



(N. 115/2013/II)

DOMINGO DEL MAR (14 DE JULIO DE 2013)



EN EL INTERIOR

La indiferencia: el gran mal
del mundo marítimo

4

Día de la gente de mar

9

Entendiendo al
marino filipino

11

ISWAN

17

Encuesta del SRI

20

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

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 ...

"Este mundo del mar, en su continua peregrinación de personas, hoy debe tener en cuenta los efectos complejos de la globalización y, por desgracia, también tiene que afrontar situaciones de injusticia, especialmente cuando los equipajes están sujetos a restricciones para bajar a tierra, cuando son abandonados junto con las embarcaciones en las que trabajan, y cuando caen bajo la amenaza de la piratería marítima o sufren los daños de la pesca ilegal. La vulnerabilidad de los marítimos, pescadores y navegantes, debe hacer aún más atenta la solicitud de la Iglesia y estimular el cuidado materno que, a través de vosotros, manifiesta a todos los que encontráis en los puertos o en las naves, o asistís a bordo en los largos meses de embarque".

Estas palabras fueron dirigidas por el Papa Benedicto XVI a los participantes en el XXIII Congreso Mundial del A.M., celebrado en la Ciudad del Vaticano, del 19-23 de noviembre de 2012. De hecho, durante más de 90 años, la Iglesia Católica, a través de la *Obra del Apostolado del Mar*, con su red de capellanes y voluntarios presentes en más de 260 puertos del mundo, ha demostrado su *cuidado materno* proporcionando bienestar espiritual y material a los marinos, pescadores y a sus familias.

Al celebrar el **Domingo del Mar**, quisiéramos invitar a todos los miembros de nuestras comunidades cristianas a tomar conciencia y a reconocer el trabajo de unos 1,2 a 1,5 millones de marinos, que a cualquier hora navegan a bordo de una flota globalizada y mundial, compuesta por 100.000 buques que transportan el 90 por ciento de los productos manufacturados. Muy a menudo, no nos damos cuenta de que la mayoría de los objetos que utilizamos a diario son transportados por barcos que cruzan de un lado a otro los océanos. Tripulaciones multinacionales experimentan a bordo condiciones de vida y de trabajo complejas; transcurren meses lejos de sus seres queridos; son víctimas del abandono en puertos extranjeros sin percibir salario y

de la criminalización, y deben soportar las calamidades naturales (tormentas, tifones, etc.) y humanas (piratas, naufragios, etc.).

Ahora, un faro de esperanza resplandece en la noche oscura de los problemas y las dificultades que suele hallar la gente de mar.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006) de la Oficina Internacional del Trabajo, gracias a la ratificación por 30 países miembros de la OIT, que representa casi el 60 por ciento del tonelaje bruto mundial, está a punto de entrar en vigor en agosto de 2013. Este Convenio es el resultado de varios años de incisantes discusiones tripartitas (gobiernos, empleadores y trabajadores), destinadas a consolidar y actualizar un gran número de convenios sobre el trabajo marítimo y recomendaciones adoptadas a partir de 1920.

El MLC 2006 establece los requisitos internacionales mínimos para casi todos los aspectos del trabajo y las condiciones de vida de los marinos, incluidas las condiciones de empleo justas, la asistencia médica, la protección de seguridad social y el acceso a las instalaciones de bienestar en tierra.

Si bien, como A.M., damos la bienvenida a la entrada en vigor del Convenio y esperamos ver progresos en la vida de la gente de mar, seguimos vigilando y expresamos nuestra *atenta solicitud*, centrándonos en la Regla 4.4 del Convenio, cuyo objetivo es el de: *asegurar que la gente de mar empleada a bordo de buques tenga acceso a instalaciones y servicios en tierra que protejan su salud y su bienestar.*

Debemos cooperar con las autoridades competentes en nuestros respectivos puertos, de modo que se autorice a los marinos a desembarcar tan pronto como sea posible tras la llegada del buque a puerto, en beneficio de su salud y bienestar (*cf. B4.4.6 § 5*).

Debemos recordar a los Estados portuarios que han de promover el desarrollo de instalaciones de bienestar en tierra de fácil acceso para los marinos, sin distinción de nacionalidad, raza, color, sexo, religión, convicciones políticas u origen social e independientemente de cuál sea el Estado del pabellón del buque en que los marinos trabajan o están empleados o contratados (*cf. § A4.4 § 1*).

Debemos ayudar a las autoridades competentes a crear comisiones nacionales y locales de bienestar social que actuarán como canales para mejorar el bienestar de la gente de mar en los puertos, reuniendo a personas de diferentes tipos de organizaciones bajo una única identidad (*cf. B4.4.3*).

Debemos animar también a las autoridades portuarias a introducir, además de otras formas de financiación, un sistema de gravamen portuario que proporcione un mecanismo fiable de apoyo a los servicios sostenibles de bienestar en el puerto (*cf. B4.4.4 §1(b)*).

Nuestra responsabilidad final es hacia los marinos. Debemos educarlos e informarlos acerca de sus derechos y la protección que ofrece el presente Convenio, que se considera también el cuarto y último pilar de la legislación marítima internacional, al ser las otras tres: el *Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL) de 1973*, el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974*, el *Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW)*. Una aplicación efectiva será posible, y cambios reales se producirán, sólo si la gente de mar conocerá el contenido del MLC 2006.

Roguemos a María, *la Estrella del Mar*, que ilumine y acompañe nuestra misión orientada a sostener el esfuerzo de los fieles llamados a dar testimonio en ese ambiente con su vida cristiana (cfr. Motu Proprio *Stella Maris* Sec. 1, art. I).

Antonio Maria Cardinal Vegliò
Presidente

⌘ Joseph Kalathiparambil
Secretario

MENSAGEM PARA O DOMINGO DO MAR 2013

(14 de julho de 2013)

"Este mundo do mar, no peregrinar contínuo de pessoas, hoje deve ter em conta os efeitos complexos da globalização e, infelizmente, tem que enfrentar também situações de injustiça, sobretudo quando as tripulações são sujeitas a restrições para desembarcar dos navios, quando são abandonados juntamente com as embarcações nas quais trabalham, quando são vítimas da pirataria marítima ou sofrem os danos da pesca ilegal. A vulnerabilidade dos marítimos, pescadores e navegantes deve tornar ainda mais atenta a solicitude da Igreja e estimular a sua cura materna que, através de vós, manifesta a quantos encontrais nos portos ou nos navios, ou assistis a bordo nos longos meses de navegação".

Estas palavras foram dirigidas pelo Papa Bento XVI aos participantes do XXIII Congresso Mundial do Apostolado do Mar, realizado na Cidade do Vaticano, de 19 a 23 de novembro de 2012. Realmente, por mais de 90 anos, a Igreja católica, através da Obra do Apostolado do Mar, com a sua rede de capelães e voluntários presentes em mais de 260 portos do mundo, tem demonstrado seu cuidado materno proporcionado bem-estar espiritual e material aos marítimos, pescadores e as suas famílias.

Em celebrar o Domingo do Mar, gostaríamos de convidar todos os membros das nossas comunidades cristãs a tomar consciência e reconhecer o trabalho de 1,2 a 1,5 milhões de marítimos que, a qualquer hora, navegam a bordo de uma frota globalizada mundial composta por 100.000 navios que transportam 90 por cento dos produtos manufaturados. Muitas vezes, não nos damos conta de que a maior parte dos objetos que utilizamos diariamente são transportados por navios que cruzam de um lado ao outro os oceanos. Tripulações multinacionais experimentam a bordo complexas condições de vida e de trabalho, transcorrem meses longe de seus entes queridos, são vítimas do abandono em portos estrangeiros sem receber remuneração. São também vítimas da criminalização, devem suportar os desastres naturais (tempestades, tufões, etc.) e humanas (piratas, naufrágios, etc.).

Agora, uma luz de esperança brilha na escuridão das dificuldades e dos problemas encontrados por esses marítimos. A Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC 2006) da Organização Internacional do Trabalho (OIT), depois de ter sido ratificada por 30 países membros da própria Organização, que representam quase 60 por cento da tonelagem bruta mundial, entrará em vigor no mês de agosto de 2013. Esta Convenção é o resultado de vários anos de incessantes discussões tripartidas (governo, empregadores e trabalhadores) para consolidar e atualizar um grande número de Convenções e de Recomendações sobre o trabalho marítimo adotadas a partir de 1920.

Como Apostolado do Mar, congratulamo-nos com a entrada em vigor da Convenção e com confiança esperamos melhorias na vida dos marítimos, mas ao mesmo tempo mantemo-nos vigilantes e expressamos a nossa atenta solicitude com especial atenção à Regra 4.4 da Convenção, cujo objetivo é o de garantir aos marítimos que trabalham a bordo de um navio, o acesso às instalações e serviços em terra que protejam a sua saúde e bem-estar.

Devemos cooperar com as autoridades competentes dos nossos portos, a fim de que efetuem todos os esforços para permitir aos marítimos desembarcar o quanto antes, após a chegada do navio ao porto, em benefício da sua saúde e bem-estar (Cfr. B4.4.6 § 5).

Devemos lembrar aos Estados Membros que é seu dever exigir que as instalações de bem-estar existentes no seu território possam ser utilizadas por todos os marítimos, sem discriminação de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social, e independentemente do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estejam empregados, contratados ou trabalhem (Cfr. A4.4 § 1).

Devemos ajudar as autoridades competentes a criar comissões de bem-estar, a nível do porto ou a nível regional ou nacional, conforme os casos, a fim de que sirvam como canal para melhorar o bem-estar dos marítimos no porto, reunindo pessoas de diferentes organizações sob uma única identidade (Cfr. B4.4.3).

Todavia, precisamos incentivar as autoridades portuárias para introduzir, além de outras formas de apoio financeiro, um sistema de impostos, a fim de fornecer um mecanismo confiável para sustentar os serviços de bem-estar no porto (Cfr. B4.4.4 § 1 (b)).

Nossa responsabilidade final é para a gente do mar. Portanto, devemos proporcionar-lhe informações e formações sobre os seus direitos e sobre a proteção oferecida por esta Convenção, que é considerada o quarto e último pilar da legislação marítima internacional. As outras três são: a Convenção Internacional de 1973 para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), a Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e a Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação de certificação e de Serviço de Quarto para os marítimos (STCW). Será possível a sua aplicação efetiva e ocorrer mudanças reais, somente se a gente do mar conhecerá o conteúdo da MLC 2006.

Peçamos a Maria, Estrela do Mar, para iluminar e acompanhar a nossa missão a fim de sustentar o empenho dos fiéis, chamados a dar testemunho com a sua vida cristã no mundo marítimo (Cfr. Motu Proprio Stella Maris, Título 1, Artigo I).

Antonio Maria Cardeal Vegliò, Presidente

Joseph Kalathiparambil, Secretário

La indiferencia: el gran mal del mundo marítimo

Migraciones forzadas y pastoral para la gente del mar

Mons. Giacomo Martino, consultor del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes



Según una estimación realizada por la OIT en 2012, dos siglos después de la abolición del comercio de esclavos, al menos 20,9 millones de personas siguen trabajando bajo coerción, gran parte en la economía informal e ilegal. El 90 por ciento del trabajo forzoso se encuentra en diversos sectores de la industria. En esta presentación voy a tratar sobre todo de los que trabajan forzadamente en el sector marítimo (marineros y pescadores).

La pesca y la acuicultura se han convertido en industrias globales que emplean a un gran número de trabajadores emigrantes especialmente vulnerables al trabajo forzoso. Aunque si la mayor parte del sector trata de respetar las leyes y la dignidad de la persona no se puede negar que algunos armadores y agencias de contratación utilizan prácticas abusivas.

