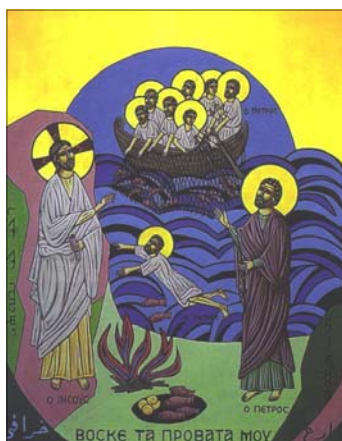




DOMINGO DEL MAR 2009

SOMARIO:

Mensaje para el Domingo del Mar	2
Conferencia Subregional de África Atlántica	3
Una fotografía del Popolo del Mare	6
Salvamento marítimo	11
Sesión Nacional de la "Mission de la Mer"	13
A pesar de la crisis	15



Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes
Palazzo S. Calisto - Ciudad del Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va
www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...

EL CONSEJO PONTIFICIO EXPRESA SU AGRADECIMIENTO A LA GENTE DEL MAR CON OCASIÓN DEL DOMINGO DEL MAR 2009

“Al celebrar el Domingo del Mar, nos gustaría expresar nuestra sincera gratitud a los marinos de todas las nacionalidades que son en la actualidad alrededor de 1.200.000, de quienes dependemos para satisfacer muchas de nuestras necesidades diarias, y también a los pescadores, trabajadores del puerto y a sus familias. En este día especial, el Apostolado del Mar, fiel a su misión de servicio y de cuidado pastoral de la gente del mar, desea hacer un llamamiento para que se adopten medidas concretas que aporten mejoras a la industria marítima”.

(El Mensaje completo está a disposición en la pág. 2)

BENEDICTO XVI CONVOCA UN AÑO SACERDOTAL

Viernes 19 de junio de 2009, solemnidad del Sacratísimo Corazón de Jesús, el Santo Padre Benedicto XVI ha convocado oficialmente un “Año Sacerdotal” con ocasión del 150 aniversario de la muerte de Juan María Vianney, Santo Patrón de todos los párrocos del mundo.



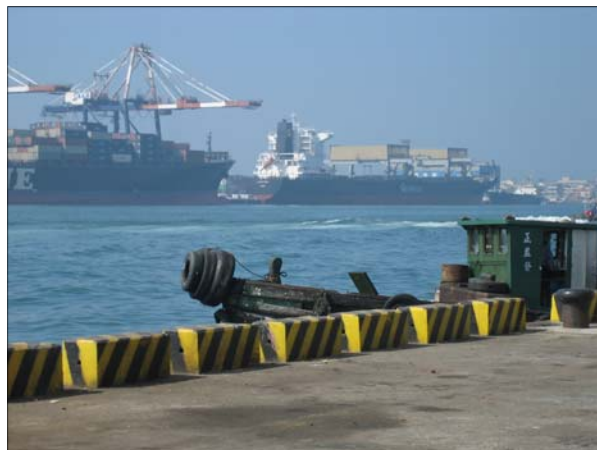
“Dejarse conquistar totalmente por Cristo. Este fue el objetivo de toda la vida de san Pablo, al que hemos dirigido nuestra atención durante el Año paulino, que ya está a punto de concluir – afirmó el Pontífice –; y esta fue la meta de todo el ministerio del santo cura de Ars, a quien invocaremos de modo especial durante el Año sacerdotal. Que este sea también el objetivo principal de cada uno de nosotros. Para ser ministros al servicio del Evangelio es ciertamente útil y necesario el estudio, con una esmerada y permanente formación teológica y pastoral, pero más necesaria aún es la “ciencia del amor”, que sólo se aprende de “corazón a corazón” con Cristo”.

MENSAJE DEL CONSEJO PONTIFICIO

La industria marítima es una de las actividades fundamentales de nuestra sociedad. Los marinos se encargan de transportar, de un lugar a otro del mundo, más del 90% de los productos, para satisfacer nuestras necesidades y lograr que nuestra vida cotidiana sea más cómoda.

Sin embargo, en contadísimas ocasiones o casi nunca, nos acordamos de estos hombres y mujeres que a menudo trabajan durante meses e incluso años a bordo de barcos transportando mercancías. Muchos de nosotros no han tenido la oportunidad de conocer personalmente a algún marino. Debido a que la mayoría de los puertos modernos se hallan lejos de las ciudades, a la mecanización y a los rápidos ciclos de carga y descarga, la tripulación dispone de poco tiempo para relajarse y para bajar a tierra. Quizá, es ésta una de las razones por la que llamamos a los marinos la “gente invisible”. Ya no existe la imagen romántica del marino que está dispuesto a embarcarse para conocer el mundo gratis, dado que esta profesión se ha convertido en algo cada vez más difícil. Aunque en la actualidad los barcos están dotados de tecnología de última generación para que sean más seguros, la vida de los marinos sigue sin ser una vida fácil.

La reciente crisis económica global ha afectado enormemente a la flota mercantil a nivel mundial, con embarcaciones enviadas al desguace, otras que permanecen ancladas en los muelles de diferentes puertos. Los armadores en quiebra despiden o abandonan a las tripulaciones, y los marinos están dispuestos a aceptar trabajos que implican un menor sueldo y menos beneficios. Algunos armadores sin escrúpulos usan la bandera de conveniencia para eludir el cumplimiento de las normas de seguridad marítima sobre condiciones de navegabilidad y de seguridad de las embarcaciones. La piratería es un fenómeno en auge en muchas rutas del transporte marítimo, representando un peligro no sólo para la valiosa carga de las embarcaciones, sino principalmente para la vida de los miembros de la tripulación, que a menudo sufren efectos psicológicos permanentes mientras que sus familias quedan traumatizadas. Asimismo, la criminalización de los marinos y el tratamiento injusto que reciben, en caso de accidentes marítimos, representa otro peligro oculto en su vida.



Al celebrar el Domingo del Mar, nos gustaría expresar nuestra sincera gratitud a los marinos de todas las nacionalidades que son en la actualidad alrededor de 1.200.000, de quienes dependemos para satisfacer muchas de nuestras necesidades diarias, y también a los pescadores, trabajadores del puerto y a sus familias. En este día especial, el Apostolado del Mar, fiel a su misión de servicio y de cuidado pastoral de la gente del mar, desea hacer un llamamiento para que se adopten medidas concretas que aporten mejoras a la industria marítima.

Animamos pues a los Gobiernos a reconocer la importancia y la urgencia del *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* y del *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007*, y su ratificación para que los marinos y los pescadores puedan beneficiarse de ellos.

Pedimos para todos los marinos “trabajo decente y productivo en condiciones de libertad, equidad, seguridad y dignidad humana”.

Condenamos la piratería y lanzamos un llamamiento a la comunidad internacional para que adopte todas aquellas medidas necesarias destinadas no sólo a la prevención de este fenómeno, sino también a proporcionar cuidado y apoyo a los miembros de la tripulación que experimentan dicha prueba.

Pedimos que se respete el medio ambiente y se apliquen aquellas legislaciones destinadas a evitar los accidentes que podrían poner en peligro y contaminar los valiosos recursos del mar.

Asimismo, no podemos olvidar a la gente del mar que se encuentra a bordo de viejas embarcaciones, oxidadas y que no están en condiciones de navegar, que para hallar una vida mejor emprende viajes insidiosos y peligrosos que podrían acabar en tragedia.

Pedimos a María Santísima “Estrella del Mar” que guíe y apoye el trabajo de nuestros capellanes y voluntarios en su continua dedicación al anuncio de “la Buena Nueva a toda la creación” (Marcos 16, 15), por consiguiente, también a los marinos.

✦ Antonio Maria Vegliò, Presidente

✦ Arzobispo Agostino Marchetto, Secretario



CONFERENCIA SUBREGIONAL DE ÁFRICA ATLÁNTICA

(Abiyán, Costa de Marfil, 5-6 de maio de 2009)

MENSAJE DEL CONSEJO PONTIFICIO

Estimados Capellanes, Voluntarios del A.M.,

Como recién nombrado Presidente del Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, deseo enviarles un caluroso saludo y mis mejores deseos de éxito para los trabajos de esta Conferencia.

Este Encuentro Subregional es muy importante para todos Ustedes que, a pesar de las dificultades, han dejado atrás su lugar de ministerio para estar juntos y reflexionar sobre el tema: *“El Apostolado del Mar, hoy día en los mares y en los puertos de África Occidental”*.

Encuentros como éste, que se celebran a nivel regional y nacional, son importantes y constituyen un elemento esencial de nuestra Obra del A.M. Internacional, y son la fuerza motriz de su cuidado pastoral. Para nosotros es importante informar, considerar lo que cada uno de nosotros tiene que decir, compartir nuestras dificultades, nuestros éxitos y nuestros proyectos pastorales y aspiraciones, al tiempo que hacemos todo lo posible por apoyar y desarrollar el apostolado marítimo en su Región. Es bueno sentir la solidaridad entre nosotros, y saber que no estamos solos en nuestro ministerio, aunque a veces nos parezca una labor compleja, que se lleva a cabo en solitario y difícil de realizar.

El Consejo Pontificio percibe la importancia del A.M. en su inmensa y difícil Región. A raíz de mi nombramiento por el Santo Padre, he tenido la oportunidad de conocer mejor la solicitud apostólica del A.M. en todo el mundo, y me doy cuenta de que, aun cuando las circunstancias y las prioridades son diferentes, estamos trabajando juntos *“para lograr que la gente del mar cuente en abundancia con los medios necesarios para llevar una vida santa”* (Motu Proprio, *Stella Maris*, Tít. II Art. II, 2).

Aproximadamente el 90% del comercio mundial se efectúa por vía marítima, esto significa que el transporte marítimo es un factor importante de la globalización que impulsa la economía mundial. En la actualidad, la crisis económica ha afectado al mundo marítimo, reduciendo los desplazamientos internacionales y nacionales de embarcaciones, destinando muchas de ellas al desguace e incrementando así el desempleo entre los marinos.

