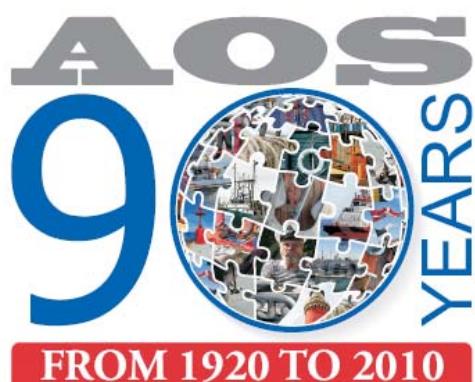




## DOMINGO DEL MAR 2010

### SUMARIO:

XIX Sesión Plenaria del Consejo Pontificio	3
Notas de un capellán de puerto	7
Conferencia Regional de América del Norte y del Caribe	10
Encuentro nacional de la 'Mission de la Mer'	12
La piratería	14
Marinos abandonados	16
Marea negra	19



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 ...](http://www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...)

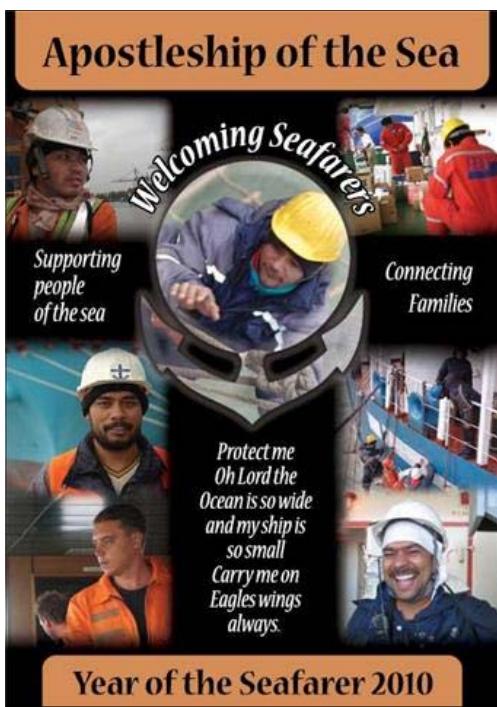
Estimados capellanes, voluntarios, amigos y benefactores del Apostolado del Mar,

la Organización Marítima Internacional (OMI) ha declarado que el 2010 sea el "Año del Marino", al fin de rendir homenaje a los 1,5 millones de marinos por su extraordinaria aportación a la sociedad, y para sensibilizar sobre las difíciles situaciones, generadas por la naturaleza, pero también a menudo por las personas, que muchos de ellos viven navegando por los mares del mundo.

Puesto que habitualmente se define a los marinos como "personas invisibles", cuyo tránsito por los puertos es muy rápido, la celebración anual del Domingo del Mar invita también a las comunidades cristianas a ver y reconocer a dichos marinos como "personas reales" que, gracias al duro trabajo y a los sacrificios que realizan, hacen nuestra vida más cómoda.

Los marinos no son trabajadores como los que se encuentran en tierra firme, son diferentes, también porque no les vemos acudir al trabajo todos los días. Su contrato les exige dejar durante un largo período de tiempo a sus mujeres, a sus hijos, y a sus familias y amigos. Navegan de puerto en puerto, a menudo en lugares aislados y con poco tiempo a disposición para bajar a tierra antes de embarcarse nuevamente y hacerse a la mar. El perímetro de la embarcación es el límite de su mundo, el espacio circunscrito de la cabina es su hogar, y comparten el trabajo con personas de diferentes nacionalidades y religiones, empleando a menudo una "Babel de idiomas" para comunicar. Para los marinos, la soledad es un compañero constante y las injusticias son algo frecuente. Además, en estos tiempos de crisis económica se abandona con extrema facilidad a las tripulaciones en puertos extranjeros, los ataques de piratas son cada vez más frecuentes y cuando se produce un accidente la criminalización y la detención son a veces el precio que los marinos tienen que pagar en nombre del armador o del chárter.

El progreso tecnológico ha aportado, cierto, muchos cambios al mundo marítimo, mejorando la seguridad y la fiabilidad de las embarcaciones y reduciendo el tiempo de descarga y carga en el puerto, sin embargo las necesidades humanas de los marinos y de los pescadores han cambiado poco. Estas necesidades son simples, una calurosa acogida en un país extranjero, transporte para que puedan desplazarse a la ciudad, un teléfono o un ordenador para que puedan ponerse en contacto con su familia y sus seres queridos, un sacerdote para celebrar la Santa Misa – si son católicos – o bendecirlos, un amigo que escuche sus historias y sus problemas, un voluntario o un agente pastoral que les visite en el hospital o en la cárcel.



El Apostolado del Mar fue fundado por un pequeño grupo de personas generosas en Glasgow, el 4 de octubre de 1920, cuyo objetivo era el de proporcionar ayuda espiritual y material a los marinos católicos "abandonados" y atender a sus necesidades. A partir de aquel momento, el Apostolado del Mar ha crecido más allá de cualquier expectativa, y volviendo la vista atrás, a sus humildes inicios, podemos ver la mano providencial de Dios, puesto que el Apostolado se ha difundido por todo el mundo.

Proporcionar cuidado pastoral, sobre todo a través de las visitas de barcos, a los marinos y a los pescadores sigue siendo nuestra principal preocupación, tal y como lo fue en los inicios de este Apostolado. Por consiguiente, nos gustaría animarles a seguir apoyando esta "Obra", con la esperanza de que las Iglesias locales se involucren cada vez más en esta pastoral.

El Apostolado del Mar, mediante su red de "Stella Maris" y Centros en todo el mundo, está siempre disponible para responder a las necesidades de los marinos, acogiéndolos en "una casa lejos de su casa" y haciendo que su vida sea un poco más fácil.

Los capellanes y voluntarios, en muchos puertos del mundo, visitan centenares de barcos, a la vez que acogen a miles de marinos de todas las religiones y nacionalidades ofreciendo asesoría, ropa, tarjetas telefónicas, dinero y brindándoles 'un puerto seguro' en tiempos de crisis y, en último lugar, pero no por ello es cosa menos importante, ayudan también a mantener en sus vidas la apertura hacia los valores trascendentales.

A nivel internacional y nacional el Apostolado del Mar lleva a cabo también una labor de abogacía al fin de promover los derechos de los marinos y proporcionar justicia para ellos.

Al conmemorar el 90 Aniversario de la Fundación del Apostolado del Mar y al celebrar el Año del Marino, nos gustaría hacer un llamamiento a los Estados para que aceleren la ratificación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, un instrumento fundamental para mejorar el funcionamiento y las condiciones de vida de los marinos.

Por último, en esta ocasión, les invitamos a detenerse durante un momento y a rezar por los marinos y sus familias, encomendando a María, *Estrella del Mar*, los capellanes y voluntarios que todos los días pasean generosamente por los muelles, suben por las pasarelas y muestran amor e interés por "esas personas que, por motivos de diversa índole, viven y trabajan en el ambiente marítimo" (Motu Proprio *Stella Maris*, Introducción).

✠ Antonio Maria Vegliò, Presidente

✠ Arzobispo Agostino Marchetto, Secretario

## NUEVO SUBSECRETARIO DEL PONTIFICO CONSEJO

El 6 de mayo de 2010 el Santo Padre Benedicto XVI nombró nuevo Subsecretario del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes al Padre Gabriele Ferdinando Bentoglio, Procurador General y Secretario General de la Congregación de los Misioneros de San Carlos (Scalabrinianos).

El Padre Bentoglio, nacido en Trescore Balneario (Bérgamo, Italia) el 7 de marzo de 1962, obtuvo el doctorado en Teología Bíblica en la Pontificia Universidad Gregoriana de Roma. Ha desarrollado su actividad pastoral en las diócesis de Londres y de Arundel-Brighton. Ha enseñado Sagrada Escritura en el 'Missionary Institute of London', en la Pontificia Universidad Urbaniana y en el 'Scalabrin International Migration Institute', en Roma, del cual ha sido también Director.

Son numerosas su publicaciones, entre las que se encuentran: "Mio padre era un Arameo errante...", "Temi di teologia biblica sulla mobilità umana", "Stranieri e pellegrini davanti a Dio", "Stranieri e pellegrini. Icone bibliche per una pedagogia dell'incontro". El Padre Bentoglio también colabora con revistas especializadas y pastorales con artículos y recensiones. Del 2005 al 2009 ha sido Encargado del sector migrantes en este Pontificio Consejo. Vuelve ahora para acompañar la pastoral de la movilidad humana en su conjunto. Por este motivo, el Apostolado del Mar Internacional le desea sinceramente los mejores éxitos y un fructífero trabajo.



# XIX SESIÓN PLENARIA DEL CONSEJO PONTIFICIO

## EL COMPROMISO DEL APOSTOLADO DEL MAR EN LA ACCIÓN DE PROMOCIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE LOS Y SOBRE LOS DERECHOS DE LOS MARINOS Y PESCADORES ANTE LOS ESTADOS Y LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES



Intervención del **Diácono Ricardo Rodríguez-Martos Dauer**  
Delegado diocesano, Apostolado del Mar, Barcelona, España

### EL PANORAMA MARÍTIMO INTERNACIONAL

El mundo en el que vivimos es el de la globalización, el de las comunicaciones, el de los acuerdos internacionales. Todo ello nos sitúa en un contexto que nos lleva necesariamente a mirar más allá de nuestro entorno, especialmente en el ámbito marítimo, que es internacional por excelencia.

Hace tan sólo unos años la bandera de un barco nos identificaba la nacionalidad del armador y también la de su tripulación. Hoy día esto ha cambiado drásticamente a causa de la amplia expansión de las banderas de conveniencia, siendo habitual que no haya ninguna coincidencia entre la bandera y la nacionalidad del armador, ni la de la tripulación que, frecuentemente será de diversos países.