Estas actividades no sólo violan los principios y los derechos fundamentales en el trabajo de los pescadores, sino que también dañan la reputación del sector pesquero en su conjunto, socavando el mercado justo que emplea medios legales, ecuánimes y moralmente aceptables. El problema es a menudo minusvalorado relegándolo sólo a zonas geográficas de extrema pobreza, especialmente en Asia. En realidad, de varios estudios se desprende claramente cómo esta práctica de trabajo engañosa y coercitiva aparece también en países como Nueva Zelanda, Rusia, Turquía, Corea del Sur, Irlanda, Escocia y en África occidental.

Los buques de pesca, en particular en la flota de alta mar, pueden permanecer anclados en el mismo lugar en

medio del mar, durante varios años ininterrumpidamente haciendo trasbordo de combustible, personas y pescado. A bordo de estos pesqueros, los pescadores difícilmente pueden denunciar abusos, lesiones o incidentes mortales, o simplemente solicitar ayuda para su propia protección. Los pescadores, como los marineros, deben entregar su documento de identidad al Comandante de la nave. Por ello, mientras estén a bordo o en los puertos extranjeros, la movilidad puede ser muy restringida. En el mar, la capacidad de los familiares y amigos

Intervención de Mons. Giacomo Martino en la XX Asamblea Plenaria del Pontificio Consejo, del cual es consultor, realizada del 22 al 24 de mayo, con el título: "La solicitud pastoral de la Iglesia en el contexto de las migraciones forzadas. Estudio del documento *Acoger a Cristo en los desplazados forzados. Orientaciones pastorales*".

para comunicarse con el pescador, y viceversa, está sujeta a la disponibilidad de un teléfono móvil o, aún peor, del satélite. La localización de la ubicación de un barco depende de la medida en la que el buque emite señales de radio o satelitales.

Otro factor que contribuye a la vulnerabilidad de estas personas es la irregularidad del salario unida a una falta de transparencia, junto con el hecho de que pagando a los trabajadores con una cuota proporcional al pescado esto les incentiva a trabajar horas excesivas.

La fragilidad de estos pescadores a menudo se refiere a factores como la pobreza, la inexperiencia y la ingenuidad de algunos trabajadores emigrantes, que los hace vulnerables a la explotación por parte de algunos arma-

dores, intermediarios y agencias de contratación. La alta movilidad de estas personas, que hablan idiomas diferentes, tienen diferentes culturas y formas de vida que a menudo son incompatibles, es un factor adicional de explotación, ya que no garantiza elementos comunes que permitan hacer comparaciones ni encontrar a quien denunciar los abusos. La gran mayoría de las víctimas en el sector de la pesca en barco es de sexo masculino. Esto no excluye la posibilidad de que las mujeres también puedan ser reclutadas para trabajo forzado o la trata de seres humanos en los buques pesqueros. Esta probabilidad es muy rara, incluso en relación con la necesaria fuerza física exigida que se convierte en crucial en el proceso de contratación. Los pocos casos de mujeres y muchachas que son reclutadas en los pesqueros suelen ser para la explotación sexual o el trabajo infantil. Las mujeres son a menudo consideradas como víctimas del trabajo en el sector del procesamiento del pescado en tierra.



En el XXI Congreso Mundial del Apostolado del Mar, celebrada en 2002 en Río de Janeiro, se reflexionó sobre el informe "Ships, Slaves and Competition" preparado en 2001 por Peter Morris, comisionado de la International Commission on Shipping (ICONS), que recogía los resultados de las investigaciones llevadas a cabo sobre la influencia de la globalización en el mundo marítimo. El informe afirma que el 10-15% de los marineros embarcados en las naves de la flota mundial trabajan en condiciones de esclavitud moderna. Se denuncia que una parte del ámbito de los armadores tolera e incluso se sirve de buques deficientes en perjuicio de la mayoría de los armadores que operan legalmente. Los comisionados ICONS dijeron que habían tenido noticia de marineros desaparecidos después de desacuerdos con oficiales o de la elaboración de listas negras con quienes se afilian a los sindicatos.

Hay, en el contexto del trabajo marítimo, problemas de justicia extremadamente graves como el de la reducción de las medidas de seguridad o el envejecimiento de la edad media de las naves, lo que aumenta el número de naufragios y de marineros que mueren en el mar, hasta la reducción al mínimo de la tripulación o la fragmentación de los grupos nacionales que aumenta la sensación de frustración y de aislamiento del marinero.

La doble contabilidad para las nóminas "oficiales" y para las "reales" y otros problemas, como la carencia de atención médica y sanitaria o de garantías de seguros, hacen que, en la realidad de los hechos, la vida del marinero esté verdaderamente lejos de la idea romántica, que muchos tienen, de una vida de placeres y aventuras en tierras lejanas. La OIT (Organización Internacional del Trabajo) a través de algunos convenios (especialmente este último, el MLC2006 que ha sido recientemente ratificado también por Italia y que entrará en vigor en agosto de este año), establece las normas mínimas laborales aceptables a nivel internacional a bordo de las naves sobre la seguridad social, las condiciones a bordo de contratación y disposiciones de vida que deben ser observadas por los países signatarios.

Tanto los marineros como los pescadores, además, son con frecuencia buscados en las naciones más pobres que aceptan salarios más bajos, en detrimento de la profesionalidad, lo que es perjudicial, especialmente en situaciones de emergencia. Además, con frecuencia, debido a que la oferta de quien no es un oficial supera con mucho a la demanda de trabajo, muchas agencias de *manning* (colocación) embarcan los trabajadores tras la aceptación de un "soborno", que será deducido de las primeras mensualidades. Períodos intensivos de duro trabajo con máximos de 14/16 horas al día, 7 días a la semana, se convierten tan normales como las condiciones climáticas adversas. En las naves y en los pesqueros deficientes el alojamiento puede ser inadecuado, las cabinas estrechas y sin colchones adecuados, mantas o suficiente ventilación, junto con las malas condiciones higiénicas, además del ruido continuo. En algunos casos, el alimento es escaso, la gente de mar debe sobrevivir alimentándose con los cebos y el arroz o comiendo carne podrida y verdura. El agua dulce también está racionada.

Normativas internacionales, además, crean auténticas y propias desigualdades entre personas de naciones diferentes. El protocolo de seguridad ISPS, que se aplica en todas las Naciones Unidas, establece que los que pertenecen a los llamados "estados delincuentes" no puedan ni siquiera descender a los muelles de los puertos certificados. Sucedió que un comandante sirio de un buque de carga tuvo que permanecer a bordo de su barco, que transitaba solo en el espacio Schengen, durante más de 25 meses. No sólo no podía dar un paseo por los puertos, sino que durante 12 meses después de la expiración de su contrato, se le negó el permiso para alcanzar un aeropuerto internacional para volver a casa porque su nacionalidad lo configuraba como un "potencial terrorista" por lo que no podía "transitar" desde el puerto hasta el aeropuerto.

Cada año, en el mundo son incautados barcos y tripulaciones, durante meses o incluso años, a causa de la insolvencia de carácter económico de las compañías navieras. Las tripulaciones de dichos buques, sin haber co-

metido ningún delito, se ven obligadas a permanecer a bordo por razones de seguridad del puerto o porque el barco es la única riqueza con la que poder un día, tal vez, recibir el salario que les corresponde. A bordo los marineros viven en un estado similar al de los presos, si no peor, privados de salario, comida o de cualquier apoyo social y sanitario. Permanecen lejos de su país, de sus familias y de sus hijos. Sólo en Italia, en 2009, se incautaron 29 buques que transportaban cientos de marineros. A modo de ejemplo, pero no exhaustivo, podemos mencionar la tripulación de la nave "Odessa", ucraniana, incautada en el puerto de Nápoles desde 1995. Por más de 8 años, la tripulación ha vivido de la solidaridad de unos pocos voluntarios. Vladimir Lobanov, el comandante, y los ocho miembros de su tripulación se encontraron, de un día para otro, de ser profesionales del mar a abandonados en lucha por la supervivencia. Un marinero murió de hambre y por falta de atención adecuada. Junto a cientos de marineros hablamos de familias enteras, abandonadas, destruidas por las graves situaciones económicas y personales. Una normativa inadecuada hace que las tripulaciones permanezcan a su vez relegadas en estas naves; detenidas sin culpa, ciudadanos del puerto, donde se encuentran sin derechos, ni siquiera el de alejarse demasiado de la nave. Abandonar el barco, sin el consentimiento del propietario incumplidor, significa perder todos los derechos sobre los salarios ganados, convertirse en clandestinos en el país donde se encuentran y una especie de desertores en su propio país. ¿Qué dignidad para las tripulaciones de los barcos incautados en los puertos de todo el mundo? La culpa de estas personas es sólo la de haber buscado un trabajo para ganar honestamente el dinero que poder llevar a casa. Deshonestos, sin embargo, han sido sus armadores, auténticos especuladores de hombres, mujeres y familias. Los barcos, después de años de parada, son invendibles y no sirven siquiera para pagar el billete de vuelta de esta pobre gente a sus propios hogares. Quien regresa al hogar, lo hace con la vergüenza

del convicto improvisadamente liberado, con la vergüenza de no tener lo suficiente para pagar las deudas que la familia ha acumulado durante su larga ausencia.

El fenómeno de la piratería no se ha aplacado y en los últimos años ha tenido un fuerte resurgimiento debido a la carestía de la población somalí inmediatamente instrumentalizada por el crimen internacional. Cientos de barcos y miles de marinos han sido atacados militarmente, capturados y tratados brutalmente, secuestrados durante

largos meses en condiciones higiénicas desastrosas sin comida y con poca agua. Torturados física y psicológicamente, y algunos incluso asesinados por secuestradores habituados al consumo de drogas y a la violencia fácil, los marineros que regresan a sus hogares pierden su trabajo, la única manera de mantener a la familia, puesto que ya no tienen la fuerza para embarcarse nuevamente. Durante los largos meses del secuestro los largos silencios acompañan a las familias casi siempre mantenidas en la ignorancia de las diversas negociaciones, desconociendo las condiciones de sus seres queridos, abandonadas a sí mismas sin ni siquiera el consuelo humano de un hombro sobre el que llorar, de una noticia positiva inútilmente esperada.

El mundo del mar es con frecuencia un mundo víctima de la indiferencia; una vida, con todo, difícil y peligrosa que nadie conoce y a la que muy pocos ofrecen la atención humana, afectiva y religiosa que merece.

Hay que avanzar manteniendo una identidad precisa de Iglesia que, como Cristo, anuncia la gozosa Noticia, la libertad a los cautivos, sin caer en los dos extremos de la predicación sin concreción, por un lado, o, por el otro lado, de una promoción de argucias y leyes que, aún siendo justas, sin la capacidad de poner al hombre en primer plano, serían letra muerta.

Estamos frente a un vacío social, institucional y legislativo en el ámbito de la protección de los derechos civiles de los trabajadores del mar, y es impensable que sólo el voluntario puede suplir, con intervenciones de emergencia, este enorme vacío y deplorable para una sociedad que se asoma al tercer milenio.

La Iglesia, en el Apostolado del Mar, ha aprendido a dedicarse a los hombres y mujeres que tiene de frente, no para hacer con ellos simplemente "caridad". Se esfuerza silenciosamente, respetando la dignidad del otro, en ser acogedor haciendo que estos esclavos del mar, aunque sólo sea por un momento, se sientan como en casa.

La gente de mar, los marineros y los pescadores viven en el puerto en el límite de nuestras ciudades. No se presentan, por desgracia, como un verdadero "problema migratorio" en cuanto que no tie-



nen físicamente el tiempo para “molestarlos”, de ser escuchados en sus necesidades, en sus urgencias. Son millones los navegantes, no importa de dónde provengan, que hacen escala en los puertos locales y que, por la consistencia de su número, de sus problemas y necesidades, deberían interpelar, cuando proceda, la comunidad eclesial local, que sin embargo, en la mayoría de los casos, permanece indiferente.

