos". "Esta Misión - ha subrayado - es extraordinariamente importante, pero a menudo viene olvidada. Los marineros se encuentran entre los trabajadores más pobres y viven separados de sus familias por largos períodos. Por lo tanto, ellos merecen todo nuestro sostén, nuestra hospitalidad y nuestra asistencia".

A las palabras del Sr. Cardenal hicieron eco aquellas del Ordinario de las Fuerzas Armadas británicas, S.E. Mons. Tom Burns, que además es Promotor Episcopal del A.M. "Hoy -, dijo - es un día importante para todos los marineros del mundo. Nosotros tenemos el deber de asistir a las personas del mar, estas personas invisibles y desconocidas". El Director Nacional del A.M., el Comodoro Chris York, por su parte ilustró las nuevas actividades que permitirán adecuar la misión del A.M. a las exigencias creadas por los numerosos cambios en el sector marítimo que, en estos últimos años, ha padecido los efectos de la mundialización: las visitas a bordo de los barcos que entran a los puertos para establecer contactos con las tripulaciones, una mayor presencia de los capellanes en los barcos, antes que en los puertos, considerando el tiempo reducido de escala a tierra del personal marítimo, la apertura en los puertos de centros ecuménicos que ofrezcan a todos los navegantes, sin distinción de nacionalidad o credo religioso, no sólo asistencia espiritual, sino también dar la posibilidad de contactos sociales, de distracción, de asesoramiento y servicios para permitirles de comunicarse con sus familias.

Algunos datos significativos

En el 2002 el Puerto de Londres registró la entrada de más de 11.000 barcos, con una presencia aproximadamente entre 150.000 y 180.000 marítimos, de los cuales el 60% son católicos. La mayor parte de los nuevos miembros de la tripulación vienen de Países en Vías de Desarrollo; teniendo presente que un tercio del total lo constituyen los filipinos.

Los barcos permanecen en los puertos por un tiempo de 18 hrs. hasta 2 o 4 días. En el 2002 el Capellán y el Asistente Pastoral laico han visitado un total de 2.600 barcos, mientras que, el Centro Stella Maris de Tilbury ha acogido más de 14.000 marineros.

El Apostolado del Mar en Inglaterra y Gales está desarrollando un modelo actualizado de ministerio marítimo que prevé, entre otras cosas, un programa de capellanes navegantes para entrar en contacto con aquellos marineros católicos que pueden tener a bordo un papel formal o potencial de liderazgo.

Con ocasión de esta significativa decisión, la Dirección Nacional del A.M. ha publicado un folleto que contiene las respuestas a las preguntas que frecuentemente vienen planteadas sobre las actividades de la pastoral marítima (ver siguiente página).



El A.M. visto por los sucesores de Peter Anson y Arthur Gannon*

¿Qué es el Apostolado del Mar? (AM)

EL Apostolado del Mar es una institución bajo la autoridad de los Obispos Católicos de Inglaterra y de Gales. Es una misión, un programa para el bienestar y la pastoral de los marineros internacionales. EL A.M. de Inglaterra y de Gales es parte integrante de una red internacional de organizaciones que trabajan en los puertos de 89 países. La promoción y coordinación internacional están bajo la responsabilidad del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes del Vaticano en Roma (www.stellamaris.net).

¿Esta institución es sólo para los Católicos?

No. La pastoral y el sostén ofrecidos por el AM son dirigidos a todos los marineros sin distinción de color, credo o nacionalidad.

¿Por qué ayudar los marineros?

Actualmente, el transporte es una industria globalizada y en la mayor parte de los casos, los marineros provienen de las naciones más pobres. Ellos trabajan lejos de sus casas por largos períodos (comúnmente, los contratos duran nueve meses) en los grandes barcos con pequeñas tripulaciones. Es una experiencia que separa. Ellos enfrentan numerosos peligros en su trabajo. Generalmente, la mayoría de los barcos son bien administrados, pero, la industria es perjudicada por una minoría de

compañías que explotan sus tripulaciones y haciendoles correr serios riesgos no sólo a ellos, sino también al ambiente natural (ver: www.icons.org.au). Los marineros son un grupo de personas vulnerables que trabajan principalmente fuera de la tutela de las instituciones de control. Nosotros contamos con los marineros y creemos que ellos deberían contar con nosotros.

¿Ante cuáles problemas los marineros se vuelven a la Iglesia?

El AM es justamente, un ejemplo de la gama de actividades con que cuenta la Iglesia para asistir a los marginados, los pobres, los que están aislados o explotados. En todas partes, de la tierra, a través de su historia, la Iglesia ha tratado de concretar su celo apostólico hacia todos los hombres, ya sea construyendo o administrando hospitales, escuelas y de otros servicios de bienestar social y pastoral. Por tal motivo, el AM trata de expresar este celo hacia todos aquellos que trabajan en el mar.