Por otra parte tenemos los distintos intereses que confluyen en el tráfico marítimo, como son, aparte de los armadores, las agencias de contratación de tripulaciones, los fletadores, los propietarios de la carga, las compañías aseguradoras y toda la complejidad de las organizaciones públicas y privadas en los puertos en los que los barcos recalcan. De ello se derivan una gran variedad de competencias y responsabilidades que recaen sobre los distintos actores del tráfico marítimo.

Al margen de éstos, cobran sin embargo un relieve especial los Estados, como garantes últimos del cumplimiento de los acuerdos internacionales y de manera especial, el Estado de la bandera del barco y el Estado del puerto en el que el barco se encuentre.

### ORGANIZACIONES Y CONVENIOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES

El siglo XX ha sido muy prolífico en normativas internacionales en defensa de la seguridad del tráfico marítimo y de las condiciones de vida y trabajo a bordo de los barcos. En este contexto hay dos organizaciones fundamentales: la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Oficina Internacional del Trabajo (OIT).

La OMI ha emanado en el siglo XX convenios tan importantes como: SOLAS (sobre seguridad de la vida humana en el mar), COLREG (sobre reglas de maniobras para prevenir los abordajes), STCW (sobre titulaciones y formación de la tripulación), SAR (búsqueda y rescate de náufragos), MARPOL (sobre lucha contra la contaminación), etc. y ya a inicios del siglo XXI el conocido código ISPS, en materia de protección contra actos terroristas, como enmienda del citado convenio SOLAS.

Para el control del cumplimiento de estos convenios, se han creado instrumentos como los inspectores del Port State Control que tienen el deber y el derecho de inspeccionar los barcos, sea cual sea su bandera e impedir su salida a la mar si no cumplen con algunos de los antes citados convenios de la OMI.

La OIT, por su parte, ha emanado a lo largo del siglo XX un importante número de convenios en materia de trabajo en el mar, de los que cabe destacar el 147 (sobre los estándares mínimos en las condiciones de vida y trabajo a bordo de los barcos mercantes), el 163 (sobre la obligación de los Estados de garantizar medios de bienestar a bordo de su buques y en las instalaciones de sus puertos) y el 166 (sobre repatriación de marinos). Finalmente, en 2006 aprobó el llamado Convenio de Trabajo Marítimo, que es una recopilación y actualización de toda la legislación previa en materia de trabajo marítimo de la OIT. Los antes citados inspectores del Port State

**El Diácono Ricardo Rodríguez-Martos no pudo asistir a la Sesión Plenaria. Por lo tanto, su discurso fue leído por el P. Bruno Ciceri, representante del Apostolado del Mar en el Consejo Pontificio.**

Control tiene aquí también importantes y decisivas competencias para hacer cumplir los convenios de la OIT, pero... la experiencia nos muestra que la determinación y el rigor con que se vela por el cumplimiento de las normas OMI, es muy superior a los que se aplican para las normas OIT.

Observamos cómo se invierten importantes cantidades de dinero en la aplicación de las normas OMI y cómo en cambio, se discute cualquier partida referente al bienestar de las tripulaciones. Todo país que haya ratificado el convenio 163 de la OIT debería velar porque en sus puertos, los marinos dispusiesen de un mínimo de servicios de bienestar, como medios de transporte a la ciudad, fácil acceso a teléfonos e internet, etc. Sin embargo, con demasiada frecuencia esto no ocurre así y de alguna manera, la asistencia a las tripulaciones sigue viéndose más como algo propio de ONGs que no como una obligación de los Estados.

Tenemos ejemplos elocuentes de la capacidad de los Estados para tomar medidas en aquellas cuestiones que realmente les preocupan. Pongamos como ejemplo el código ISPS sobre protección contra actos terroristas a bordo de los barcos y en las instalaciones portuarias. La OMI lo aprobó en un tiempo récord (inferior al año) e inmediatamente los Estados lo ratificaron y pusieron en práctica. Tanto los armadores, como las instalaciones portuarias tomaron las medidas oportunas y se invirtieron importantes cantidades de dinero para que aplicar la nueva normativa. En cambio, sigue sin resolverse la problemática de las tripulaciones abandonadas.

En el año 1999 se formó un grupo de trabajo OMI/OIT para abordar este tema. A lo largo de estos años ha habido diversas reuniones y se ha avanzado en el camino de alcanzar algún acuerdo. Sin embargo, han pasado ya 11 años y sigue sin un convenio que solucione los problemas derivados de esa situación.

En este sentido, el nuevo convenio MLC 2006, antes mencionado, que refunde y actualiza los convenios anteriores, abre una luz de esperanza por cuanto establece nuevas atribuciones a los inspectores del Port State Control, como puede ser el llegar a retener un barco que no esté al día del pago de salarios a la tripulación. Lamentablemente para su entrada en vigor es necesario que lo hayan ratificado un mínimo de 30 países este convenio, que representen un 33% de la flota mundial y, si bien este último requisito ya ha sido alcanzado, no en cambio el primero. Hasta la fecha sólo lo han ratificado 9 países, dos de ellos de Europa: España y Noruega.

Mención aparte debemos hacer de la pesca, sector que siempre ha estado en todos los sentidos especialmente marginado. La normativa internacional es en este caso mucho más pobre que en el sector mercante, pudiendo destacar en el siglo XX varios convenios de la OIT como el convenio 125 del año 1966, sobre certificados de competencia, ratificado sólo por 10 países y el convenio 126 del mismo año sobre condiciones de habitabilidad de los barcos de pesca, ratificado por 22 países. En el siglo XXI, concretamente en el año 2007, encontramos el convenio nº 188, sobre condiciones de vida, trabajo y protección social de los pescadores, pero que hasta ahora solo ha sido ratificado por un país: Bosnia-Herzegovina.



### EL PAPEL DEL A.M. EN ESTE CONTEXTO

El Apostolado del Mar, como ocurre en otros ámbitos de la pastoral social, tiene que canalizar sus esfuerzos en dos líneas de actuación básicas:

La acción directa, evidentemente primordial, asistiendo a los necesitados y trabajando por proporcionar bienestar a la gente de mar, a nivel social, laboral y espiritual. Ello requiere de manera necesaria estar físicamente al lado del que sufre, intentando asistirle.

La acción indirecta, complementaria de la anterior, impulsando a las organizaciones privadas y a los organismos públicos locales, nacionales e internacionales, a asumir su responsabilidad por el bienestar de la gente de mar. Esta segunda línea de acción es fundamental, pues va dirigida a promover la mejora de las condiciones de vida y trabajo de los marinos y pescadores, intentando así la reducción de situaciones injustas que requieran acciones asistenciales.

Limitarnos a la acción directa y olvidarnos de la indirecta es de alguna manera caer en la omisión.

## ¿CÓMO REALIZAR ESTA ACCIÓN INDIRECTA?

Es evidente que el Apostolado del Mar como tal, no tiene ninguna fuerza legal ante las autoridades y que en muchas ocasiones será visto como una entidad que debe limitarse a los aspectos pastorales, que le son propios. Sin embargo, el Apostolado del Mar, por su reconocida implicación en la promoción de la dignidad del trabajo humano y por el hecho de cubrir lagunas asistenciales de las administraciones, goza de suficiente autoridad moral para hacerse oír.

Una primera acción debe ejercerla a nivel local. El Apostolado del Mar ha de estar en constante diálogo con las autoridades portuarias y las asociaciones de armadores y de consignatarios, sensibilizándoles sobre la necesidad de ofrecer a los marinos servicios de bienestar y haciéndoles comprender que éstos no deben ser vistos como iniciativas filantrópicas, sino como un derecho de las tripulaciones durante su estancia en puerto. Poner sobre la mesa el convenio 163 de la OIT será un buen argumento para apoyar tales manifestaciones.

Debe destacarse también que el A.M. está realizando una suplencia de lo que sería un deber de las administraciones y que, en consecuencia, merece el reconocimiento y la provisión de recursos económicos y operativos para desarrollar su función.

Es importante insistir sobre lo necesario que es para el marino el gozar de un tiempo de ocio, el poder comunicarse con su familia durante su estancia en puerto, así como el poder recibir asistencia espiritual, si así lo requiere.

Comunidades portuarias, armadores y gobiernos, deben agradecer la acción del Apostolado del Mar en este ámbito, pues ello redunda en una mayor seguridad y eficiencia del tráfico marítimo.

En el sector pesca el Apostolado del Mar tiene a nivel local una importante función de diálogo con las cofradías y en la promoción de grupos de esposas que, desde tierra puedan hacer oír la voz de sus maridos. Tenemos un claro ejemplo en el apoyo brindado por el Apostolado del Mar en Galicia a la Asociación de Mujeres de Pescadores "Rosa dos Ventos", que dispone de un importante medio de comunicación que es la revista BOGA.

A nivel nacional, el Apostolado del Mar debe establecer diálogo con los organismos estatales encargados de aplicar la normativa de la Organización Marítima Internacional y de la Oficina Internacional del Trabajo, intentando promover unas directrices para que la prestación de servicios de bienestar no dependa de la buena voluntad de una comunidad portuaria, sino de una clara política nacional.

En el sector de pesca, podemos citar en España el apoyo del Apostolado del Mar a Federación Nacional de Familias del Mar "Aproar".

A nivel internacional, el Apostolatus Maris, como sector del Consejo Pontificio para la Pastoral de Migrantes e Itinerantes, puede y debe hacer oír su voz y recordar a los Estados la necesidad de velar por la gente de mar y sus derechos.

“El Apostolado del Mar goza de suficiente autoridad moral para hacerse oír”.



En este sentido, la convocatoria de congresos y conferencias mundiales y regionales son un importante instrumento y una ocasión para dar publicidad de los problemas de la gente de mar a través de los medios de comunicación.

Debemos aquí destacar el papel de la *International Christian Maritime Association* (ICMA), de la cual el A.M. es miembro fundador y mayoritario. La ICMA tiene sendas delegaciones ante la OMI y la OIT, que acuden a las sesiones de trabajo dejando oír su voz y haciendo propuestas en defensa de la gente de mar.