Es por eso que la Iglesia está llamada a buscarlos teniendo en cuenta que, en conjunto, constituyen una verdadera ciudad en constante movimiento de un extremo al otro de los océanos.

¿Quién piensa en ellos? ¿Qué hace la Iglesia o la sociedad civil por estos “extranjeros en todos los puertos”? ¿Qué ayuda se presta, aunque sea sólo humanitaria, a las personas que provienen de países ecuatoriales con un pequeño equipaje estival y transitan por el Mediterráneo, durante el frío invierno, con un sueldo mensual de menos de 150 dólares?

Hemos intentado durante años comunicarnos con la gente y las ciudades de la costa, de hacerles entender con gestos y con palabras el abandono, la miseria, la inercia y la soledad de cientos, miles de marineros con sus barcos diseminados en los puertos del mundo. Todo en vano. El hombre y la mujer del mar, hoy más que nunca, son los fantasmas que diariamente tocan nuestras ciudades, salen de los barcos para las operaciones de embarque o para una veloz llamada telefónica a casa para reaparecer rápidamente dentro de las láminas como las cucarras golpeadas por la luz; siempre “extranjeros en todos los puertos”.

La movilidad no siempre se caracteriza por la necesidad de abandonar la patria en busca de mejores condiciones de vida, huyendo con frecuencia del hambre y de la carestía, de las persecuciones y de la guerra. A veces es una auténtica y verdadera itinerancia como en el nomadismo de los gitanos o de los circenses. El “lugar” en el que se siente amado se convierte en la caravana, la familia, el grupo, tal vez incluso una tripulación, pero nunca un territorio. Los marineros y los pescadores viven su movilidad sólo por trabajo, pero regresan a su país, a su familia, a su comunidad.

La familia, el núcleo, la red son los vehículos con los que fortalece el sentido de pertenencia a una comunidad, una cultura, diversa a la de acogida.

Una investigación realizada sobre el mundo marítimo muestra que estas personas, debido a la prolongada ausencia, tienen cada vez mayor dificultad para formar una familia y con todo tienen problemas de reintegración cuando regresan a tierra.

Los marineros no son capaces de participación social, ni siquiera con la inscripción en una simple asociación y, con el tiempo, pierden la práctica religiosa realizada intermitentemente. El hecho de que deba ser la mujer quien tenga la responsabilidad de la marcha de la familia y de la educación de los niños pone en crisis al marinero por una parte y por otra deja “manca” la familia.

El ambiente a bordo no es una verdadera comunidad que acoge, sino sobre todo un ámbito laboral en el que las relaciones que se entrecruzan son esencialmente profesionales o de amistad superficial conscientes de que nunca podrán tener raíces profundas precisamente por la continua movilidad y cambio.

La falta de un “lugar”, de un espacio donde expresar cotidianamente los propios sentimientos distorsiona la misma afectividad con efectos de exclusión, con el buscar una autosuficiencia con respecto al mundo, de desconfianza pero también de extrema ingenuidad incluso en las relaciones con quienes encuentran en los diversos puertos del mundo.

Los marineros y los pescadores, cuando están en alta mar o desembarcan en nuestros puertos, son:

- Hermanos que viven en primera persona el drama de la migración en todos los puertos que tocan.
- Hermanos en todas partes extranjeros en el perenne peregrinar lejos de sus familias, de sus seres queridos, de la vida social y también de sus comunidades eclesiales.
- Hermanos, últimos entre los últimos, dispersos en las aguas del globo sin poderse encontrar nunca para gritar su sed de justicia por un trato más justo y digno.
- Hermanos embarcados, y a veces explotados, en un juego de banderas de conveniencia de países sin leyes



laborales ni de seguridad de la navegación.

- Hermanos a menudo olvidados incluso por una Iglesia generalmente viva y atenta a las múltiples realidades sociales que la rodean, pero que revela un lamentable olvido con respecto a quienes se mueven en los otros dos tercios de la superficie terrestre conformados por el mar.

Jesús asume la movilidad como metodología de anuncio del Evangelio.

Jesús camina con la gente y la gente camina con Jesús.

Jesús dice que "debe ir" a otras ciudades, a Jerusalén, de regreso al Padre como si no pudiera pararse.

Quienes comparten su vida son dignos de ser verdaderamente llamados "suyos".

La afectividad de Jesús itinerante se manifiesta, como para el hombre emigrante, también por vía negativa. A menudo comprendemos a fondo las cosas y las personas cuando nos faltan. Los seres queridos "vistos de lejos" recuperan su sustancialidad precisamente porque no podemos disfrutarlos plenamente.

El episodio de Emaús no es sólo algo un hecho ocurrido a dos discípulos después de la crucifixión de Cristo; es, al mismo tiempo, una parábola de la vida cristiana. Porque la vida cristiana es un viaje, un camino, una senda: el mismo evangelista Lucas, en los Hechos de los Apóstoles, define al cristianismo un "nuevo camino" (Hechos 9.2, 19.9, etc.). En este camino sin parada que es la vida cristiana, el Resucitado está a nuestro lado y lo está también y sobre todo en los momentos más difíciles de nuestro camino: el viaje a Emaús de los dos discípulos no es ciertamente un viaje de placer. Es un triste viaje, es probablemente el camino de regreso a casa de dos discípulos

que habían creído y esperado en Jesús, y que ahora, desanimados y decepcionados, se van de Jerusalén porque han perdido a su Maestro, porque ya no tienen un proyecto, porque ya no tienen nada que hacer en la ciudad santa.

El viaje a Emaús, en definitiva, es una retirada también para el prófugo, para el emigrante, para el marinero, para quien no tiene el pan y debe buscarlo en otra parte.

Jesús es el Buen Samaritano.

De Jerusalén a Jericó el camino es todavía lejano y lleno de heridos que socorrer y de sacerdotes y levitas que pasan fingiendo no ver. En la experiencia de una *missio* cotidiana con las visitas a bordo y la acogida en nuestros centros Stella Maris, el Apostolado del Mar no sólo aprende a buscar a su prójimo sino que se hace, a su vez, prójimo de muchos hermanos y hermanas abandonados. A menudo no tenemos ojos para ver y combatir las injusticias bajo nuestra casa mientras dirigimos nuestro pensamiento a los que sufren lejos. El temor a "mezclarlos" con esta gente y combatir en primera persona estas injusticias nos hace compasivos con aquellos que están lo suficientemente lejos como para no entristecernos con sus historias familiares, para no ensuciarnos con sus manos manchadas de aceite de máquina, para no apestar a pescado capturado durante días, semanas y meses. Es fácil dirigir la mirada al horizonte, y, contemplando un buque, pensar en el juego romántico de un crucero de diversión sin tener el valor de bajar la mirada hacia las bodegas e implicarse con toda esta gente que toca nuestros puertos, roza nuestras costas y grita la necesidad de justicia. Debemos "tenemos el olor del rebaño que se nos ha confiado" y comprometernos para que las palabras de Jesús, "Bienaventurados los perseguidos por causa de la justicia, porque de ellos es el reino de los cielos", no sean palabras sin significado, vaciadas por el cinismo de los hombres que ya no tienen ojos para ver, corazones para amar.

Jesús es el Buen Samaritano. Él es el verdadero lugar de encuentro donde el tiempo y el espacio se concientan permitiendo el perfecto ejercicio de la ternura de corazones lejanos, de amores devueltos, de comunicaciones complicadas y de distancias diversamente insalvables.

Jesús está junto a todo hombre herido en el cuerpo y en el espíritu y derrama sobre sus heridas el aceite del consuelo y el vino de la esperanza también a través de nuestra sencilla pero cotidiana acogida en los puertos de todo el mundo.

Con los marineros subsisten también nuestras realidades de voluntariado, igualmente desconocidas, que en los puertos operan cada día para acoger, alentar y a menudo ayudar a la gente del mar. Voluntariado católico del Apostolado del Mar, pero también de muchos otros grupos en su mayoría de origen cristiano, ayudándonos en la práctica cotidiana del ecumenismo, a través del ICMA (International Christian Maritime Association). Un voluntariado de frontera en el que todos, de cualquier raza, religión o cultura a la que pertenezcan, se puedan reconocer, más allá de las banderas.

La acogida y la hospitalidad ponen al hombre de mar siempre en el primer lugar para que pueda, lejos de la familia, encontrar un hogar lejos del hogar.





INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

FACES OF THE SEA



DAY OF THE
SEAFARER
25 JUNE

El lema del “Día de la Gente de Mar” para este año es: **Rostros del mar**. Se trata de una evolución natural del lema exitoso del año pasado: “Vino por mar y no puedo vivir sin ello”. Esencialmente centra el tema de la campaña en los héroes anónimos del sector del transporte marítimo, los marineros mismos, y literalmente resalta el rostro humano del sector y los sacrificios que hace la gente de mar.

Como en años anteriores, su participación será la clave del éxito de esta campaña, por lo que le invitamos a expresar su apoyo a través de las redes sociales.

Por ejemplo, le pediremos que se tome una foto, o que se lo pida a un compañero, mientras trabaja a bordo de un barco en el mar o en el puerto, en una situación que sorprenda o inspire a aquellos que no suelen reflexionar sobre lo que significa trabajar en el mar. Comuníquenos, a través de cualquiera de las redes sociales de la OMI, cuántos días ha permanecido en el mar este año y por qué nos ha enviado esa foto.

Pero ésta es sólo algunas de las iniciativas previstas, así que permanezcan en contacto para obtener más información sobre cómo participar, puesto que nuestras herramientas estarán disponibles en breve. Mientras tanto, no dude en descargar la marca de nuestra campaña y empiece a correr la voz.

Participe y síganos a través de: Facebook: <http://www.facebook.com/imohq>

Twitter: @ IMOHQ y el hashtag de nuestra campaña es: # thankyouseafarer

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

RECEPCIÓN PARA CELEBRAR EL LANZAMIENTO DEL TEMA PARA EL DÍA MARÍTIMO MUNDIAL: “DESARROLLO SOSTENIBLE: UNA CONTRIBUCIÓN DE LA OMI MÁS ALLÁ DE RÍO+20”

Por Koji Sekimizu, Secretario General de la Organización Marítima Internacional, 7 de enero de 2013

Es para mí un gran placer darles la bienvenida esta tarde a esta recepción en la que se presentará el lema del Día Marítimo Mundial de 2013. Es un tema que no sólo formará parte del trabajo de la Organización durante este año, sino también, y estoy seguro de ello, durante los años venideros. Permítanme recordarles que el lema de este año, acordado por el Consejo de la OMI, es: “Desarrollo Sostenible: contribución de la OMI más allá de Río+20”; y mi objetivo hoy es el de contextualizarlo e informarles acerca de nuestros planes para garantizar que dicho tema sea relevante y posea un sentido, no sólo en 2013, sino durante los próximos años.

Asimismo, debo subrayar que en esta etapa, nuestros planes están todavía en fase de desarrollo. Estoy muy entusiasmado con la idea de que se pueda dar una nueva dirección a la OMI en el futuro, y contribuir de forma positiva y tangible al proceso establecido para la promoción de los Objetivos de Desarrollo Sostenible a nivel de las Naciones Unidas, así como para el bienestar de la humanidad en los próximos años.

Todos hablamos de desarrollo sostenible, pero fue en el “Informe Brundtland”, publicado por las Naciones Unidas en 1987, en el que se presentó lo que hoy día se ha convertido en la definición más ampliamente aceptada de desarrollo sostenible, es decir: “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”.

En la actualidad, nuestra comprensión del desarrollo sostenible abarca un interés tanto por la capacidad de los sistemas naturales de la tierra, como por los retos sociales y, sobre todo, económicos a los que se enfrenta la humanidad.



dad.