Dado que el 60% de los marineros vienen de países mayormente católicos, y la Iglesia tiene un deber particular de acompañarlos y de sustentarlo en su fe y en su vida ordinaria.

~~~~~  
Para cualquier información suplementaria se ruega contactar por favor:

Alexander King, Director of Fundraising & Media  
Apostleship of the Sea  
T: 020 7588 8285

Correo electrónico: [alexking@apostleshipofthesea.org.uk](mailto:alexking@apostleshipofthesea.org.uk)

Por lo tanto, el AM, sin embargo, desea ser atento a escuchar cada marinero. Misión y Bienestar, Solidaridad y Hospitalidad. En el corazón de la industria marítima las organizaciones como el AM, la Misión to Seafarers, el BISS etc., a menudo son conocidas como obras sociales, y se reconoce el eficaz papel que a menudo jugamos cuando, por ejemplo, los marineros están enfermos, heridos o abandonados en un puerto.

### **¿Por qué es necesario reorganizar el Apostolado del Mar?**

En Inglaterra y Gales, al inicio era un grupo de instituciones diocesanas caritativas, separadas. Ahora, el AM se ha reorganizado en seno a una institución nacional con el objetivo de poder responder estratégicamente a los cambios constantes provocados por la globalización en la industria marítima. El AM ha recibido un nuevo impulso para retomar su lugar "en el mapa" y descubrir su nuevo modelo de ministerio al servicio de los marineros internacionales.

### **¿Cuál es el modelo de ministerio?**

Es una triple acción: la visita programada de los barcos; la administración de una sala para los marineros dentro de los puer-

\*“El libro del P. Le Gall “El Apostolado del Mar – Stella Maris” es disponible y puede ordenarse a nuestro Pontificio Consejo (\$5 el ejemplar).

tos; un capellán navega-  
te a bordo de los barcos.

### **¿Cuál es la diferen- cia?**

Hasta ahora el AM, se ha preocupado de administrar grandes centros de acogida para los marineros en las ciudades portuarias. Pero, tales estructuras ya no son necesarias. El tiempo que toman los barcos para la carga y la descarga se ha reducido notablemente, de este modo se ha limitado el tiempo para que los marineros bajen a tierra. Ya no necesitan un hotel con camas, más bien, necesitan terminales para el correo electrónico e Internet o teléfonos en un lugar accesible y acogedor donde poder relajarse por una o dos horas.

### **¿Qué es la capellanía marítima?**

Se trata de destinar un capellán, ordenado o no, a bordo de un barco mercantil. El AM ha destinado capellanes para los barcos de crucero por muchos años. Ahora existe la necesidad de realizar nuestro ministerio junto a los marineros en los barcos mercantiles.

### **¿Cómo funcionará la**

### **capellanía marítima?**

El Apostolado del Mar basa su plan de capellanía marítima en el estudio conducido por el Centro de Investigación Internacional por los Marineros de la Universidad de Cardiff que recientemente ha puesto en marcha un proyecto piloto de dos años y medio. Esta investigación llegó a la conclusión que:

- hubo una significativa petición de parte de los marineros para obtener tal capellanía marítima;
- el tiempo óptimo con una tripulación era de 2 a 3 semanas;
- este programa fue acogido favorablemente por las compañías de transporte marítimo.

Actualmente, el AM está dialogando con algunas compañías para lanzar esta capellanía.

### **¿Qué significa "trabajar ecuménica- mente"?**

EL AM (institución católica) trabaja conjuntamente con los Anglicanos (MTS) y la Iglesia Libre (BISS), en numerosos puertos del país. Nosotros creamos conjuntamente centros de marineros; los Capellanes se apoyan mutuamente en su trabajo; se reúnen, rezan y elabo-

ran juntos regularmente sus planes, además, dividen el puerto en sectores diferentes para asegurar a un mayor número de marineros una visita a bordo del barco y permitirles de venir sucesivamente a los Centros. La cooperación ecuménica es una característica distintiva del ministerio marítimo.

### **¿Cómo puedo ayudar o empeñarme?**

*Vuestros contactos* – a quien tú conoces que sería interesado en nuestro trabajo. Por favor ayuda y promueve el trabajo del Apostolado del Mar.

*Vuestros talentos* - ¿tenéis interés en servir voluntariamente en un puerto o en una oficina? ¿Pensáis que podéis ayudar en la recolección de fondos y alargar la red? Por favor, háznoslo saber.

*Vuestros recursos fi-  
nancieros* - este evento de reorganización ha sido patrocinado generosamente por algunos grandes nombres de la industria marítima. ¿Podría patrocinar vuestra compañía un proyecto del A.M., por ejemplo, una publicación, un vehículo, un ordenador o un capellán de puerto?

## **Jornada Mundial Marítima 25 de septiembre de 2003**

*Cada año, la organización Marítima Internacional (OMI) - Agencia de las Naciones Unidas responsable del mejoramiento de la seguridad y la promoción de la prevención de la contaminación - subraya un aspecto de sus actividades para la celebración de la Jornada Mundial Marítima durante la última semana de septiembre. Para el 2003 el tema de la Jornada Mundial Marítima es:*