Cabe finalmente mencionar el papel del *International Committee on Seafarers Welfare* (ICSW), del que el Apostolado del Mar participa también a través de la ICMA. Este comité realiza una gran labor en la divulgación y promoción de los convenios de la OIT, de manera especial el OIT 163 y ahora el MLC 2006.

Con respecto a este importante convenio, el A.M. debe esforzarse en promover su estudio y en darlo a conocer a través, por ejemplo, de la organización de jornadas de información y debate, como medio de apoyo a la ratificación por el mayor número posible de países, para así conseguir su plena entrada en vigor.

Dentro del sector pesquero y también en el ámbito internacional, cabe destacar el apoyo al proyecto FEM (Familias Europeas de Marinos), uniendo esfuerzos de asociaciones de esposas de marinos de Francia, Alemania, Bélgica, Finlandia y España, así como la creación del *International Collective in Support of Fishworkers* (ICSF), organización no gubernamental dedicada a la promoción de unas normas de protección a la pesca, en especial a

la pesca artesanal, tan desprotegida.

Finalmente, dentro del propio Apostolatus Maris, hemos de hacer referencia al *Comité de Pesca del A.M. Internacional* creado a raíz del XXI Congreso del Apostolado del Mar, celebrado en Río de Janeiro en el año 2002, para promover el bienestar y la dignidad de los pescadores y alcanzar una mejor coordinación para su atención pastoral y apoyando y fortaleciendo las comunidades y las organizaciones de pescadores.

## CONCLUSIONES

Podemos concluir diciendo que a pesar de las importantes deficiencias en las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, disponemos a nivel internacional de instrumentos jurídicos importantes para luchar por un trabajo a bordo de los barcos más digno y humano. Ello nos obliga a:

1º Conocerlos: debemos estar atentos a la emanación de nuevas leyes y convenios  
2º Darlos a conocer: dentro del propio apostolado del mar y en todo el ámbito de nuestra actuación

3º Promover su ratificación: a través de los medios de comunicación, la organización de jornadas y conferencias y tal vez posibles gestiones ante el gobierno del propio país

4º Velar por su aplicación: recordando y reclamando a todos los organismos competentes en el tráfico marítimo mercante y en el mundo de la pesca aquéllos derechos que están legalmente reconocidos. Una posible actuación puede ser el presentar denuncias ante los inspectores del Port State Control sobre deficiencias en las condiciones de vida y trabajo a bordo de un barco

Hoy día los medios de comunicación actuales, como por ejemplo internet y el correo electrónico nos permiten estar al día de las novedades que se produzcan y también el poder compartir experiencias con centros de otros puertos y países. No podemos despreciar herramientas tan importantes.

El trabajo en red es básico y el A.M. a todos los niveles, internacional, regional y nacional debe promoverlo. Todo ello nos debe llevar a desarrollar una de las misiones del A.M.: el ser voz de los sin voz.

Quisiera acabar reproduciendo unas palabras del mensaje de Pascua a los marinos de Mons. Vegliò i Mons. Marchetto:

“La esperanza en el Señor resucitado nos invita, de hecho, a no resignarnos ante las injusticias presentes en el mundo marítimo, sino a combatirlas cristianamente, en solidaridad con aquéllos que son sus víctimas. Ella, la esperanza, en este “Año del Marino”, se transforma en algo más grande y concreto a través del empeño de cada uno por seguir luchando para conseguir un mundo más justo y seguro, en el que los Convenios internacionales sean ratificados y aplicados para lograr que se respeten los derechos de los trabajadores del mar, de sus familias y del medio ambiente”.

## EN FILIPINAS

### DESCUBIERTA LA PLACA CONMEMORATIVA DE LA ITF

El 11 de abril de 2010 se descubrió la ‘Placa Commemorativa’ de la ITF en los dos Centros del A.M.-Stella Maris, en la Metrópolis de Manila.

Los Centros se encuentran en Mabini, esquina con Flores Street, en Ermita, Manila, y en el Centro católico Pío XII, en la Avenida de la ONU, Paco, Manila. Dichos Centros ofrecen un hogar a los Marinos y a sus familias mientras se encuentran en Manila.

Lo que empezó como un sueño para el A.M.-Manila se ha convertido en realidad gracias al apoyo de la ITF, de la Arquidiócesis de Manila y de muchos amigos. Hoy día el A.M.-Manila ofrece un hogar a los marinos y a sus familias. Los Centros pueden albergar hasta 176 marinos y 5 familias.



Mr. Roy Paul,  
Assistant Administrative Officer  
of ITF-ST

# NOTAS DE UN CAPELLÁN DE PUERTO

Soy un sacerdote que desde el año 1984 se ocupa del Apostolado del Mar. Contemporáneamente, en el presente, soy también párroco de una parroquia en Augusta. He llegado al Apostolado del Mar "por casualidad", pero he descubierto un mundo que anteriormente me era completamente desconocido, como normalmente lo es para la mayoría de los cristianos, de las parroquias y de las diócesis. Sin más "títulos" que el de una larga experiencia entre las gentes del mar, les presento aquí algunas reflexiones maduradas a lo largo de mis años de ministerio entre los marinos.

## 1 - Creo que es necesaria una atención pastoral específica para la gente del mar debido a la peculiaridad de la vida del marino.

El marino es un ser humano, un trabajador, que a veces escoge libremente su profesión, pero que muy a menudo lo hace por necesidad. Es falsa la idea romántica del marino aventurero en viaje por el mundo para descubrir nuevos mundos y aventuras.

### El marino es un hombre y un trabajador singular:

- Vive durante largos meses lejos de sus familias y de su entorno social y religioso (para los marinos del Tercer Mundo y de los países del Este todavía en la actualidad los embarques duran entre nueve y doce meses de promedio).
- El barco se convierte en su único entorno de trabajo y de vida.
- Vive tanto el trabajo como el resto de su tiempo con un reducido número de compañeros que él no ha escogido.
- Es el más atípico de los emigrantes [de hecho no es un emigrante sino un itinerante]: no puede echar raíces en ningún lugar, ni siquiera temporales, por lo que siempre es extranjero o forastero en todos los puertos, objeto de desconfianza instintiva por parte de los residentes.



En concreto, hoy en día, por causa de la globalización, de la competencia y de la reducción de costes, podemos constatar: una reducción cada vez mayor del número de miembros de la tripulación y unos turnos de trabajo estresantes e inhumanos; la conformación de tripulaciones mixtas frecuentemente con personas de diversas culturas, religiones y nacionalidades y con grandes dificultad de comunicación; la imposibilidad de una vida social a bordo; la limitación de las paradas en los puertos y la reducción de las posibilidades para el marino de desembarcar; el endurecimiento de las normas de seguridad antiterrorista, que también reducen en gran medida, cuando no la impiden completamente, la posibilidad de desembarcar (como sucede con los marinos procedentes de países sospechosos de connivencia con el terrorismo), así como el poder visitar a los marinos a bordo a quienes no pertenecen al barco (a menudo para los marinos se configura una condición de vida segregada/encarcelada, a pesar de que se trata de trabajadores y no de criminales); la creciente sumisión, todavía más acentuada en la actualidad por la grave crisis económica, de los marinos a condiciones salariales, de vida y de seguridad a bordo muy precarias (sobre todo en las banderas de conveniencia y para las tripulaciones del Tercer Mundo). Además, dada la extrema complejidad del mundo marítimo y de la industria naviera, en el que interactúan, para cada barco, una gran cantidad de sujetos y de Instituciones nacionales e internacionales, existe la dificultad para los marinos, incluso cuando superan el miedo de ser incluidos en una lista negra internacional que les impedirá encontrar trabajo en el futuro, el acogerse a Ordenamientos y acceder a Organismos que pueden tutelar eficazmente la defensa de sus propios derechos fundamentales.

Se deduce fácilmente que el mundo marino es un "mundo peculiar" que escapa a los cánones normales de la acción pastoral de la Iglesia.

## 2- La Iglesia ha salido al encuentro de las peculiares condiciones y necesidades del mundo marino por medio de la Obra del Apostolado del Mar y la institución de centros *Stella Maris* ("tu casa lejos de casa") en numerosas naciones marinas.

La obra del Apostolatus Maris surge en el 1920 en Glasgow por iniciativa de un grupo de personas y que desde el inicio gozó del favor de la Santa Sede que, en el 1922, aprobó las primeras constituciones. Desde Glasgow se difundió inmediatamente por otras numerosas naciones marinas. A Italia llegó en el 1932, a Génova, donde se abrió el pri-

mer centro de acogida *Stella Maris* para los marinos. Esta atención de la Iglesia ha continuado y se ha perfeccionado en el tiempo y ha sido confirmada por el **Motu Proprio *Stella Maris*** del 31 de enero de 1997 de Juan Pablo II.

### 3) El sujeto de la pastoral marina es la comunidad cristiana (diócesis, parroquias costeras) y los mismos marinos, a concienciar y animar como miembros activos de la misma comunidad.

Hasta ahora el Apostolado del Mar ha sido sobre todo una obra de individuos, sacerdotes y laicos, que se han dedicado, generalmente con mucho entusiasmo y espíritu de abnegación, a esta forma de apostolado considerada, con razón, extraordinaria, en cuanto que se sitúa fuera de la práctica pastoral ordinaria de las comunidades cristianas. Pero no me parece que el futuro de la pastoral marina pueda prefigurarse en esta dirección. ¡El individuo pasa, la Iglesia permanece! Creo que la acción de los individuos precursores y carismáticos deba desembocar en una responsabilización de la Iglesia ante la gente del mar.