El aumento de las actividades de piratería, sobre todo en el Golfo de Adén, ha desviado la atención de la piratería que perjudica las compañías navieras de su Región y de los ataques perpetrados por militantes contra plataformas petrolíferas y oleoductos, que están dañando la economía en vías de desarrollo de su Región.

La sobrepesca en sus aguas costeras, perpetrada a menudo por grandes traineras europeas y en algunas ocasiones por “pescadores piratas” que faenan sin autorización, ha agotado en gran parte las reservas de pescado local. Esto tiene un impacto directo sobre el incremento de la tasa de desempleo y sobre el flujo cada vez mayor de habitantes provenientes de África Occidental que emprenden peligrosos viajes hacia Europa, en busca de una vida mejor.

Los problemas antes mencionados son globales, pero son también de carácter local y están afectando a su Región. Ustedes conocen muy bien esta realidad, y es necesario que al reflexionar sobre la situación real del A.M., hoy día, en África Occidental, puedan encontrar aquellas respuestas necesarias para llevar a cabo cambios fundamentales en la vida de las personas, a través de su cuidado pastoral.

El Consejo Pontificio sigue con gran interés el desarrollo del A.M. en su Región. Existen señales alentadoras: la inauguración del nuevo Centro de marinos en Cotonou (Benín), el año pasado en el mes de julio, y esta Conferencia, que se podría concebir como un renovado compromiso capaz de aportar nuevo entusiasmo a la Región.

El XXII Congreso Mundial del A.M. en Gdynia (Polonia) nos invitó a todos a ser Testigos de la Espe-

Encuentros como éste, que se celebran a nivel regional y nacional, son importantes y constituyen un elemento esencial de nuestra Obra del A.M. y son la fuerza motriz de su cuidado pastoral.

ranza, mientras nos enfrentamos a los nuevos desafíos que la Iglesia halla en el mundo marítimo. Analizando la conclusión, permítanme señalarles algunos de estos desafíos:

El desarrollo del A.M.

Es necesario que las Conferencias Episcopales de los Países que pertenecen a esta Región sepan que: *“La puesta en práctica de una asistencia pastoral para la Gente del Mar en cualquier territorio o puerto es responsabilidad de la Iglesia local. Para asegurar esto, la Carta Apostólica Stella Maris prevé el nombramiento, a través de la Conferencia episcopal, de un Obispo Promotor para supervisar, animar y promover el A.M.”* (Manual, Parte I).

Los Capellanes de Puerto deberían invitar, de vez en cuando, a su Obispo a celebrar la misa para los marinos, a bordo de un barco, en el puerto de pesca o en la parroquia más cercana, y a visitar el Centro de marinos.

Las Iglesias locales deben sentir cada vez más la llamada a responder a las necesidades de los marinos y de los pescadores, extendiendo “las fronteras” de sus parroquias – por así decirlo – para incluir en ellas a los puertos comerciales y pesqueros.

La cooperación ecuménica

El Papa Juan Pablo II en la Exhortación Apostólica *Ecclesia in Europa*, N. 54, afirma que: *“Al mismo tiempo, el deber de una fraterna y sincera colaboración ecuménica es un imperativo irrenunciable. El destino de la evangelización está estrechamente unido al testimonio de unidad que den los discípulos de Cristo: « Todos los cristianos están llamados a cumplir esta misión de acuerdo con su vocación. La tarea de la evangelización exige que todos los cristianos nos acerquemos unos a otros y avancemos juntos, con el mismo espíritu; evangelización y unidad, evangelización y ecumenismo están indisolublemente vinculados entre sí »”*.

Cabe de esperar que, en el mundo marítimo, capellanes y voluntarios puedan trabajar “ecuménicamente”, y situar el ecumenismo en el corazón de la vida pastoral y espiritual. Esto implica que capellanes y voluntarios sean capaces, aun conservando su propia identidad, de dialogar con compañeros de otras confesiones, y por consiguiente sean capaces de escuchar, de respetar y de reconocer sinceramente los aspectos positivos de otras perso-



nas. En aquellos lugares en los que la experiencia ecuménica ha tenido éxito, se anima a la sucursal local del A.M. a preparar proyectos junto con otras Iglesias y Comunidades eclesíásticas, a compartir recursos para ponerlos en marcha y evaluarlos conjuntamente.

Manual para Capellanes y Agentes de Pastoral

Creemos que el Manual que se presentó durante el XXII Congreso Mundial del A.M. en Gdynia, es un instrumento de valor incalculable para la formación de capellanes y voluntarios. Se hizo a costa de grandes sacrificios debido al enorme trabajo que supuso su realización. Ahora más que antes necesitamos crear y apoyar con urgencia grupos de voluntarios que asistirán al capellán, como se asiste a un amigo, para guiar y defender a los marinos y pescadores que llegan a nuestros Centros. Estas personas deberían desarrollar habilidades pastorales necesarias para cuidar y ocuparse de los problemas de los marinos y pescadores.

El Manual ofrece asesoramiento para abordar las diferentes problemáticas a las que se enfrenta en la actualidad el mundo marítimo. Ha tenido en cuenta los últimos Documentos eclesiales y la nueva legislación relativa al sector marítimo y pesquero. Está disponible en inglés, francés y español, y nos gustaría animar moralmente a cada Región o País, a traducirlo, en su totalidad o en parte, a las lenguas locales.

Pescadores

Los pescadores, sus familias y las comunidades, han sido tradicionalmente una parte importante del cuidado pastoral y del ministerio del A.M. Es quizás también el sector más difícil de asistir desde el punto de vista pastoral. *“La mayor parte de lo que se ha dicho o se dirá acerca de tal atención pastoral, etc., se puede aplicar a los pescadores a bordo de pesqueros internacionales. Sin embargo, existen también cuestiones que necesitan ser consideradas y tratadas específicamente en el ministerio pastoral para los pescado-*



res, ya que este ministerio es un desafío porque las necesidades y las situaciones de los pescadores y de sus familias son muy variadas" (Manual, Parte VII).

Durante el Encuentro Regional de Coordinadores, celebrado el pasado mes de febrero en las oficinas de nuestro Consejo Pontificio, se señaló que las estadísticas disponibles sobre los diferentes aspectos relativos a la pesca, si y cuando son remitidas a los organismos internacionales (FAO, OIT, ITF), suelen ser escasas, incompletas y de pésima calidad. Se recomendó que el A.M., gracias a su extensa red de Centros en todo el mundo y a los contactos de base, pudiera ser una segura fuente de información, sobre todo respecto al bienestar de los pescadores. Se sugirió también realizar un ulterior esfuerzo para crear espacios de diálogo destinados a los pescadores de pequeña escala, para que puedan hablar entre sí, e invitar a nuestros Centros y parroquias, grupos de pescadores a compartir sus preocupaciones y ayudarles a organizarse a nivel pastoral.



Los pescadores y las comunidades pesqueras deben ser capacitados, a través de diferentes formas de educación, para defender sus derechos y abogar por la adopción y la aplicación de los instrumentos de la FAO/OMI y sobre todo el último Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero de la OIT (188).

La visitas de barcos

En estos tiempos caracterizados por rápidos ciclos de carga y descarga, de permanencia limitada de las embarcaciones en el puerto y de la restricción del Código de ISPS, a menudo es difícil que las tripulaciones puedan bajar a tierra. Les obligan permanecer a bordo, y normalmente desconocen la cultura, el idioma y las personas de los puertos donde atracan. Por lo tanto, se alegran de recibir la visita del capellán o de un voluntario del Centro. La visita del barco es el signo concreto de la preocupación pastoral que la Iglesia siente por los marinos y pescadores. Sin las visitas, la Iglesia local no existiría para ellos.

Comunicación

Gracias al desarrollo tecnológico, sobre todo en el sector de la comunicación, casi todos los individuos disponen normalmente de un gran número de instrumentos (Internet, correo electrónico, VOIP, teléfono celular, etc.) que facilitan un intercambio inmediato de información y de comunicación. Sin embargo, lamentamos que en su Región, a pesar de estos medios, en la actualidad es cada vez más difícil mantener el contacto los unos con los otros. Compartiendo y confrontando nuestras ideas, conocer lo que sucede en el país o en el puerto cercano al mío, es una parte esencial de nuestra labor como A.M., dado que nuestro trabajo no se realiza de forma individual sino en equipo, aun cuando se trata de lugares diferentes.

Me gustaría expresar mi sincero agradecimiento a S.E. Monseñor Jean Pierre Kutwa, Arzobispo de Abiyán, que les ha dado la bienvenida a su Diócesis, al P. Cyrille Kete, su incansable Coordinador Regional, quien gracias a su determinación ha podido organizar esta reunión a pesar de los muchos problemas que han surgido, y al P. Celestin Ikomba por hacer que su estancia sea más cómoda.

Les acompañaré desde Roma con mis oraciones. Pongo estos días de reflexión y de comunión bajo el manto de María, *la Estrella del Mar*, que guiará y conducirá sus pensamientos y decisiones en beneficio de los marinos y de los pescadores.

✘ Antonio Maria Vegliò, Presidente

✘ Arzobispo Agostino Marchetto, Secretario

CALENDARIO

DE LOS ENCUENTROS REGIONALES

Dado que los gastos se han vuelto prohibitivos, es necesario organizar los encuentros del A.M., siempre que sea factible, conjuntamente con otros encuentros.