**"Personas empeñadas trabajan  
en el mar sin peligros, seguros y limpios"**

¿El A.M. en vuestro país participa a esta celebración? Vuestras relaciones sobre este acontecimiento serán recopiladas y publicadas en un próximo Boletín.

## El permiso a tierra ¿Un Derecho o un Privilegio?

En un seminario sobre la seguridad del puerto organizado por una Capitanía marítima americana, un alto funcionario gubernativo que tiene la responsabilidad de la seguridad en su puerto dice a su público que "el permiso a tierra sólo es un privilegio y no un derecho" (...)

¿Para la marina mercantil, el permiso a tierra es un derecho, o un privilegio que debe obtenerse de un modo u otro? Por mucho tiempo los marineros han ido al mar en los barcos mercantiles, el permiso a tierra ha existido como un derecho deseado, pero no como un derecho absoluto. Como la mayor parte de los derechos individuales, el permiso a tierra debe ser equilibrado con otros intereses. Los marineros comprenden estas cosas como el hecho que el programa operativo de su

barco y las exigencias de la seguridad puedan tomar la prioridad sobre su derecho a un permiso a tierra. Los operadores inteligentes saben que no tienen que suprimir el permiso a tierra salvo excepción, por una razón mayor.

La Convención de la OIT sobre la Facilitación de la Circulación Marítima Internacional que 92 países han ratificado, incluso EE.UU., contiene una codificación moderna del derecho de los marineros al permiso a tierra en el Art. 3.19:

"Los miembros de tripulaciones extranjeras serán autorizados a bajar a tierra por las autoridades públicas, mientras tanto que, el barco en el que han llegado permanece en el puerto, de modo que las formalidades de la llegada del barco hayan sido compiladas y que las autoridades

públicas no tengan ninguna razón de negar la autorización de bajar a tierra, sea por razones de salud pública, de seguridad pública o de orden del público".

Del mismo modo, la Convención de los Documentos de identidad de los Marineros de la OIT que 34 países han ratificado, exige (Art. 6.1): que los países miembros autoricen el permiso a tierra: Cada Miembro autorizará a todo marino que posea un válido documento de identidad de los marineros, la entrada en un territorio donde esta Convención es vigente". (...)

El permiso a tierra es un derecho - no sólo un privilegio - que las autoridades pueden rechazar por razones legítimas de seguridad marítima, pero no deberían rechazarlo sin razones justificables.

*[Del Boletín Informativo del ICMA, Volumen 22, N° 40 agosto/septiembre 2003.]*

*Por Douglas B. Stevenson, Director del Centro para los Derechos de los Marineros, SCI New York/New Jersey]*

### La identificación de los marineros

#### *Identificación Biométrica*

El almacenaje y la recopilación de noticias de identificación exigidas actualmente por la industria de la navegación son una cuestión a la cual puede responder la introducción de sistemas biométricos. Actualmente, con la introducción del Registro Liberiano Internacional de Barcos y de empresas (LISR), de carnet de identificación biométrica para los marineros, esta tecnología ha llegado en seno a nuestra industria.

El sistema LISCR implica el almacenaje de los datos personales de un marinero en un 'carnet inteligente' que será llevado por el poseedor. Cada carnet incluirá un código de barras a doble dimensión que contiene la imagen de sus huellas digitales, una versión digitalizada de su fotografía y varias páginas de informaciones personales codificadas. La identidad del portador será verificada, a bordo de los barcos y en los puertos, por un lector de carnet digital veloz capaz de descodificar huellas digitales, texto y fotografías. Además, el lector incluye un escáner óptico de las huellas digitales que puede comparar las huellas digitales en el carnet y aquellas del portador en carne y en hueso, advirtiendo de este modo cada irregularidad relativa a la identidad.

El LISCR es el segundo registro marítimo más grande del mundo que cuenta aproximadamente con 2.000 navíos y 500.000 marineros activos, inscritos en su repertorio. La fase inicial cubrirá la producción, dentro de seis meses, el carnet para 2.000 marinos, y será una prueba de la recopilación de los datos, del diseño, de la impresión y del proceso de verificación de la identidad asociada con el nuevo carnet. El sistema se está probando por el momento en un grupo-experimental de 400 marineros. Mientras el empleo del carnet está todavía en su fase inicial, ya se ha pensado al futuro perfeccionamiento del sistema, como a la suma vital de noticias concerniente las calificaciones del marinero.



*Steven Jones BSc, AMNI, Seaways, Agosto 2003*