En este sentido es fundamental el papel de las *comunidades marineras*, diócesis y parroquias, que tienen la vocación de ser *comunidad puente* o *comunidad de frontera* entre el *pueblo del mar* y el *pueblo de tierra*, encontrándose e involucrándose en ambas realidades (según las indicaciones ofrecidas por el Motu Proprio de Juan Pablo II, que incluye entre las *gentes del mar* también a aquellos que trabajan y viven en torno al mar). Son estas comunidades las que deben asumir el compromiso pastoral del mundo del mar en sus diversas expresiones. Según la situación local deben preparar y acompañar a aquellos que van por el mar para ganarse la vida, apoyar y organizar sus familias, acoger fraternalmente los marinos de paso, etc. La peculiar atención a la gente del mar debe ser asumida en el compromiso pastoral ordinario de la comunidad y convertirse en uno de los sectores en los que éste se manifiesta [con una pastoral apropiada]. Un lugar en la mesa eucarística de las *comunidades-puente*, las *comunidades marineras*, debe estar siempre preparado (en sentido figurado) también para los marinos, para alimentar sus vidas de fe y su humanidad y cimentar el testimonio en las relaciones a bordo.

### 4- Es necesario un organismo pastoral nacional para acoger y dar voz, en la Iglesia, la llamada de atención que proviene del mundo marino.

El mundo de los navegantes es generalmente desconocido. Probablemente por la misma naturaleza del trabajo marino que se desarrolla en el mar, lejos de los lugares que frecuentamos. Incluso cuando se es consciente de que existen los barcos de transporte, de los que aún depende casi en exclusiva la economía mundial y nuestra vida de cada día, éstos son considerados, no sólo por los armadores, sino desgraciadamente también por la opinión pública, sólo como un mero medio de transporte y no como comunidades humanas viajantes. El marino "siente" fuertemente esta "distracción" por parte de la sociedad frente a él y la mayor

parte de las veces se resigna a ser apartado del ámbito de la vida ordinaria de los otros hombres y a permanecer en una especie de "limbo" que "suspende" su vida durante el tiempo del embarque.

Cuántas veces he escuchado repetir, con resignación, por parte de los marinos el mismo estribillo: "¡Pero qué quiere, padre, de nosotros no se ocupa nadie, a nadie le importamos!"

Deseo citar sólo algunos fragmentos de una carta que recibí hace algún tiempo de un marino italiano, cristiano convencido y ministro ex

traordinario de la Eucaristía que tiene permiso de llevarla consigo a bordo: "Querido don Giuseppe, estamos en un periodo negrísimo, no se entrevén claros y, aunque si bien el cristiano es llevado o a buscar ser un hombre de esperanza, el desaliento sucede en el ámbito marino... Lo que más duele es escuchar su voz... Creo que la Iglesia debe hacer activa entre los marinos y adoptar una posición clásicas situaciones...".

relación a los marinos no se refiere, de hecho, sino también a la comunidad cristiana. En las diócesis y en las parroquias de mar no existe ninguna conciencia de la responsabilidad que tienen ante el *pueblo del mar*, es más, existe casi una censura en relación al mundo marino (de la que sería muy interesante buscar las causas).

por su naturaleza a ser es grande por cuanto que nadie ha hecho sentir su presencia ra en referencia a sus

La "distracción" en sólo a la sociedad,



Por esto es necesario un organismo pastoral nacional que ponga de manifiesto el interés de la Iglesia en relación al *pueblo del mar*, un organismo que sepa acoger el grito y la llamada silenciosa de la gente del mar y pro-

mueva proféticamente en la comunidad cristiana, a todos los niveles, una atención con respecto al mundo marino, coordinando los esfuerzos y las diversas iniciativas de acercamiento.

Es cuanto prevé, de hecho, de forma muy clara el Motu Proprio *Stella Maris*, especialmente en el Título IV dedicado a “*La dirección de la Obra del Apostolado del Mar*”.

##### **5- El mundo marino multinacional y multiétnico exige una “acción en red”, a nivel nacional e internacional, de los agentes pastorales que en él trabajan.**

El mundo marino es por naturaleza un mundo multinacional, interétnico, multirreligioso en sus organismos y en las personas implicadas. Y es, por descontado, un mundo en continua movilidad, en cuanto los barcos se desplazan de un puerto a otro, atracando en ciudades y naciones diversas.

La presencia pastoral de la Iglesia en el mundo marino no lo puede ignorar. Por esto desde sus orígenes y hasta ahora el *Apostolatus Maris* ha tenido, por la providencial configuración otorgada por el Pastor universal, la característica de “Obra”, de red internacional, entre los sujetos pastorales operantes en el sector marino. Y tiene una “personalidad” única en todo el mundo con un logotipo, un lema y una modalidad de presencia en todas partes reconocible y tranquilizadora para el marino de toda raza, nación y religión. Él, errante por el mundo, encuentra siempre en las *Stellae Maris* un punto de referencia seguro, “*su casa lejos de casa*”.

Además se vio la necesidad de extender la red a la colaboración y a la coordinación también con las otras confesiones cristianas comprometidas en la pastoral marina (por esto nació la ICMA – *International Christian Maritime Association* – de la que también es miembro, por la Iglesia católica, el Apostolado del Mar Internacional, del cual el Pontificio Consejo de la Pastoral para los Emigrantes e Itinerantes asume su alta dirección).

Esta red debe ser ulteriormente potenciada en sus distintos niveles, so pena de decaimiento de la consistencia y de la eficacia de la intervención pastoral que la Iglesia desarrolla a favor de la gente del mar. Una parroquia, como tampoco una diócesis, no puede hacer Apostolado del Mar si no es “en red” a nivel nacional e internacional.

*Don Giuseppe Mazzotta, Capellán del puerto y de la Stella Maris de Augusta*

**ANGOLA**

## **DIA DE ORACIÓN POR LA GENTE DEL MAR**

El día 26 de junio de 2010, en el ámbito de la Archidiócesis de Luanda celebramos el día de oración por la Gente del Mar. El acto se desarrolló en la Capilla de Nuestra Señora del Mar perteneciente a la Parroquia de San Juan Bautista de Cazanga en Luanda. El acto se inició con la llegada de las comunidades pesqueras artesanales de la zona de Luanda, seguidas de Buraco, Ramiro y Mussulo con la presencia de la Comisión Archidiocesana para la Pastoral de las Migraciones de la Archidiócesis de Luanda, y autoridades marítimas del área.

La concentración de los pescadores fue procesional y el acto central fue la Eucaristía presidida por el Director Nacional del Apostolado del Mar, el P. Juan Carlos Venegas y concelebrada por el P. Fausto de Carvalho Rosado, Vicario Episcopal de Pastoral de la Archidiócesis de Luanda. En esta ocasión se dio a conocer el mensaje del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes con ocasión del “Día del Mar” (segundo domingo de julio). Al final de la ceremonia se procedió a bendecir los barcos de los pescadores y a compartir una comida fraterna con todos los presentes.

**Fr. Juan Carlos Venegas Benítez, Director Nacional  
Angola y São Tomé**



# Conferencia Regional de América del Norte y del Caribe

11-14 de mayo de 2010, Cataratas del Niágara, EE.UU.

En el marco incomparable de las Cataratas del Niágara se celebró la Conferencia Regional de América del Norte y del Caribe del 11 al 14 de mayo de 2010. Alrededor de sesenta capellanes y voluntarios, un buen número de ellos diáconos permanentes (junto con sus esposas), participaron en la intensa y bien organizada reunión que duró tres días.

La Conferencia empezó con una ponencia del Coordinador Regional, el Diácono Albert Dacanay, quien presentó el esquema de la reunión y a los invitados especiales, entre ellos cabe citar a la Sra. Rose Kearney de Irlanda, al Sr. Lawrence Whiting de Australia (ambos miembros del A.M.-EE.UU.), al P. Bruno Ciceri del Consejo Pontificio y al Rvdo. Lloyd Burghart, ex-secretario de la Asociación de Misiones Marítimas de Norteamérica (NAMMA).

La reunión fue inaugurada oficialmente con la oración pronunciada por el Administrador de la Diócesis de Saint Catharines. A continuación, el Obispo Robert Harris, recientemente nombrado Obispo Promotor del A.M. de Canadá, dio la bienvenida a todos los participantes y expresó un especial agradecimiento (una carta de la Conferencia Episcopal Canadiense y del Consejo Pontificio) al P. Guy Bouille por la gran labor realizada en el establecimiento del A.M. en Canadá.

El P. Bruno Ciceri leyó el mensaje del Consejo Pontificio en el que se conmemoraba el 90 Aniversario de la fundación del A.M., así como la proclamación por parte de la OMI del "2010: Año del Marino". El Diácono Albert introdujo el Informe Regional que incluía el análisis DAFO: Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas. La Conferencia entró en el meollo de la cuestión gracias al primer discurso presentado por dos diáconos muy activos. Dicho discurso abordaba el tema del Carisma en el Ministerio y analizaba las enseñanzas de la Iglesia con respecto al Carisma.

La mañana siguiente estuvo dedicada al proceso de discernimiento del carisma personal y a cómo emplearlo para transformar y cambiar el ministerio. Este proceso se llevó a cabo mediante un simple pero eficaz cuestionario. La sesión de trabajo de la tarde empezó con el relato de la historia del A.M.-EE.UU., ilustrada a través de los recuerdos personales del P. Patout, uno de los pioneros del A.M. en los EE.UU. El P. Sinclair Ou-

bre siguió con el Programa para Sacerdotes de Barcos de Crucero y los desafíos a los que se enfrenta en la actualidad; a continuación, la Hermana Myrna Tordillo presentó su reflexión sobre la Pastoral en el ministerio marítimo. El día concluyó con un paseo hasta el muelle, donde los participantes vivirían una experiencia única: un emocionante viaje a bordo del "Maid of the Midst" para visitar las Cataratas".

La sesión de trabajo del jueves empezó con el relato de la experiencia del Sr. D'Souza, antiguo marino, y con una ponencia de la Sra. Pajaron (Filipinas), que habló del estado actual, de las preocupaciones y de los desafíos a los que se enfrentan las esposas de los marinos filipinos. El Obispo John Boissonneau, Obispo Auxiliar de Toronto, que celebró la misa antes del almuerzo, habló de la Carta Encíclica *Caritas in Veritate* y de su invitación a la conversión personal.

