

Apostolatus Maris



Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, Ciudad del Vaticano

No. 72, 2001/I

“Duc in altum!”

... en el Nuevo Milenio

Es necesario pensar en el futuro que nos espera. Tantas veces, durante estos meses, hemos mirado hacia el nuevo milenio que se abre, viviendo el Jubileo no sólo como memoria del pasado, sino como profecía del futuro. Es preciso ahora aprovechar el tesoro de gracia recibida, traduciéndola en fervientes propósitos y en líneas de acción concretas. Es una tarea a la cual deseo invitar a todas las Iglesias locales. En cada una de ellas, congregada en torno al propio Obispo, en la escucha de la Palabra, en la comunión fraterna y en la “fracción del pan” (cf. Hch 2,42), está “verdaderamente presente y actúa la Iglesia de Cristo, una, santa, católica y apostólica” (CD 11) Es especialmente en la realidad concreta de cada Iglesia donde el misterio del único Pueblo de Dios asume

aquella especial configuración que lo hace adecuado a todos los contextos y culturas.

Este encarnarse de la Iglesia en el tiempo y en el espacio refleja, en definitiva, el movimiento mismo de la Encarnación. Es, pues, el momento de que cada Iglesia, reflexionando sobre lo que el Espíritu ha dicho

al Pueblo de Dios en este especial año de gracia, más aún, en el período más amplio de tiempo que va desde el Concilio Vaticano II al Gran Jubileo, analice su fervor y recupere un nuevo impulso para su compromiso espiritual y pastoral. Con este objetivo, deseo ofrecer



en esta Carta, al concluir el Año Jubilar, la contribución de mi ministerio petrino, para que la Iglesia brille cada vez más en la variedad de sus dones y en la unidad de su camino.

Juan Pablo II
Novo Millennio Ineunte

El Apostolado del Mar recoge la invitación del Santo Padre y, en este espíritu, se dispone a la preparación del XXI° Congreso Mundial

The Apostleship of the Sea welcomes this call of the Holy Father and in this spirit launches the way to its XXI° World Congress

En el interior....

El Apostolado del Mar en el momento de la globalización	2
VI Encuentro anual de Coordinadores Regionales	3
Tiempos nuevos para el Evanangelio	5
24ª Sesión del Comité Intergubernamental de la FAO para la Pesca	11

“El Apostolado del Mar en el momento de la globalización”

Tema del XXI Congreso Mundial

Es alarmante el impacto negativo que puede tener la globalización económica en las **familias de los marinos**: se debe mantener una sana relación familiar entre el marino y su casa, no obstante las separaciones que a menudo alcanzan períodos de tiempo muy prolongados; es preciso asegurar las necesidades fundamentales del marino (y los medios a su disposición en el mar) y los de la familia en tierra; ¿qué hace el Apostolado del Mar, puede hacer algo más y mejor, cuáles son los obstáculos más grandes que encuentra esta acción?

A menudo la globalización comporta también **nuevos peligros y nuevos ataques a la dignidad de los profesionales del mar**, en la pesca y en el comercio: intereses financieros fríos y anónimos a menudo imponen decisiones que producen desocupación, permiten el abandono de los marinos sin protección, y la explotación desenfadada de los recursos humanos y naturales. La dignidad de cada persona debería ser la base de la verdadera solidaridad, en el respeto de los derechos humanos de los marinos y de su familia. “La promoción de la justicia constituye el corazón de una verdadera cultura de la solidaridad”.

La falta de cohesión de la tripulación y un **acentuado aislamiento del marino** son otro problema importante. Se puede tratar del aislamiento de un miembro de una pequeña tripulación o la

situación de un marino que se ha embarcado en un barco grande, único de su nacionalidad, cultura y religión. Busca alguien con quien hablar, signos de comprensión y de solidaridad: si los instrumentos de la mundialización pueden agravar este aislamiento, también pueden comportar nuevos medios para romperlo, nuevos caminos de comunicación o de diálogo. Estos medios deberían estar al alcance de los marinos y de sus familias: un ejemplo simple, la posibilidad de emplear a bordo terminales para el correo electrónico.

También la **planificación y la gestión de las infraestructuras portuarias** están sometidas a la competición siempre creciente del mercado global, que tiende a un empleo cada vez más rápido y de bajo costo de la persona, comportando mayores peligros de fatiga y de accidentes. Puede privar a muchos marinos de una pausa bien merecida y del empleo de las estructuras de acogida existentes en el puerto. “A menudo los marinos narran casos de intimidación física, de confiscación de pasaportes y de la prohibición de descender del barco con el fin de impedir cualquier tipo de comunicación con el mundo externo cuando el barco se encuentra en el puerto”. El **papel de los centros Stella Maris**, dentro o fuera de las infraestructuras portuarias, se convierte en un problema importante acerca

del cual deben discutir los **responsables del Apostolado del Mar** y los que dirigen dichos centros.

La industria de los cruceros que se desarrolla con rapidez aporta nuevos retos y problemas particulares.

El compromiso que tiene delante el A.M. es el de ser, *en tierra y en el mar*, un mejor instrumento de diálogo y de promoción de la solidaridad. Debe ser una *pasarela* fiable en donde haya necesidad, en la Iglesia y en la sociedad, al servicio de la gente del mar. Es un reto que podría exigir un **papel “proactivo” de parte del Apostolado del Mar y de la Iglesia**.

En las Conferencias Regionales que precederán al Congreso se examinarán estos y otros argumentos entre los cuales podemos mencionar:

- la aplicación de las resoluciones del Congreso de Davao (1997);
- los miembros del A.M. y la carta de adhesión;
- la actualización del Manual del Capellán de puerto (1990);
- la formación de Comités Regionales;
- el Ministro Extraordinario de la Eucaristía a bordo y en el puerto;

- empleo del sitio web <http://www.stellamaris.net>

VI Encuentro anual de Coordinadores Regionales

Roma, 29-31 de enero del 2001

Discurso de apertura de S.E. Mons Stephen F. Hamao, Presidente del Pontificio Consejo

Me alegra acogeros en este importante encuentro en el que estais llamados a asistir a nuestro Pont. Consejo en la tarea de promover y dirigir el apostolado marítimo de la Iglesia católica en todo el mundo, tal como lo establece la Carta Apostólica *Stella Maris*.

Al inicio del 2001, no estamos solamente en los albores de un nuevo siglo sino también a más de la mitad del camino entre el XX y el XXI Congreso Mundial del Apostolado del Mar. Como han hecho nuestros predecesores en las mismas circunstancias, he solicitado a algunas personas para que se unan al grupo de los coordinadores regionales que se reúnen regularmente cada año.