## Estudio sobre los Puertos con o sin Servicios de Bienestar (Welfare) para los Marineros

**Se puede consultar el documento completo en el sitio:**

**[www.ITF.org.UK](http://www.ITF.org.UK)**

*Durante la primera fase de la investigación sobre los Puertos que no tienen o cuentan con pocos Servicios de Bienestar", el ITF-Trust pidió a "All-Together Services" de verificar los datos sobre los servicios de bienestar inscritos en la "Lista General de los Puertos" en los lugares seleccionados. El Trust indicó 25 puertos en 21 países, en varias regiones, con diversos regímenes políticos, religiosos y económicos. Esta relación de la 2<sup>a</sup> fase revela nuevas visiones y cuestiones, y presenta propuestas para continuar la investigación.*

(Extractos)

### **Libertad de movimiento durante el permiso a tierra**

Las condiciones para que los marineros extranjeros consigan las autorizaciones oficiales para dejar la zona del puerto y desplazarse libremente corresponden en general a aquellas de los extranjeros y a la apertura política del país. No existen problemas en los Países Centroamericanos o Sudamericanos (incluida Cuba), y en los demás sistemas democráticos como Senegal, Filipinas, Yemen e India. Se puede afirmar que, los marineros extranjeros no tienen problemas para bajar a tierra, por ejemplo, en los países con restricciones políticas suplementarias como en Malasia, China, Omán, Suriname o en Turquía. Son pocos los puertos o países en que los marineros encuentran grandes dificultades para dejar su barco, uno de éstos sería Abou Dhabi (U.E.A.), nosotros sólo nos hemos informado, pero no ha sido posible verificarlo, sobre todo, en Arabia Saudita y Argelia. En vista de la situación social de los países visitados, a los marineros, no les permitiría circular libremente en la mayor parte de los países. La decadencia económica y social de las zonas portuarias en la mayor parte de las ciudades visitadas corresponden a un alto porcentaje de criminalidad

que crece en estas regiones, haciéndolas peligrosas para los extranjeros; y sobre todo para los marineros que desean sólo salir para pasear, aún en grupos, e ir hacia los locales destinados al tiempo libre.

Es el caso a Iloilo, Cochin, Karachi, Callao, Dakar, Guayaquil y en todos los Puertos de Panamá. Igualmente aumenta el número de asaltos contra los marineros en los puertos turcos, en Montevideo, en Puerto Limón y lo mismo sucede en Shanghai. Parece que los marineros estarían seguros solamente en y alrededor de los puertos de Malasia, de Muscat, de Puerto Sudán, de Aden y La Habana.

### **Posibilidad y condiciones para un trabajo de bienestar**

Predominantemente, las condiciones para el trabajo de bienestar corresponden a las estructuras políticas en el país. En todos los puertos americanos, con excepción de La Habana, Cochin, Karachi, Iloilo, Dakar o Paramaribo no hay ninguna restricción impuesta por las ONG para ofrecer sus servicios de bienestar. Pero en la mayor parte de los puertos de los Países islámicos, en Malasia, en Vietnam o en China no existe ONG, ni organización gubernativa o islámica que ofrecen este tipo de servicio. Como se espera, en los puertos americanos (con la excepción de Cuba) sea en Yemen que en Turquía, las

iglesias cristianas no tienen ninguna restricción explícita para ofrecer los servicios de bienestar al igual que en Senegal, las Filipinas o en India.

### **Empleados en los barcos pesqueros y los cruceros**

En los puertos dónde hacen escalo los barcos para turistas internacionales o puertos de cruceros, existe un problema para individuar quién decide si los marineros en los barcos pesqueros y los empleados en los cruceros pueden ser considerados como los marineros. Sindicatos y Organizaciones de Bienestar pueden encontrar dificultades para conseguir el sostén o los fondos para sus servicios de bienestar que vienen ofrecidos principalmente a este grupo y no a los marineros extranjeros.

Aún hoy, existen varios puertos donde las organizaciones se preocupan principalmente de los navíos que tienen problemas. Ni una organización de bienestar o un sindicato haría alguna diferencia con relación a la asistencia solicitada para un pescador o un marinero. Los representantes de organizaciones de bienestar no comprenden completamente la necesidad de esta diferencia. Este argumento ha sido mencionado sobre todo en algunos Puertos de Sudamérica como Montevideo, Callao, Guayaquil, así también en Iloilo, Dakar y Karachi.

## CRUCEROS

### Ningún viento de crisis

La industria del crucero continúa a crecer en el Mediterráneo aunque si existe una gran competencia en las tarifas. Desmintiendo todas las previsiones negativas atinentes a los diferentes riesgos (del terrorismo a la S.A.R.S) que afligen el mercado turístico mundial, el business de los cruceros, de nuevo está tomando auge.