Asia oriental: 20-24 de Julio, Cebu, Filipinas

Océano Índico: 2-8 de agosto, Durban, Sudáfrica

América Latina: 25-29 de octubre, Encuentro CELAM para el A.M., Lima, Perú

Oceanía: 13-15 de noviembre, Brisbane, Australia

Asia Meridional: 21-24 de noviembre, Encuentro Regional, India,

PRESENTADO EN GÉNOVA, EN EL TRANCURSO DEL ENCUENTRO NACIONAL DEL APOSTOLADO DEL MAR, EL PRIMER INFORME DE INVESTIGACIÓN REALIZADO SOBRE "EL BIENESTAR DE LOS TRABAJADORES DEL MAR Y LOS SERVICIOS OFRECIDOS POR 60 PUERTOS ITALIANOS" (3 ABRIL 2009)*

UN RETRATO DE LA GENTE DEL MAR

Sac. Giacomo Martino, *Director Nacional del Apostolado del Mar Italiano*

Esta investigación es única en su ámbito. No sólo porque, por una vez, en lugar de las infraestructuras se habla de hombres y mujeres, sino también por su visión global del marino en su actividad extra laboral. El hecho que la gente del mar esté en continuo movimiento da a este trabajo un verdadero y propio carácter de internacionalidad. Los trabajadores del mar que hoy transitan por un puerto italiano hace unos días se encontraban en las lejanas Américas y después de algún tiempo alcanzarán las Indias. Al centro de este estudio y de nuestra actividad cotidiana de acogida en los puertos están estas personas.

Hablamos de una población relativamente joven (en torno al 50% no alcanza los 35 años) que tiene, en

Un elemento que con frecuencia aparece únicamente implícito en este magma de números y estadísticas, aunque sea fundamental, es el verdadero motor de la vida del marinero: su familia. De hecho no llegan al 4% los trabajadores del mar que tienen menos de 21 años y que, por tanto, embarcados jovencísimos, aún no han formado una familia propia; mientras el resto de la muestra está formado por un 62% de marineros casados o separados y, por consiguiente, con familia propia. Estas familias permanecen, durante largos meses, como "huérfanas" durante la ausencia de uno o ambos progenitores; en los periodos de desembarco se intenta recuperar esa afectividad perdida, que al poco tiempo serán nuevamente obligados a interrumpir por un nuevo embarco...

Del mismo modo, quizá con mayor incidencia, resulta difícil permanecer al día de las noticias del propio país. Cuando el marinero navega lejos de la propia patria (en torno al 70% de los tránsitos ponderados en las costas italianas) pierde también el contacto con la sociedad civil, cultural

* Se trata de una investigación estadística que ayude a acoger los marineros que cada año transitan por los puertos italianos, y posibilite hacer de los puertos italianos "verdaderos puertos amigos" en el panorama mundial de instalaciones que con frecuencia agudizan la dificultad de los marineros a vivir una vida normal, haciendo también difícil el contacto con la familia y con el lugar de origen. El informe ha sido presentado en el curso del Congreso nacional (1-3 abril) realizado por iniciativa de la Fundación Migrantes, en colaboración con las Capitanías de Puerto, y bajo la dirección de la Universidad de Génova.

la media mundial, una buena escolarización y que, en un 60%, domina dos o más lenguas extranjeras (llegando en algunos casos hasta 7 idiomas). El conocimiento de otras lenguas no se limita al simple saludo o a algunas formalidades; es necesario poder plantear una nueva ruta, corregir la estabilidad del casco o reparar un aparato electrónico, así como saber actuar rápidamente en las emergencias, bajo la dirección de un oficial que emplea una terminología que todos deben entender. Ir por el mar exige una buena preparación técnica pero al mismo tiempo también una formación desde el punto de vista humano. Hay cosas que la escuela prepara para conocer pero que sólo la vida enseña verdaderamente. El marinero está pues suficientemente escolarizado y al mismo tiempo la experiencia de convivencia con personas de diversas culturas y pertenencias le permite conocer nuevos horizontes culturales en el "libro vivo" que es el *otro*.

religiosa. Las escasas y breves llamadas telefónicas no consienten un espacio para recabar informaciones útiles, aunque sean mínimas, para vivir la propia ciudadanía de origen... Recordemos, a modo de ejemplo, el caso de los dos marineros shrilankeses que, hasta el 20 de febrero de 2007, leyendo uno de nuestros boletines de información distribuidos a bordo, no tu-



vieron noticia de la terrible tragedia del Tsunami ocurrida dos meses antes en su país. Estos episodios no son extraños entre la gente que trabaja en el mar...

Muchos trabajadores del mar pretenden continuar con este trabajo por toda la vida. Sin duda, respecto a las posibilidades económicas del salario que recibirían en sus países, la vida del mar permite un mayor bienestar. En concreto, quien viene del norte de África o de Sudamérica tiene la intención de trabajar con el fin de conseguir el capital necesario que le permita emprender una actividad en tierra firme. Si estas son las expectativas, diversa es la realidad. Si bien es cierto que el salario medio, sobre todo para los marineros de países en vías de desarrollo, resulta extremadamente alto, asimismo es verdad que estas personas son las más globalizadas, también en sentido negativo. Este modo de vivir, desplazándose por el mundo en contacto con economías diferentes a la de su país de origen, les induce a gastar aún más. Cuantos nacen en países en los que se sobrevive con lo justo indispensable, en cuanto entran en contacto directo con el moderno consumismo, desarrollan nuevos deseos y nuevos "status simbol" (indicadores de status social) que con frecuencia aplazan por muchos años, respecto a las expectativas iniciales, la realización del propio proyecto económico y, por tanto, el desembarco definitivo.

La religiosidad, en el sentido más amplio, es uno de los pocos puntos firmes de la gente del mar. Casi el 84% se considera, de algún modo, religioso... De los así llamados creyentes en torno a las tres cuartas partes se declaran cristianos... Vivida de modos diversos la devoción personal debe encontrar un adecuado reconocimiento de manera que se pueda hablar de verdadero bienestar ("welfare") de la gente del mar. Solo una atención al hombre en su integridad previene de particularismos y sectorialismos que sólo generan parcialidad...

No obstante el gran trabajo realizado a nivel internacional para dar a los barcos una bandera que ofreciese una referencia cierta para la validez de los contratos, para la certeza de recibir un sueldo o de ser atendidos o repatriados a casa permanece todavía muy comprometido por las banderas de conveniencia, también llamadas "banderas sombra". Este fenómeno genera en el trabajador marítimo una precariedad en la precariedad, ya que con mucha frecuencia los contratos realizados bajo estas banderas son poco más que papel mojado y no son reconocidos a nivel internacional. Este factor de alta fragilidad, junto al miedo de no ser embarcados más, tiene a estas tripulaciones atrapadas en las manos de los armadores sin escrúpulos. Aunque un armador pueda ser reconocido como una persona seria, la elección de la bandera de conveniencia supone un gran interrogante sobre el futuro perso-

CONGRESO NACIONAL APOSTOLADO DEL MAR ITALIANO

En el Congreso participaron, aproximadamente, setenta delegados procedentes de casi toda Italia. Entre los asistentes, cabe destacar la presencia del Arzobispo de Génova, el Card. **Angelo Bagnasco**, el Obispo Promotor, el Arzobispo **Calogero La Piana**, y el Arzobispo **Agostino Marchetto**, Secretario de este Consejo Pontificio, quien llevó el saludo de la Iglesia universal. Asimismo, declaró que "respecto a los datos recogidos con ocasión de este estudio, es importante que el A.M. y todos los demás factores que expresan puerto y sociedad, realicen una profunda reflexión para conocer mejor las necesidades de los marítimos y así poder satisfacerlas, no sólo creando estructuras más 'personalizadas', sino también intensificando el esfuerzo de formación de voluntarios y oficiales. Éstos tienen que estar lingüísticamente, culturalmente y religiosamente preparados para acoger, de todo corazón, a las tripulaciones internacionales cada vez más numerosas".

El Rvdo. **Hennie LaGrange**, Secretario General de la ICMA, presente también en el encuentro, destacó las prioridades que inciden profundamente en la vida de los marítimos y sus familias, y sobre las que el ministerio marítimo debe concentrarse: el fenómeno de la piratería; los despidos y los abandonos a causa de la recesión económica; la ratificación y la aplicación del Convenio MLC2006 de la OIT; la actual tendencia a criminalizar a los marítimos.

nal de cada miembro de la tripulación...

Esta investigación nos ha ayudado a comprender cómo las actuaciones deben ser diversas en relación a la tipología de barcos. La diversidad de cada puerto es por tanto codificada en relación a la tipología de barco que pretende acoger. Son las diversas categorías de barcos que, frecuentemente, e independientemente de la bandera de la nacionalidad, tienen grupos especializados por nacionalidad, por duración uniforme de las paradas y por similar modalidad de gestión de cargamento. Según la tipología del barco se debe programar un tipo diverso de acogida para las tripulaciones. Podría servir de ejemplo el puerto de Gioia Tauro, especializado en el tránsito de contenedores, en contraposición a otras áreas portuarias destinadas a cargueros genéricos que portan carga a granel. En el primer caso tendremos barcos que paran de las 7 a las 21 horas con los movimientos de mercancía realizados 24e la tripulación, mientras que en el segundo caso

tendremos paradas mucho más prolongadas que pueden llegar hasta cinco/siete días, en las que los marineros no son apenas empleados. Estas temporalizaciones y la mayor o menor ocupación de la tripulación exigen respectivamente,



en el primer caso, la forzosa resolución de las necesidades directamente mediante la visita a bordo, mientras que, en el segundo caso, se debe desarrollar ante todo la acogida en centros del tipo de la Stella Maris...

La falta de transporte tanto en el interior de los puertos como para llegar hasta las ciudades, unido a las grandes

dificultades de comunicación a causa de la lengua, son elementos fuertemente invalidantes para acceder incluso a la simple compra de un medicamento. Los largos recorridos que, en nombre de la seguridad, se han creado para evitar ataques terroristas a las ciudades desde los barcos no encuentran una contrapartida que permita, en pocos minutos, satisfacer las necesidades de comunicación con la propia familia. Frecuentemente las 2/3 horas de permiso concedido a cualquier miembro de la tripulación no son ni tan siquiera suficientes para cubrir la distancia que separa el barco de la ciudad. Resultan aún más seriamente insuficientes las normas para obtener, por parte de los extracomunitarios, los permisos para salir del área portuaria que, por diversos e infundados motivos, con frecuencia no vienen concedidos ...

