

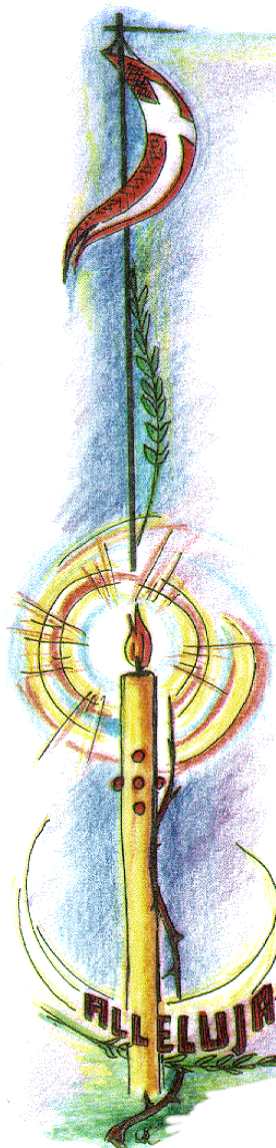
# Apostolatus Maris

La Iglesia en el Mundo Marítimo

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



N. 76, 2002/I



## CRISTO HA RESUCITADO VERDADERAMENTE!

PAX VOBIS !

“Nos comprometemos a estar al lado de quienes sufren la miseria y el abandono, convirtiéndonos en voz de quienes no tienen voz y trabajando concretamente para superar estas situaciones, con la convicción de que nadie puede ser feliz solo”.

(del *Decálogo de Asís para la paz*, de Juan Pablo II, 24 de enero de 2002)

### *Al interior ....*

La Iglesia en misión entre la gente del mar en la hora de la globalización	pág. 3
Navegantes, víctimas globales	4
La Eucaristía y el marino	7
La iniciativa más importante en cuestión de legislación marítima	10

## Homenaje del Pontificio Consejo al P. François Le Gall

**El P. Le Gall ha sido un colaborador fiel, un servidor incansable de la Iglesia, un religioso ejemplar.**

*El P. François Le Gall, responsable del Apostolado del Mar en el Dicasterio durante cinco años, nos ha dejado el 8 de enero pasado. Al confiar a Cristo, piloto de la Iglesia, por intercesión de María, Estrella del Mar, el alma del sacerdote difunto, el Pontificio Consejo invita a orar por él especialmente a los que lo han conocido y lo han estimado por su ardiente celo apostólico.*

*A continuación publicamos el mensaje del Presidente, S.E. Mons. Stephen F. Hamao, enviado a Plougastel Daoulas, en Bretaña, Francia, con ocasión de las exequias que han sido celebradas el 11 de enero último.*

En nombre del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, y en particular de la Dirección Internacional del Apostolado del Mar, deseo



expresar los sentimientos de nuestro profundo dolor por la muerte del Revdo. P. François Le Gall, a su familia y a sus cohermanos de la Congregación de los Padres de San

El P. Le Gall ha sido un colaborador fiel, un servidor incansable de la Iglesia, religioso ejemplar, hombre de oración y de intensa vida espiritual, siempre generoso en el trabajo al que fuera llamado por la Santa Sede: la pastoral del mundo marítimo.

El Apostolado del Mar le está inmensamente agradecido. Durante los cinco años de su trabajo en el Consejo, esta Obra benemérita de la Iglesia a favor de la gente del mar se ha ampliado sobre todo en Asia, Africa y América Latina. A los marinos de la marina mercante y de la pesca y a sus familias, el P. Le Gall ha dedicado muchos años de su vida estudiando sus problemas, visitando puertos de todo el mundo y participando también en numerosos Congresos, Seminarios y encuentros internacionales.

Como en una especie de presentimiento, el mes de octubre del año pasado, ha querido dejarnos su última obra titulada “Une pastorale des gens de mer”, que nuestro Consejo ha aceptado gustoso hacerla publicar.