Las últimas noticias que filtran con una prudencia particular de las principales compañías que obran sobre el mercado, o de las asociaciones de referencia, parecen confirmar una aceleración neta de la tendencia a la reanudación. No se tratará ciertamente de un crecimiento a dos cifras, pero hoy son numerosos los que están dispuestos a apostar que el mercado podría regis-

trar al final del año un desarrollo más allá de las previsiones hechas hasta aquí, es decir, que se acercaría al 10 por ciento (...).

Estos últimos meses en el mercado mediterráneo, que es el beneficiario de las grandes potencialidades de desarrollo, han entrado en pista dos nuevos barcos, la Costa Mediterránea y la Lírica, por el Msc crusie. En noviembre le corresponderá al coloso Costa Fortuna (...).

Según una reciente relación, la oferta en el Mediterráneo está creciendo a un ritmo del 20% considerando el número de barcos en servicio y del 15% por cuanto concierne la capacidad total de la flota (...).

También en el Mediterráneo se está configurando, a medida que aumenta la petición, un

mercado cada vez más diferenciado, pero abiertamente segmentado. De un lado obran los barcos de lujo con reducida capacidad de transporte como el Silversea, del otro las unidades de serie Aída (convertidas actualmente en parte integrante de la megaconcentración del Carnival-Princess) que ofrece una versión revisada, correcta y de éxito de la fórmula de aldea de vacaciones.

Sin embargo, las diferencias permanecen evidentes viiniendo a lo que se llama de modo erróneo estándar de crucero, con los nuevos barcos de la Costa Crucero de gusto típicamente americano y con las unidades del Festival, pero también con los del Msc, ideados más conforme a las costumbres estéticas de la clientela europea.

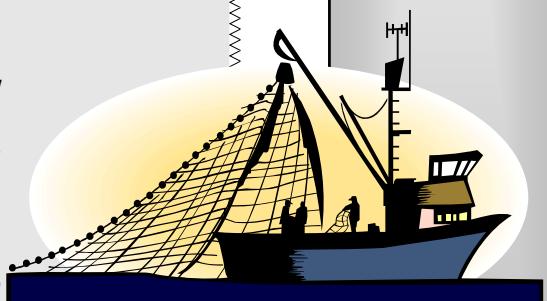
[Mar,  
suplemento  
de "El Sol 24  
Horas",  
13/07/2003]

### Reajuste del sueldo mínimo de los marineros

*El Sub-comité de la Comisión Marítima Conjunta (JMC) de la organización Internacional del Trabajo (OIT) ha aprobado la extensión de la validez del sueldo mínimo actual para los marineros de \$465 hasta el 31 de diciembre de 2004. Esta cifra fue aplicada a partir del 1º de enero de 2003.*

*Dicho organismo ha aprobado el aumento del sueldo mínimo hasta \$500 a partir del 1º de enero de 2005.*

*El sueldo mínimo que fija el OIT toma en consideración una fórmula que refleja el cambio de precio de los productos de consumición y la tasa de cambio del dólar US en los 49 países o regiones marítimas.*



## Noticias de India

**Del P. Xavier Pinto, CSsR,  
Director Nacional del  
AM. India y  
Coordinador  
Regional de  
Asia del Sur**

### Pescadores pobres en las Prisiones extranjeras

El A.M. en India, por medio de su capellán Nacional, el P. Xavier Pinto, C. Ss.R, se ha sido empeñado en el sector de la pesca para sostener la causa de los pescadores pobres y tradicionales en el contexto de los efectos negativos de la globalización en su vida y su profesión. El A.M. en India también se une a las personas dispuestas a comprometerse en esta tarea. Una parte de esta red es constituida por el grupo llamado Forum Pakistán-India por la Paz y la Democracia (PIFPD).

A un encuentro de este Forum con el Capítulo de la India del PIFPD a Calcuta el 14-15 de junio de 2003, el AM-India ha propuesto la siguiente moción que pasó a la unanimidad de la asamblea y fue enviada a los dos gobiernos respectivos.

"El Forum Pakistán-

Pakistán concerniente la liberación y el cambio de pescadores de India/Pakistan, e incluye el último grupo de 65 pescadores después de la reanudación de las negociaciones en mayo de 2003. Esto se ha transformado en una declaración de una posible amistad y paz entre nuestros dos países.

El Forum reitera su apoyo a los esfuerzos realizados en este proceso. Además, nosotros trabajaremos por una política y una estructura entre los dos gobiernos concerniente los límites de las Aguas Internacionales para que el problema se resuelva con éxito".

Los pescadores en las aguas de la Bahía del Bengala entre India y Sri Lanka enfrentan problemas similares. Un equipo de representantes de Sri Lanka, Pakistán e India ya trabajan en esta estructura. La AM-India está empeñada en favor

### Tuticorin: un humilde inicio

El 23.3.2003 será considerado como un día significativo en la vida del A.M. en India. Stella Maris de Tuticorin ha sido bendecido por el hecho de contar con una nueva "Sala de Acogida", abierta a todos los marineros. Esto es solamente un grande local como un debut en esta dirección. La decoración todavía se debe realizar.

La estructura de base fue dedicada a los marineros por nuestro Obispo Promotor, S.E. Mons. Joshua Mar Ignathios, de rito Siro-Malankara en India. El P. Barnabas es el capellán del A.M. de Tuticorin. Las autoridades locales y los funcionarios del Puerto estuvieron presentes; también participó a la bendición el capellán de la Mission to Seafarers.