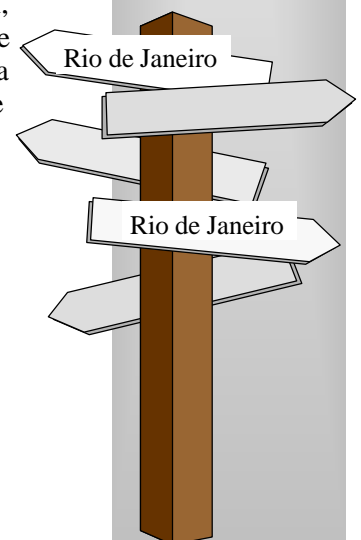
El punto más importante del orden del día de nuestro encuentro es definir un buen tema para nuestro Congreso del 2002. Como os dijera el año pasado, el tema debe tocar al mismo tiempo la vida real de la gente de mar e inspirar a los miembros del AM en un compromiso cada vez más eficaz al servicio de la gente de mar.

Una vez elegido el lugar y fijadas las fechas, durante el presente encuentro debemos planificar las diferentes etapas que son necesarias para asegurar éxito a este congreso mundial, teniendo en cuenta la evaluación del congreso de

Davao. vuestras sugerencias acerca del modo de tratar el tema, de la elección de los oradores y del programa mismo, serán bien acogidas. Estoy seguro que contaremos también con el aporte sustancial de las conferencias regionales que se celebrarán en nuestras ocho regiones. Al inicio de su mensaje con ocasión de la Jornada Mundial de la Paz 2001, el Santo Padre decía: “Al comienzo de un nuevo milenio, se hace más viva la esperanza de que las relaciones entre los hombres se inspiren cada vez más en el ideal de una fraternidad realmente universal”. Proseguía diciendo que los peligros de las diferencias culturales deberían ser sublimados por el respeto recíproco y por el diálogo basado en el reconocimiento de valores compartidos. Y subrayaba el valor primordial que está representado por la solidaridad con “la promoción de la justicia en el corazón de una auténtica cultura de la solidaridad”, dado que “una sociedad depende de las relaciones de base que las gentes cultivan los unos hacia los otros en círculos cada vez más amplios, de la familia a otros grupos sociales intermedios, de la sociedad civil en general a la comunidad nacional”. Quisiera añadir que el ambiente internacional,

intercultural e interreligioso en el que viven y trabajan los hombres del mar, así como la complejidad de las relaciones en los sistemas mundializados de la industria y de la comunicación, hacen que el diálogo y la solidaridad, hoy, en todos los niveles, sean incluso más vitales para la gente del mar.

De qué modo el AM del mundo, en el mar y en tierra, pueda promover este “ideal de una fraternidad realmente universal” auspiciada por el Papa en su mensaje, cómo hacer para que sea el mejor instrumento posible de diálogo y solidaridad, un puente seguro al servicio de la gente del mar, he aquí los retos que tenemos frente a nosotros. Confío que con la gracia que pedimos a Dios mediante la intercesión de la Virgen *Stella Maris*, vuestro trabajo en estos tres días de reflexión y de preparación al XXI Congreso Mundial, contribuirá de manera eficaz para alcanzar este objetivo.



VI Encuentro anual de Coordinadores Regionales

Misa de clausura, 31 de enero del 2001

Homilía de S.E. Mons. Francesco Gioia, Secretario del Pontificio Consejo

La eficacia de una acción en cualquier campo depende de cinco factores:

1. una clara visión de la *finalidad* que se desea alcanzar
2. la elección de los *medios* adecuados para alcanzar dicho objetivo
3. la adecuación a la *realidad*, a la situación concreta en la que se trabaja, tanto de la finalidad como de los medios
4. un *programa* bien preciso
5. el *carisma* de parte de quien realiza la acción.

En general, en los encuentros se afrontan los primeros cuatro factores; raramente nos detenemos a reflexionar en el alcance que tiene el carisma de quien actúa. Como conclusión de este IV Encuentro anual de Coordinadores Regionales del Apostolatus Maris, que ha tenido mucho éxito por las ideas y los programas que han surgido, deseo completar la reflexión subrayando la necesidad del carisma del agente de pastoral. No deseo referirme a sus cualidades psicológicas e intelectuales, sino a su *testimonio* de vida

evangélica.

“Sereis mis testigos hasta los confines de la tierra” (*Hch* 1, 8). Dar testimonio de Cristo con nuestra vida. Sin este testimonio nuestra acción pastoral no dará ningún fruto. “Todo árbol bueno da frutos buenos” (*Mt* 7, 17).

Jacques Maritain (1882-1973) escribió: “Si una vez eran suficientes cinco pruebas para demostrar la existencia de Dios, hoy el hombre las considera insuficientes y quiere una sexta prueba, la más completa, la más autorizada: ¡la vida de los que creen en Dios!”. E.

Pascal (1623-1677): “Creo solamente en las historias cuyos testigos se dejarían degollar” (*Pen-sées*, 593). En fin, Primo Mazzolari: “La cabeza de Juan Bautista habla más fuerte en el plato que sobre el cuello”.

El testigo se parece a un grano de mostaza, el más pequeño de todas las semillas que se convierte en árbol grande donde pueden hacer sus nidos los pájaros, o se parece a la levadura que hace fermentar toda la masa (cf *Mt* 13, 31-33).

“Dios, Padre de nuestro Señor Jesucristo, Padre misericordioso y Dios de toda consolación” (2 *Co* 1, 3) nos conceda el don de ser testigos.

A Christian Leadership and Ministry Course for Seafarers

200,000 Filipino Seafarers live and work at sea, away from their families, land-based community, and the support of the Church ministry. This should not be a reason to be deprived of God's strength and grace for many months.

Ministry on Board can offer a continuous *contact* with God, the *comfort* of reflecting on the Scriptures, the *strength* of prayer, the *grace* of the Eucharist, the *joy and support* of a living Christian community on board the ship. *This is made possible through a Christian Leadership and Ministry on board Ship.*

The Apostleship of the sea is now offering a *Special Course* to prepare seafarers to this service to their crew members. Many react with surprise and ask: *CAN I?* we say to them: *YES, YOU CAN!* And your services will make a difference for all on board. The two-day Course is given once a month (4th weekend), starting at 9.00 am.

The Invitation is addresses particularly to seafarers with some years of experience on board and to seafarers who may already serve in one or more such ministries in their Parish.

The enrolment fee is only *P 400* and the participating seafarers will be given the *Bible, textbooks, guide-books and handouts* to take on board. Also, *meals for the two days* are included. The wife or a member of the seafarers' family are welcomed to *join free*.

Fr. Savino Bernardi, cs, AOS-Manila: Director & Chaplain

Tiempos nuevos para el Evangelio

Ante la pregunta “¿La iglesia diocesana propone la fe, hoy?” habríamos podido responder recordando la celebración diocesana de “Pentecostés 2000” que, después de una larga preparación de tres años (¡un verdadero sínodo), ha revelado una Iglesia que celebra y ora, una Iglesia que hace memoria de su historia, una Iglesia que dialoga y debate, una Iglesia que se considera una Buena Nueva.