A tí, querido P. François, digo que nunca olvidaremos tu sonrisa y tu prontitud para responder a todo tipo de servicio que se te pidiera. Permanecerás siempre en nuestros recuerdos y en nuestros corazones. Alabado sea el Señor por su Iglesia que vive de su amor y que ama a los hombres y a las mujeres siguiendo el modelo de la Madre de Jesús, Estrella del Mar. Nosotros te pedimos que intercedas por nosotros, por tus amigos, por tus hermanos y hermanas en el Señor!

S.E.Mgr Stephen F. Hamao, Presidente

Entrevista de *S.E.Mons. Marchetto* en Radio Vaticana

## La Iglesia en misión entre la gente del mar en la hora de la globalización

*Como preparación al XXI Congreso Mundial de Río de Janeiro, del 22 al 26 de enero se a desarrollado en Roma, en la sede del Pontificio Consejo para los Migrantes y Itinerantes, se ha desarrollado en Roma la reunión del Comité Directivo, presidida por el nuevo secretario del Dicasterio, el Arzobispo Agostino Marchetto.*

P. – Excelencia, ¿cómo se presenta hoy el Apostolado del Mar?

R. - Sí, el Apostolado del Mar es la pasarela – por decir así – entre la Iglesia y este mundo de personas que viven del mar y en el mar. Las cifras son consoladoras, en el sentido de que la estructura se ha reforzado a lo largo de varios años: basta recordar que la estructura del Apostolado del Mar está presente en 416 puertos: en todo el mundo existen cerca de 80 organizaciones, estructuras, lugares que se llaman ‘Stella Maris’ - Estrella del Mar - y el Apostolado del Mar colabora con otras organizaciones también cristianas, marítimas, en 50 centros más. Este apostolado en unión con nuestros hermanos que aún no están en plena comunión con nosotros católicos, es una de las bellas connotaciones de este tipo de apostolado. Están comprometidos sacerdotes, diáconos, religiosos, laicos a tiempo completo o a tiempo parcial; de todos modos, son miles de personas, incluidos los marinos en actividad o jubilados de las parroquias locales, que colaboran voluntariamente en los ‘Stella Maris’ y en centros no confesionales o ecuménicos.

P. – Excelencia, ¿cuáles son las problemáticas en este campo particular del apostolado?

R. – El tema que ha sido elegido para este XXI Congreso mundial – número que demuestra claramente la larga experiencia del apostolado del mar – es: “El Apostolado del Mar en la era de la globalización”; la intención es analizarlo, presentarlo desde el punto de vista de globalización, esto es, sus aspectos positivos y negativos y, ciertamente, según lo que escuchamos de parte de los marinos, aquel aspecto que surge con bastante fuerza, de dificultad y de crisis que puede causar esta globalización y que ya se está evidenciando en el trabajo – turnos de trabajo, ritmos pesantes – precisamente para lograr la capacidad de una competencia que se vuelve cada vez más mundial. Por tanto, existen estas dificultades. Asimismo, incluso las infraestructuras portuarias resienten de estos aspectos de globalización. Deseamos hacer hincapié en el papel de estos centros ‘Stella Maris’, que son como el pulmón espiritual dentro de este mundo.

P. - ¿Qué hace la Iglesia en este amplio campo de apostolado?

R. – En primer lugar, diría que se trata de una presencia-acogida y, luego, de abrir camino a la Palabra, a los Sacramentos, al seguimiento de las personas, de los marinos, para brindar atención a sus familias: por ejemplo, en estos centros ‘Stella Maris’ es cada vez más normal la presencia de un terminal para el correo electrónico que ciertamente crea interés, en particular para el Centro, pues a bordo aún no se emplean estos sistemas en todos los barcos: pero sería muy útil que se contara con ellos. Al mismo tiempo, proporcionan al marino la posibilidad de afrontar mejor el gran problema del aislamiento. Creo que el marino es la persona que más siente y sufre esta realidad del aislamiento y, por tanto, debe ser objetivo de nuestra preocupación pastoral y apostólica incluso aquella dimensión psicológica y personal.