Y, hoy en día, las Naciones Unidas impulsan los esfuerzos destinados al desarrollo sostenible en algo tangible. En las sobre el Desarrollo Sostenible, año pasado, veinte años después de este tipo celebrada en la misma ciudad en marcha una iniciativa para desarrollar Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Yo también asistí a lo que hoy se ha evento como plataforma para llamar la atención sobre cómo el transporte marítimo contribuye de manera significativa a tres de los pilares del desarrollo sostenible - económico, social y medioambiental.

Me animó mucho el documento final de la Conferencia, titulado: "El futuro que queremos". Dicho documento contiene una serie de ámbitos de interés específicos para la Organización y el transporte marítimo internacional en general. Por lo tanto, he establecido en mi Oficina un mecanismo interno, que cuenta con el apoyo de todas las Divisiones, para trabajar con nuestros socios de la industria y las partes interesadas en el desarrollo y aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el sector del transporte marítimo, que será la contribución de la OMI al trabajo llevado a cabo por las Naciones Unidas con respecto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Dicha iniciativa podría existir tanto simultáneamente con, y como una contribución a, los esfuerzos de las Naciones Unidas que se derivan de Rio+20. La contribución de la OMI debe ser vista como una respuesta proactiva a la llamada del entonces Presidente de la Asamblea de las Naciones Unidas, el Sr. Nassir Abdulaziz Al-Nasser, quien en el documento final de Rio+20 dijo que: "no es el fin, sino el comienzo".

Es mi intención iniciar consultas sobre los Objetivos de Desarrollo Marítimo Sostenible a principios de este año. El Consejo de la OMI y los Comités de la OMI recibirán actualizaciones y podrán pronunciarse sobre el asunto a mediados de 2013, antes de la preparación de un documento programático final. La preparación de dicho documento programático requiere: - un concepto claro de Desarrollo Sustentable para la Industria Marítima, y - objetivos ambiciosos pero realistas.

Le he pedido a mi grupo de trabajo que comience a trabajar en los 8 pilares que he sugerido. Estos son: - Una cultura de seguridad y gestión medioambiental, - Eficiencia energética; - Nuevas tecnologías e innovación; - Educación y formación marítima, - Seguridad marítima y medidas contra la piratería; - Gestión del tráfico marítimo; - Desarrollo de la infraestructura marítima, y - Normas globales en la OMI.

Esta mañana, durante la inauguración del Subcomité FP, declaré que mi objetivo era el de reducir de un cincuenta porciento los accidentes marítimos antes de 2015. Éste podría ser un objetivo que se incluye en el pilar de la cultura de seguridad. Mi iniciativa para una "Campaña Cero Accidentes" y la celebración en el futuro de un "Simposio sobre la Seguridad de los Buques" también se incluyen en este pilar, y ciertamente esperamos recibir el informe de investigación de siniestros del Costa Concordia, y tomaremos las medidas necesarias. Éstas se pueden registrar como metas y objetivos en el campo de la seguridad marítima.

Con respecto a la eficiencia energética, como todos sabemos, el EEDI ha entrado en vigor y espero que se establecerán algunos mecanismos para supervisar la aplicación del EEDI y el SEEMP. Para las nuevas tecnologías y la innovación, pienso crear un foro compuesto por la Secretaría y la industria, para promover la innovación en la tecnología marítima. Con respecto al campo de la educación y formación marítima, deseo explorar nuevas formas de promover la capacidad de formación a bordo. Para la seguridad marítima y las acciones contra la piratería, mis objetivos declarados durante la apertura del Subcomité de esta mañana podrían ser registrados como objetivos de este pilar.

Éstas son sólo mi visión y mis expectativas, y estoy seguro de que ustedes tienen sus propios puntos de vista e ideas. Me gustaría animarles a unirse y aportar una contribución positiva para la formulación de los objetivos del desarrollo sostenible. Como organismo internacional regulador de las Naciones Unidas para el transporte marítimo, la OMI ha sido, y sigue siendo, el centro de coordinación y el motor de los esfuerzos para garantizar que la industria sea más ecológica y más limpia.

Dado que el transporte marítimo resulta esencial para el desarrollo constante y crecimiento futuro de la economía mundial, la OMI debe seguir liderando el apoyo a la industria del transporte marítimo con estándares mundiales apropiados y ayudando a promover, mediante la cooperación técnica, las políticas y los marcos institucionales nacionales necesarios para lograr un sector del transporte marítimo sostenible.

Estoy seguro de que, a través de esta iniciativa, el tema elegido por el Consejo de la OMI para el Día Marítimo Mundial 2013, "Desarrollo Sostenible: contribución de la OMI más allá de Rio+20", será algo por lo que la OMI, la industria del transporte marítimo y todas las demás partes interesadas, que están dispuestas a transformar el concepto de sostenibilidad en una realidad tangible, serán capaces de unirse y contribuir de forma muy positiva.



Las siguen siendo el líder mundial a transformar el concepto de desarrollo sostenible. La Conferencia de las Naciones Unidas celebrada en Río de Janeiro, en junio de 1992, tras la primera conferencia de desarrollo sostenible, las Naciones Unidas pusieron en marcha y establecer una serie de

conocida como Rio+20, y utilizó el evento como plataforma para llamar la atención sobre cómo el transporte marítimo contribuye de manera significativa a tres de los pilares del desarrollo sostenible - económico, social y medioambiental.

Me animó mucho el documento final de la Conferencia, titulado: "El futuro que queremos". Dicho documento contiene una serie de ámbitos de interés específicos para la Organización y el transporte marítimo internacional en general. Por lo tanto, he establecido en mi Oficina un mecanismo interno, que cuenta con el apoyo de todas las Divisiones, para trabajar con nuestros socios de la industria y las partes interesadas en el desarrollo y aplicación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el sector del transporte marítimo, que será la contribución de la OMI al trabajo llevado a cabo por las Naciones Unidas con respecto a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Dicha iniciativa podría existir tanto simultáneamente con, y como una contribución a, los esfuerzos de las Naciones Unidas que se derivan de Rio+20. La contribución de la OMI debe ser vista como una respuesta proactiva a la llamada del entonces Presidente de la Asamblea de las Naciones Unidas, el Sr. Nassir Abdulaziz Al-Nasser, quien en el documento final de Rio+20 dijo que: "no es el fin, sino el comienzo".

Es mi intención iniciar consultas sobre los Objetivos de Desarrollo Marítimo Sostenible a principios de este año. El Consejo de la OMI y los Comités de la OMI recibirán actualizaciones y podrán pronunciarse sobre el asunto a mediados de 2013, antes de la preparación de un documento programático final. La preparación de dicho documento programático requiere: - un concepto claro de Desarrollo Sustentable para la Industria Marítima, y - objetivos ambiciosos pero realistas.

Le he pedido a mi grupo de trabajo que comience a trabajar en los 8 pilares que he sugerido. Estos son: - Una cultura de seguridad y gestión medioambiental, - Eficiencia energética; - Nuevas tecnologías e innovación; - Educación y formación marítima, - Seguridad marítima y medidas contra la piratería; - Gestión del tráfico marítimo; - Desarrollo de la infraestructura marítima, y - Normas globales en la OMI.

Esta mañana, durante la inauguración del Subcomité FP, declaré que mi objetivo era el de reducir de un cincuenta porciento los accidentes marítimos antes de 2015. Éste podría ser un objetivo que se incluye en el pilar de la cultura de seguridad. Mi iniciativa para una "Campaña Cero Accidentes" y la celebración en el futuro de un "Simposio sobre la Seguridad de los Buques" también se incluyen en este pilar, y ciertamente esperamos recibir el informe de investigación de siniestros del Costa Concordia, y tomaremos las medidas necesarias. Éstas se pueden registrar como metas y objetivos en el campo de la seguridad marítima.

Con respecto a la eficiencia energética, como todos sabemos, el EEDI ha entrado en vigor y espero que se establecerán algunos mecanismos para supervisar la aplicación del EEDI y el SEEMP. Para las nuevas tecnologías y la innovación, pienso crear un foro compuesto por la Secretaría y la industria, para promover la innovación en la tecnología marítima. Con respecto al campo de la educación y formación marítima, deseo explorar nuevas formas de promover la capacidad de formación a bordo. Para la seguridad marítima y las acciones contra la piratería, mis objetivos declarados durante la apertura del Subcomité de esta mañana podrían ser registrados como objetivos de este pilar.

Éstas son sólo mi visión y mis expectativas, y estoy seguro de que ustedes tienen sus propios puntos de vista e ideas. Me gustaría animarles a unirse y aportar una contribución positiva para la formulación de los objetivos del desarrollo sostenible. Como organismo internacional regulador de las Naciones Unidas para el transporte marítimo, la OMI ha sido, y sigue siendo, el centro de coordinación y el motor de los esfuerzos para garantizar que la industria sea más ecológica y más limpia.

Dado que el transporte marítimo resulta esencial para el desarrollo constante y crecimiento futuro de la economía mundial, la OMI debe seguir liderando el apoyo a la industria del transporte marítimo con estándares mundiales apropiados y ayudando a promover, mediante la cooperación técnica, las políticas y los marcos institucionales nacionales necesarios para lograr un sector del transporte marítimo sostenible.

Estoy seguro de que, a través de esta iniciativa, el tema elegido por el Consejo de la OMI para el Día Marítimo Mundial 2013, "Desarrollo Sostenible: contribución de la OMI más allá de Rio+20", será algo por lo que la OMI, la industria del transporte marítimo y todas las demás partes interesadas, que están dispuestas a transformar el concepto de sostenibilidad en una realidad tangible, serán capaces de unirse y contribuir de forma muy positiva.

ENTENDIENDO AL MARINO FILIPINO: SUS VALORES, ACTITUDES Y COMPORTAMIENTO

II parte

Autor: TOMAS D. ANDRES



CONTINUA LA PUBLICACION DEL ARTICULO DEL DR. TOMAS QUINTIN DONATO, ASESOR INTERCULTURAL QUE LLEVA A CABO CURSOS DE INTERCULTURALIDAD EN EL AMBITO DE LA CULTURA FILIPINA PARA EMIGRANTES DE MULTINACIONALES Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES.

3. REQUISITOS ALIMENTARIOS

Generalmente, la dieta filipina consiste, en primer lugar, en arroz (en abundancia), carne y/o pescado, verduras y postres y/o frutas de temporada. Esto es así sobre todo en los almuerzos y las cenas. Los almuerzos y las cenas suelen incluir al menos dos platos con una buena guarnición de verduras. El desayuno puede incluir pan (*breakfast roll*), queso o mantequilla, rebanadas de jamón/panceta y café/leche. Otra variante podría incluir arroz frito, pescado seco y productos cárnicos en conserva (salchichas, carne procesada). Normalmente, el desayuno de los filipinos suele ser abundantemente, y suelen comer *snacks* entre horas. Para beber, no suelen tomar vinos de mesa, sino que prefieren bebidas gaseosas sin alcohol o una botella de cerveza fría.

Los marinos filipinos pueden ser muy susceptibles con respecto a la comida que se les ofrece. Pueden sentir e intuir si alguien les está engañando con respecto a sus asignaciones alimentarias o lo que les corresponde. Cuando se recibe una queja sobre las asignaciones alimentarias o la calidad de los alimentos suministrados, es necesario prestar atención inmediata a dicha queja y tomar las medidas apropiadas.

4. COMPRENDER EL AMBIENTE DE LOS VARONES FILIPINOS: SU ACTITUD ANTE LA BEBIDA/EL CONSUMO DE DROGAS Y SUS HÁBITOS SOCIALES

En la escala de valores filipinos, al hombre se le educa para usar su fuerza, coraje y agresividad. Se le permite una mayor libertad de acción que a la mujer, simplemente por los rasgos distintivos que generalmente se le atribuyen al varón: la responsabilidad, la independencia y la convicción. A menudo, estos rasgos forman parte de lo que se entiende por masculinidad, es decir, el uso de los músculos, la potencia sexual, el consumo de alcohol y tabaco. El varón filipino puede por tanto: beber, fumar y tener todas las mujeres que su vigor le permita, antes y después del matrimonio. Un hombre que es promiscuo está simplemente demostrando su

pagkalalake o virilidad.