La Dra. Encarnation, médico especialista de viajes, medicina tropical y de VIH, abordó el problema de la salud y del peligro que corren los marinos con el contagio de enfermedades infecciosas y, en cierta medida, también los capellanes y los voluntarios que realizan visitas de barcos. El Obispo Terry Finlay, Promotor de la Misión para Marinos (MtS) en Norteamérica explicó de forma detallada los cinco puntos necesarios para trabajar ecuménicamente.

Después del almuerzo el A.M. Canadá se reunió para discutir sobre su ministerio, mientras que el A.M.-EE.UU. trató la cuestión del Programa para Sacerdotes de Barcos de Crucero, eligió un nuevo equipo de funcionarios y reconfirmó el nombramiento del P. Sinclair como Presidente.

En última mañana de la Conferencia dos capellanes, directamente involucrados en el ministerio, presentaron sus ponencias donde destacaban los varios



desafíos a los que el A.M. se enfrenta en la industria marítima, a la vez que intenta responder a las necesidades de los marinos.

El P. Terry, de la Misión de Scarboro, entregó a cada participante un poster de "La Regla de Oro" y presentó la página web de la Misión de Scarboro, en la que es posible encontrar material interesante y útil para el diálogo interreligioso, material que se puede emplear para nuestro ministerio con las tripulaciones, que son cada vez más multiculturales y de diferentes

Un especial agradecimiento al Diácono Albert Dacanay y a su esposa Delia, por el gran esfuerzo llevado a cabo al fin de convertir esta Conferencia en un momento de comunión y de diálogo entre los capellanes y los voluntarios.

religiones.

La misa de clausura del Encuentro fue celebrada por el P. Bruno Ciceri.

Seguidamente, los participantes empezaron a regresar a sus países de origen, mientras que los que se quedaron fueron agasajados con una excursión única al Canal de Welland, cuyas esclusas permiten a las embarcaciones desplazarse del Lago Eire al Lago Ontario, dado

que elevan y bajan el nivel del agua más de 50 metros.

## SÍNTESIS DE LAS PONENCIAS

- 1) **El Carisma en el ministerio** por el Diácono George Newman y Bill McInerney; el Diácono George presentó un lista de los dones que poseemos y que podríamos emplear eficazmente en el Ministerio. Todos estaban encantados de ver la cantidad de dones y talentos a su disposición, que pueden desarrollar y trabajar, al fin de convertirse en agentes eficaces para los marinos.
- 2) **La historia del A.M. en Norteamérica y Caribe** por el P. Rivers Patout, que presentó una descripción del A.M. (quiénes somos y qué somos) compartiendo sus 42 años de experiencia como Capellán del Puerto y miembro del A.M. En conclusión dijo que este ministerio marítimo es el más ecuménico de cualquier otro aspecto de la Iglesia Católica... y que no puede concebir un ministerio que aporte mayor satisfacción que el de servir a los marinos.
- 3) **El Programa para Sacerdotes de Barcos de Crucero** por el P. Sinclair Oubre, quien explicó los antecedentes y la historia de la fundación del Programa para Sacerdotes de Barcos de Crucero del A.M.-EE.UU. Asimismo, quedó patente que el A.M. Canadá y el A.M. Australia, en lugar de establecer programas parecidos, trabajan en cooperación con el A.M.-EE.UU., embarcando a sacerdotes para colaborar con el Programa para Sacerdotes de Barcos de Crucero. En la actualidad, el Programa cuenta con 605 sacerdotes, 45 procedentes de Canadá y 10 de Australia.
- 4) **La Página Web Internacional** por Lawrence Whiting, que describió a grandes rasgos lo que se iba a publicar en esta Página ; explicó además las recientes directrices y cómo podemos beneficiarnos del uso de esta página Web.
- 5) **La vida de un marino** por el Sr. Everest D'Souza, un antiguo marino. Compartió sus experiencias personales – sus encuentros con personas de diferentes formas de ser y culturas, sus emociones y el miedo de atracar en un puerto extranjero, su sentimiento de aislamiento y la soledad que experimentó en su cabina, su experiencia en aguas turbulentas, y su inquebrantable fe en Dios.
- 6) **Los desafíos presentes en la vida de los marinos, de sus esposas y de sus familias** por la Dra. Angelita Pajaron, esposa de un marino, quien compartió su experiencia y los estudios basados en el perfil, el presente y las principales necesidades, los problemas y las preocupaciones, y los programas en situ para las familias de los marinos.
- 7) **La Carta Encíclica *Caritas In Veritate* – los Principios Básicos de la Formación como Católicos** por el Obispo John Boissonneau, que reflexionó sobre los principios de la formación como Católicos y nuestra conversión personal, refiriéndose a los santos patronos del A.M. – San Pedro y San Andrés, ambos pescadores. Señaló que: "sólo en la verdad resplandece la caridad y puede ser vivida auténticamente". Nuestro deseo de acompañar y de estar con los marinos proporciona entusiasmo espiritual a las personas que realmente aman a Dios.
- 8) **La Salud del puerto – la Prevención de Enfermedades Infecciosas** por la Dra. Carol Encarnacion-Dacanay, que discutió sobre los varios problemas de salud en el Puerto, y la necesidad de informar a los marinos sobre la adopción de medidas preventivas para evitar el contagio de enfermedades infecciosas.
- 9) **Cuestiones Interreligiosas y Ecuménicas** por el Obispo Terrence Finlay, quien compartió experiencias personales y sus reflexiones sobre la labor de los Ministros Marítimos y la necesidad de respetar la fe de cada ser humano. Se trataron varios puntos y se sugirió que cada Capellán del Puerto los empleara como directrices.
- 10) **Cuestiones Interreligiosas** por el P. Teri Gallagher, que habló de la necesidad de respetar a las personas de otras religiones y elogió la labor que el A.M. lleva a cabo en primera línea y su apertura a las personas de otros credos.
- 11) **Formación y Desarrollo** por el Diácono Reggie Seymour, que discutió sobre las necesidades de formación de aquéllos que asisten a los marinos, enumerando los diferentes problemas que encuentran – problemas de seguridad, de salud, los agentes marítimos, las autoridades portuarias.
- 12) **Cuestiones Varias** por el P. Andrew Thavarajasingam, quien compartió su experiencia como Capellán del Puerto en Montreal. Describió los diferentes problemas a los que se tienen que enfrentar los marinos – cómo asistieron a los enfermos y a los que fueron ingresados en el hospital; cómo asistió a quienes murieron a bordo y cómo asistir a los demás miembros de la tripulación; cómo informaron a los marineros y a sus familias de las decisiones estrictas con respecto a las drogas y a la pornografía infantil (en ordenadores/laptops).

## Encuentro nacional de Port de Bouc

La *Mission de la Mer*, movimiento de la Iglesia Católica en el mundo marítimo celebró su encuentro nacional en **Port de Bouc, del 13 al 16 de mayo de 2010**, encuentro al que asistieron aproximadamente unos 80 participantes procedentes de toda la zona costera, desde Dunkerque hasta Marsella. Son cristianos, sacerdotes, diáconos, personal en activo y jubilados del mundo marítimo de hoy día, comprometidos en la pesca, en la acogida de los marinos en los puertos, y en los servicios portuarios.

Iniciamos nuestra sesión de trabajo reservando un espacio para conocer a los agentes que participan en la vida local y portuaria. Así pues, acogimos al delegado distrital, al comandante del Gran Puerto Marítimo de Marsella-Fos y a un agente consignatario. Nos hemos reunido comparando los mismos valores: atención a los marinos que proceden de otros lugares, su acogida a pesar de los imperativos de seguridad, el desarrollo económico con un crecimiento necesario, que se debe producir en un contexto de respeto a los hombres y a la naturaleza. Esta sesión posee una doble finalidad: comprender mejor cuál es nuestro lugar y nuestra misión como cristianos en el mundo marítimo, y conocer mejor su evolución.



**- 1) Nuestro lugar y nuestra misión como cristianos.** Es el estudio realizado sobre el tema del año, **la Misión: ¿cómo compartir y dar cuenta de nuestra fe en Jesucristo, que nos da la vida?** Los diferentes grupos reflexionaron sobre este tema. La lista de nuestras acciones y de nuestros reflexiones es larga: la presencia en los muelles de los puertos pesqueros y los contactos diarios, las visitas de marinos a bordo de embarcaciones, su acogida en los Seamen's Clubs, la participación en las Comisiones y en los Consejos Portuarios de Bienestar de la Gente del Mar... Es necesario incluir también todas las peticiones a las que respondemos a través de las celebraciones: fiestas del mar, Día Mundial del Mar, Navidad para los marinos, bendiciones de barcos... Se incluyen también las declaraciones que hemos realizado con respecto a diferentes acontecimientos, el último de ellos es el mensaje dirigido a la Comisión Europea en noviembre de 2009, y que hemos publicado.

El **Padre Dominique Fontaine**, Vicario General de la Misión de Francia, nos ayudó a ver, partiendo de nuestras prácticas de acogida y de nuestros gestos de solidaridad, que esto es el corazón de la fe. El P. Fontaine recordó una frase de un comandante indio: *"mi religión es la del marino"*; un comandante es responsable de la unidad de los marinos para que su barco pueda avanzar; esta frase indica también la universalidad del hombre que va más allá de las creencias individuales; es fácil para nosotros, cristianos, relacionarla con la unidad del género humano querido por Dios, habitado por el Espíritu; y con la figura de Jesús, el Buen Pastor que guía el rebaño y da vida en abundancia. La Palabra de Dios, recibida en la Iglesia, en la que vivimos, debe encarnarse en nosotros; no podemos guardarla para nosotros, puesto que está destinada también a otros. Para nosotros, los "otros" son los marinos: la Palabra de Dios también les pertenece, dado que esperan recibirla a través de nosotros.