Asimismo, habríamos podido recordar el lugar importante que ocupa el catecumenado (bautismo y confirmación) que revitaliza el conjunto de las comunidades; la pastoral de la confirmación tanto en su preparación como en su celebración, que para los que están por ser confirmados y para las comunidades que los siguen, constituye inconfutablemente un momento fuerte de su vida de fe; el considerable esfuerzo que se hace en favor de la formación de los jóvenes y de los adultos con recorridos muy seguidos que permiten comprender la fe; la llamada a los ministerios ordenados, presbiterado y diaconado permanente.

Hemos querido privilegiar una situación ligada a la condición portuaria de la diócesis de Marsella que nos parece una experiencia básica, modesta pero significativa. Se trata de los capellanes de la Escuela nacional de

la marina mercante... Desde 1990, por iniciativa de los sacerdotes locales y de los laicos, se han organizado regularmente algunas veladas “ad hoc”. La llegada de un sacerdote de la Misión de la Mer, René, y la ordenación al diaconado de un marino del puerto, Jean-Philippe, han sido los acontecimientos-motor del nacimiento de una comunidad cristiana en la Escuela. Poco a poco se han tejido vínculos con los estudiantes de esa o de otras escuelas. El acceso a la “casa de los marinos”, el encuentro con los marinos del Tercer Mundo, la participación en las jornadas familiares marinas han abierto a los futuros oficiales a las condiciones reales de vida que son las de los marinos del comercio o de las petroleras. Se realizan reuniones regulares para momentos fuertes de espiritualidad y la celebración de la eucaristía.

En el año jubilar, con ocasión de la festividad de la Candelaria, que reúne a centenares de jóvenes estudiantes para la bendición de la ciudad y del mar, los alumnos de la Escuela nacional han llegado vía mar trayendo el icono de “Jesús en la barca” como lo hicieron los primeros evangelizadores. Han dado testimonio públicamente de su fe: habían meditado en la Palabra de Dios en los Hechos de los Apóstoles y, una vez que han llegado al puerto, han entregado el Evangelio a la

multitud reunida para acogerlos.

Después de cuatro años ha habido una “fundación de Iglesia” que ha tenido necesidad de:

- testigos que sean del “oficio”;
- la presencia de ministros ordenados (sacerdote y diácono);
- el papel de las familias de los marinos y en particular de las mujeres, por su cualidad de acogida y por su disponibilidad a la escucha;
- el nexo con la Iglesia local y la presencia en las comunidades parroquiales;
- la importancia de los tiempos de formación a partir de la Palabra de Dios y el lugar eminente de la Eucaristía;
- la apertura a lo universal a través de los encuentros en los centros para los marítimos.

Esta experiencia apostólica nos plantea algunos interrogantes:

- ¿cuáles son hoy los criterios de pertenencia a la Iglesia para una generación muy móvil, sin historia cristiana y sin raíces geográficas?
- ¿de qué modo el Evangelio se vuelve Buena Nueva para los jóvenes sin referencias cristianas?
- ¿cuáles son los retos ante los cuales nos encontramos para pasar de una “pastoral de la acogida” a una “pastoral de propuestas”?
- una pastoral del “grano de mostaza” ¿puede ser portadora de esperanza si sabemos leer los signos del Espíritu?

Publicamos una relación del Arzobispo de Marsella, Mons. Bernard Panafieu, sobre la capellanía de la Escuela Nacional de la marina mercante, de la diócesis de Marsella. Fue presentado a la Asamblea Plenaria de la Conferencia Episcopal de Francia (Lourdes 2000)



Noticias de los puertos del mundo

PORT KELANG, MALASIA

Después de haber leído numerosos artículos referentes a muchos Centros AM del mundo en el Boletín *Apostolatus Maris*, he comenzado a ser algo celosa. Quisiera narrarles también yo mi historia. El Apostolado del Mar en Malasia es muy activo y el trabajo prosigue en el puerto con los marítimos que llegan a nuestras costas. Se que por cierto tiempo el trabajo ha sido algo "hibernado". No hemos mantenido contacto con los demás centros del mundo y ni siquiera en nuestra misma región. Han sabido de nuestra existencia en el Congreso de Davao de 1997, al que el AM de Port Kelang había enviado a una delegación de la que formaban parte el capellán y algunos voluntarios laicos. Debo confirmar que fuimos acogidos muy calurosamente.

La sede del AM de Port Kelang está situada a cerca de 7 Km del puerto en la parroquia de Santa Ana. El párroco es el capellán del puerto. Teniendo como base la parroquia, el capellán depende de sus parroquianos que trabajan en el puerto para contactar a los marinos y también para acogerlos en el centro Stella Maris.

El capellán y los miembros del AM ofrecen una asistencia espiritual y pastoral a la gente del mar mediante misas celebradas

a bordo de los barcos cruceros o de otro tipo. Celebrar la misa a bordo es siempre una gran experiencia e incluso de gran provecho para los marinos. Estas visitas constituyen una ocasión de testimonio cristiano entre gente de todo origen y religión.

Con el fin de interesar cada vez más a los parroquianos en este apostolado, se ha realizado una exposición con el fin de darles una visión completa de los centros Stella Maris en el mundo, de la importancia que tienen para nosotros y del privilegio que tenemos de estar al servicio de la gente del mar.

Poco antes de la Pascua del año pasado, enviamos postales de augurio a todos los centros Stella Maris del mundo. Se ha reforzado el vínculo de amistad gracias a este simple acto. La respuesta ha sido muy buena y positiva.

En el mes de junio del 2000, el AM de Port Kelang celebró el Jubileo de la gente del mar. Se organizó una celebración eucarística para recordar de manera especial a la gente del mar y a sus familias. No son muchos los marinos que visitan nuestros puertos en estos tiempos, pero el apostolado prosigue su misión.

Por hoy me detengo aquí. Me alegra haber tenido la oportunidad de compartir con vosotros algo de nuestra actividad.

Magdalen Croos
Voluntaria del AM
de Malasia

ORISSA, INDIA

Under the AOS the CBCI Labour Commission organized a Boat Building and Housing Project for the victims of the Orissa 1999 Super Cyclone. The Inauguration of the entire project was held on Dec. 24th 2000. Arjirampally in the Berhampur Diocese is not easy to reach. It is 30 km from the Bishop's house in the city and the rough ride over rougher terrain gives us an indication of the remoteness of this small fishing village.

Caritas India sponsored 24 Boats for 96 Fish workers. These have been floated and are to be worked on by teams of four each. The entire gear and craft is to be shared equally by each of the team of four. The markings on the boats say "NFF-CA" (National fish workers Forum who directly executed the project) and 'CA' (Caritas who sponsored it).