Un valor muy común entre los hombres filipinos es el machismo o la superioridad física y mental del hombre sobre la mujer. El machismo impone a los varones filipinos adoptar un rol sexual que puede ser verificado únicamente por sus compañeros, en lo que respecta a las relaciones sexuales que mantiene y a los hijos que engendra, tanto con su esposa legítima como con sus amantes. El “sistema tener una querida” es para unos cuantos varones filipinos el equivalente al divorcio para los occidentales. Éste es un estilo de vida en el que un hombre casado mantiene a una amante, a veces incluso teniendo un segundo hogar.

Como consecuencia del machismo, existe una doble moral. Un conjunto de principios exigen que las mujeres sean fieles, modestas y castas, mientras que a los hombres se les considera inmunes a dichos principios y restricciones. En la cultura filipina, el hecho de que el varón filipino sea mujeriego no está mal visto. Puesto que es un hombre, por lo tanto, se le puede perdonar su excesiva libertad sexual, dado que solo pretende demostrar su masculinidad.

Hábitos sociales

El filipino es generalmente amable, hospitalario y servicial. Es un amante de la paz y un ser sociable. Posee un carácter acomodaticio y no es propenso al enfrentamiento. A los filipinos les gusta celebrar fiestas. Cualquier evento, como una promoción, un cumpleaños, etc., puede servir como excusa para dar una fiesta.

Al igual que en cualquier otra cultura, hay ciertas costumbres y tradiciones que los filipinos suelen respetar cuando dan una fiesta: 1. Una invitación pretende honrar al invitado. Si el invitado es extranjero, es un honor especial recibir dicha invitación, no sólo para los invitados, sino también para los anfitriones filipinos, que invitarán a todos de manera informal para que nadie se sienta excluido. La persona que recibe una invitación informal, generalmente, es consciente de ello cuando el anfitrión no insiste en su participación.

2. Con respecto a una invitación, los filipinos pueden llegar a ser muy persuasivos, por lo que rechazarla puede de convertirse en una cuestión muy delicada. Para evitarle situaciones embarazosas al anfitrión, el invitado debería simplemente decirle que le dará una respuesta lo antes posible. Entonces, debería contestar escribiéndole una nota diplomática o pidiéndole a otra persona que actúe de intermediaria.

3. Durante los cumpleaños, los bautizos y los aniversarios se suelen entregar regalos. Casi nunca se abren en presencia del que los ha entregado. Los filipinos no quieren avergonzar a otros invitados. Cuando se entrega un regalo, normalmente se le da al anfitrión con una disculpa: "Lo siento, esto es todo lo que podía permitirme". El anfitrión regañará al invitado por haberse tomado la molestia de traer un regalo y lo dejará a un lado.

4. Los filipinos no suelen enviar notas de agradecimiento; en su lugar, el anfitrión esperará la ocasión para corresponder al gesto.

5. No se considera de mala educación llegar tarde. Los anfitriones generalmente esperan una hora antes de servir la cena, para que los invitados puedan socializar y esperar a los que llegan tarde. Aunque no existe una regla de oro que establezca a qué hora es conveniente llegar, presentarse a la hora exacta puede crear una situación embarazosa para el anfitrión. Lo mejor sería llegar un poco tarde, unos 15 minutos más o menos.

6. Para los filipinos, el criterio básico del comportamiento social es el concepto de *biya*, borrar los fracasos. Prácticamente todas las pautas que se indican a continuación han sido diseñadas para que las relaciones fluyan suave y establemente, sin correr el riesgo de avergonzar a nadie. A menudo el anfitrión pedirá disculpas por su casa, porque es un estatus. El invitado nunca deberá admirar un objeto que se encuentra en el hogar del anfitrión, pues éste podría sentirse obligado a regalarle dicho objeto. Es de buena educación rechazar la comida que se ofrece la primera o la segunda vez. La invitación será más insistente la tercera vez.

7. La cantidad es uno de los aspectos más importantes a la hora de organizar un menú. No sólo por si llegan más invitados, sino que se considera un signo de acogida ofrecer grandes cantidades de comida y bebida

El arroz se sirve siempre en una comida, generalmente en lugar del pan. Servir un *Lechon*, un cerdo asado entero, es una costumbre que se repite en muchas ocasiones, puesto que el jamón es considerado el plato más importante para las fiestas. Los mariscos no suelen ser el plato principal, pero habitualmente se sirven como primer plato o como guarnición. Otras sugerencias:

Un anfitrión filipino está siempre preparado para dar

de comer a más personas de las que había invitado en un principio. Las *Yoyos* (niñeras) generalmente se sientan a la mesa para ayudar a los niños. Los choferes suelen comer con el personal de servicio de la casa.

Los anfitriones no suelen sentarse con los demás huéspedes. Después de haberle convencido energicamente, el invitado de honor se sentará a la cabecera de la mesa, y los anfitriones permanecerán de pie, yendo de un invitado a otro e insistiendo para que coman más de este plato o ese plato. Es costumbre que los invitados coman de todo, preferiblemente en grandes cantidades. Sin embargo, un invitado deberá dejar algunas sobras en el plato, señal de que había comida de sobra. A menudo, se pondrá en la mesa una cuchara grande en lugar del cuchillo. Se utiliza para empujar el arroz en el tenedor y para cortar alimentos.

8. Con frecuencia, los filipinos pedirán a los invitados que entretengan a los demás huéspedes, especialmente con discursos o cantando canciones. Se considera de mala educación negarse a ello, y los extranjeros indecisos deberán recordar que, de todos modos, algunos de los invitados dejarán de hablar para escucharles.

9. Los invitados deberán permanecer un tiempo en casa de los anfitriones una vez terminada la comida. De lo contrario, podría parecer que han ido solo para comer. Cuando ha llegado la hora de marcharse, deberán decírselo a los anfitriones. Esto se llama "obtener permiso".

Actitudes ante la bebida y el consumo de drogas

A los varones filipinos les gusta beber, especialmente en ocasiones como encuentros y celebraciones. Ya en 1621, cuando Magallanes y sus

hombres llegaron a Filipinas, la fiesta que se organizó en su honor incluía jarras de barro llenas de *tuba* (un bebida alcohólica, fuerte y agridulce, extraída de la savia de un coco sin abrir).

Cualquier inclinación al consumo de alcohol o drogas está directamente relacionada con un elevado grado de presión por parte del grupo, así como una apertura a nuevas experiencias, la tolerancia de la desviación y el anticonformismo, la independencia, una baja autoestima y depresión. Suele ser relativamente improbable que los varones filipinos cautelosos, dependientes, conformistas, socialmente inhibidos, orientados al éxito y religiosos, sean víctimas del consumo de drogas o alcohol. Factores situacionales también pueden influir en la probabilidad de que un varón filipino recurra al alcohol o las drogas. Una situación a bordo, en la que no existen muchas actividades o programas recreativos, puede generar un sentimiento de aburrimiento en los marinos, llevándolos a buscar formas menos saludables de descargar sus energías.

Los filipinos aprecian las restricciones impuestas por



las normas, sobre todo cuando han sido ellos mismos los que han ayudado a formularlas. Es oportuno elaborar directrices para reglamentar el consumo de bebidas y las celebraciones: incluir horarios, lugares en los que está autorizado el consumo de alcohol, el tipo de supervisión necesaria, y acuerdos sobre el consumo de alcohol y la prohibición de drogas. Anime a los marinos filipinos a participar en actividades que les permitan pasar un buen rato durante su tiempo libre, como partidas de ajedrez, de damas, concursos, estudiar la Biblia.

Establecer un modelo de consumo de alcohol responsable. Es importante destacar que el número de bebidas alcohólicas toleradas varía dependiendo de la persona o la nacionalidad. Los occidentales pueden beber cinco botellas de cerveza y no emborracharse; mientras que para un filipino, una botella de cerveza puede ser suficiente. Establecer reglas básicas para el consumo o no de alcohol. Hacer hincapié en la necesidad de aceptar el hecho que otra persona no desee beber.

Un filipino puede recurrir al consumo de alcohol para aliviar sus problemas: personales, familiares, laborales y demás. Ésta es su manera de alejarse temporalmente de la realidad de sus problemas. Es oportuno aconsejar a los marinos filipinos con problemas a que busquen el asesoramiento de sus oficiales o de cualquier profesional competente. Anímenlos a compartir sus problemas con un compañero marino de confianza. Anímenlos a escribir con la mayor frecuencia posible a sus seres queridos y familiares.

Los filipinos valoran mucho el bienestar y la seguridad de sus familias. Asegúrense de que las familias de los marinos filipinos reciban con regularidad el dinero que éstos han ganado duramente. La carta de la esposa de un marino, en la que se queja que no está recibiendo el dinero, puede provocar una reacción negativa hacia sus oficiales.

5. CÓMO CONSEGUIR QUE UN FILIPINO CONFIÉ Y CONCUERDE CON LOS DEMÁS

Algunos marinos filipinos han creado una imagen de los filipinos como una raza pendenciera, que tiende a asociarse entre sí para pelearse con cualquier otro grupo étnico que esté dispuesto a enfrentarse a ellos. En general, esto no es así. Los filipinos son un pueblo amante de la paz. Pueden aceptar fácilmente como amigos y hermanos a personas de otros países, tanto de Oriente como de Occidente.

El marino filipino es responsable, trabajador, laborioso y de confianza. No obstante, sus capitanes, jefes de máquinas y oficiales deberán tratarlo con amabilidad y justicia social, y hacer todo lo posible para que se sienta feliz y contento, sin tener en cuenta las circunstancias.



De vez en cuando deberán ir a su cabina y preguntarle, con una actitud paternalista, cómo se encuentra; deberán ser sus asesores y confidentes, y estar dispuestos a ayudarle cuando sea necesario, incluso en sus problemas personales. Deberán mantener las puertas de sus cabinas abiertas para que, en cualquier momento, el marino pueda presentar sus quejas. Si el marino recibirá dicho trato, estará obligado a respetar a sus superiores y brindarles su cooperación.

Conducta y Disciplina

Solo debe imponerse una disciplina severa en momentos oportunos, y si es posible, dentro de los límites y la intimidad de una cabina. Llamar la atención de la tripulación con palabras duras que otros puedan oír, provocará únicamente vergüenza y un sentimiento de resentimiento hacia el jefe. Un barco es una comunidad aislada que se encuentra lejos de la familia y de los amigos. Los oficiales deberían, por lo tanto, organizar actividades a bordo para los marinos filipinos, para que las condiciones de vida sean más llevaderas a pesar del duro trabajo. Si un oficial es respetado y querido por sus subordinados filipinos, se lo pensarán dos veces antes de cometer una infracción en el barco, como hurtos, peleas o actos de insubordinación.

El personalismo (relación de uno a uno) conlleva un premio en la gestión de los marinos filipinos. La autoridad podrá conseguir que el marino filipino trabaje, sin embargo, lo que no conseguirá es que lo haga al máximo de sus capacidades. Una gestión personalista estimula la productividad, la buena conducta y la disciplina de los marinos filipinos. Trabajará y trabajará duramente para el oficial, que considerará no sólo su superior sino también su amigo. Por lo tanto, es probable que se consiga motivar a los marinos filipinos a través de gestos que expresen la preocupación personal y la atención de sus oficiales, en lugar de levantar la voz o imprecar.

Los occidentales que trabajan con marinos filipinos deberían entender mejor los valores arraigados y profundos. Para los marinos filipinos, el trabajo es solo un medio para conseguir un fin. Su mayor logro es imaginar que sus familias están disfrutando de algunos lujos mientras ellos trabajan duramente a bordo y esperar que algún día puedan cambiar su situación social.