S.E. Mons. **Dufour**, nuevo Arzobispo de Aix en Provence y de Arles, estuvo presente aquella tarde. Es un hecho, la universalización se lleva a cabo a través del mar. Intenta encauzar a los jóvenes; le sorprende ver cómo el planeta es su aldea: ¿cómo conseguir que se comprometan con la *Mission de la Mer*?

**-2) Comprender mejor la evolución del mundo marítimo.** Esto se consiguió a través de 2 talleres.

El de la pesca fue animado por la **Señora Elisabeth Tempier**, que trabaja con las *Prud'homies* (asociaciones de pescadores) del Var, y forma parte del colectivo "Pêche et Développement" (Pesca y Desarrollo), asociación solidaria de pescadores artesanos de todo el mundo. Nuestras preguntas se referían a la Política Pesquera Común (PPC) definida en Bruselas, a través de las cuotas, de las numerosas reglamentaciones, de la disminución del ejercicio de la pesca, del estado de los recursos pesqueros: ¿existe todavía un futuro para los pescadores? ¿Podrán vivir el día de mañana del fruto de su trabajo? ¿Se unirán en la toma de decisiones? La Señora Tempier presentó una pesca alternativa sostenible; ya no es posible seguir con una lógica productivista, poniendo en peligro el recurso. Según ella, los pescadores mismos podrían controlar y regular más de cerca esta forma de pesca alternativa: un mismo reglamento europeo no puede ser operativo a la vez en Bretaña y en el Mediterráneo. Es-

peramos que el futuro de la pesca se ajuste a esta visión.

El otro taller se centró en la actual situación jurídica y social del marino embarcado durante largos períodos de tiempo, y que es víctima de la crisis. Fue presentado por el **Señor Yves Reynaud**, inspector de la ITF de Marsella. Más del 80% de aquellos que desempeñan el oficio de marino proceden de diferentes países del Tercer Mundo; los filipinos son los más numerosos: 250.000 de un total de 1,2 millones; encontramos también a chinos, indios, indonesios, rusos, ucranios... El sindicato ITF firma acuerdos con compañías de navegación que utilizan el sistema de libre matriculación (pabellones de conveniencia): hoy día, el 60% de los barcos de líneas ofrecen garantías; el salario base de un marino es de unos 1.300 y 1.600 USD (incluidas horas extraordinarias). La crisis afecta sobre todo a los marinos que ven como crece el tiempo de espera entre un contrato y otro; sus contratos de embarque son más largos: 9-10 meses; los salarios han disminuido de forma perceptible.

Hemos puesto muchas esperanzas en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, adoptado en 2006 durante el encuentro de la OIT en Ginebra, que actualmente se encuentra en estado de ratificación por parte de los Países: Francia todavía no lo ha hecho. Esperamos que dicho Convenio pueda entrar en vigor a partir del año 2012, para mejorar sustancialmente los derechos de los marinos.

La *Mission de la Mer* es un movimiento de la Iglesia, y se manifiesta a través de nuestra adhesión a su estructura. Contamos con la presencia del **Padre Edward Pracz**, de Gdynia (Polonia), Coordinador europeo del Apostolado del Mar. El **Padre Renaud De Dinechin**, Obispo Auxiliar de París, y referente del SNPMPI (Servicio Nacional para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes), del que forma parte la *Mission de la Mer*, estuvo presente el sábado; fue él quien presidió la Eucaristía en honor de Nuestra Señora de la Guardia, asistido por los sacerdotes y los diáconos de la *Mission de la Mer*, junto con el **Padre Bouchet**, capellán de la Basílica, y el **Padre Bernard Fontaine**, director del SNPMPI. María ocupa desde siempre un lugar especial en el corazón de los marinos (de hecho, el título que otorgamos a María es *Stella Maris*, Estrella del Mar). Por último, el mistral nos llevó hasta el monumento dedicado a los desaparecidos en el mar, magníficamente situado a la proa de la plaza de la basílica. Allí recordamos a los marinos desaparecidos, pero también a todos los que siguen con vida y que se enfrentan a la mar. La corona de flores que depositamos al pie del monumento poseía un significado especial, en este día en el que el mar nos recordaba lo peligroso que es.

El futuro de nuestro movimiento nos preocupa. Estamos intentando establecer vínculos con las escuelas marítimas. En la Escuela Nacional de la Marina Mercante de Marsella lo hemos conseguido: contamos con una capellanía a la que participan una veintena de alumnos, así como jóvenes oficiales navegantes y sus familias. Hemos pasado un buen momento juntos, y hemos podido compartir nuestras historias y nuestras reflexiones sobre la pregunta: cómo vivir cristianamente a bordo de un barco, permaneciendo unidos a una comunidad cristiana. Los testimonios, muy ricos, suscitaron numerosas preguntas, e hicieron reflexionar a la *Mission de la Mer* sobre su presencia entre los jóvenes y sobre el futuro, con ellos y por ellos, de este Apostolado.

Prestamos también especial atención al trabajo de las Comisiones Portuarias de Bienestar de la Gente del Mar; cuya puesta en marcha está llevando su tiempo; esperamos que comprendan el problema de la acogida de los marinos en los puertos para que pueda ser más eficaz (falta de medios) y de mejor calidad.

En resumidas cuentas, hemos vivido un gran momento de la Iglesia. A través de la acogida de los marinos de todas las culturas y de todos los credos se pone en juego la universalidad de la Iglesia. Invitamos así a toda la Iglesia a abrirse más allá de los cristianos reunidos y a dejarse llevar por el Espíritu.

Señor Philippe Martin, Presidente

P. Guy Pasquier, Secretario Nacional



## LA CONFERENCIA DE LA OMI CELEBRADA EN MANILA ESTABLECE EL 25 DE JUNIO LA FECHA ANUAL PARA CELEBRAR EL "DÍA DEL MARINO"

Los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) han acordado por unanimidad que es necesario reconocer la contribución única de los marinos de todo el mundo al comercio internacional marítimo, a la economía mundial y a la sociedad civil en general, y para ello ha establecido una fecha anual para conmemorar el "Día del Marino".

Durante una Conferencia Diplomática celebrada en Manila, Filipinas (21-25 de junio de 2010), cuyo objetivo era el de adoptar las principales revisiones del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) y su Código asociado (Ver compendio 32/2010), se incluyó también la firma de una resolución que establece el 25 de junio la fecha anual para celebrar el "Día del Marino". La fecha elegida corresponde a la de la aprobación de las revisiones del STCW y reconoce su importancia para la comunidad marítima y aquéllos que la asisten a bordo de embarcaciones.

La resolución anima a los Gobiernos, a las organizaciones del transporte marítimo, a las compañías, a los armadores y a todas las demás partes implicadas a promover el Día del Marino.

# EL SECRETARIO GENERAL DE LA ONU: LA PIRATERÍA PODRÍA SER EL PRIMER DELITO INTERNACIONAL



ONU – Mayo de 2010 – “La piratería podría ser el primer delito internacional”, dijo Ban Ki-moon, Secretario General de la ONU, al reiterar que “se requiere un cambio de estrategia” para combatir este problema que nos afecta desde hace tanto tiempo y llevar al primer plano la cooperación internacional. “Las cifras son alarmantes”, afirmó Ban Ki-moon en una reunión informal de la Asamblea General de la ONU sobre la piratería marítima internacional.

Según la OMI, en 2009 se registraron 406 secuestros, 100 más que en 2008. "Por ahora la mayor concentración de ataques se ha registrado frente a las costas de África Oriental, donde los incidentes relatados aumentaron siete veces en un período de cuatro años hasta 2009", dijo Ban Ki-moon.

En Somalia, la presencia de patrullas navales internacionales ha inducido a los piratas a aumentar sus actividades delictivas más allá del Océano Índico, señaló Ban Ki-moon, y esto ha afectado negativamente a la calidad de vida de aquella zona: inflación de los precios de los alimentos e interrupción de la entrega de ayuda humanitaria y provisiones a la misión de la Unión Africana (AU).

En su llamamiento a la cooperación internacional Ban Ki-moon dijo que: "la piratería no es una cuestión que se puede resolver únicamente en el mar", y señaló que el problema se debe abordar en tierra fir-

me. "Sin lugar a dudas, la estabilidad en tierra mejoraría la situación en el mar", afirmó Ban Ki-moon, resaltando la necesidad de llevar ante la justicia a los sospechosos de piratería y "no simplemente dejarles ir, o dejarles morir".

Ban Ki-moon elogió el trabajo de la Oficina de la ONU contra las Drogas y el Delito por asistir a los países de África Oriental en el refuerzo de sus sistemas de justicia penal para procesar los casos de piratería. "Exhorto a los Estados miembros, además de Kenia y Seychelles, a asumir su parte de responsabilidad con respecto a esta carga", dijo Ban Ki-moon y advirtió que no es posible contrarrestar la piratería sin antes abordar otros crímenes, como la seguridad de los contenedores, la trata de seres humanos y el contrabando, por citar algunos de ellos. Es necesario realizar determinados esfuerzos para impulsar soluciones desde Somalia, dijo Ban Ki-moon en su llamamiento a la comunidad internacional, para que apoyen al Gobierno Federal de Transición de Somalia (TFG) y a las autoridades regionales de Somaliland y Puntland a través de un dispositivo de cooperación técnica en la contra-piratería.



La ITF, junto con diversas organizaciones marítimas del mundo, ha lanzado una petición *online* con recogida de firmas con el fin de exhortar a los gobiernos a adoptar medidas más incisivas para eliminar la plaga de la piratería. El objetivo es recoger medio millón de adhesiones antes del próximo 23 de septiembre de 2010, en el que se celebra el "World Maritime Day".

“Esta decisión - ha explicado el coordinador para el sector marítimo de la ITF, Steve Cotton - nos permite poner en marcha una campaña mundial para instar a todos los gobiernos a que reduzcan las diferencias existentes entre sus esfuerzos por combatir la piratería”.