The Registration Books were handed over to the beneficiaries on 24th Dec. by **Fr. Xavier Pinto, C.Ss.R.** in the presence of the entire village which bore a festive look for the great occasion! 26 houses have been built on the original space and plot owned by these respective families when the super cyclone devastated them. Choices of the families/beneficiaries were made in collaboration with the village leaders who ascertained the maximum damage to the most devastated families. Built in a terraced fashion over sloping land, a common corridor runs through all the houses. This "community" dimension is unique to the houses being built in the Orissa belt. The Commissioner of Berhampur, Orissa has made a special mention of this concept in the coast. The houses were sponsored by other well-wishers and by the NFF affiliate unions throughout the country. Thus it is considered that the Labour Commission bade a grand goodbye to the year 2000!

The project is under the patronage of Stella Maris, Mary Star of the Sea.



CONGO

El P. Gérard Simon, nuestro Director Nacional, está siempre en Brazzaville. El P. Vincent de Paul Goulei, f.c., ha dejado Pointe-Noire para reunirse con sus cohermanos en Brazzaville. El 2 de abril del 2000 los miembros del equipo AM se han encontrado en el monasterio de Loango para redactar los estatutos del equipo y el reglamento interno del centro Stella Maris. Para el nuevo año pastoral, el Obispo ha nombrado como capellán del puerto al P. Joachim Lello en reemplazo del P. N'Goma.

Hacia el final del año, las autoridades portuarias han expropiado los terrenos de la playa de gran parte de la población de la comunidad cristiana de los pescadores de Benin y de Togo. Esta situación nos preocupa bastante porque los nuevos terrenos que les ha concedido el puerto son estrechos y difícilmente se podrán instalar las viviendas y el establecimiento para ahumar el pescado; la cifra de 200,000 Frs cfa (2,000 FF) asignada para cada familia es insuficiente para que realicen los trabajos y efectuen el traslado; se están realizando negociaciones con las autoridades del puerto para encontrar una sistemación más adecuada.

Esperamos una mayor llegada de barcos en el puerto porque una empresa que ha venido de América Latina ha asegurado las operaciones de dragado para mejorar el calado de los grandes

barcos. Se está construyendo un nuevo muelle para los servicios petroleros. Se ha instalado una nueva compañía de pesca en Pointe-Noire. Los barcos tienen bandera del Camerún y todos los marinos provienen de este país.

En nuestra parroquia vemos una fuerte participación de jóvenes de la comunidad cristiana proveniente de Benín y de Togo de la playa, pues algunos padres de familia que practican el voodoo aceptan ahora que sus hijos entren en la Iglesia de Jesucristo para que sean bautizados.

LA RÉUNION

Informe anual 2000 (resumen)

Las actividades se concentran en los dos puertos de La Pointe des Galets en la ciudad portuaria. Podemos decir que los barcos visitados son cerca del 95% de los que llegan en uno de estos dos puertos. Hay que notar que gran parte de los barcos reciben dos o más visitas, casi siempre de parte del capellán, cuando los marinos son transportados a la ciudad por la noche y cuando los regresan a bordo. Algunos barcos que permanecen más días reciben casi una visita diaria. Por tanto, podemos calcular que el capellán sube a bordo de 1200 a 1500 veces por año.

Para los barcos cruceros existe siempre la dificultad de subir a bordo. A menudo la persona que está en el ingreso ignora quien es un capellán de puerto, incluso no lo comprende cuando se le

explica el significado. Cuando el capellán logra hacer comprender quien es, a menudo se le dice que los pasajeros no tienen interés de encontrarse con él o que han bajado para visitar la isla y que los miembros de la tripulación están demasiado ocupados. Sin embargo, hay que considerar que cuando hay un capellán a bordo – cualquiera sea su confesión – el capellán de la Stella Maris trata siempre de entrar en contacto con él con el deseo de darle la bienvenida a La Réunion, como cohermano y en nombre de la Iglesia y, a través de él, extender la misma bienvenida a todas las personas presentes en el barco. De todos modos, son los barcos que no tienen capellán los que tienen mayor necesidad de la visita del capellán. Y en verdad son estos mismos barcos que le niegan su ingreso.

También existe el problema de los barcos detenidos por las autoridades por razones de pesca ilegal – o supuesta tal – que deben permanecer en el puerto durante largos meses. Las tripulaciones han logrado partir bastante rápidamente, pero los capitanes están obligados a permanecer a bordo por largo tiempo mientras está en acto una investigación o por razones de procedimiento penal.

Gladstone, Australia

After several years of absence in the Port of Gladstone, the Apostleship of the Sea has rejoined with the Missions to Seafarers in a "Partnership in Ministry". Bishop Brian Heenan of Rockhampton is President. Fr. Seamus McMahon is Port Chaplain and Mr. John Heaslop is the Chairperson of the AOS Committee. The Bishop has appointed four representatives to assist. The relations with the new Committees of MtS is very encouraging. The 4 AOS representatives will also be on the MtS Gladstone Seafarers' Centre Ltd management Committee.



Región del Océano Afro-indiano

Sexta Conferencia Regional

Documento final

Port Victoria, Mahé, Seychelles, 4-11 de marzo del 2001

En la reunión que se realizó en las Islas Seychelles, los representantes del AM de la región del Océano Afro-indiano (Africa Sur, Kenya, Madagascar, Mauricio, Mozambique, la Reunión, Rodrigues, Seychelles) desea renovar su visión de "El Apostolado del Mar y la Globalización Hoy" en orden a ser capaces de enfrentar la globalización con sus nuevos cambios y desafíos socioeconómicos y culturales del mundo

desea ser la expresión de la misión profética de la Iglesia en el mundo marítimo.

Algunas Consideraciones

Nosotros hemos escuchado las víctimas de situaciones injustas que agravadas por la globalización afecta a las personas del mar. Esta evaluación nos ha permitido reconocer algunos puntos sobresalientes:

- El contexto jurídico del derecho del trabajo marítimo es a menudo inadecuado para enfrentar las consecuencias actuales que la globalización ha causado en el mundo marítimo.

- Nosotros denunciarnos la ausencia de contratos de trabajo - o su inobservancia cuando éstos existen - y las condiciones extremas de trabajo impuestas a los trabajadores del mar. Nosotros también denunciarnos los operadores de naves protegidos por las banderas de conveniencia quienes incrementan la carga y el ritmo de trabajo al precio de la dignidad del trabajador y de su equilibrio de vida personal y familiar. Nosotros también estamos preocupados por la multiplicación de las

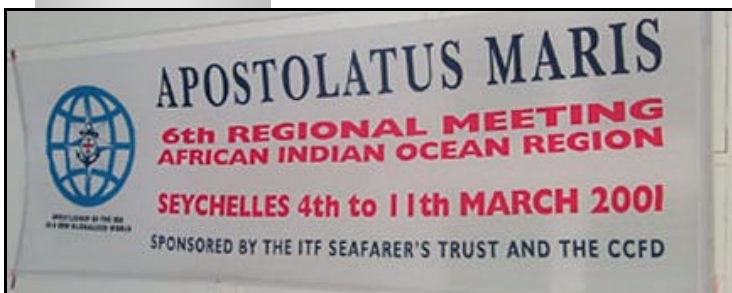
licencias irregulares de pesca cuya aplicación no siempre respeta los intereses de los trabajadores de la pesca. Nosotros somos solidarios con la actividad sindical que está al servicio del crecimiento integral de los profesionales del mar.