El valor social "utang na-loob" (libremente traducido como "deudas de gratitud") está muy presente entre los marinos filipinos. Trabajan duro para un oficial con el que tienen una "utang-na-loob", pero también esperan que éste continúe nutriendo sus sentimientos de autoestima. Los gestos de atención por parte del oficial serán más valorados y recompensados con la productividad y la lealtad. Palmaditas en la espalda y tomar una o dos bebidas juntos, son algunas de las formas de recompensa.

sar a los marinos filipinos por haber hecho un buen trabajo.

Si se presenta la necesidad de tener que reprender a un marino filipino, el oficial debería darle su opinión acerca de sus comportamientos deseables e indeseados, y debería hacerlo en privado, evitando hacerlo en presencia de otras personas o de lo contrario es muy probable que el filipino sienta que ha sido humillado públicamente. La acción apresurada de un oficial, un comentario desagradable, una amonestación pública, perder los estribos, etc., suscitará un comportamiento agresivo en el filipino.

El juego

Los filipinos son aficionados a los juegos de azar, incluso desde muy temprana edad. Tienden a jugar o apostar en cualquier momento y en cualquier lugar. Celebraciones familiares y velatorios no serían perfectos si faltase un *mabjeng* o una partida de póker o bingo. Los filipinos ricos y adinerados apuestan en los *pusoy*, *pekwa*, casinos, carreras de caballos, etc.; los filipinos ancianos, en *sakia*, *jueteng* y *sabong* o las peleas de gallos. Los marinos filipinos también trasladan al mar esta afición por los juegos de azar.

Para los filipinos, el juego puede tener fines de esparcimiento y de relajamiento, si se regula y gestiona adecuadamente. Deberían apostar únicamente el dinero que les sobra; por lo tanto, las apuestas no deben ser grandes. Los oficiales deberían fijar y delimitar el sitio o área y el horario en el que jugar a *mahjong* y a otros juegos de naipes. Los problemas que nacen del juego de azar deben ser evitados por los oficiales mediante un buen control del mismo.

6. COMUNICAR EFICAZMENTE

Para comunicar eficazmente con los filipinos es necesario dar un paso atrás y estudiar cómo desarrollan la percepción. Los significados no se hallan en las palabras sino en las personas. El occidental tiene que escuchar con atención dos o tres veces a los filipinos antes entender de qué es lo que realmente quieren decir. Para expresarse, los filipinos prefieren usar el lenguaje corporal en lugar de las palabras. Los occidentales buscan el significado y la comprensión en lo que se dice; el filipino, en lo que no se dice. Para los filipinos, los silencios junto con las pausas entre los silencios son muy significativos. Estos transmiten mensajes.

El occidental debe tener en cuenta que el carácter evasivo del filipino está en contraposición con su franqueza. El filipino es evasivo porque quiere mantener sus encuentros interpersonales agradables y cordiales, porque de esa manera los canales de comunicación se mantendrán abiertos. El occidental premia la honestidad y la franqueza, y siente que la comunicación tiene que ser



directa para ser eficaz. Para el filipino, la franqueza y la sinceridad es sinónimo de grosería y brutalidad.

Entre amigos íntimos, para comunicar de forma indirecta emplean la burla o los chistes. Una forma de burla es la propensión del filipino a dar apodos. Para los occidentales, algunos apodos pueden parecer desagradables, sobre todo si se refieren

a los rasgos físicos más obvios de las personas.

En la cultura filipina, la curiosidad sobre la vida personal de otro individuo es la antesala de una relación con él. Por lo tanto, un oficial no debe sentirse molesto si, al intentar ser amable, un marino filipino le hace preguntas que parecen invadir su intimidad, como: “¿Cuánto gana?”, “¿Por qué no tiene hijos?”, o “¿De dónde viene?”. Éstas son simplemente una forma de saludo y no es necesario contestarlas de manera seria. Bastará un simple: “Oh, estaba solo a la vuelta de la esquina”. Los filipinos no le dan tanta importancia a la privacidad como los occidentales.

Circunloquios y rodeos corteses

Los filipinos son muy aficionados a los circunloquios y a los rodeos corteses cuando están tratando con extranjeros y personas de estratos sociales más altos. Una forma de circunloquios o por lo menos de rodeos corteses que se manifiesta en su forma de hablar es el uso constante de la forma progresiva. Un ejemplo es: “Le invitaré a una fiesta el mes que viene”, en el que la invitación se expresa en un estado de progreso continuo durante mucho tiempo y no como una acción explícita y completada rápidamente.

El filipino es eufemístico. Él decide expresar sus opiniones empleando palabras lo más agradables posibles y evitando el uso de palabras duras e insultantes. Llamar “estúpido” o “loco” a un filipino equivale a cometer un error que podría generar un resentimiento inmediato. Con el fin de preservar la armonía y los buenos sentimientos entre el occidental y el filipino, sería aconsejable que el occidental bajara el tono de su voz al hablar con el filipino. Entre los occidentales, los comentarios negativos y los estados de ira pueden expresarse airada y ruidosamente, por lo general, sin por ello causar repercusiones negativas; a menudo, se obtienen resultados rápidos cuando uno manifiesta su indignación abierta y públicamente. Entre los filipinos, es una historia diferente. Hablar con voz exaltada, a gritos e insultos, y mostrar un comportamiento violento e iracundo, es una actitud injustificable. El filipino involucrado sufrirá una pérdida de prestigio (*mapapabiya*), y el occidental que se ha comportado de manera iracunda perderá el respeto y nunca podrá recuperarlo.

Es necesario comentar el comportamiento o la forma de trabajar de un filipino dando rodeos, pues éste siente que él y su trabajo son una única cosa. La crítica a su

trabajo se convierte en una crítica personal. Por lo tanto, reaccionará a las críticas de forma emocional, a menos que estén formuladas empleando un lenguaje que no sea hiriente, que tenga en cuenta sus sentimientos.

El "sí" filipino

Los occidentales a menudo se quedan desconcertados ante la respuesta afirmativa de un filipino a una cita o a instrucciones dadas, puesto que más tarde descubren que ese mismo individuo ha hecho exactamente lo contrario, sin cancelar la cita o hacer preguntas para aclarar las instrucciones recibidas. Generalmente un filipino dirá que "sí" cuando:

1. No sabe.
2. Quiere impresionar.
3. Está molesto.
4. Quiere dar por zanjada una conversación.
5. Entiende a medias las instrucciones o lo que se está diciendo.
6. No está seguro de sí mismo.
7. Cree que sabe más que el que le está hablando.

Por lo general, el filipino acepta de manera poco convincente, en lugar de expresar un "No" rotundo. *Siguro nga, Marahil, Pipilitin ko* ("Tal vez", "Quizás", o "Lo intentaré") suelen ser las respuestas más comunes a preguntas que un occidental realmente contestaría con un "No". Esto se debe al deseo del filipino de agradar a pesar de la respuesta negativa. Para interpretar el significado de "lo intentaré" o esas respuestas imprecisas, es necesario solo algo de persuasión para cambiar el "Lo intentaré" en un "sí" reacio o un "no" de disculpa.

Preguntar o no preguntar

Un filipino suele ser reacio a hacer preguntas en aquellas situaciones en las que un occidental lo haría. Los oficiales a menudo se preguntan por qué suelen recibir un silencio respetuoso, cuando lo que esperan es una reacción ante determinadas cuestiones planteadas durante las reuniones. Una posible explicación es la actitud del filipino hacia sus oficiales y superiores. Puesto que al considerarlos como la personificación de la sabiduría o personas más competentes, es impensable para la mayoría de los marinos poner en duda lo que dicen. En segundo lugar, los filipinos se niegan a hacer preguntas porque creen que hacerlo es "vergonzoso", *nakakabiya*. Existe la creencia popular de que sólo los tontos, los ignorantes y los provincianos hacen preguntas. Un marino filipino prefiere fingir haber entendido las instrucciones recibidas y correr el riesgo de cometer un error que hacer preguntas.

Una sugerencia a la hora de dar órdenes a un filipino es pedirle que repita la orden para comprobar si la ha entendido o no. Deben estar dispuestos a repetir sus instrucciones. Sean pacientes. Hagan preguntas, pero no preguntas directas tales como: "¿Has entendido la orden?". Pidan al filipino que le resuma lo que ha entendido. Hable con claridad, empleando un lenguaje sencillo y

palabras específicas y precisas. Animar al filipino a hacer preguntas, sobre todo si no ha entendido la orden, es facilitarle el pedir un favor al preguntarle qué es lo que puede hacer por él. Y cuando vacila, debe insistir y animarle a no ser tímido y a preguntar.

Por otra parte, el que un oficial le haga preguntas personales a un filipino como: "¿Cómo están tu esposa e hijos?", transmite un mensaje de buena voluntad. Esto es considerado por un filipino como un signo de interés. Todo es parte del *pakikisama* o "llevarse bien".

A la hora de corregir a un filipino, no se debe ir directamente al centro de la cuestión. Primero se debe hablar de algo agradable. Al corregir, debe ser lo más diplomático posible. La mayoría de los filipinos no pueden asumir una corrección directa, blanco y negro, de su error. No utilice un tono de voz duro. No maldiga. No corrija en público. Después de efectuar una corrección, concluya con una pregunta de interés personal, acerca de su familia, su salud, etc.

Si no se puede evitar un encuentro desagradable - por ejemplo, si un oficial tiene que regañar a un filipino - uno de los indicios que demuestran que se está haciendo lo posible para disminuir el dolor o reducir al mínimo la incomodidad es mostrar preocupación por la vida personal de los filipinos. Por consiguiente, después de que un oficial le haya dicho a su marino filipino que trabaje más duro porque está en juego la eficiencia del barco, puede añadir también un: "¿Y cómo están tu esposa e hijos?". Esto tranquiliza al marino filipino y le hace sentir que todavía pertenece al grupo, que aún es aceptado. De lo contrario, se ofende por las críticas y no las acepta. El filipino criticado decide que el oficial no presta atención a los sentimientos ajenos y es una persona difícil de tratar.

El sentido del humor filipino

Las risas animan la vida del filipino. Sin ellas, la vida se convierte en una mera rutina y produce aburrimiento. Las risas se utilizan comúnmente para aliviar la tensión en situaciones embarazosas o muy emotivas. A los occidentales no les parece apropiado que un marino filipino anuncie entre risas que ha tenido un accidente. Dicho comportamiento no significa que se están tomando a la ligera el accidente, todo lo contrario. Las risas o risitas es un comportamiento aceptable para un filipino en situaciones muy tensas. Además de reír cuando están felices, los filipinos también se ríen cuando son tímidos o se sienten avergonzados.

La risa, para el filipino, puede ser una especie de terapia psicológica en tiempos difíciles, de problemas e incidentes adversos. Se dice que los filipinos son una raza rara que puede reír, incluso de sí mismos. Reírse de sí mismo es uno de los mecanismos de defensa más importantes del filipino.



Marinos liberados en Somalia después de 838 días

Después de más de 2 años de cautiverio, los seis marinos que fueron secuestrados por piratas somalíes, cuando éstos capturaron el barco danés *M/V Leopard* en enero de 2011, han sido puestos en libertad y trasladados a un lugar seguro. Los dos marinos daneses y los cuatro filipinos fueron liberados recientemente frente a la costa somalí y ahora se encuentran en un lugar seguro.

“Con gran alegría y alivio les informamos que nuestros colegas han sido finalmente puestos en libertad. Los últimos dos años han sido muy traumáticos e inhumanos para nuestra tripulación y sus familias, y aguardamos con gran interés el regreso de nuestros compañeros a casa”, dijo Claus Bech, director general de Shipcraft. “Acabo de hablar con las familias de los marinos. Ha sido un momento muy emotivo, y no hace falta decirles que la feliz noticia fue recibida con gran alegría”, informó Claus Bech, que ahora se ha desplazado para encontrarse con los marinos.