Existen, finalmente, algunas signos que indican nuevos grandes cambios en acto. Empezando por un nuevo "pueblo del mar" representado por las tripulaciones monoétnicas de chinos que, como antes sucedía con los de la ex Unión Soviética, bajan del barco en pequeños grupos guiados por uno de ellos que habla inglés. Son los nuevos desafíos que pasan a través del estudio, recíproco, de nuevos idiomas y culturas que permita un verdadero encuentro personal con cada uno. La denominada "crisis económica" ha puesto en escena el tema de las naves abandonadas. Solo en Italia, del 15 de diciembre de 2008 al 10 de enero de 2009, se llegaron a contabilizar hasta 14 "llamadas" señalando posibles secuestros/abandonos de naves y tripulaciones por parte de los armadores. Y actualmente tenemos una decena de situaciones que son atendidas localmente en sus necesidades primarias (con frecuencia se trata de ofrecer la comida, el vestido y el

agua) y, a través de la ITF, donde sea posible, personarse en el juicio para conseguir el reconocimiento del crédito y, cuanto antes, la repatriación a sus propias casas. Este fenómeno necesita del concierto no sólo de todos los miembros institucionales del puerto, sino también de todas las ciudades portuarias. A pesar de los esfuerzos de nuestros centros repartidos por Italia, al día de hoy no se alcanza a cubrir ni siquiera el 5% de los tránsitos estudiados en esta investigación. Sin duda alguna, estos datos nos hacen reflexionar sobre la necesidad de continuar el trabajo iniciado con los Comités territoriales para el Bienestar marítimo. Es necesario establecer una serie de sinergias que permitan a los encargados del Bienestar incidir principalmente sobre los casos de especial necesidad además de ofrecer un apoyo, medianamente compartido, para todos los demás. El piloto del puerto, que es el primero en subir a bordo, puede ser el primero en indicar las necesidades y carencias, seguido por todos los otros empleados de los remolcadores, los amarra-dotes, los representantes del barco, los agentes de seguridad y de la Capitanía del Puerto y, no por último, nuestros voluntarios. La impronta fuertemente estadística de este sector de la población marinera no es otra cosa que un pequeño inicio en las grandes profundizaciones que se quieren realizar.

Esta pequeña contribución de la Fundación Migrantes y del AM italiano quieren ser de apoyo y de estímulo al Comité nacional de Bienestar marítimo de modo que promueva posteriores profundizaciones que sepan ir más allá de los simples números. Tras haber analizado las necesidades es ahora ineludible individuar un proyecto de intervención concreto y práctico a favor de las gentes del mar. Sólo a través de una eficaz y real coordinación de todos también los marineros que transitan por nuestros puertos sabrán reconocerlos verdaderamente como "puertos amigos".

INFORMACIÓN

Éste es el segundo número del "Boletín del Apostolatus Maris" que enviamos en formato electrónico. Las respuestas que hemos recibido a raíz del envío del primer número han sido muy positivas y alentadoras.

Agradecemos su apoyo y les pedimos que nos envíen cualquier información/artículo que consideren útiles para los demás miembros del A.M.

Es más, pedimos su colaboración para ayudarnos a mantener actualizada nuestra base de datos, informándonos sobre cualquier cambio en las direcciones de correo electrónico.

UNA MISMA PALABRA, UNA MISMA FAMILIA

XXIII Asamblea Nacional del Apostolado del Mar de España



... No porque uno haya nacido en ambiente marineró, o porque uno de sus abuelos junto con un hermano y un cuñado hayan perecido ahogados o porque en su casa haya habido desde los tatarabuelos todo tipo de embarcaciones de pesca de bajura (trainera, lancha, dorna, racú,...) y más tarde barcos de pesca de altura; también todo tipo de redes, no por eso uno es un experto.

Es necesario profundizar y saber descifrar los signos de los tiempos, como aconseja Juan Pablo II. Entendimos que en el proceso evangelizador es necesario una actitud de profundización constante, lo que implica una apertura a la voz del Espíritu, como dice un escritor profano: "Es necesario mantener siempre abierta una ventana del alma; pues nunca sabremos cuando por ella podremos recibir una llamada".

Para los cristianos esta llamada es constante y está en el Evangelio. Basta con mantener abierta nuestra alma para que la Buena Nueva penetre en ella con toda su fuerza ... La oración es fundamental, constituye nuestro cordón umbilical con el mundo trascendente, con el mundo de la gracia y de la fe. Es la brújula en nuestro caminar. Sin ella es fácil extraviarse; lo sabemos por experiencia propia y ajena ...

En nuestro NODI (Noticias Diocesanas), leí: "El cristianismo es experiencia de fe, antes de ser mensaje de fe". Y copio de sus mismas páginas una nota de la Redemptoris Missio (nº 42-43) que se

aplica a nuestra tarea evangelizadora: "El hombre contemporáneo cree más a los testigos que a los maestros; cree más en la experiencia que en la doctrina, en la vida y los hechos que en las teorías. El testimonio de vida cristiana es la primera e insustituible forma de la misión: Cristo, de cuya misión somos continuadores, es el «Testigo» por excelencia (Ap 1, 5; 3, 14) y el modelo del testimonio cristiano". "El testimonio evangélico, al que el mundo es más sensible, es el de la atención a las personas y el de la caridad para con los pobres y los pequeños, con los que sufren. La gratitud de esta actitud y de estas acciones, que contrastan profundamente con el egoísmo presente en el hombre, hace surgir unas preguntas precisas que orientan hacia

La dignidad de la Persona Humana como criatura de Dios, se hace extensible a su medio natural (precio de la redención de Cristo), ya que Dios le encomendó al hombre la continuidad de la creación. Fue uno de los objetivos, ya analizados y propuestos en el Congreso de Río (2002), el de convertir los océanos de basureros en fuente de vida y riqueza. El concepto ecológico es una idea eminentemente cristiana y revelada en el Génesis cuando Dios encomienda al hombre la tarea de dar nombre a todos los animales y plantas de la creación y de cultivar la tierra. En definitiva una pastoral general e integradora tiene como objetivo al hombre integral y su entorno. Dios al crearnos a su imagen y semejanza nos dio la misión de cultivar

Publicamos una síntesis del discurso de apertura del Rev. Agustín Romero Lojo, Director Nacional del Apostolado del Mar de España, en la XXIII Asamblea Nacional celebrada en Santa Pola, del 16 al 19 de abril de 2009. Nos aportará interesantes ocasiones de reflexión para nuestro apostolado en favor de la Gente del Mar.

Dios y el Evangelio. Incluso el trabajar por la paz, la justicia, los derechos del hombre, la promoción humana, es un testimonio del Evangelio, si es un signo de atención a las personas y está ordenado al desarrollo integral del hombre". "La Iglesia está llamada a dar su testimonio de Cristo, asumiendo posiciones valientes y proféticas ante la corrupción del poder político o económico".

y transformar el mundo para que fuéramos concreadores con él. Por ello uno de los valores fundamentales de nuestra Evangelización debe tener en cuenta la educación y cultivo de los valores ecológicos. El amor de Dios incluye el amor a la creación. Y lo que se ama, se cuida. Es necesario hacer aflorar ese amor oculto y profundo que el hombre de la mar siente por el elemento de la creación que le brinda alimento

y bienestar. Ese sentimiento cuasi religioso nos debe llevar a un compromiso de respeto al medio, de estudio, de mejora, de cultivo. Es necesario hacer cambiar el concepto extractivo de recolección o depredador por el de cuidador y cultivador en los hombres del mar. Estamos en un momento crucial de la economía marina similar al hecho prehistórico que convirtió al hombre de depredador en hombre agricultor.

Debemos de estar atentos a esos cambios, que ya se están produciendo, de la pesca extractiva a la pesca cultivada, además de otros aprovechamientos económicos de la riqueza de nuestros litorales, como por ejemplo la comercialización de la flora marina con proyección en la rama de la alimentación, de la industria cosmética y de la rama sanitaria-farmacéutica ... Debemos pues animar a nuestra gente del mar a que colabore y se integre en proyectos de esa índole, por supuesto dentro de una normativa que contribuya al enriquecimiento del litoral.

El respeto por el medio, el cultivo y el amor a la naturaleza es el único argumento para evitar una explotación descontrolada del medio que nos lleve a largo plazo, como ya está ocurriendo a un empobrecimiento tanto económico como cultural y personal. La evangelización y la fe debe fortalecernos para luchar contra esa ambición desmedida de enriquecimiento rápido a costa de la destrucción del medio.

Este principio es válido también contra la invasión de la construcción turística de las playas y costas. Debemos defender las leyes de la lejanía que establecen las órdenes municipales para poder garantizar un turismo de calidad que no destruya la naturaleza y no convierta, como se pedía en el Congreso de Río, nuestros océanos en basureros.

La ecología es respeto, cultivo, estudio y sobre todo cuidado de

esa parte del mundo que Dios dio a los cristianos habitantes de la costa. En estas actividades es donde se tiene que reflejar también la luz del Evangelio. Y esta evangelización es solidaria y conjunta con los párrocos de las poblaciones marineras, y por mi propia experiencia, en las reuniones de zona y retiros, os puedo decir que es un tema que despierta mucho interés por la complejidad de aspectos que integra y que afectan directamente a los habitantes de las zonas costeras ...

Han aumentado en estos últimos años las rutas turísticas de grandes trasatlánticos y los puertos españoles de arribada con lo que la necesidad de atender a la población turística y marinera de esos barcos es mayor y nos obliga a preparar visitantes, de forma inmediata y urgente ... Animamos a aquellas Delegaciones en cuyos puertos recalcan cruceros o buques containers preparen visitantes de los colaboradores con conocimientos, a ser posible de inglés para poder comunicarse con tripulaciones de barcos extranjeros ...

Nosotros ya hemos expresado en varias ocasiones y lo constatamos cada vez que nos reunimos con los párrocos del litoral: la alegría e ilusión apostólica por la supervivencia de las creencias religiosas en el mundo emocional del alma marinera. La parroquia es además un semillero de futuros profesionales que experimentan su trabajo con la fe y dignidad de hijos de Dios. Es algo imperioso en el momento actual, ante la deserción que viene padeciendo, desde hace años, la profesión marinera ...