El AM comprende perfectamente el deseo de reconocimiento de la pesca tradicional y su papel en el desarrollo de las comunidades costeras. Teniendo presente que las situaciones de injusticias también se encuentran en el mundo de la pesca de alto y medio mar.

- Nosotros reconocemos la rica diversidad cultural del ambiente marítimo globalizado. Sin embargo, esta diversidad también es fuente de dificultades: no es fácil manejar las diferencias étnicas, culturales, lingüísticas y religiosas en las tripulaciones y en las relaciones salariales.

- La globalización involucra desigualdades e injusticias en la distribución de las riquezas del mar. Los nuevos intercambios comerciales en el ámbito mundial, los acuerdos de pesca, o los sistemas modernos de logística y transporte marítimo son motivo de presión en el ámbito marítimo. El desarrollo del turismo, los problemas de polución y la explotación irregular de recursos costeros y marinos

(sigue a la pág. 9)



marítimo.

El AM no es un sindicato, ni un partido político, ni un grupo de presión. Como seguidores de Cristo, que nos envía a los extremos de la tierra y del mar, el Apostolado del Mar ha optado a favor de los más pobres. Este, está preparado para denunciar las situaciones de injusticia o donde quien es más fuerte se aprovecha del más débil, y a proclamar que las personas del mar están llamadas a una vida digna de respeto, de justicia y de solidaridad. De esta manera, el AM

(sigue de la pág. 8)

son otros elementos que complican las relaciones entre los diferentes actores en del mundo marítimo.

Nosotros también señalamos la cuestión de las injustas relaciones en el área de la pesca donde las comunidades locales tienen que enfrentar muchos problemas. No se respetan sus derechos y su dignidad viene pisoteada.

¿Qué podemos proponer a las personas del mar de nuestra región antes estos desafíos?

Recomendaciones

- Para realizar una acción válida en el mundo marítimo, es necesario reforzar los recursos del Apostolado del Mar ya existentes en la región y que están vinculados a aquellos del Apostolatus Maris en el mundo. Para que nuestra acción sea eficaz, esa debe ser profesional, estructurada y se debe mover en vista de un dinamismo renovador.

- Nosotros estamos convencidos de la necesidad de la cooperación ecuménica con nuestros hermanos cristianos de otras denominaciones en el espíritu de la Asociación Internacional Cristiana Marítima (ICMA).

- Nosotros debemos también mirar a asociarnos con las organizaciones y los sindicatos que tienen nuestros mismos objetivos y están trabajando por el bienestar de las personas del mar. Nosotros debemos intensificar y extender nuestro Sur-Sur así como nuestras Asociaciones Norte-Sur.

- Nosotros no debemos tener miedo de participar a los esfuerzos de lobbying cuando estos permiten

influir las decisiones para que las convenciones, tratados y otros instrumentos concernientes al personal y al ambiente marítimo sean adoptados, ratificados y puestos en acto.

- Es necesario estimular la creación de asociaciones, su desarrollo y su agrupación en organizaciones que sean válidas y eficaces con respecto a la globalización. Nosotros pensamos particularmente a las asociaciones de esposos y familias de las personas del mar en los países de la región.

- El AM tiene conciencia y está preparado para colaborar con la red de IOSEA por el bienestar de los marineros en esta región.

- Nosotros tenemos que adquirir los instrumentos apropiados a los objetivos que nos hemos fijado: los sistemas informáticos y de telecomunicaciones (utilización del sitio web: // www.stellamaris.net), programas de formación, etc. Esto implica una necesaria y experta investigación, especialización, preparación, dirección y continuación de proyectos.

Nosotros también hemos asumido los siguientes compromisos:

- Preparar y publicar un directorio/repertorio de los miembros de nuestra amplia red, una revista regional, y la creación de un sitio Internet.

- Preparar un consorcio regional de consejeros legales voluntarios.

- Organizar el "Domingo del Mar" en nuestra región, este se fijaría el segundo domingo de julio. Una parte de la colecta de

este día será destinada al Apostolado del Mar.

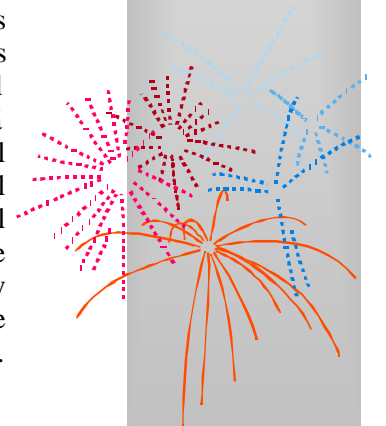
- Armonizar subsidios visuales sobre el AM en la región (insignias, logotipos, señalizaciones...) en vista de una mejor utilización en el ámbito de nuestra misión.

- El Coordinador Regional organizará una reunión de los Directores Nacionales antes y después del Congreso Mundial y prepara la constitución de un Comité Regional.

Las reglas y Funciones

El AM debe estar preparado para evaluar sus propias estructuras y organización según las normas del Apostolatus Maris.

Nosotros hemos reflexionado particularmente acerca del papel del capellán (o de la persona responsable de la capellanía) del AM. Él no es una persona que conoce todo y hace todo. Él es una persona que está al servicio de la gente del mar y de sus familias. Sacerdote, religioso, diácono o laico, el capellán debe poseer un conocimiento acerca del mundo marítimo. Esta persona es animador espiritual del mundo marítimo local con una misión confiada oficialmente por su Obispo, bajo la propuesta de los responsables locales del AM. El capellán está apoyado por el equipo local del AM con quien él colabora. Él debe ser disponible y atento a través de una activa escucha.



Los Navegantes Obtienen del Gobierno Federal la Aprobación para Instituir la Red Welfare Nacional de los Marineros

Comunicado de Prensa de Ted Richardson, Director Nacional de AOS, Australia

Esta iniciativa del Gobierno Federal y la alianza con las Agencias del Welfare será única, como la primera de este tipo, en todo el mundo. El Gobierno Australiano a presentado este ejemplo mostrando el cuidado y la atención que nuestra Iglesia otorga a los navegantes, destacando que es de alta consideración y de gran valor para la comunidad marítima.

En una cena de trabajo organizada por las Conferencias APEC, Industria Regional de Navegación y la Industria de Navegación Australiana, el Primer Ministro, Diputado Sr. John Anderson, Ministro de Transportes y Líder del Partido Nacional, anunció el acuerdo del Gobierno Federal de trabajar con las agencias del welfare. El objetivo será de establecer Comités Regionales welfare a lo largo de toda Australia, proporcionando el apoyo necesario al welfare de los pescadores.