M/V Leopard

A salvo con personal altamente cualificado

Los marinos ya están a salvo y están en manos de un equipo de profesionales compuesto por médicos y psicólogos. “Las primeras evaluaciones muestran que nuestros colegas, a pesar de las circunstancias, se encuentran bien. Sin embargo, es importante para nosotros que reciban ahora la mejor asistencia médica posible, y tan pronto como hayan sido examinados a fondo y hayan recibido el visto bueno del médico, se les trasladará a sus casas con sus familias”, anunció Claus Bech.

Una situación inhumana

Este largo período de cautiverio ha sido inhumano y agotador para los rehenes. Por ahora, la información relativa al secuestro es limitada. Los marinos fueron secuestrados por piratas somalíes en el Mar Arábigo en enero de 2011, cuando los piratas capturaron el *M/V Leopard*. Los piratas dañaron el barco y lo abandonaron a la deriva; sin embargo, secuestraron a los miembros de la tripulación y se los llevaron a tierra, donde fueron trasladados a diferentes lugares en Somalia. Fueron muy pocas las ocasiones en las que los rehenes pudieron hablar con sus familias.

Por ahora, el principal objetivo de Shipcraft es el de ayudar a los marinos a regresar a la normalidad. Cuando regresen a casa, ante todo, necesitarán paz y tranquilidad, y poder pasar un tiempo con sus familias. Las condiciones traumáticas e inhumanas que han experimentado nuestros colegas, sin lugar a dudas, les ha afectado profundamente. Ahora, nuestro principal objetivo es el de garantizar su reinserción”, dijo Claus Bech.

Estrecha cooperación con las autoridades y los expertos en secuestros

Desde el secuestro de la tripulación, Shipcraft ha trabajado en estrecha colaboración con las autoridades danesas para garantizar que la situación fuera afrontada de la mejor manera posible. Durante todo el periodo del secuestro, la compañía se mantuvo en estrecho contacto con expertos en secuestros, extranjeros y de buena reputación - y, desde finales de 2011, también con expertos daneses. Los expertos, durante todo el periodo del secuestro, asesoraron a Shipcraft en estas negociaciones difíciles con los piratas.

“El secuestro se ha prolongado durante más de dos años. Somos una empresa muy pequeña y las expectativas de los piratas con respecto al rescate eran completamente irreales”. “Hemos luchado, junto con nuestros asesores, todos los días para encontrar una solución. Estamos contentos de que el trabajo duro que han realizado todas las partes implicadas para liberar a la tripulación, se haya visto recompensado con su liberación. Queremos agradecer a nuestros expertos externos y a las autoridades danesas por su ayuda y asistencia durante estos tiempos difíciles”, dijo Claus Bech.

Considerando el riesgo de posibles secuestros en el futuro, Shipcraft no puede revelar el importe del rescate, pero Shipcraft ha pagado muchos millones, muchos más de los desembolsados en anteriores secuestros, en los que estaban implicados ciudadanos daneses. Los marinos necesitan paz y tranquilidad. Shipcraft pide ahora a los medios de comunicación que acepten la necesidad de los marinos de vivir tranquilos y en total privacidad con sus familias. “Por supuesto comprendemos que el asunto ha despertado un gran interés público, y mantendremos informados a los medios de comunicación acerca de cualquier noticia. Esto es posible dado que la filtración de noticias ya no puede poner en peligro la liberación de la tripulación. A cambio, esperamos que los medios de comunicación respeten que ahora nuestros colegas necesitan, ante todo, paz y privacidad con sus familias”, informó Claus Bech.

Fuente: <http://www.shipcraft.dk/>

ICSW + ISAN = ISWAN

A partir del 1 de abril de 2013, se anuncia una nueva era de la prestación y promoción de los servicios de asistencia social a los marinos mercantes con la fundación de la Red Internacional de Bienestar y Asistencia a la Gente de Mar.



La Red Internacional de Bienestar y Asistencia a la Gente de Mar, comúnmente conocida por su acrónimo *International Seafarers' Welfare and Assistance Network (Formerly ICSW and ISAN)*, es la respuesta de los órganos internacionales y los socios de la ICMA al entorno siempre cambiante del bienestar de los marinos. La entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, a finales de este año, la reciente y sin precedentes asociación interindustrial para hacer frente a la piratería (MPHRP), una serie de revisiones estratégicas conjuntas de los protagonistas principales del sector del bienestar, incluyendo la ICMA, la TK Foundation y el Fondo de marinos de la ITF, el ICSW y la ISAN, han sentado las bases para la creación de instrumentos más eficaces y modernos para la provisión de bienestar a la gente de mar.

La Asociación Marítima Cristiana Internacional ha contribuido de forma significativa a la formación de la ISWAN. El Reverendo Ken Peters, de la Misión de Marinos, formó parte del grupo de revisión del Comité Internacional para el Bienestar de la Gente de Mar (ICSW). Dicho grupo de trabajo sugirió al Presidium que la fusión del CIBS y la Red Internacional de Asistencia a la Gente de Mar tendría consecuencias positivas. El Secretario General de la ICMA, el Reverendo Hennie la Grange, ejerció de presidente del CIBS durante el último año del proceso de fusión, y en la actualidad ha asumido el cargo de primer presidente de la ISWAN.

Mientras que las operaciones de ambas organizaciones progenitoras, el ICSW y la ISAN, se incorporan a la perfección en la ISWAN, el sector del bienestar experimentará algunos cambios significativos. La ISWAN heredará la estructura de socios de su predecesor, el ICSW. La alianza de proveedores de bienestar, tanto religiosos como seglares, de los movimientos obreros y las compañías navieras, de las sociedades afines, de los gobiernos y los puertos, estará mejor servida por una Junta de especialistas en bienestar del sector marítimo y de la gente de mar. La Junta será responsable ante los socios. Su objetivo será el de colaborar y asesorar a las partes interesadas acerca de las mejores prácticas.

La ISWAN pondrá en marcha y financiará proyectos conjuntos que beneficien a la gente de mar basándose en los resultados de los estudios realizados y en la participación de las partes interesadas. La ventaja fundamental que supone estrechar vínculos con SeafarerHelp, la línea de ayuda telefónica multilingüe abierta las 24 horas, es el resultado de una mejor comprensión, por parte de la ISWAN, de los problemas que afligen a la gente de mar, y un mejor acceso para los marinos a la red de socios de la ISWAN para obtener información.

La fusión revela su verdadero potencial como instrumento más ágil y más eficiente para la prestación de servicios en un momento en el que la gente de mar se encuentra particularmente en peligro y los recursos para el bienestar son cada vez más limitados.

La ISWAN ya ha sido capaz de atraer a nuevos socios entre las compañías de transporte marítimo; ofrece un nuevo hogar al Fondo de Emergencia de la Gente de mar, y ofrece a los proveedores de bienestar, como p. ej. el A.M. Gran Bretaña, la ITF y Nautilus, servicios de información y asistencia.

La nueva organización, al igual que el ICSW y la ISAN, está registrada como una organización benéfica en el Reino Unido. Cuenta con el apoyo del Fondo de marinos de la ITF y The TK Foundation.

(www.icma.as)

¡Qué mundo maravilloso!

Karen M. Parsons

Capellán de Puerto - Galveston, Texas, USA

El 20 de abril de 2013 celebraré el 28 aniversario de mi nombramiento como ministro del Apostolado del Mar. Comencé mi carrera en la Arquidiócesis de Detroit, prestando servicio en el Puerto de Detroit, Michigan. En aquella época era una madre joven, ¡con tres hijos menores de cuatro años! Me enteré del ministerio a través de un artículo que leí en el boletín parroquial de mi iglesia, en el que se pedía voluntarios. En ese momento había estado rezando para que el Señor me guiara. Quería trabajar en la Iglesia, pero en aquella época, las mujeres no tenían mucho donde elegir.

Asistí a la reunión informativa que se llevó a cabo en la Parroquia de Todos los Santos en Detroit, donde el Capellán de Puerto, el P. Rick Hartmann, era también párroco. Reconoció que ejercer de párroco a tiempo completo en una parroquia de una ciudad del interior y al mismo tiempo de capellán de puerto, no le dejaba el tiempo suficiente para el ministerio del A.M. Así pues, el P. Rick se dirigió a las personas sentadas en los bancos de la iglesia. Invitó a los laicos de las parroquias de toda la Arquidiócesis a participar en el ministerio de Detroit. Yo era de la clase de

1985. La formación que recibimos fue un curso exhaustivo de seis semanas. Luego llegó el momento de visitar el primer barco. Fue entonces cuando me paré en seco al subir a mi primera pasarela y me di la vuelta para marcharme. El P. Rick me dijo: "¿A dónde va?". ¡Yo le contesté que me daban miedo las alturas y el agua, y que no iba a subirme a una escalera colgada sobre el agua! Él se rió y me dijo: "¡Rece, Sra. Karen!". Así que recé y subí lentamente a mi primera pasarela. Cuando llegué a la cima me encontré con una tripulación de marineros filipinos. El nombre del barco era el *M/V Balsa 6*. ¡Y me quedé enganchada a este ministerio!

Dos años después de haber atravesado mi primera pasarela, el P. Rick vio que este ministerio era parte de mí y me pasó el timón. Seguí trabajando allí durante los siguientes años, hasta

que no me quedó más remedio que buscarme un trabajo a tiempo completo para mantener a mi familia. (El Puerto de Detroit cierra durante la temporada de invierno debido al hielo que se forma en los Grandes Lagos). Así que en 1992 envié mi *curriculum vitae* a muchos puertos de los EE.UU. en busca de un puesto a tiempo completo. La Arquidiócesis de Galveston-Houston tenía un puesto vacante como capellán de puerto en el puerto de Galveston. El arzobispo Joseph Fiorenza, que había oído hablar de mi trabajo en Detroit, me ofreció el puesto, y el resto ya es historia. ¡He estado con la Arquidiócesis de Galveston-Houston los últimos 20 años!

En estos 28 años he visitado más de 8.000 embarcaciones; he escrito cerca de 30.000 cartas y he enviado un sinfín de correos electrónicos a la gente de mar y a sus familias; he visitado a las familias de los marineros en Filipinas, Polonia, Rusia, Alemania e Italia. He estado en todos los continentes (excepto en la Antártida) para dar conferencias y/o realizar talleres. Mis hijos han conocido a gente de todo el mundo y se han convertido en adultos maravillosos. Este ministerio ha sido una gran bendición en mi vida. Todavía tengo miedo a las alturas y al agua, pero me enfrento a mis miedos a diario para llegar a las personas a las que estoy llamada a servir. Eso me da la fuerza y el coraje necesario para enfrentarme a todos los desafíos de la vida. ¡Hace poco visité un barco llamado *M/V Balsa 82*! Se trata de un buque de la misma compañía que el primer barco que visité, y me contaron que el *Balsa 6* ya no existe.

Ha sido realmente bueno poder trabajar con los compañeros del A.M. de todo el mundo, así como con nuestros amigos de la red de la ICMA. Gracias por los años de amistad y colaboración. ¡Ahora ha llegado el momento de regresar a los muelles para recibir a Cristo que llega a nuestro puerto hoy! ¡Que nuestra Señora, la Estrella del Mar, vele por nosotros y por aquellos a quienes servimos siempre!



Karen con Jim Dillenburg
hace algunos años ...