El punto positivo más destacable es el de la presencia misma del AM en el mundo marítimo español; quiere decir en todas y cada una de las comunidades parroquiales de todo el litoral. Debemos robustecer ese aspecto con una evangelización integral, como nos anima el Pontificio Consejo,

que contemplen un estudio y conocimiento del medio, para su cultivo y enriquecimiento, dignidad de la profesión, un respeto ecológico, compartir experiencias profesionales con marineros inmigrantes; manifestación y exaltación de los valores típicos del hombre de la mar: laboriosidad, solidaridad, generosidad y religiosidad. También señalamos ... la falta de equipos de colaboradores comprometidos. Forma parte de la evangelización, como transmisión de la fe, suscitar en corazones generosos ... esos valores de solidaridad y generosidad en el empleo de su tiempo. En esa bolsa de candidatos es donde mejor podemos obtener la respuesta deseada.

La misión de nuestro apostolado nos lleva también a la colaboración con las instituciones políticas portuarias en todos aquellos proyectos que redunden en el bienestar del marino durante sus estancias en los puertos. Los centros del Stella Maris contribuyen y contribuirán a este objetivo. Creemos que fue uno de los proyectos que mayor servicio han prestado y prestan a los hombres de la mar cuando llegan a puerto después de prolongados días de faena y de largas travesías de navegación. Nos alegra constatar como en algunos puertos renace de nuevo ese afán de ayuda y colaboración con las autoridades portuarias a través de nuestras Delegaciones.

No quisiera terminar sin recordar los peligros que más acechan a nuestros marinos: la falta de seguridad jurídica en los barcos con bandera de conveniencia, que los pueden dejar abandonados en cualquier puerto y de embarcaciones piratas, con la posibilidad de sufrir secuestros en la mar.



SALVAMENTO MARÍTIMO

¡UN DEBER Y UNA CUESTIÓN DE CONCIENCIA!

Intervención de Erika Feller, Asistente del Alto Comisionado en materia de Protección, ACNUR
Encuentro Anual de Petroleros INTERTANKO, Tokio, Japón, 14 de mayo de 2009 (*Extractos*)

El salvamento marítimo es una tradición sagrada, una cuestión fundamental de conciencia y una responsabilidad del derecho internacional. En la actualidad, está sometido a numerosas presiones debido a factores tan diferentes como la crisis económica mundial, la reaparición del fenómeno de la piratería, el incremento de delitos internacionales como el tráfico de seres humanos, la reaparición de la xenofobia junto con el endurecimiento, por parte de algunos gobiernos, de la legislación contra la inmigración ilegal de cualquier clase. El sujeto de mi ponencia es la obligación de proteger la tradición del salvamento marítimo contra una ulterior corrosión, en vista de o a pesar de semejante multiplicidad de cuestiones...

La globalización ha simplificado enormemente y positivamente la circulación legal de mercancías y de dinero en todo el mundo. No podemos decir lo mismo sobre la libre circulación de las personas. A pesar de que hoy día existen muchas más oportunidades de transporte internacional, éstas se han caracterizado por un endurecimiento de las leyes cuando se trata del derecho de entrada en terceros países, así como un notable incremento en el número de obstáculos interpuestos para dificultar el avance de aquellos que aspiran a entrar. Aunque esto podría ser algo comprensible de por sí, es cada vez más difícil para los refugiados, que tienen que huir para proteger su integridad física y la de sus familias de la persecución, de la guerra o de la discriminación brutal, conseguir sobre una base legal el asilo necesario. La actitud a la que se tienen que enfrentar, es decir, un

espacio destinado al asilo cada vez más reducido, es "está bien, nos solidarizamos con vuestra difícil situación, pero resuélvanla en otro país". Consecuencia de esto, evidente aunque desagradable, ha sido que, a parte de la devolución o re-



torno de los refugiados al peligro del que habían intentado escapar, introducir ilegalmente a inmigrantes se ha convertido en un gran negocio para los traficantes de seres humanos. Éste es el caso concreto de la entrada de personas por vía marítima.

El fenómeno de los *Boat people* no es nuevo. Debemos sólo remontarnos a los años 80 y principios de los 90, cuando se produjo uno de los mayores desplazamientos de personas por mar de los países de Indochina. En la actualidad, es posible que la prensa incluya, un día cualquiera, en sus primeras páginas o en artículos secundarios, según el número de víctimas, la noticia de la llegada de barcos y de su cargamento humano a las orillas de Yemen, Mauritania o Malta, a las islas de Australia, a los países en el Mar del Sur de China, o a las islas europeas de Lampedusa, en Italia, a las Canarias, en España, o a las Islas griegas como Mytilene, fuera de la costa turca. El problema es que lo que se percibe a través de los medios de

comunicación en relación a las llegadas por vía marítima, evoca imágenes desproporcionadas con respecto a las cifras reales de los desplazamientos globales. Incluso dejando de lado la llegada masiva de refugiados, la llegada de embarcaciones representa en realidad un pequeño porcentaje del total de aquéllos que solicitan asilo y que realmente consiguen llegar a los países de destino...

... La pérdida de vidas es una amenaza real y constante. Los barcos son inadecuados, los traficantes carecen de escrúpulos, y las personas no están equipadas para realizar dicho viaje. Por desgracia, estos hechos no son lo suficientemente disuasivos como para evitar las salidas; los factores que les impulsan son más fuertes que el miedo al viaje en sí, y esto significa que las personas los emprenderán a pesar de todo. La mayoría de las veces, los factores que les impulsan son una complicada mezcla de cuestiones relativas al refugiado y al migrante, que incluyen la guerra, la violación de los derechos humanos y una vida insostenible en el país de origen; que a su vez se combinan con factores como la reunificación de la familia y la atractiva de mejores posibilidades económicas y de formación en el extranjero. Muy a menudo, la capacidad y la voluntad de los estados costeros, desde donde salen los barcos, de controlar dichas salidas es muy limitada, si se tiene en cuenta los kilómetros de costa y las cantidades de dinero que pasan de una mano a otra, que representan un aliciente para que las autoridades locales hagan la vista gorda. Puede también existir una cierta solidari-

dad hacia aquéllos que buscan una vida mejor para sí mismos y para sus familias, e incluso un sentimiento de “no es nuestro problema, si las personas prefieren no quedarse”. De cualquier forma, siempre habrá alguien que ayudará a los migrantes y a los refugiados en su camino, por diferentes razones, pero concretamente en vista de incentivos económicos lucrativos.

El salvamento de seres humanos es algo indispensable, aunque lejos de ser sencillo de por sí. A menudo, el salvador es una embarcación oficial que pertenece a un estado costero, pero también puede ser un barco comercial privado... Está más que claro que los buques petroleros no están equipados o capacitados para actuar como barcos de salvamento. Los gastos que supone este papel son muchos. Los retrasos se traducen en pérdidas de ingresos. Los pasajeros a bordo, aunque se trate de un breve período de tiempo, pueden representar un peligro para la salud y para la seguridad. El desembarque de aquéllos que han entrado de manera irregular, implica para los barcos una interacción legal con las autoridades portuarias. El aumento vertiginoso de los ataques piratas y las cuestiones que esto conlleva, deben dar lugar a, cuando se pondera quién y cómo rescatar, otras clases de cuestiones. Todas éstas, pesan inevitablemente sobre las decisiones que los capitanes deben tomar a la hora de cómo responder a las situaciones de los *boat people*...

145 Estados han firmado la Convención Internacional de Refugiados, Convención de 1951, que les impide negar la entrada, si esto implica que los que solicitan asilo exponen su vida al peligro o a la persecución. La Convención contiene un régimen de derechos y de responsabilidades a los que están legalmente vinculados los Estados que han adherido al respeto de los refugiados. Además, el humanitarismo de base y el más amplio marco de los derechos humanos, al que la mayor parte de estados también ha

adherido, exige para todas las personas, refugiados o no, el respeto del derecho a la vida y que nadie sea tratado de forma cruel, inhumana o degradante. En resumidas cuentas, cuando se trata de la llegada de barcos, los estados están sujetos al derecho internacional, y muy probablemente también a sus propias leyes, y por tanto deben actuar, con los refugiados y con todos aquéllos que buscan su protección y su ayuda, de una manera que se ajuste a determinados principios.

Existe otro régimen de derechos y de responsabilidades que es directamente relevante. El salvamento marítimo de personas necesitadas es una obligación conforme al derecho internacional, además de ser una necesidad humanitaria, independientemente de quiénes son las personas o las razones por las que se desplazan. Por eso decidimos titular la portada de la revista que hemos difundido en esta conferencia: “¿Refugiado o Inmigrante? Por qué importa la diferencia”. Evidentemente no importa durante la fase de salvamento. Nuestra opinión es que la integridad del régimen mundial de búsqueda y salvamento, tal y como ha sido regulado por el *Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974* y el *Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979*, debe ser protegida escrupulosamente, como una responsabilidad de la comunidad internacional en su totalidad. Obviamente, los capitanes tienen el primer deber de ayudar, que se activa al comienzo del salvamento y concluye con el desembarque de los pasajeros en un lugar seguro. La forma en que se ejerce este deber, estará influenciada por factores como la seguridad y el bienestar de la embarcación y de su tripulación, y la idoneidad del lugar del desembarque, comparado con factores como la seguridad, la cercanía y el programa de presalvamento del barco. En este caso, el discernimiento profesional de los capitanes es un factor clave. Pero es también responsabilidad de los Es-

tados, sujetos al derecho internacional y como imperativo para preservar la sagrada práctica del salvamento, facilitarle de cualquier forma posible, incluso a través de un sistema que minimiza las pérdidas y las molestias causadas a agentes privados que desempeñan sus obligaciones marítimas. Sin lugar a dudas, esto requiere, en primer lugar, un rápido desembarque.