El Ministro invitó la industria marítima a sostener esta iniciativa, no sólo económicamente, siro además con su participación en el welfare de los navegantes. Él apoyó el Informe de la Comisión Internacional de la Navegación, "Naves, Esclavos y Competición". El precedente Ministro de Transportes y Presidente de la Comisión, Peter Morris reenvió este informe.

Peter Morris subrayó que la Industria Internacional y la infinita competición por el costo más bajo del transporte ha llevado y provocado condiciones de esclavitud a bordo de muchas naves del mundo. La única cosa que ha quedado son los grilletes y los látigos. Los navegantes son prisioneros a bordo de estas naves y confían ardientemente en el apoyo de muchas agencias welfare, como el Apostolado del Mar (Stella Maris). En la mayoría de los casos, el Capellán del Puerto y los Visitantes de la Naves son los primeros a tener contacto con los navegantes en el puerto. Las insuficiencias de alimento, vestuario de protección y equipajes y naves no idóneos a la navegación, a menudo era cuanto tenían como referencia estas agencias y que, a su vez, entregaban a las respectivas autoridades de inspección. Proteger el navegante de ser colocado en la lista negra por el dueño de la nave, y su anonimato debe que ser protegido.

Peter Morris continuó diciendo que hay muchos propietarios de naves y operadores que se han protegido bajo Banderas de Conveniencia y las naves aparecen discretamente bien mantenidas, lo cual procura un buen standard de acción para los navegantes. Es el 10 - 15% de operadores crueles que ponen en peligro las vidas de los navegantes y corren un riesgo real de dañar el ambiente marino y contaminar los mares. Se estima que actualmente existen alrededor de 3.000 naves en los océanos del mundo, que están realizando estos tipos de prácticas peligrosas.

La magnitud de la corrupción en la industria marítima ulteriormente ha aumentado altamente, cuando el Sr. David Cockroft, Secretario General del ITF de Londres, siendo una persona que jamás en su vida ha ido al mar, ha podido obtener de la Universidad

Marítima de Panamá, el Certificado de Calificación de Segundo Funcionario. Este certificado cualificó al Sr. Cockroft para tomar a cargo una nave y navegar en cualquier parte del mundo, como Segundo Funcionario o Maestro. Esto conduce a cuestionarse como muchos maestros y funcionarios de naves han comprado simplemente su título y de hecho hoy están en el mar, con poca o casi ninguna experiencia y confiando en Pilotos de Puerto para que los lleven fuera del puerto y después los traigan al

puerto. Después él pregunta, ¿Brincarías tú en un avión, si tú piensa que el piloto del avión podría simplemente comprar una licencia?"

Ted Richardson, el Director Nacional, del Apostolado del Mar, se encontrará con los Mayores Miembros de la Industria Marítima en abril, para elegir un guía del Comité a fin que el proyecto siga adelante. Ted Richardson ha trabajado con el Departamento de Transportes durante casi dos años, teniendo un Foro sobre el Welfare de los Navegantes conjuntamente con los Navegantes de la Misión Anglicana patrocinado por el Departamento de Transportes. La formación de los Comités de Welfare en cada región de Australia, ésta fue una de las recomendaciones hechas al Ministro, que surgieron del Forum 2000: Welfare de los Navegantes australianos.



24ª Sesión del Comité intergubernamental de la Pesca (COFI)

Proyecto de la intervención de S.E. Mons Agostino MARCHETTO, Nuncio apostólico
Observador Permanente de la Santa Sede ante la FAO

Roma, 26 de Febrero de 2001

La Santa Sede, a través de mi intervención, considera oportuno proponer algunas reflexiones en el ámbito de la perspectiva ética que es esencial para orientar la actividad internacional, sobre todo en el momento actual. Pensamos así animar el compromiso de todos y apoyar los esfuerzos realizados hasta ahora en favor de una gestión “adecuada y sostenible” de los recursos de la pesca en vista de la auspiciada seguridad alimenticia que esté a la medida de la dignidad de la persona.

1. Ante todo, el examen de lo realizado con respecto al *Programa de trabajo* para el bienio pasado, además de la evaluación general, demuestra la validez del empeño continuado de parte de la FAO y de sus Estados miembros en el sector de la pesca. Asimismo, para la Santa Sede las elecciones que se realizarán de los futuros programas representan el aporte previsto del sector de la pesca al objetivo imprescindible – como decíamos – de la seguridad alimenticia mundial.

Al respecto – y lo auspiciamos vivamente por nuestra visión global de atención a los más pobres y a los más débiles – se vuelve cada vez más necesario proveer

adecuadamente a sostener la pesca artesanal que de hecho constituye la realidad económica básica para la mayoría de los países en vías de desarrollo que dan hacia el mar o que tienen como esencial e incluso como único punto de referencia la explotación de las aguas internas y las actividades de acuicultura. En este sentido, quisiera recordar aquí la importancia de todas las formas de estímulo y de apoyo al sector de la pequeña pesca o de la pesca artesanal que la FAO quiere emprender o mantener. Se trata de un objetivo prioritario en el que también la Iglesia católica pone su atención, unida a su disponibilidad para colaborar con sus fuerzas y estructuras, así como también mediante la experiencia de las formas de asociación entre pescadores y trabajadores artesanales ocupados en la elaboración y conservación de la producción íctica.

2. Hay un segundo aspecto en la agenda de nuestros trabajos que de inmediato llama la atención de quienes (y nosotros estamos entre ellos) desean combinar la actividad internacional de asistencia y ayuda con una política seria de cooperación que tiene como objetivo el crecimiento integral de los

diferentes países, de las comunidades y, en fin, de las personas. Me refiero a las primeras valoraciones sobre la acogida y la consiguiente actuación del Código de conducta referente a la pesca responsable que precisamente este Comité ha elaborado, proponiéndolo como instrumento esencial para garantizar una efectiva responsabilidad de conducta de los Estados que obran en el sector de la pesca y de los recursos acuáticos. Es evidente que el Código constituye no sólo un solemne compromiso político, entorno al cual se ha cristalizado el consenso de los Estados, sino que es también un instrumento normativo – y por consiguiente con una aplicación práctica – que tiene en debida cuenta algunos principios madurados en el ordenamiento de la Comunidad internacional y que la FAO se ha comprometido para ponerlo en práctica en el ámbito específico de su competencia.