El ITF y el ICMA solicitan el apoyo de todos aquellos que trabajan en la pastoral marítima. Podéis apoyar con vuestra firma a través de la página web

[www.endpiracynow.org](http://www.endpiracynow.org)

## ¿POR QUÉ SOMALIA?

Somalia sigue siendo un país desgarrado por las guerras del pasado, sin un gobierno que funcione realmente o un sistema de justicia penal; sus habitantes viven en condiciones de extrema pobreza y las zonas de pesca tradicional se están agotando, sin contar con el hecho de que tienen fácil acceso a las armas. En algunas de sus regiones donde rige la anarquía, la piratería se ha convertido en una opción viable. Se han desembolsado millones de dólares para pagar a los piratas al fin de liberar a las tripulaciones rehenes. Y dado que se pagan los rescates, la incidencia de los ataques piratas continúa.

La situación actual de Somalia, combinada con las pésimas condiciones de muchas embarcaciones y de sus tripulaciones que navegan bajo banderas de conveniencia... significa que los barcos que transi-

tan por el Golfo de Adén y fuera del Cuerno de África son vulnerables a los ataques piratas.

Sin embargo, cabe decir que aunque las embarcaciones más pobres, que no cumplen con los estándares de calidad requeridos, son las que corren mayor peligro, ningún barco, por muy grande o pequeño que sea, es inmune al ataque de los piratas somalíes – ya se trate de un superpetrolero o de una pareja solitaria que navegue en un yate. Incluso los barcos de guerra han sufrido el ataque, tal es la desesperación de los piratas. ([www.ITF.org.uk](http://www.ITF.org.uk))



## LA DIFUSIÓN DE LA PIRATERÍA

Durante el 2008 se produjo un recrudecimiento de los ataques a la industria del transporte marítimo en el Golfo de Adén por parte de los piratas que operan fuera de las regiones costeras de Somalia donde rige la anarquía. En ese año, casi 100 barcos fueron atacados y más de 500 marinos fueron tomados como rehenes. En 2009, el número de barcos atacados había aumentado a 217, con 47 barcos y 867 miembros de la tripulación tomados como rehenes. A raíz del interés mostrado a nivel internacional y de un acuerdo de las Naciones Unidas, se movilizó una patrulla de las fuerzas navales internacionales al fin de garantizar un tránsito seguro a través del Golfo de Adén. Esta operación redujo el número de ataques piratas en esas aguas.

Sin embargo, el éxito de los piratas a la hora de conseguir el pago de cuantiosos rescates por la liberación de las embarcaciones y de las tripulaciones capturadas, les indujo a extender su área de acción más allá del Golfo. El año pasado, los piratas somalíes han extendido sus ataques a cualquier área del Océano Índico – algunos episodios se han registrado a más de 1.000 millas náuticas de la costa de Somalia. El mensaje a todos los marinos que navegan por estas aguas es el de permanecer alerta – ninguna embarcación es demasiado grande o demasiado pequeña para lograr escapar de la amenaza del ataque pirata.

### Centenares de miembros de la tripulación siguen secuestrados

Los piratas somalíes siguen perpetrando ataques al transporte marítimo, aunque su porcentaje de éxito ha disminuido debido a la presencia de las fuerzas navales internacionales y a un mayor despliegue de medidas anti-piratería y de las maniobras de las embarcaciones atacadas.

El último informe de la Oficina Marítima Internacional (OMI) – que se basa en incidentes comunicados a su Centro de Notificación de Actos de Piratería (PRC) – confirmó que el número de ataques llevados a cabo con éxito por parte de los piratas somalíes durante los tres primeros meses de 2010 había descendido a 35, comparados con los 102 que se produjeron durante el mismo período de 2009. Sin embargo, el informe mostró también que los ataques piratas se extienden más allá del Océano Índico – y a menudo se producen más cerca de la costa de la India que de la del Cuerno de África.

Durante el primer trimestre de 2010, los piratas somalíes abordaron 26 embarcaciones, dispararon a 18 y secuestraron a 11 – tomando como rehenes a 194 miembros de la tripulación, de los cuales 12 resultaron heridos. La fotografía actual es que los piratas somalíes siguen manteniendo en cautividad a aproximadamente 350 rehenes, 14 embarcaciones y siete embarcaciones mecanizadas. ([www.ITF.org.uk](http://www.ITF.org.uk))

### Línea telefónica operativa las 24 horas

Los marinos que han sido víctimas de ataques piratas pueden llamar a "International Seafarers Assistance Network" (ISAN), línea telefónica operativa las 24 horas para recibir asesoramiento y apoyo Tel.: +800 732 32737. Visite la página web: [www.seafarerhelp.org](http://www.seafarerhelp.org) para conseguir prefijos internacionales y más información.

# “MARINOS ABANDONADOS

## NI EN TIERRA NI EN EL MAR ...”

**SEGUNDO CONGRESO INTERNATIONAL PARA EL BENESTARE DE LA GENTE DE MAR**  
(Roma, 11 de mayo de 2010)

Un informe sobre las tripulaciones abandonadas. Sí, ya no hablamos de embarcaciones, ni de cascos oxidados olvidados en los muelles de los puertos del mundo, más bien de los muchos hombres y mujeres que viven en ellos como “cucarachas”, sin poder abandonarlos, so pena de incurrir en el delito de clandestinidad, al menos en nuestro país, y de la posible pérdida de un sueldo ganado durante largos meses de sacrificio, alejados de sus familias. Hemos tratado mucho este tema el año pasado, cuando los casos de abandono casi se quintuplicaron con respecto a la media de los años precedentes. La crisis económica todavía se percibe en el mundo del transporte marítimo, y la oleada de abandonos continúa este año, en el que ya nos hemos ocupado de 5 casos donde las tripulaciones han vivido situaciones muy problemáticas.

Pero la novedad es otra. Ya no son únicamente la ITF y los voluntarios de Stella Maris quienes trabajan en primera línea. Los Comités locales de Bienestar Marítimo, coordinados por el Comité Nacional, se han activado en su función de acogida; esta puesta en marcha ha sido gradual y ha seguido diferentes modalidades. En un caso concreto, la repatriación de los marinos fue totalmente costeada por los fondos del Comité local, en lugar de recurrir al habitual fondo de la Caridad del “8 por mil” de la Iglesia Católica (fondo que se obtiene a través de la declaración de la renta en Italia). En otro caso se consiguió, ejerciendo fuertes presiones a nivel político, que las embajadas de los países a los que pertenecen los marinos embarcados se responsabilizaran al menos de su repatriación. Se trata de novedades pequeñas pero fundamentales. Son signos de un cambio que empieza a tomar forma y a concretizar la responsabilidad de la acogida del marino abandonado, del marino que no es acogido dado que ni siquiera se conoce su estado de indigencia y de necesidad, a veces, realmente grave y absurdo en nuestros “puertos civilizados”. La corresponsabilización de los varios miembros del “cluster marítimo” se ha ampliado a la de las ciudades portuarias para obtener una mayor participación de los ciudadanos, tanto a nivel político como, sobre todo, a nivel de concienciación. El resultado ha sido evidente, en algunas ocasiones han llevado un “panettone” durante el periodo navideño o verduras frescas para alimentar a las tripulaciones que viven en un estado de precariedad absoluta, despojados de la dignidad de vestir ropa decente o disponer de una pastilla de jabón para lavarse, padeciendo a veces la falta de agua potable. Son múltiples las razones que nos inducen a redactar un informe sobre los marinos abandonados en los puertos italianos:



1. Una mayor difusión de este fenómeno desde varios puntos de vista, empezando por el sociológico e incluyendo el económico y el jurídico.
2. Partiendo de un estudio realizado sobre las 20 últimas intervenciones efectuadas en barcos abandonados en los puertos italianos el año pasado, se ha pretendido también trazar un marco internacional del fenómeno, incluyendo también los datos recogidos en los abandonos registrados por la ITF en el mundo. El marino es símbolo del hombre globalizado y la diversidad de etnias de las tripulaciones y de las banderas de las embarcaciones nos ayuda a comprender con mayor facilidad las analogías, a nivel mundial, de este fenómeno.

3. Adentrarse en las “buenas prácticas” con que los diferentes Estados marinos abordan el tema y las soluciones de esta grave plaga que aflige al mundo marítimo. La factibilidad y la experiencia que aportan las distintas experiencias nos han ayudado a “dibujar un modelo” que se puede proponer con mayor facilidad a nivel italiano.

4. Evidenciar las nuevas metodologías de planteamiento, partiendo de una visión cada vez más compartida por los Comités locales de Bienestar, tanto a nivel local como nacional.
5. Exigir un reconocimiento a nivel estatal, reconocimiento que el Comité Nacional de Bienestar aguarda desde

“Entre 1995 y 2007 la OMI y la OIT han señalado el abandono de 541 barcos en una declaración enviada a las agencias de información. Pero es sabido por todos que esta cifra es sólo la punta del iceberg, dado que sólo tiene en cuenta los casos oficiales comunicados a las dos organizaciones internacionales”.

hace más de 4 años, momento en el que se fundó. El papel efectivo que posee este instrumento, que en la actualidad opera gracias a la acción voluntaria de los diferentes agentes del “cluster marítimo” junto con el Ministerio de Transportes y el de Trabajo, tiene que ceder el paso a un reconocimiento institucional para que pueda ser operativo también en conformidad con los últimos convenios sobre el bienestar marítimo de la OIT. A estas alturas, dicho reconocimiento tendría que ser algo muy merecido y necesario, y no debería aguardar ulteriores trámites burocráticos, así como la ratificación del Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo (CTM 2006), que reconoce su papel a nivel estatal a todos los efectos.

Aunque en la acepción común todavía se habla de “barcos” abandonados, en los últimos años, sobre todo gracias a la labor de la OMI y de la OIT, está claro que los hombres, los marinos abandonados son el centro del problema y no el casco de una embarcación oxidada.