“CUANTO MÁS LEJOS DE LA COSTA, MÁS CERCA DE DIOS”

El mar influye en la fe, y por lo tanto se puede decir: “El que no sabe rezar, que salga al mar a navegar”. El Santo Padre Juan Pablo II recordó este viejo refrán romano durante su homilía para la gente de mar en Gdynia, en 1987. Su intención era la de recordar a todo el mundo allí congregado las dificultades implícitas en la vida de los marinos y pescadores, y al mismo tiempo recordar la influencia que ejerce el mar sobre la formación y el fortalecimiento de la fe. El cardenal Joseph Ratzinger habló con el mismo espíritu cuando, en su libro “La sal de la tierra”, publicado en 1997, preguntó: *“Cada vez son más los que se preguntan si la nave de la Iglesia seguirá navegando en el futuro. ¿Merece la pena embarcarse?”*. En respuesta, contestó: *“Yo creo firmemente que sí. Es una nave antigua, pero bien conservada y siempre joven. El actual diagnóstico del momento nos ayuda, precisamente, a ver su necesidad cada vez más patente. No tenemos nada más que pensar qué pasaría si esta nave se separara del paralelogramo de fuerzas del momento presente, para darnos cuenta de cuál sería el desmoronamiento, el hundimiento, de la fuerza espiritual. Hemos de pensar también, que buena parte de culpa de esta decadencia de la Iglesia y del cristianismo, se debe a la actual quiebra espiritual, a la falta de orientación y a los innumerables descuidos habidos en los últimos treinta o cuarenta años, y que ahora estamos padeciendo. Es más, yo diría que si no existiera esta nave, habría que inventarla. Responde tanto a las actuales necesidades del hombre, está tan anclada en el ser del hombre -en lo que el hombre es, quiere y debe ser-, que yo creo que la mejor garantía de que la Iglesia nunca perderá su fuerza esencial, y la mejor garantía de que esta nave no puede hundirse con facilidad es, precisamente, el hombre”*.

Es necesario reconocer continuamente esta constante eficacia de la fe: su necesidad existencial, su luz, fuerza y belleza. Es necesario profundizar en lo que significa en nuestra vida cotidiana y en nuestra relación con otras personas, con quienes formamos una única familia humana.

Aunque haya transcurrido mucho tiempo desde la publicación de las palabras del entonces cardenal Ratzinger, éstas siguen teniendo sentido hoy en día, sobre todo en el contexto del Año de la fe, que fue inaugurado por el Papa Emérito Benedicto XVI, en octubre de 2012, y continuará hasta finales del otoño de 2013. Este título del Año de la fe, al recordar los actuales y recientes acontecimientos mundiales, es una indicación que nos invita a reflexionar profundamente - a la luz de la fe - sobre nuestra vida y nuestra unión personal con Dios, para que a través de la oración y la nueva evangelización, seamos capaces de alcanzar la vida eterna.

De manera particular, Jesús predestinó a la gente de mar a la promoción de la fe. Eligió al apóstol Pedro, llamándolo a ser pescador de hombres, cuando le dijo: “De ahora en adelante serás pescador de hombres” (Lucas 5,10). En cierto modo, ésta es la razón por la que la gente de mar debería sentirse muy orgullosa de la invitación a ser misioneros: anunciar la Buena Nueva y compartir la riqueza de su fe con los demás y con todas las naciones.

En esta misión, la coherencia de los Discípulos de Cristo al testimoniar con su vida, asumiendo una renovación constante, así como en las palabras pronunciadas a otros compañeros de tripulación de credos y culturas diferentes, es de gran importancia. El barco es, en realidad, un símbolo de lo que está por venir: es un símbolo del futuro. Ésta era una visión común en el pasado, cuando se utilizaba la imagen de un barco o una embarcación para decorar las tarjetas de felicitación del Año Nuevo. Hoy, este mismo símbolo se encuentra en el logo del Año de la Fe, enriquecido con la Cruz como mástil y el símbolo de la Sagrada Eucaristía en el fondo.

Durante el Año de la fe, todos los cristianos están llamados a intensificar su reflexión personal sobre la fe, y a intensificar sus esfuerzos para la construcción de la unidad. Esto incluye la construcción de la unidad con aquellas personas que todavía están buscando la Verdad y el propósito de su vida. De esta manera, juntos, podemos luchar, con esperanza y confianza en la comunidad de la Iglesia universal, para alcanzar la salvación eterna. La fe no es una cuestión privada, sino también es una responsabilidad social que fluye de lo que creemos. La Iglesia es una luz de reconciliación, y debemos rezar de todo corazón por esta reconciliación. Que esta oración sea también nuestra acción de gracias al Creador, que guía a todo el mundo y a nosotros, en el camino de nuestra vida cotidiana. Como escribió una vez Vincent Van Gogh: “Señor, nos encanta la luz de tu sol y el rugido del mar. Miramos hacia los Cielos, también, y amamos tus estrellas, que has creado tan numerosas, llamando a cada una de ellas por su nombre. Y cuánto amamos ese momento de la mañana, cuando elevas tu Sol sobre los buenos y los malvados por igual”.

Joanna Ryłko, AM Gdynia, Polonia

Encuesta del SRI sobre la delincuencia

La falta de garantías procesales genera el miedo de los marinos a la criminalización

Durante la histórica 100^a sesión del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI), que se reunió en Londres del 15 al 19 de abril de 2013, se presentaron las sugerencias aportadas por los marinos sobre cómo mejorar su situación cuando se enfrentan a acusaciones penales.

Las sugerencias que se desprenden de un estudio exhaustivo, realizado en ocho idiomas y llevada a cabo por *Seafarers' Rights International* (SRI) durante un período de 12 meses, a partir de febrero de 2012, se centran tanto en el temor que sienten los marinos a que sus derechos humanos sean violados, como a la falta de garantías procesales en un proceso penal. Un total de 3.480 cuestionarios fueron presentados por marinos de 68 nacionalidades diferentes.

Según los marinos mismos, se registra frecuentemente una falta de garantías procesales en aquellos casos en los que los marinos se enfrentan a acusaciones penales. Los marinos se quejan de que son víctimas de un trato injusto, de intimidación y de que no disponen de asistencia legal y servicios de interpretación. Casi la mitad de los marinos encuestados afirmaron que son reacios a la hora de cooperar plena y abiertamente con las investigaciones que se llevan a cabo a raíz de un accidente, puesto que temen que se les implique en un delito, porque no confían en las autoridades, y porque temen que dicha cooperación pueda tener repercusiones negativas en su trabajo.

Los resultados de la encuesta sugieren que los derechos de los marinos, como se recoge en las "Directrices sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo", adoptadas por la OMI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), a menudo son susceptibles de violación, causando gran preocupación entre los marinos.

Hasta un 85,04% de los marinos encuestados expresaron su preocupación ante la posibilidad de enfrentarse a acusaciones penales. Las principales razones fueron que los marinos se sienten chivos expiatorios. También sientan que existen numerosas normas que les hacen más vulnerables a la criminalización.

Al fin de mejorar la situación, los marinos quieren recibir más información acerca de los riesgos a los que están expuestos con respecto a las acusaciones penales, así como sus derechos si son imputados, denunciantes o testigos. También quieren disponer de una representación legal, buena y gratuita, cuando se enfrentan a acusaciones penales; un proceso y un trato justo cuando se enfrentan a cargos criminales; una mayor red de apoyo de los diferentes protagonistas de la industria marítima, si se enfrentan a acusaciones penales, y leyes y procedimientos más uniformes dada la amplia gama de delitos a los que están expuestos.

"El mensaje de los marinos es fuerte y claro", afirmó Deirdre Fitzpatrick, Directora Ejecutiva del SRI: "Los marinos opinan que sus derechos son teóricos e ilusorios; en cambio, necesitan que sean prácticos y efectivos". "Dado que el derecho penal suele estar adaptado a los ciudadanos de un país, por lo que no se ajusta a los trabajadores transnacionales extranjeros y temporales. Está claro que los marinos están más expuestos a los procedimientos penales que muchos otros trabajadores, por lo que necesitan una ayuda especial" añadió.

"Las sugerencias aportadas por los marinos para mejorar su situación, o la percepción que tienen de su situación, suponen un reto para el sector marítimo y las autoridades judiciales en general, si la navegación pretende seguir siendo una opción viable para los jóvenes".

"La encuesta del SRI ha sacado a la luz las preocupaciones de los marinos, y esperamos que pueda dar un impulso a las partes interesadas - organizaciones de marinos, empleadores, reguladores y organismos no gubernamentales, además de los marinos mismos - para abordar mejor el trato injusto que reciben los marinos. Parece que aún queda mucho por hacer para proteger a este colectivo de trabajadores esenciales de las iniquidades e injusticias, pero el esfuerzo es fundamental, no sólo para la protección de los marinos,

SEAFARERS'
RIGHTS

sino también para mejorar la imagen de la profesión de cara a la adhesión de nuevos reclutas" concluyó la Sra. Fitzpatrick.

A la sesión número 100 del Comité Jurídico de la OMI asistieron 88 delegaciones de los gobiernos miembros, 2 delegaciones de los miembros asociados; 1 agencia especializada, 2 organizaciones intergubernamentales y 20 organizaciones no gubernamentales.

El Comité convino, que la cuestión del trato justo de la tripulación, en caso de accidente marítimo, se mantuviera en su programa de trabajo y se discutiera de nuevo en 2014.

Una copia completa de la Encuesta del SRI se encuentra disponible en [la página del SIR](#). Como alternativa, se podrá solicitar una copia impresa a Debra Massey, enviando un correo electrónico a:

dmassey@elabor8.co.uk Teléfono: +44 (0) 1296 682 356

LA CONFERENCIA REGIONAL DE LA ICMA SE COMPROMETE A COMPLIR CON LAS PRIORIDADES PARA EL MINISTERIO PASTORAL

El informe final de la Conferencia Regional de la ICMA, celebrada en Odessa, concluye con un conjunto de declaraciones formuladas por los delegados en las que se pone en evidencia el compromiso de la región con el bienestar de los marinos.

El Coordinador Regional saliente, el diácono del A.M. Ricardo Rodríguez Martos de Barcelona, España, escribió que la región se comprometió en alcanzar los siguientes objetivos y prioridades en la prestación de asistencia a los marinos y sus familias en el Mar Negro, el Mediterráneo y en la región de Oriente Próximo de la Asociación Marítima Cristiana Internacional.

Los Comités de Bienestar del Puerto (acrónimo inglés PWC): los PWC son muy importantes para lograr una asistencia más eficiente para los marinos. Los capellanes de la región serán los encargados de promover dichos comités en cada puerto.

El Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería Marítima: En casos de emergencia o de piratería, las autoridades portuarias, los armadores y los agentes marítimos deben ser conscientes del papel importante que los capellanes de puerto pueden desempeñar en la prestación de asistencia social y en la primera respuesta de urgencia.

El Código de Conducta de la ICMA: Para facilitar el trabajo ecuménico, los capellanes, voluntarios y trabajadores sociales de los miembros de la ICMA deben seguir el Código de Conducta de la ICMA.

Trabajo en red: El estar conectados unos con otros supone un beneficio para los marinos, y debe ser un objetivo permanente de todo el personal y de todos los centros de los miembros de la ICMA.

El ministerio pastoral para los barcos de crucero: Dado que no suele ser fácil acceder a los barcos cruceros, se publicará y distribuirá entre los equipos y los coordinadores de la tripulación de dichos barcos, un directorio, breve y simple, con la información relativa a los puertos y a los proveedores de asistencia social en la región.

El MLC 2006: Los centros de la ICMA deberían promover la ratificación del MLC 2006 en aquellos países donde todavía no se ha incorporado a la legislación nacional, y se les insta a colaborar en su aplicación en todos los puertos de la región.

Las visitas de barcos: Habida cuenta de la brevedad de los tiempos de escala y el volumen de trabajo, una vez llegados al puerto, muchos marinos no disponen del tiempo necesario para bajar a tierra. Por lo tanto, para el personal de la ICMA las visitas de barcos debe ser una prioridad.

El bienestar a bordo: Los capellanes podrían facilitar la creación de grupos a bordo que se ocupen del bienestar de los demás miembros de la tripulación. Estos grupos podrían formar comités de bienestar informales o grupos de oración.

Los Derechos de los marinos: Se anima a los capellanes a participar en la promoción de los derechos de los marinos.

Para obtener el informe completo de la Conferencia Regional ir a: www.icma.as