En la actuación del Código, el primer problema sigue siendo – según nuestro parecer – el empleo sostenible de los recursos ícticos mundiales. En efecto, no se puede

Este son algunas consideraciones que la Delegación de la Santa Sede ofrece a este Comité, animada únicamente por el deseo de participar, en una perspectiva esencialmente ética, en la formulación de decisiones complejas de orden político, económico y comercial que deben tomarse, con respecto a la actividad de la FAO así como a las más amplias actividades de naturaleza internacional en materia de pesca, teniendo siempre presente aquel principio de solidaridad internacional que es la base de una convivencia pacífica entre los pueblos y las naciones, con la salvaguarda del derecho a un desarrollo integral de todos y de cada uno.

(sigue a la pag. 12)

Las trampas del mar

De Venecia a Livorno: muchas historias fotocopia

En Venecia está el Aiud, con bandera panameña, pero tiempo atrás era de propiedad de la compañía de Estado rumana. En Monfalcone está el Ocean Line III, también ex rumano, pero que ahora tiene bandera camboyana. Luego tenemos el Alma I en Ancona, el Albatros y el Seabreeze en Trieste. Y hay otros barcos detenidos en Livorno, Palermo y Nápoles. Siempre la misma historia: un armador que desaparece entre Panamá y Rumanía, Honduras y la isla de Jersey. “Es la nueva emergencia del mar” denuncia Antonio Blasi, inspector del ITF, el sindicato internacional de transportes. “Sólo en Venecia hemos tenido diez casos. Siete aún están en espera de una solución judicial. Muy difícil. Asimismo, es muy difícil llegar al verdadero propietario”.

A veces pasan años, como para los cuatro barcos panameños detenidos en Venecia desde 1997: bandera rusa, armador griego; han pasado primero al registro de Grenadine y luego al de Panamá; mientras tanto, los 44 marinos siguen esperando su sueldo.

(“Panorama”, 22/2/ 2001)



(sigue de la pag. 11)

leer la sostenibilidad solamente en vista de la conservación de los recursos, sino sobre todo en la relación entre empleo de los recursos y su reconstitución, identificando responsablemente las distinciones entre los recursos ícticos que no se renuevan de inmediato (cuyo empleo sistemático y masivo deteriora los ecosistemas tanto marino como de las aguas internas) y aquellos recursos que, en cambio, tienen la posibilidad de renovarse. La referencia se dirige a las actividades de pesca que afectan, a menudo de modo irreparable, la biodiversidad, reducen la multiplicidad de las especies y, por consiguiente, modifican o limitan tanto los regímenes alimenticios de poblaciones enteras como la actividad comercial relacionada con la pesca. De modo que no se puede sino auspiciar una rápida conclusión del trabajo de elaboración de los oportunos “indicadores de sostenibilidad”, aumentando quizás una consideración particular en lo que concierne las diversidades regionales y

sub-regio-nales, así como también introduciendo un nivel de conexión responsable entre el objetivo de la seguridad alimenticia y la eliminación de la pobreza, con el consiguiente desarrollo y la protección de los ecosistemas. Según nuestro parecer, es necesario, incluso en este caso, responder al principio fundamental puesto por la Comunidad internacional para presidir toda intervención normativa u operativa en materia de sostenibilidad: “Los seres humanos constituyen el centro de toda preocupación para el desarrollo sostenible” (Declaración de Río sobre ambiente y desarrollo, n. 1).

La responsabilidad se refiere también a la actitud que cada uno de los países debe asumir para hacer operativo el Código, especialmente en lo que concierne aquellas disposiciones referentes a las estrategias para afrontar la pesca ilícita y, por tanto, sin ninguna forma de reglamentación, que corre el riesgo de excluir de los mecanismos de la producción, así como del

aporte en términos nutricionales que podría derivar de ello, a los países que no poseen la capacidad de controlar sus recursos ícticos. En este aspecto, la responsabilidad no puede limitarse a la proposición de sistemas de control, aunque necesarios, porque por más rígidos y eficaces que sean, no son suficientes para proporcionar soluciones concretas.

Es imprescindible, por tanto, una elección ética que comprometa a los Estados a aceptar el principio de la comparticipación equitativa de los recursos de la creación, traduciéndolo como es obvio a través de normas específicas en su conducta y en las relaciones recíprocas.

Aquí entra el tema del cumplimiento “en buena fe” de los compromisos asumidos por los Estados en el ejercicio de su responsabilidad hacia los que viven en su territorio y hacia toda la familia humana.

I.C.S.W en el Océano Indico

El **ICSW** (*International Collective on Seafarers' Welfare*) es un Organismo internacional que tiene su sede en Londres y reúne a varias ONGs que se preocupan del bienestar de los marinos. Con este objetivo, el ICSW se presenta como un instrumento para la aplicación de la Convención Internacional n. 163 y la Recomendación n. 173, ambas publicadas por ILO en 1987, que estipulan las normas y las condiciones requeridas para el respeto del “bienestar de los marinos” en todo el mundo.

Teniendo en cuenta lo que ya se ha puesto en acto en Rusia, el ICSW propone la realización de un “Programa de Desarrollo Regional de Bienestar de los Marinos” que permita que los organismos comprometidos en el sector marítimo de la Región alcancen sus objetivos propuestos y respondan mejor a las necesidades.

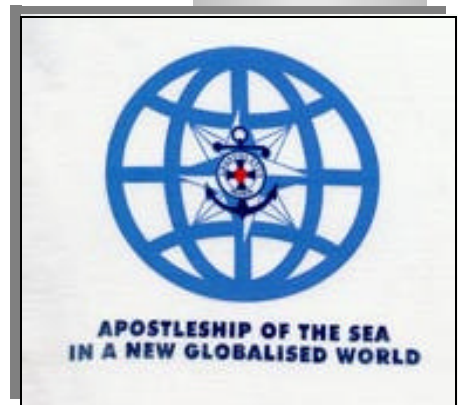
En esta perspectiva se organizó del 8 al 12 de octubre 2000 en Mauritius (Port-Louis) el primer encuentro regional para las islas del Océano Indico y el sureste de Africa. Estuvieron presentes los siguientes países: Kenya, Madagascar, Mauritius, Mozambique, La Réunion, Seychelles y Tanzania. Para coordinar las iniciativas a emprenderse en la Región, se tendrá que crear un Comité Regional ICSW formado por tres representantes de cada país. El “Comité Nacional ICSW” de cada país estará formado por un representante de la administración, un representante de las iglesias y uno de los sindicatos.

Para crear este Comité local, se ha nombrado a una persona de contacto en cada país. Para Madagascar, ha sido elegido el Sr. Félix Randrianasoavina, responsable del Club Stella Maris de Tamatave y, al mismo tiempo, Secretario Ejecutivo de las Organizaciones Marítimas Malgaches, C.O.M.M. Se ha insistido mucho para que se logre una buena estructura de este tipo, ¡es necesario construir con y en los hombres!

“Flash maritime”, diciembre 2000.

This logo has been printed on t-shirts made by the AOS Mauritius for the 6th Regional Conference held in Seychelles (see page 8 & 9). Do you like it?