### La institución de una importante “mesa operativa” entre la Conferencia Episcopal Italiana y la Capitanía

Entre los agentes que desde siempre han colaborado en la asistencia del mundo marítimo, tanto en casos de emergencia como a través de la presencia cotidiana que se concreta en la escucha y en la acogida de los marinos en los puertos italianos, hallamos a la Comandancia General de las Capitanías de Puerto y a la Iglesia Católica, en particular, a través de los Centros Stella Maris y los Capellanes a bordo que, como verdaderos marinos, se embarcan y viven en contacto con ellos, alejados de sus familias, durante largos meses de navegación. En un mundo que se transforma rápidamente, como es el del transporte marítimo, es cada vez más necesario establecer una red en la que los diferentes agentes, cada uno de ellos actuando autónoma y profesionalmente, sepan mirar al corazón del hombre y reconocerlo en su dignidad originaria, a menudo pisoteada o invisible a causa de las superestructuras de la lógica del mero lucro económico. La firma depositada en este documento por el Cardenal Angelo Bagnasco, en calidad de Presidente de la Conferencia Episcopal Italiana, y por el Almirante Jefe Raimondo Pollastrini de la Comandancia General de las Capitanías de Puerto en Italia, a pesar de su institucionalidad formal, quiere reconocer el camino hecho juntos en los últimos años y establecer nuevas bases para una cooperación cada vez más concreta entre las dos instituciones. En particular, se aprueba la creación de una “mesa de coordinación” para “llevar a cabo modalidades operativas concretas al fin de mantener y fortalecer las relaciones en materia, y para incrementar las posibilidades de colaboración”.

La movilidad del mundo marítimo lleva en sí una gran fragilidad, que los hombres y las mujeres de la Capitanía están llamados a defender junto con los centenares de voluntarios del mundo asociativo de Stella Maris. No olvidamos el papel de todas las instituciones del “cluster marítimo” que cada día, gracias a la labor de los Comités para el Bienestar de la Gente del Mar, trabajan en la acogida de los más de 5 millones de marinos que transitan por nuestros puertos.

Como nos enseñan los viejos marinos que han atravesado varias veces los océanos: el mar no divide, el mar une.

*Sac. Giacomo Martino*

*(“StellaMaris” n. 1-2/2010)*



### ¡La página Web de la ITF para la gente del mar ahora disponible en chino, en ruso y en español!

Se ha presentado la versión china, rusa y española de la página Web de la ITF para la gente del mar, que hasta el momento estaba disponible sólo en inglés. Por tanto, esta página constituye de ahora en adelante un servicio en línea casi universal para los marinos de todo el mundo.

Las nuevas versiones lingüísticas del sitio Internet de la ITF destinado a la gente del mar – [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) – contienen información sobre la salud, los salarios y la seguridad, así como asesoramiento y servicios de ayuda, noticias marítimas y foros de discusión para miembros de la tripulación.

Además de ser muy fácil de usar, la nueva página, siguiendo el modelo de la versión inglesa, permite acceder a la información mediante tres formas diferentes – a través de un menú, pestañas y enlaces electrónicos. Ha sido diseñado para garantizar a los usuarios el mismo nivel de rapidez y de servicio que el sitio en lengua inglesa, para aquéllos que necesiten una ayuda urgente, buscan informaciones específicas o son nuevos miembros. Las personas que disponen sólo de una conexión lenta también pueden optar por una versión en texto.

## NUEVAS INCORPORACIONES A LA FAMILIA DEL APOSTOLADO DEL MAR

### GRAN BRETAÑA

Martin Foley es el nuevo Director Nacional, desde el 1 de junio de 2010. Eamonn De-laney, Presidente del Consejo de Administración dijo que: "El A.M. se beneficiará de la inmensa experiencia que Martin ha adquirido a lo largo de su carrera. Su presencia aportará nuevas ideas y un profundo conocimiento de nuestras esperanzas para el A.M. de cara al futuro".



### ECUADOR

El P. Vicente Macancela es el nuevo Capellán del Puerto de Guayaquil.

### ANGOLA Y SANTO TOMÉ

El P. Juan Carlos Venegas Benítez es el nuevo Director Nacional (ver artículo en la página 9). (Dirección: Apostolado do Mar, P.O.Box 5557, LUANDA, Tel + 244 (924) 100012, juancarlosvenegas58@gmail.com, [ceamangola1@yahoo.com.br](mailto:ceamangola1@yahoo.com.br))



### FILIPINAS

El P. Paulo Prigol, Scalabriniano, es el nuevo Capellán del Puerto de Manila. Sustituye al P. Savino Bernardi, que es ahora Superior Provincial de los Padres Scalabrinianos. (Dirección: Pius XII Catholic Center, 1175 United Nations Ave., Paco, MM. 1002 Manila, P.O. Box 2927, Manila 1099, Tel: +63 (2) 527-0337, Tel/Fax + 63(2) 527-2638, pauloprigol@yahoo.com)

### IMPORTANTE RECONOCIMIENTO A PIER LUIGI FOSCHI

El pasado 2 de junio el Presidente de la República Italiana ha concedido el título de "Cavaliere del lavoro" a Pier Luigi Foschi por los éxitos obtenidos en el ámbito del turismo italiano. Milanés de nacimiento y genovés de adopción, Foschi es desde el 2000 presidente y desde 1997 administrador delegado de "Costa Crociere". «Estoy orgulloso sobre todo por la empresa y por todos los que en ella trabajan. Porque el esfuerzo, no lo olvidemos, ha sido colectivo y lo continúa siendo...».

El Presidente del Pontificio Consejo, S.E. Mons. Antonio Maria Vegliò, se ha felicitado por esta condecoración que atestigua el gran esfuerzo del nuevo "Cavaliere del lavoro" en la flota Costa hasta convertirla en el primer operador turístico italiano y la primera compañía de cruceros europea. También transmitió sus felicitaciones a los trabajadores que han contribuido a lograr este importante reconocimiento en el mundo industrial italiano.

El Apostolado del Mar presenta al Sr. Foschi sus más sinceras felicitaciones y espera continuar la fructífera colaboración que incluye la presencia de capellanes del A.M. a bordo de los buques de la flota que él dirige.



# MAREA NEGRA

## Los Obispos de los Estados Unidos en ayuda de los pescadores

Washington, 17 junio 2010. Trescientos mil dólares: ésta es la suma donada por el subcomité de la "Catholic Campaign for Human Development" - la campaña promovida por la Conferencia de Obispos Católicos de Estados Unidos (USCCB) - con el fin de ayudar las comunidades y las diócesis afectadas por el desastre ambiental provocado por la explosión de la plataforma de la compañía británica British Petroleum (Bp) en el Golfo de México. La marea de petróleo amenaza comprometer seriamente durante años, entre otras cosas, el trabajo de miles de pescadores. La mancha negra, que ha alcanzado las costas de Estados Unidos y México, supera los trescientos kilómetros de extensión y ha obligado a prohibir la pesca en un veinte por ciento de las aguas. Según las estimaciones, la industria pesquera perderá 21.500 millones de dólares a causa del desastre ambiental.

La cantidad asignada por el episcopado ha sido aprobada en el ámbito de la donación regular de fondos a las comunidades más desfavorecidas. En concreto, como se indica en un comunicado, la donación "servirá para darle voz al grupo de pescadores y a las comunidades afectadas por el desastre ambiental y para apoyar las ayudas de emergencia". El presidente del subcomité de la

La capa negra de petróleo originada por la explosión de la plataforma petrolífera en el Golfo de México funciona como un "tapón" de toda la vida marina, ahogando algas y organismos que viven bajo la superficie. Crustáceos, moluscos y peces mueren a causa de la elevada toxicidad tanto de los hidrocarburos como de los disolventes utilizados para la dispersión. Las aves, para limpiarse el plumaje, ingieren el petróleo, lo que provoca graves daños en los órganos internos.



USCCB, el Obispo de Biloxi, Roger Paul Morin, destacó que "el trágico derrame de petróleo tiene graves costos humanos, ambientales y económicos". Como Iglesia, añadió, "deploramos la pérdida de vidas humanas y rezamos por aquéllos cuyas vidas están en peligro". Con estas ayudas, ha subrayado asimismo el prelado, "la Iglesia también ofrece apoyo concreto al trabajo que se debe desarrollar para ayudar a las comunidades a permanecer autosuficientes. Se trata de un importante signo de la campaña católica a favor del desarrollo humano".

A la voz del Obispo de Biloxi se ha sumado la del Arzobispo de Nueva Orleans, Gregory Michael Aymond, quien ha manifestado, en nombre de los fieles de la Archidiócesis, el agradecimiento por "la generosidad mostrada" por el episcopado. El Arzobispo ha explicado que "aportando a nuestras comunidades de pescadores los fondos para apoyar sus esfuerzos por salvaguardar el trabajo, la campaña del episcopado ha conseguido que la Iglesia continúe siendo signo de la compasión de Cristo y de esperanza para las comunidades de pescadores". El donativo, ha concluido, "es ciertamente generoso y será usado para dar esperanza y estabilidad a estas familias de trabajadores afectados por la desastrosa fuga de petróleo".

"La cuestión ecológica no se ha de afrontar sólo por las perspectivas escalofriantes que se perfilan en el horizonte a causa del deterioro ambiental; el motivo ha de ser sobre todo la búsqueda de una auténtica solidaridad de alcance mundial, inspirada en los valores de la caridad, la justicia y el bien común". (*Benedicto XVI, Mensaje para la celebración de la XLIII Jornada Mundial de la Paz 2010*)

Un llamamiento a los fieles a apoyar a las comunidades afectadas por la marea de petróleo ha sido también realizado por el promotor del Apostolado del Mar de la USCCB, el Obispo de Savannah, John Kevin Boland\*. El prelado ha especificado que se está organizando una coordinación con el fin de gestionar mejor las intervenciones de apoyo en las diversas diócesis.

\*<http://www.youtube.com/user/usccb#p/p/96DDE9247B03585A/0/cO63wxFuVM0>