### **XXI Congreso Mundial del Apostolado del Mar**

#### **IMPORTANTE !!**

Tomen nota, por favor, del cambio del número de fax en Río de Janeiro: **+55 - 21 - 2233 1925**

El Organizador Local es el P. **Claudio Ambrozio**, cs

El Com. **Augusto Meriggioli** escribe (“Uomini e Navi”, n. 6, octubre-diciembre 2001)

## Navegantes, víctimas globales

“El navegante es un elemento imprescindible de la globalización, no su víctima”, afirma William O’Neil, el reconfirmado secretario general de Imo, en su acostumbrado mensaje anual al mundo marítimo. “Lamentablemente, es también el primer sacrificado” replican los sindicatos de categoría y las asociaciones

Los navegantes son considerados sólo como un gasto y no como un factor humano.

profesionales que recuerdan a O’Neil, máxima autoridad del mundo marítimo y por tanto *con conocimiento de los hechos*, que desde siempre el navegante es un sujeto *expandable*, es decir “usa y arroja”. Lo confirman los abandonos a su destino de centenares de tripulaciones cuando las cosas van mal.

Con relación al evidente *pasus calami* del Secretario general de Imo ha intervenido David Cockroft, secretario de ITF, la organización sindical de los trabajadores del mar, que ha confirmado que el trabajo de a bordo “sigue siendo peligroso, aislado y con muchos lados negativos”. “A menudo – ha añadido – los navegantes son considerados sólo como un gasto y no como un factor humano, aspecto que es

recordado sólo para echarles la culpa del 85% los problemas y de las calamidades que suceden en y a los barcos”.

De hecho, cada vez que hay un accidente, un hundimiento, un abordaje, un incendio, un desastre, el primer culpable es la tripulación, a menudo en la persona del Comandante. Con sospechosa frecuencia desde hace cierto tiempo el único detenido es precisamente él. Ha ocurrido en Venezuela ante la encalladura de un buque cisterna griego en el canal de salida del Lago de Maracaibo, causado por el mal dragado del mismo y por la falta de advertencias ante la disminución de la profundidad de parte de la Autoridad portuaria. Se ha repetido en Francia, en Inglaterra, en Australia y en otras partes del mundo. En Arabia, incluso se ha ventilado la posibilidad de ahorcar a un comandante en caso de contaminación. A menudo la tripulación es víctima ante todo de los acontecimientos y luego de las penas de la ley. Nunca lo es el constructor, el inspector, el supervisor, el agente o el armador, que también podrían tener una parte de la culpa. ¡Pero vendrán días en los que, después de un accidente naval, detendrán al armador y no al capitán! ¡Siempre que logren encontrarlo con la misma rapidez!

Y la globalización, incierto

fenómeno comercial donde la imperiosa codicia de exorbitantes ganancias, es justificada por la competición comercial y permite a todos los sujetos, salvo a los navegantes, de esfumarse, de camuflarse y de sustraerse a la vista cuando se deben asignar responsabilidades que competen a cada uno. Salvo regresar luego al mercado con alguna ‘dragadora’ cercana al hundimiento con “registros opacos” que se venden sin vergüenza, certificados de clase “válidos” via Internet o títulos profesionales ¡contrahechos!

¡Con santa paz de los navegantes que morirán en aquel hierro desintegrado y consumido!