Would you be interested in having one made for you? Contact person: Mr. Jean Vacher, AOS Mauritius, 12 rue St. Georges, Port Louis, Tel & Fax +230 212 4237, e-mail: lamer@intnet.mu



Señales de mundialización lingüística...

Según el “ Libro Azul ” de las Naciones Unidas, manual interno de la Organización, se pidió a los países miembros que indicaran su preferencia lingüística para la correspondencia. De entre las 185 delegaciones que respondieron, 19 prefieren el español, 36 el francés y 130 el inglés!

Paris Memorandum of Understanding (MOU) on Port State Control

¿En qué consiste exactamente este “Memorandum”, cómo se refiere a los barcos, a las tripulaciones, a los armadores u otros aspectos?

Se sobreentiende claramente que la responsabilidad de asegurar los barcos de conformidad con los reglamentos compete a los armadores, a los comandantes y a los Estados de bandera. Lamentablemente, por diferentes razones algunos Estados de bandera, no siguen las normas impuestas por las leyes y los reglamentos internacionales y, por tanto, son barcos que navegan en condiciones peligrosas y amenazan la vida de las personas a bordo así como también el ambiente marítimo. El MOU de París sobre el control de los Puertos, es un sistema que armoniza los procedimientos de inspección con el fin de descubrir los barcos que no están de conformidad con este objetivo y, eventualmente de eliminarlos.

Historia. El Memorandum de París sobre el control portual fue firmado en 1982 por 14 países europeos. Desde entonces, se ha extendido a 18 administraciones marítimas.

Límites. La extensión geográfica de la región del MOU de París no se detiene en las costas europeas, cubre

también el Atlántico septentrional hasta la costa este de Canadá.

Control. Es efectuado por oficiales especializados (Port State Control Officers – PSCO) que actúan bajo la responsabilidad de la autoridad marítima.

Inspección. Generalmente, la visita de a bordo comienza con el control de los certificados y de otros documentos.

Estructura. El Comité de Control es el órgano ejecutivo del MOU y se ocupa de los problemas de organización, finanzas y administración.

Inspección más detallada. Cuando se encuentran deficiencias o han habido advertimientos de que el barco no está conforme con las normas y los reglamentos, se realiza una inspección más detallada.

Principios. La operación de MOU sigue varios principios. Algunos son de orden

administrativo, otros se refieren a los aspectos operativos del control portuario.

Instrumentos. Durante este control se aplican solamente las convenciones aceptadas internacionalmente. Se denominan “Instrumentos aplicables”.

Países no firmatarios. A los Estados de bandera que no han ratificado las convenciones no se les aplicará un tratamiento más favorable.

Criterio de elección. Los barcos que se deben inspeccionar son elegidos de acuerdo a criterios del sistema del MOU de París.

Personal. La documentación referente a las tripulaciones debe ser de conformidad con las leyes de bandera e internacionales.

Embargo. Cuando se verifican serias faltas, el barco es embargado. Se advierte al comandante y debe rectificar la situación antes de partir.

Recolección de datos. Los resultados de cada inspección son archivados en un banco de datos central que se encuentra en Saint Malo, Francia.

Secretaría. La administración cotidiana del MOU de París está confiada a una Secretaría. Esta prepara los encuentros necesarios y sirve como punto focal de la información.

<http://www.parismou.org/Atwork/cover.html>

En la actualidad, cada vez más regiones en el mundo disponen de un MOU propio, como por ejemplo el de Tokyo (Región Asia-Pacífico) firmado el 1º de diciembre de 1993, en vigor desde el 1º de abril de 1994.



AM World Directory

No. 85 of On the Move, magazine of this Pontifical Council, contains an article by Fr. Bruno Ciceri, CS, AOS National Director in Taiwan, entitled "Fishermen, the Forgotten Seamen". Copies can be ordered from this Office at the address on the last page of this Bulletin.

- AUSTRALIA** **MELBOURNE**
- INDIA** **VISHAKHAPATNAM**
Fr. Devadass, msfs is the new port chaplain
MUMBAY
Fr. Almeida is no more port chaplain
COCHIN
Fr. Dr. Francis Fernandez replaces Fr. Xavier Palakal as port chaplain
MANGALORE
Fr. Prasad, OP, is no more at the port of Mangalore
site Internet: www.goacom.com/cbci-aos
- USA** **PORT EVERGLADES (new port chaplain)**
Fr. Nicanor S.ta Maria
- PORTUGAL VILLA DO CONDE**
P. Domingues Ferreira Araujo
- GREAT BRITAIN** (new e-mail address of Fr. Neil McNicholas)
m.mcnicholas@ntlworld.com
- BELGIUM** **OSTEND (new entry)**
Apostolat de la Mer, Rijsselstraat 214
8200 St. Michiels (Ostend) - Rev. Dirk Demaeght
Tel. & Fax +32 (50) 390 577
- KENYA** **MOMBASA (new entry)**
Msgr. Ernest Mutua, Vicar General, PO Box 83131
Tel +254 (11) 311 526 Fax 313271
- MEXICO** **New Bishop Promoter**
H.E.Msgr. Luis G. Cuara Méndez, Bishop of Veracruz
Insurgentes Veracruzanos #470, Paseo del Malecon, 91700 Veracruz, Ver.
Tel. +52 (293) 322026 Fax 312413

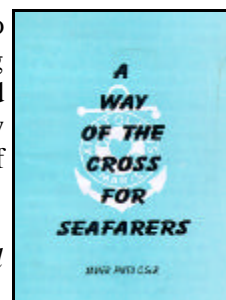
National Directors:

Gulf and Caribbeans: **FR. LORENZO A. MEX JIMENEZ**
Calle 78 x 31, 97320 Progreso-Yucatan
Tel +52 (993) 51157/52933 Fax 50189
Parroquiaprogreso@multired.net.mx

Pacific: **FR. JOSÉ DE JESÚS AGUILAR**
Gastelum 109 - Centro, Apto Postal 818
82000 Mazatlan, Sinaloa
Tel. +52 (69) 852226 Fax 824992

WAY OF THE CROSS FOR SEAFARERS

A pocket edition prepared by Fr. Xavier Pinto, C.Ss.R., to distribute to seafarers who can carry it along with them all during Lent ... and beyond. This has been the result of prayer and reflection during Fr. Xavier Annual Retreat with fellow Redemptorists in November 2000. AOS Bishop Promoter of India, Rt. Rev. Leon A. Tharmaraj, blessed this initiative. Copies can be ordered (at the cost of US \$1 for two) from Fr. Pinto, 1 Ashok Place, Goldakhana P.O., New Delhi-110 001 Tel +91 3344470, Fax 3715146, e-mail: xavierpinto@excite.com.



**Pontificio Consejo para la Pastoral
de los Migrantes e Itinerantes**
Palazzo San Calisto - 00120 Ciudad del Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
e-mail: office@migrants.va
<http://www.stellamaris.net>