ACNUR no es una organización de derecho marítimo. Somos una agencia para la protección del refugiado. Sin embargo, cumpliendo con nuestras responsabilidades de protección, hemos visto que es necesario implicar, tanto a los capitanes como a los estados costeros y de bandera, en el contexto del derecho marítimo y, en un sentido más amplio, abogar por un sistema de salvamento marítimo que respete no sólo la ley del refugiado, sino las bases del derecho marítimo, para que los refugiados no se expongan a un doble peligro cuando se hace caso omiso de su petición de ayuda mientras se encuentran en alta mar. Por consiguiente, hemos luchado con fuerza junto con nuestros Estados interlocutores para la aceptación y el respeto de acuerdos básicos: que los capitanes que emprenden operaciones de salvamento no sean vistos como parte del problema, sino que sus acciones destinadas a salvar la vida de las personas necesitadas, sean reconocidas y apoyadas por los estados; que un barco no gubernamental no es el lugar apropiado para proteger y clasificar aquéllos que han sido salvados, o para encontrarles una solución, ni dicha embarcación debe ser utilizada como un centro de detención

(continua à la pág. 14)

VIVIR JUNTOS, COMO DISCÍPULOS DE CRISTO, PARA QUE EL MUNDO SE SALVE

DECLARACIÓN FINAL DE LA SESIÓN NACIONAL 2009

La "Misión de la Mer" ha celebrado su sesión nacional en La Rochelle durante la festividad de la Ascensión de 2009, sobre el tema: "Vivir juntos, como discípulos de Cristo, para que el mundo se salve". Nuestro papel en la Iglesia es el de ser signo de la comunión de Dios con los hombres y de los hombres entre sí, aportando nuestro específico granito de sal al mundo marítimo.

Hemos señalado la persistencia de graves problemáticas, amplificadas por la crisis actual, y que acarrearán muchas dificultades para las familias.

En el sector de la pesca, velamos por un razonable control de las actividades pesqueras, que consiente la preservación del recurso y garantiza condiciones laborales y de vida más dignas para los pescadores y sus familias.

Estamos preocupados por la posibilidad de cesión de las cuotas de pesca, y por el limitado espacio destinado a los pescadores en las áreas marinas protegidas. Animamos a los pescadores y

a sus organizaciones representativas, a reforzar su presencia efectiva en los organismos profesionales, para que puedan participar en el proceso de toma de decisiones.

En el sector del comercio, el desguace de numerosas embarcaciones implica la disminución de puestos de trabajo y el desempleo de muchos marinos. Nos preocupan los actos de piratería registrados frente a las costas somalíes: convierten a la navegación en algo peligroso para los marinos dado que algunos de ellos son tomados como rehenes, heridos o incluso asesinados.

En los puertos, en torno a las escalas y a la acogida de los marinos, hemos podido constatar una evolución en la creación de comités de bienestar del puerto; sin embargo, lamentamos la lentitud de su puesta a punto. Nos preocupa la estabilidad económica de los hogares de acogida.

Asimismo, hemos podido constatar la unión de los esfuerzos de las asociaciones y de las Iglesias, que trabajan por el bienestar de los marinos, con el

LAS PERSPECTIVAS Y COMPROMISOS DEL A.M. INTERNACIONAL Y LA "MISSION DE LA MER"

La pesca ilegal y una cierta injusticia en los acuerdos de pesca entre países del Norte y del Sur, son denunciadas regularmente, en particular, por los pescadores artesanales del Sur. Los países del Norte (es decir, aquéllos que disponen de medios) suelen establecer las normativas para luchar contra la pesca ilegal y no reglamentada, normativas que son a su vez cuestionadas por los países del Sur, que les reprochan el hecho de que no toman en cuenta a sus pescadores artesanales.

A nivel europeo, y francés, el rediseño de la Política Pesquera Común es uno de los principales desafíos para el futuro de los pescadores. La gestión de las cuotas es, sin lugar a dudas, el punto crucial. Se habla de crear cuotas individuales transferibles (asignadas por barco y que podrán ser revendidas). En ciertos países como Canadá o Países Bajos, esto conlleva la desaparición de los pescadores artesanales en favor de los grandes armadores que disponen de un fuerte poder económico. Canadá tiene que rescatar sus cuotas para repartirlas entre los pescadores de pequeña escala.

Otro motivo más de preocupación para los pescadores es la creación de áreas marinas protegidas. La idea es la de preservar la calidad del ecosistema costero limitando – o reglamentando – un determinado número de actividades. Esto concierne a todos los usuarios de la costa (municipios, turistas, pescadores,...). ¿Cuáles serán, para ellos, las restricciones impuestas? Vemos también como progresan algunos proyectos de granjas eólicas marinas, y un buen número de ellas están en marcha (Países Bajos, Reino Unido,...).

apoyo de la guía de la Gente del Mar; percibimos esto como un signo positivo.

La “Misión de la Mer” participa en la acogida de los marinos de los barcos de crucero, como por ejemplo en Marsella, y empieza a estar presente entre las tripulaciones y los pasajeros.

Nuestra dificultad sigue siendo la de llegar a los más jóvenes en las escuelas y a bordo. Se han emprendido algunas iniciativas, como por ejemplo en Marsella, Ciboure, Saint Malo, que deben ser desarrolladas.

Los marinos profesionales de las embarcaciones de recreo siguen siendo también una de nuestras preocupaciones; pero sólo será posible llegar a ellos gracias a la participación de las Iglesias locales.

En perspectiva del proyecto de salvación, queda todavía mucho camino por recorrer. El mundo marítimo sigue siendo, para nosotros, un mundo de misión. Sólo a través de las aspiraciones y las capacidades de todos los protagonistas del mundo marítimo se podrán realizar verdaderos cambios, a través de un diálogo respetuoso de unos y otros, en colaboración con todos los hombres de buena voluntad, y con una constante atención a los más desfavorecidos.

La Rochelle, domingo 24 de mayo de 2009

Señor Philippe Martin, Presidente
Padre Guy Pasquier, Secretario Nacional

(de la pág. 12)

flotante; que el capitán tiene derecho a recibir ayuda de los estados costeros, facilitándole el desembarque y la conclusión del salvamento; que los estados no deben imponer como requisito, a las compañías navieras o a sus aseguradores, correr con los gastos de repatriación de las personas rescatadas en alta mar, como condición previa para el desembarque; que los procedimientos de desembarque no deberían ser regulados por objetivos de control de la inmigración y que la responsabilidad de hallar una solución que consienta un tempestivo desembarque, que se lleve a cabo de forma humana, se halla exclusivamente en los Estados y no en los agentes privados...

En conclusión, los capitanes y las compañías para las que trabajan, no están solos a la hora de actuar correctamente. El salvamento marítimo cuenta con siglos de tradición y una legislación que le respalda. La distinción entre refugiados y migrantes, personas con visado e ilegales, no es una cuestión que importe al momento del salvamento. La responsabilidad de no hacer caso omiso de la petición de salvamento es sin embargo holista, que implica no sólo a los capitanes, sino también a las compañías para las que trabajan, a los estados de bandera y costeros, que son protagonistas en las operaciones de salvamento, y a la comunidad internacional en su totalidad, incluyendo a las agencias de los Naciones Unidas, como por ejemplo la nuestra.

Sólo si se aborda como una responsabilidad compartida o colectiva, que depende de todos los agentes interesados que desempeñan de manera comprometida su papel, podrá sobrevivir no sólo como un principio, sino más importante, como una práctica real. Nosotros podemos animar, incluso facilitar esta comunión de responsabilidades. Pero necesitamos su ayuda – o más bien son los refugiados quienes les necesitan – para que también Ustedes puedan comprometerse sinceramente.

Los pescadores no controlan el precio de venta de su captura. El viejo sistema de subasta determina que el comprador es quien establece los precios. Sin embargo, sería oportuno compensar la disminución del volumen de las capturas, a través de una mayor valorización de las mismas, si se quiere, que en un futuro próximo, existan pescados y pescadores.

El 15 de junio de 2007, la OIT adoptó un Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero. Este Convenio pone en marcha nuevas normativas que están destinadas a garantizar: una mejora de la seguridad laboral, de la sanidad y de la asistencia médica en el mar, adecuados períodos de descanso, el respeto de los acuerdos de compromiso, el mismo derecho que los demás trabajadores a gozar de protección social. Un derecho a la inspección de los barcos y de las condiciones de los marinos, debería prohibir la navegación a las embarcaciones consideradas “substandard”, sin embargo, en muchos países estos controles son poco frecuentes debido a la falta de personal cualificado o a la falta de voluntad política para llevarlos a cabo.

Es en este mundo en el que están comprometidos el Apostolado del Mar, a nivel internacional, y la “Misión de la Mer” en Francia. Por lo que concierne el sector de la pesca y en particular, de la pesca artesanal, el compromiso de las Iglesias locales es fundamental para garantizar una presencia cerca de los marinos. A lo largo de la costa, en casi todos los pueblos costeros hay un puerto. Las salidas al mar son breves y los marineros nunca permanecen demasiado tiempo lejos de las comunidades cristianas. Las mujeres de los marinos son un vínculo esencial entre las Iglesias y los hombres en el mar, y desempeñan un importante papel en la presencia de la Iglesia en el mundo marítimo.

Los marinos de la pesca industrial viven, como sus compañeros transportistas, períodos de presencias y de ausencias, que exigen una presencia específica. Es el papel de los capellanes de puerto.

Philippe Martin

A PESAR DE LA CRISIS

El mercado de cruceros en Europa avanza a toda máquina



Hoteles flotantes que se parecen cada vez a complejos turísticos, variedad en la oferta, calidad de los servicios, personal cualificado, medios cada vez más accesibles. El mercado de los cruceros en Europa sigue creciendo, a pesar de la crisis económica y en contra tendencia respecto a una cierta reducción de la demanda en el sector turístico.