La Mission to Seafarers existe ya a Tuticorin, con un Centro bien equipado. Este proyecto ideado por el A.M. es sólo un signo de colaboración.

En India existen otros once Puertos, en algunos de ellos, ya existe un Centro del A.M. Stella Maris. También es el caso de Sri Lanka, Bangladesh y Pakistán.

Se espera que con este proyecto inicial, seremos capaces de considerar otros que sean de vital necesidad y se trabajará cada vez más para proporcionar otras instalaciones de confort destinadas al servicio de los



India por la Paz y la Democracia reconocen las intervenciones inestimables de los Gobiernos de India y

del bienestar y la seguridad de los pequeños pescadores en la entera región del Sudeste Asiático.

## La pesca y sus normas

*Agradecemos a SAMUDRA por esta clara presentación de la cuestión.*

[La Organización Internacional del Trabajo trata de revisar las normas de trabajo en el sector de la pesca.  
Editorial de Samudra, Revista del "I.C.S.F.", julio 2003]

En la 283<sup>a</sup> sesión, que se realizó en marzo de 2002, la Directiva de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) puso en la agenda del día de la 92<sup>a</sup> sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo de junio de 2004 a Ginebra, es decir, un artículo concerniente la nueva Convención que resumiría todas las normas de trabajo en el sector de la pesca.

Está se encuentra en el contexto de la revisión de las Convenciones del OIT (constrictivas para los países que las han ratificado) y Recomendaciones (que no atan, sino que aconsejan) adoptadas antes de 1985, para poner al día y fortificar el sistema de elaboración de normas por la OIT. Las Convenciones de la OIT relativas a la pesca han sido adoptadas en 1959 y 1966, mientras que las Recomendaciones relativas a la pesca han sido adoptadas en 1920 y 1966.

Se espera que la 93<sup>a</sup> sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo del 2005 adopte estas normas revistas en el sector de la pesca. Se propone que la nueva Convención volvería a revisar los siete instrumentos existentes de la OIT, cinco Convenciones y dos Recomendaciones que se aplican a las personas que trabajan en los barcos de pesca. Las Convenciones existentes se refieren a la edad mínima, los exámenes médicos, los contratos o acuerdos, el alojamiento y los certificados de competencia, mientras que las Recomendaciones existentes están en relación con la formación profesional y las horas de trabajo.

Para mayor precisión, se debe afirmar que hasta ahora estas cuestiones no han sido estudiadas con respecto a las personas que trabajan a bordo de barcos de pesca y, serían analizadas en esta Convención, es decir, la seguridad profesional, la salud y la seguridad social. La OIT también proyecta de proveer una protección a las personas que trabajan en los pequeños como en los grandes barcos de pesca. La OIT cree que los objetivos de los nuevos instrumentos deberían extenderse para alcanzar el mayor número de personas posibles que trabajan a bordo de barcos de pesca; minimizar los obstáculos a la ratificación; dar mayor oportunidad a una amplia ratificación; hacer en modo que la puesta en obra de estas medidas sea efectiva; y minimizar el riesgo que la Convención sea obsoleta en un corto periodo de tiempo.

La nueva Convención integrada tomará en consideración las medidas del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO (1995) y ella tratará de integrar el trabajo de la OIT con aquel de otras organizaciones internacionales que se interesan de la pesca y a la acción de los barcos de pesca.

De este modo, la OIT cree que el nuevo texto será claramente comprensible y sería más aceptable no sólo por los ministerios responsables de las cuestiones del trabajo, sino también por los responsables de la gestión de la pesca y de la seguridad de los barcos, como también, los propietarios de barcos pesqueros y quienes trabajan en la pesca en estos barcos.

La OIT está haciendo circular un cuestionario entre los países miembros con el objetivo de recoger sugerencias sobre el contenido de tal convención integrada. Se ha pedido a los gobiernos de consultar las organizaciones más representativas de empleadores y trabajadores antes de redactar las respuestas del cuestionario. Sobre todo, se les ha solicitado de contribuir con un sentido internacionalmente compartido de lo que debe o no debería ser tomado en cuenta en la futura Convención y las Recomendaciones que la acompañarán.

*El bienestar  
de los pesca-  
dores visto  
desde un  
Simposio de  
representan-  
tes de empre-  
sas de Améri-  
ca Latina*

## "Modernización productiva y desarrollo sociolaboral para el sector pesquero"

Diecisiete Representantes de sectores empresariales implicados en actividades pesqueras de quince países de Ibero América han participado en el curso sobre "Modernización productiva y desarrollo sociolaboral para el sector pesquero" que se ha celebrado durante los días 23 de junio a 11 de julio en los centros de formación que la Organización Internacional de Trabajo (OIT) tiene en Turín y el Instituto Social de la Marina (ISM) en Bamio.