El pasado 5 de junio fueron "bautizados" en Génova, por el Arzobispo de la ciudad, el Cardinal Bagnasco, los 2 nuevos buques de la compañía Costa Cruceros, el "Costa Pacifica" (114.500 toneladas, 3.780 huéspedes y 1.050 miembros de la tripulación) y el "Costa Luminosa" (92.600 toneladas, un máximo de 2.826 huéspedes y 921 miembros de la tripulación), un acontecimiento único, en el que la Costa Cruceros ha recibido la certificación del *Guinness World Records* en una nueva categoría de récord: "Most ships inaugurated in one day by one company", (mayor número de barcos inaugurados el mismo día por una compañía). Para 2012 está prevista la entrega de otros 3 nuevos buques.

También la MSC Cruceros ha decidido reforzar su flota: después de la botadura del "MSC

Fantasia", que tuvo lugar el pasado mes de diciembre en Nápoles, será el turno del gemelo "MSC Splendida", el décimo barco (133.000 toneladas, 3.971 huéspedes y 1.332 miembros de la tripulación), cuyo "bautismo" está previsto para el 12 de julio, en Barcelona.

Asimismo, esta nueva generación de embarcaciones le dedica especial atención a la ecología. El buque "MSC Luminosa", de hecho, está preparado para el *cold ironing*, un sistema para abastecer a los barcos de energía eléctrica en los muelles, sin tener encendidos los motores, mientras que el "MSC Splendida" contará con los sistemas tecnológicos más innovadores para garantizar el ahorro energético y la protección del medio ambiente, desde el *energy saving* hasta el sistema de tratamiento de aguas negras y grises.

Por lo tanto, a pesar de la fase delicada que estamos viviendo a nivel mundial, este modelo itinerante de turismo sigue creciendo y creando una importante actividad productiva que mueve dinero y crea puestos de trabajo. ¿Pero cuáles son las causas que han generado dicho éxito? Éstas parecen hallarse en la "masificación" del producto, que ha sido adaptado a los cambios del mercado, logrando transformar un producto tradicionalmente "de lujo" en un producto de masas, con una relación calidad-precio que no suelen tener otras áreas del sector turístico. Además, los barcos navegan 365

días al año y las compañías preparan su producto ya desde el año anterior.

También para 2009, la tendencia en el mercado europeo permanece positiva, tanto que se puede afirmar que el de los cruceros es el segmento que cuenta con el mayor índice de crecimiento de todo el sector turístico (aproximadamente el 10% en términos de pasajeros y 32 mil millones de euros de valor, dando trabajo a 311.000 empleados).

Cuando suben a bordo los pasajeros, ajenos a toda preocupación, viven en un ambiente que podríamos definir de lujo, donde son atendidos y reverenciados por personas dispuestas a satisfacer todos sus deseos lícitos. ¿Pero quiénes son estos hombres y mujeres que cocinan, lavan, ordenan, planchan, acogen, divierten, y de los que casi nadie se acuerda? Sin embargo, la tripulación de un barco es, sin lugar a dudas, uno de los factores de mayor éxito de un crucero.

De hecho, una tripulación profesional y serena, no sólo contribuye a que la experiencia de los pasajeros sea positiva, sino que además promueve la operatividad eficiente del buque. Es cierto que muchos jóvenes sueñan con trabajar a bordo de barcos de crucero, pero en cambio pocos logran imaginar qué conlleva, en realidad, este tipo de trabajo: un aprendizaje más o menos largo a bordo, disciplina rígida, duro trabajo manteniendo siempre una



constante sonrisa en los labios. Formar parte de una tripulación, por lo tanto, puede llegar ser, a largo plazo, algo estresante: prolongada separación de la familia, constante convivencia con personas de diferentes culturas y nacionalidades (a bordo de un gran buque pueden llegar a coincidir 50 nacionalidades diferentes), largas horas de trabajo, pocas posibilidades de bajar a tierra.

Desde hace varios años, el AM de diferentes Países garantiza una presencia pastoral continua a bordo de estos buques gracias a sus capellanes, que prestan atención a la dimensión humana y religiosa de la tripulación y de los pasajeros, convirtiéndose en marinos entre los marinos y compartiendo con ellos “los gozos y las esperanzas, las tristezas y las angustias” (*Gaudium et Spes*, n. 1).

“La del capellán – afirma Don Luca Centurioni, Director del sector de los capellanes del Apostolado del Mar italiano – es un servicio ofrecido a la totalidad de la persona del marítimo, con sus exigencias más materiales, que son las de disponer de un servicio de ayuda (recibir y enviar correspondencia, custodia de dinero, etc.), y sus exigencias más espirituales (la necesidad de hablar con alguien de sus problemas, de a bordo o los que surgen en casa, un consejo sobre las decisiones personales que deben tomar, la mediación en la relación con los demás compañeros de a bordo, la búsqueda de Dios, un consuelo en la soledad o el sufrimiento). Sin embargo, se dedica gran atención a entender cuáles son las exigencias de cada persona y adaptarlas a las de todos. En este sentido, la tarea del capellán es la de intuir las necesidades y las esperanzas de los individuos, tan diferentes entre sí debido a la raza, al idioma, a la cultura, religión, e intentar satisfacer a cada uno, trabajan-

do por el bien de toda la comunidad que se encuentra a bordo. A través de esto, se intuye como el bienestar de la tripulación es una prerrogativa esencial [también] para un servicio de excelencia, porque el primer recurso para ofrecer un servicio de calidad a los huéspedes no es el barco en sí

mismo, sino la excelencia del servicio de todo el personal de a bordo”.

El barco es como una gran parroquia flotante, y a bordo el capellán es sacerdote, consejero, guía y animador, párroco igual que su hermano que se encuentra en una parroquia en tierra firme.

DURANTE EL DÍA MUNDIAL DE LOS OCÉANOS, LA FAO PRESENTA NUEVAS DIRECTRICES TÉCNICAS SOBRE LA PESCA EN LAS PROFUNDIDADES DE LOS MARES



8 de junio de 2009, Roma – La FAO ha publicado, con ocasión del primer Día Mundial de los Océanos de la ONU, un conjunto de directrices técnicas cuyo objetivo es el de ayudar al sector pesquero a reducir su impacto sobre los ecosistemas y las frágiles especies de pescado que se hallan en aguas profundas.

Las directrices proporcionan un marco que los países pueden utilizar, individualmente y en el contexto de organizaciones regionales de gestión de la pesca, para administrar las pesquerías de aguas profundas (DSF) en las áreas de alta mar, fuera de las jurisdicciones nacionales.

Muchas especies de pescado de aguas profundas crecen despacio, alcanzan tarde la madurez sexual, y no siempre logran reproducirse anualmente. Como resultado, su capacidad de recuperación de la pesca intensiva es muy baja, y restablecerse de la sobrepesca es algo que puede llevar incluso varias generaciones.

Partiendo de la base que toda actividad de pesca en áreas de aguas profundas debería ser “rigurosamente gestionada”, las directrices establecen los pasos para la identificación y la protección de los ecosistemas vulnerables del océano, y proporcionan una guía para el uso sostenible de los recursos vivos marinos en las áreas de aguas profundas. Asimismo, trazan caminos para mejorar la información sobre la ubicación y el estado de ecosistemas marinos vulnerables, incluyendo las reservas de pescado vulnerable en aguas profundas.

Las naciones pesqueras deben evaluar las actividades pesqueras que sus flotas llevan a cabo en aguas profundas, para determinar si éstas causan substanciales impactos negativos. Las actividades pesqueras en aguas profundas deben cesar en aquellas áreas en las que se verifican dichos impactos negativos sobre los ecosistemas marinos vulnerables, y es necesario adoptar medidas correctivas. Y allá donde se establece que es posible crear DSF de forma responsable, es necesario emplear adecuados métodos de pesca para reducir tales impactos, como por ejemplo, los impactos sobre las especies “non-target” (no buscadas).

Directrices muy necesarias

Dado que la pesca en aguas profundas es una actividad relativamente nueva y requiere considerables recursos en términos de inversión y tecnología, pocos países han desarrollado políticas y proyectos específicamente relacionados con su gestión. “Estas directrices proporcionan un asesoramiento necesario sobre una forma responsable de tratar la pesca en aguas profundas, y son una innovación ya que abordan cuestiones tanto medioambientales como de gestión de las pesquerías, de una manera integrada”, afirmó Ichiro Nomura, Asistente del Director General del Departamento de Pesca y Acuicultura de la FAO.

UN MAL AÑADIDO



Investigadores de tres universidades estadounidenses, el Centro Nacional de Investigaciones Atmosféricas y la Comisión Internacional Pacífico Halibut, en un informe elaborado para el Centro Pew, destacaban que el cambio climático representará un reto importante para los ecosistemas costeros y marinos. En ese mismo informe ... se pronosticaba que el clima del planeta cambiará más rápidamente de lo que lo ha venido haciendo durante las próximas décadas, y que ello daría lugar a la extinción local, si no total, de algunas especies, la alteración de las distribuciones de especies de manera que conduzcan a cambios importantes en sus interacciones con otras especies, y modificaciones en el flujo de energía y reciclaje de materiales dentro del ecosistema.

El paso del tiempo no ha hecho más que corroborar estas predicciones, tachadas de alarmistas en no pocas ocasiones. Bien saben los pescadores que una de las principales consecuencias de estos cambios es el desplazamiento de especies. Peces, moluscos y crustáceos remontan hacia el Norte en busca de aguas más frías, ya sea porque su organismo necesita temperaturas específicas, o porque siguen en su migración a los vegetales, el plancton y otros organismos marinos de los que se alimentan.

... Baste señalar que los científicos han establecido -en un estudio efectuado sobre más de

un miliar de especies, y del que fue el responsable el prestigioso investigador canadiense Daniel Pauly- una media de 45 kilómetros por década el desplazamiento de las distintas especies hacia el Norte y hacia aguas más profundas. Además de la pérdida de pesquerías de relevancia comercial, en esas mismas zonas abandonadas se producirán invasiones de especies cuyos efectos son difícilmente evaluables. Las especies que lo tendrán más complicado son las que ya habitan en latitudes extremas, como algunos tipos de langosta o de bacalao ...

Según Luis Valdés, director del Oceanográfico de Gijón, ya no resulta extraño encontrar en estas aguas especies subtropicales, que son propias de zonas próximas a Cabo Verde, a más de 3.500 kilómetros. El bonito, por el contrario, se ha desplazado hacia el norte unas 120 millas.