El objetivo de este curso ha sido el fortalecimiento de la capacidad de las organizaciones de empleadores



para promover acciones de modernización del sector pesquero en América Latina que impulsen el desarrollo económico y social.

Finalizado el curso, los participantes elaboraron las siguientes conclusiones:

### 1. Norma OIT

Tomamos nota del proceso de formación

de una nueva norma internacional de trabajo aplicable a los trabajadores de la pesca. Los países latinoamericanos debemos estar preparados para llevar una postura a las negociaciones, postura que debe ser consensuada en forma tripartita (empleadores, trabajadores y Gobierno).

### 2. Seguridad social

Hemos tenido la oportunidad de constatar los avances en seguridad social y mejora de las condiciones de sanidad marítima en España. En nuestros países también hacemos esfuerzos en estas materias y nos comprometemos a transmitir estas experiencias para mejorar, específicamente en las áreas e reconocimiento previo al embarque, botiquines, cursos de sanidad, etc. Para hacer más eficiente el proceso de sanidad y prevención, se requiere que los organismos competentes preparen un sistema adecuado a los sistemas de operación de cada pesquería y establezcan mecanismos prioritarios de atención al pescador.

### 3. Modernización productiva

Entre el Gobierno, empresarios y trabajadores propondremos un programa de reconversión de flota y modernización de plantas de progreso que permita la

generación y mantenimiento del empleo decente. Se considera prioritario el desarrollo de pesca artesanal y para el efecto el Gobierno debe orientar sus esfuerzos para lograr este objetivo.

### 4. Cooperación externa

Requerimos de la OIT y del ISM la promoción de convenios de cooperación técnica y financiera para hacer posible el desarrollo socio laboral y de modernización productiva.

### 5. Tripartismo

Es fundamental desarrollar las instancias tripartitas de diálogo social en el sector pesquero.

### 6. Continuación de actividades de formación en el sector pesquero

Valoramos positivamente el tipo de actividades en que estuvimos inmersos durante estas tres semanas y solicitamos la continuidad de nuevos cursos de formación para empleadores.

### 7. Cooperación entre los países latinoamericanos

Finalmente, proponemos una mayor cooperación entre los propios países latinoamericanos, para propiciar el desarrollo de las pesquerías existentes en nuestro continente.

### 8. Organización empresarial iberoamericana de la pesca

Se insta a los empresarios pesqueros y organizaciones gremiales conformar una organización iberoamericana de pesca.

## El drama de barcos bloqueados desembarca al Festival del Cine de Venecia

Desde hace dos años que se encuentra abandonado un barco en el muelle del puerto de Marghera (Venecia), es el caso de ocho marinos - cuatro egipcios y cuatro indonesios - "prisioneros" del **Kawkab**, barco mercantil abandonado a su suerte con la tripulación, estas personas están obligadas a mantener dicho barco para no perder los sueldos atrasados. Pero ahora, esta aventura cambió dirección, pasando a ser el título de una película que se proyectó en el 60º Festival del cine de Venecia. Francesco y Cressati Andrea Segre son los responsables de la colocación en escena, con la supervisión de Andrea Bevilacqua y la producción de Studioimmagine, que narra su vida en una casa de acero de 28 mil toneladas, privada de luz y gas.

Uno de los autores, explica que ésta película nació durante los meses que ellos frecuentaron los marineros del Kawkab, individuos gracias a la investigación que realizó Valentina Longo. Segreste dice: "Yo pasé con ellos el día de Navidad del 2001 y, desde entonces comenzó un continuo relacionarse y de este hecho, al final me nació la idea de contar su historia en una película".

Para dar inicio a "Marghera Canal Norte" fueron necesarios meses de trabajo. Entonces, en febrero pasado, llegó la hora del primer ciak, siguieron cuatro semanas de filmaciones a bordo del barco y al exterior. Para contar la vida de los ocho marineros a bordo del Kawkab, la película gira alrededor de un acontecimiento clave, es decir, la primera au-

diencia del tribunal que ha reconocido los derechos de la tripulación y reenvió el proceso al mes de octubre siguiente.

"El acontecimiento - explica el Padre Mario Cissotto, de la Asociación de los 'Amigos de Stella Maris', asociación que ha seguido todas las vicisitudes del barco - que este caso está todavía lejos de una solución. De hecho los marineros se ven obligados a comer en la mesa de Ca' Letitia y de los Capuchinos, y tampoco ellos pueden encontrar un empleo", mientras tanto en sus casas, como se lee en el libro de la película, a sus familias no les queda otro recurso que endeudarse para sobrevivir. Una historia que se repite, desafortunadamente, como lo saben los marineros rumanos del Frunzanesti que, después de años de resistencia a bordo de su barco, fueron comprados por la Caritas que "adquirió" su crédito, y, que todavía debe ser saldado por los deudores.

Andrea Segre la define



como, "la película de la realidad", afirmando que ésta no debe limitarse a la

denuncia de una privación cotidiana que es "invisible" para la ciudad. "Yo querría" - poner en escena - aquello que contara no sólo las dificultades, sino también la dignidad y el ánimo de aquellos que afrontan esta situación sin perder la capacidad de sonreír. He aprendido personalmente, mucho de los marineros del Kawkab". La frase más utilizada por ellos ante quienes los frecuentaban era: "I hope, Yo espero".

Una esperanza que acompañó a los autores y los productores de esta película que esperan encontrar en el Festival del Cine nuevos canales de distribución para hacer conocer la historia de estos ocho marineros prisioneros de su barco, ahora, también anclado en el muelle del Festival del Cine.

*Para mayores informaciones:*

[andrea.segre@unipd.it](mailto:andrea.segre@unipd.it)

(Alberto Francescani  
Il Gazzettino di Venezia,  
29 Agosto 2003)

**"Marghera Canal Norte"** es el título de una película que narra la historia de ocho, marineros, cuatro egipcianos y cuatro indonesios, que viven desde hace dos años bloqueados, sin salario y sin trabajo en el "Kawkab", abandonados de su armador en el puerto de Marghera (Venecia).

*Según la última relación del ITF, en 1999 han sido abandonadas en el mundo 97 tripulaciones, el 65% de éstas, navegaban bajo cinco banderas: Malta, Rusia, Honduras, Panamá y Belice.*

*"El abandono de las tripulaciones es frecuente y 'global' y destaca las condiciones corrientes de los barcos 'irregulares' que no respetan los reglamentos de seguridad y las condiciones de trabajo", afirmó el Dr. Erol Kahveci, autor de la*

COSTA DE  
MARFIL

*Un pequeño saludo a los colegas del A. M. de Abijan. Sus actividades van bien. Ellos están casi todos los días en el puerto para asistir los marinos. Teniendo cuenta de la difícil situación de los países, aunque si los barcos no son demasiados, pero, igualmente el A.M. cuenta con un equipo de 15 miembros en el puerto.*

## AM World Directory

**PERU** (*new addresses*)

**CALLAO**

Alt.Cdra, 42 av. Peru, Fraternidad A.H., Bocanegra, Callao  
Tel +51 (1) 572 3383 Fax 572 0407 E-mail: misionperu@aumata.rcp.net.pe  
Fr. Isaldo Antonio Bettin, cs

**CHIMBOTE**

Parroquia Maria Estrella del Mar, E-14 Urb., Bella Mar, Chimbote  
Tel +51 (44) 310 382 Fax 321 966 E-mail: josesasanmar@hotmail.com  
Fr. José Palermo Sanchez Martinez

**GHANA** **TAKORADI** (*nrw e-mail*)

iwhajah@yahoo.com

**IVORY COAST** (*new e-mail*)

Mr. Omer Ambeu, President homamber@yahoo.com

## UNA LLAMADA

Pocos países todavía han mandado su contribución anual (2003) para la promoción y la coordinación del Apostolatus Maris en el mundo.

*¡No es demasiado tarde para hacerlo!*

Gracias anticipadas



## Acronyms & abbreviations (*to be continued*)

A mariners' instant guide to some of the acronyms and abbreviations in use at sea and ashore.

*Compiled by The Nautical Institute*

**MOP** — mobili offshore production

**MOU** — memorandum of understanding

**MRCC** — maritime rescue coordination centre

**MSC** — Marine Safety Commission, IMO

**MSN** — merchant shipping notice

**Navitex** — navigational and metereological warning broadcast service, USCG

**NCOB** — no cargo on board

**NDT** — non-destructive testing

**NFTZ** — non free trade zone

**NI** — Nautical Institute

**NIHQ** — Nautical Institute Headquarters, London

**NK (NKK)** — Nippon Kaiji Kyokai classification society

**NM** — nautical mile

**NNR** — national nature reserve

**NOR** — notice of readiness

**NT** — net tonne (short tonne)

**O/B** — on board

**OBO** — ore/bulk/oil carrier

**OCIMF** — Oil Companies International Marine Forum

**OCR** — optical character recognition

**OECD** — Organisation for Economic Cooperation and Development

**OOD** — officer of the deck

**OOW** — officer of the watch

**OPA 90** — Oil Pollution Act of 1990 (USA)

**Opec** — Organisation of Petroleum Exporting Countries

**OPPR** — oil pollution preparedness and response

**OPRC** — Int.Convention on Oil Pollution Preparedness IMO

---

**Pontificio Consejo para la Pastoral  
de los Migrantes e Itinerantes**

**Palazzo San Calisto - Ciudad del Vaticano**

**Tel. +39-06-6988 7131**

**Fax +39-06-6988 7111**

**e-mail: office@migrants.va**

**[www.vatican.va/Curia\\_Romana/Pontificios\\_Consejos...](http://www.vatican.va/Curia_Romana/Pontificios_Consejos...)**

**[worldapostolatusmaris@stellamaris.net](mailto:worldapostolatusmaris@stellamaris.net)**  
**<http://www.stellamaris.net>**