El Instituto Español de Oceanografía acaba de hacer públicos los resultados de la campaña RadProf0209, que finalizó el pasado 14 de febrero, y en la que se obtuvieron registros que detectan un calentamiento local muy acentuado en aguas del mar de Galicia y Cantábrico. En los primeros mil metros de la columna de agua, en los últimos 15 años la temperatura se ha incrementado en 0,3°C.

Debido a la periodicidad de los últimos años en la toma de muestras, los científicos han podido precisar ciertos procesos con

mayor detalle. Así, la secuencia de años cálidos con eventos fríos en 2005 y 2006 tuvieron como resultado la inyección de calor hasta niveles intermedios de entre 300 y 500 metros de profundidad, o cómo los cambios meteorológicos de las aguas a profundidades de unos 2.000 metros varían de acuerdo a los cambios meteorológicos registrados en su remota región de origen, el Mar del Labrador.

Y los cambios que se están produciendo en ambos polos son más que preocupantes y tienen en alerta a la comunidad científica, dadas su incidencia sobre el conjunto del planeta. El volumen de la capa de hielo en los polos disminuye a gran velocidad. La extensión perenne de hielo en el Ártico, por ejemplo, se ha reducido en un millón de metros cuadrados en los dos últimos años, mientras que el manto de hielo en invierno es de una delgadez extrema. En la Antártida ocurre algo parecido.

Eileen Claussen, presidenta del Centro Pew sobre Cambio Climático, señaló que el cambio climático podía ser la puntilla en los ya estresados ecosistemas costeros y marinos, y venía a comparar esta situación con la de un ser humano cuyo sistema inmunológico está debilitado y su vida puede verse en peligro por una enfermedad que no amenazaría a una persona saludable. La pesca a gran escala resulta víctima del

cambio climático y de la alteración de los ecosistemas y, al tiempo, colabora incidiendo en los factores que provocara ese cambio (por las emisiones contaminantes) y de alteración de los ecosistemas (sobrepesca y destrucción de ecosistemas).

Según el último informe de la FAO, la producción total de la pesca mundial alcanzó un nuevo récord en 2006, con 143,6 millones de toneladas (un incremento del 0,6%), de los que 92 millones procedieron de la pesca extractiva. Este mismo informe recalca que el 19% de las principales especies analizadas están sobreexplotadas, y que las actuaciones para afrontar dicha sobreexplotación han sido lentas "y sólo se ha progresado de forma limitada en la incorporación a la pesca de un enfoque preventivo".

La FAO hace un llamamiento a la industria pesquera y a los responsables del sector en cada país para que hagan un esfuerzo mayor en comprender los efectos que el cambio climático tendrá en la pesca a nivel mundial y prepararse para ello.

La pesca industrial está provocando un profundo desequilibrio en los ecosistemas marinos. De hecho, muchas especies de gran interés comercial no se han recuperado a pesar de llevar años bajo una moratoria de pesca. Es el caso del bacalao, en Terranova, cuya moratoria se inició en 1992, y que no muestra síntomas de recuperación. Y es que hay que fijarse también en el desequilibrio que se produce en el ecosistema marino ante la drástica disminución de una especie. A algunas de estas situaciones nos hemos referido en anteriores ocasiones, pero valga recordar la crisis por la que atraviesa el stock de anchoa en el Cantábrico.

PROTECCIÓN DEL ÁRTICO

La abundancia de jurel, por ejemplo, es vista por algunos casi como una plaga, ya que se alimenta de larvas de muchas especies (entre ellas, las de anchoas), y sus depredadores naturales se han visto reducidos a causa de la sobrepesca, como atunes, bonitos, lechas... La proliferación de medusas en el Mediterráneo, además de por el incremento de la temperatura del agua y de la salinidad de las aguas costeras por el descenso del aporte de los ríos, también se encuentra en la disminución de depredadores, como el atún o la tortuga. Al mismo tiempo, las medusas se alimentan de larvas de especies de importancia comercial, con lo que dificultan -si no impiden- su recuperación.

Alguna de las especies en peligro ocupa los puestos más altos de la cadena trófica. De ahí la preocupación, por ejemplo, por la persecución que está sufriendo uno de los grandes depredadores como el es tiburón, al que se está llevando en muchos casos a su desaparición, como ocurre en el Mediterráneo. Las consecuencias no parecen importar, salvo a ecologistas y científicos, a tenor del control real de esta situación.

Frenar la pesca industrial, regulándola, se antoja como una de las medidas fundamentales para no agravar el deterioro del ecosistema marino. En ello habían insistido tiempo atrás desde Oceana, incidiendo en que una

industrialización irresponsable del Ártico podría tener consecuencias catastróficas a nivel mundial, dado que el Ártico desempeña un papel crítico en los patrones climáticos del planeta. Y especialmente, porque al disminuir la extensión de la zona de hielo se ven amenazadas nuevas áreas, hasta ahora vírgenes, por la actividad pesquera industrial y por el desarrollo de nuevas rutas de transporte. Reclamaban, por ello, una política preventiva urgente a la comunidad internacional, dada la importancia de ese ecosistema.

Así lo ha entendido también el Consejo de Gestión Pesquera del Pacífico Norte, dependiente de EE.UU., que ha decidido impedir la expansión de la pesca industrial en todas las aguas del país norteamericano al norte del estrecho de Bering. La medida representa una de las mayores actuaciones preventivas en la historia de la gestión pesquera que, como señala Oceana, servirá para aliviar la presión ejercida sobre los ecosistemas oceánicos por el cambio climático. La zona protegida es de unos 518.000 kilómetros cuadrados. La medida no afectará a la pesca artesanal tradicional desarrollada por las comunidades indígenas de la zona.

Sin duda, una actuación de gran relevancia, tanto por la medida en sí como por el mensaje de necesidad de proteger el ecosistema marino.

("Mar", n. 480, Marzo 2009, R.G.)





“LIBERADNOS O MORIREMOS POR LAS PRIVACIONES”

**DRAMÁTICO LLAMAMIENTO DEL COMANDANTE DEL
“BUCCANEER”, EN MANOS DE PIRATAS
DESDE EL PASADO 11 DE ABRIL**

Dramática conversación telefónica con Mario Iarloi, comandante del “Buccaneer”. La embarcación, propiedad de la Micoperi Marine Contractors de Ravenna, está anclada a lo largo de Las Qorey, pueblo de pescadores en el Puntland, la parte septentrional de la ex colonia italiana. Las condiciones de vida son trágicas, la tripulación del arrastrero de altura (diez italianos, un croata y cinco rumanos) se siente abandonada. Algunos marineros están enfermos, todos están a las puertas del agotamiento psicológico. Seis de los dieciséis marineros han sido llevados a tierra, probablemente repartidos en distintos poblados de la costa, para esconderlos en caso de una improbable intervención de los “cabezas de cuero” (unidades de élite) italianas. Será por tanto más difícil recuperarlos en el momento de la liberación...

*A BORDO DEL “BUCCANEER”,
ARRASTRERO DE ALTURA ITALIANO
SECUESTRADO EN LAS AGUAS DEL
GOLFO DE ADÉN A LO LARGO DE LAS
COSTAS SOMALÍES, MIENTRAS REMOL-
CABA DOS BALSAS VACÍAS,
HAY 16 MARINEROS.*

«Liberarnos o les pediremos que nos disparen – pide desesperado el comandante con una voz que parece quebrada por las lágrimas – Estamos enfermando, algunos sufren de depresión y otros de corazón, no hay medicinas. Hace tiempo que llegaron medicinas (uno de los miembros de la tripulación sufre una cardiopatía, ndr) pero en esta historia interminable los medicamentos están a punto de agotarse. No soy médico; no hay médicos; no consigo curar personas que ni tan siquiera sé que tienen, o debería curarlas sólo mirándolas a la cara. Ya no consigo razonar como personas normales. Ni si quiera yo puedo ya razonar». El comandante Iarloi, de 51 años, de Ortona, intenta argumentar: «Es una situación absurda y

ya no tenemos fuerzas para continuar. Algunos están perdiendo la cabeza. No queda nada para comer. Sólo algo para mantener el físico; nos estamos lavando con agua de mar. Estamos más allá de nuestras fuerzas. Por favor liberadnos de esta situación, de lo contrario nosotros mismos pediremos que nos maten. También ellos (los carceleros, ndr) están nerviosos y de vez en cuando disparan. Hoy ha ocurrido otra vez. Una bala me ha rozado la cabeza. No podemos más y queremos volver a casa; y queremos volver ya. Permanecemos seis horas en el puente de mando sin aire acondicionado (en esa zona el calor es insoportable y las temperaturas superan con mucha facilidad los 40 grados, ndr)».

Durante la conversación telefónica, el capitán del “Buccaneer” (que por ironías del destino en inglés significa bucanero, pirata) cuenta que a bordo ya no hay agua potable («bebemos agua hervida») ni comida («comemos arroz y pan que nos prepara el cocinero»). A continuación ha desmentido que les hayan sido entregados los víveres que habían sido enviados en un camión que habría partido de Gibuti («No hemos recibido nada») y que sin embargo se había asegurado que habría llegado a su destino. A propósito de las negociaciones el comandante afirma que no sabe nada: «No nos informan de esto. Si no existen negociaciones, que las hagan, que telefonen a estos señores, que se pongan de acuerdo y hagan lo que tienen que hacer. Hace 51 días que lo deberían haber hecho».

En este punto Iarloi afirma: «Estamos hartos de estar en esta barca. No puedo más y le paso a la persona que está a mi lado», es decir, el pirata que habla italiano. Precisamente él aseguró hace un par de días al Corriere que no hay ninguna negociación en marcha. «Éstos – había declarado refiriéndose a los rehenes con un cierto nerviosismo – quieren volver a casa, pero nadie se ha puesto en contacto con nosotros».

(Corriere della Sera, 2 junio 2009, Massimo A. Alberizzi)