### El eco del P. Giacomo Martino\*

... Son más de 25 los barcos embargados en Italia por razones de seguridad o por incumplimiento contractual de parte del armador. En palabras simples, sólo en Italia hablamos de centenares de personas que están lejos de casa durante meses y a veces durante años. Hablamos de familias enteras, abandonadas, destruidas por graves situaciones económicas y personales. Una normativa inadecuada exige que las tripulaciones permanezcan a su vez relegadas en estos buques; detenidos sin culpa, ciudadanos del puerto en donde se encuentran pero sin

(Sigue a la pág 5)



ningún derecho, ni siquiera de alejarse demasiado del barco. Abandonar el barco, sin el consentimiento del armador insolvente, significa perder todo derecho al salario madurado, ser un clandestino más o una especie de desertor del propio país...

...De Jerusalén a Jericó el camino es aún largo y lleno de heridos por acudir y de sacerdotes y levitas que pasan delante simulando no ver nada. En la experiencia de una misión cotidiana con las visitas en los barcos y la acogida en los centros, el Apostolado del Mar aprende no sólo a buscar a su prójimo sino que, a través de los laicos y sacerdotes se vuelve prójimo de los numerosos hermanos y hermanas abandonados. A menudo no tenemos ojos para ver y

combatir las injusticias que tienen lugar a nuestro lado mientras dirigimos nuestro pensamiento a los sufren lejos. El temor de “mezclarse” con esta gente y combatir en primera persona estas injusticias nos convierte en compasivos hacia los que están suficientemente lejanos de nosotros para no entristecernos con sus narraciones familiares, para no ensuciarnos con sus manos mugrientas de aceite de los carros, para no apestarlos con sus vestidos malolientes. Es fácil echar la mirada más allá del horizonte y, mirando un buque, pensar en el juego romántico en algún crucero de divertimento sin tener el valor de bajar la mirada e involucrarnos con toda esta

gente que toca nuestros puertos, que roza nuestras cosas y grita la necesidad de justicia. Debemos implicarnos y comprometernos para que las palabras de Jesús, “*Bienaventurados los que son perseguidos por causa de la justicia, porque de ellos es el Reino de los cielos*”, no sean palabras sin significado, vaciadas por el cinismo de los hombres que ya no tienen ojos para ver y corazón para amar.

(“Servizio migranti”, n. 1/ 2002)

\* El P. Giacomo Martino es encargado nacional a.i. del AM de Italia (v. pág. 13)



## Noticias de Singapur

**P. Romeo Yu Chang, CICM, cappellán del puerto**

En la actualidad estoy haciendo propaganda de mi centro. Por ahora tengo una oficina en la parroquia, y para todas las actividades que deseo organizar en favor de los marinos, puedo emplear los equipos de la parroquia. Invito a todos los marinos que encuentro, pero muchos de ellos prefieren permanecer en Orchard Road para efectuar los envíos de dinero o para encontrar a sus amigos.

Hace una semana me he embarcado como capellán en el barco Virgo, de la compañía de cruceros Superstar. Es una experiencia que seguiré haciendo cada dos meses. A bordo celebro diariamente la Misa y estoy a disposición para

las confesiones y consejos durante el viaje. También encuentro a los miembros de la tripulación. Tratándose de la primera vez para mí, el número de personas con las cuales entro en contacto es bastante reducido. Espero que durante los próximos viajes tendré la posibilidad de encontrar más gente. A la Misa diaria asisten un promedio de 50-60 personas. Es difícil contar con un número igual de miembros de la tripulación, ya que su ritmo de trabajo no lo permite. Estoy pensando en un sistema para que asista un número mayor a la Misa. En este ministerio me alterno con un grupo no católico,

formado por una pareja y dos asistentes laicos. Pienso que también sería una cosa buena si contara con uno o dos compañeros para estos viajes; nuestra presencia sería más eficaz. Tengo la intención de formar ministros extraordinarios de la Eucaristía con el fin de que dirijan los servicios paralitúrgicos a bordo de los barcos. En la actualidad, en la parroquia tenemos un filipino que nos ayuda a preparar una página web en la que hago una crónica de actividad e incluso de los equipos proporcionados por el centro. Espero incluirla en el sitio stellamaris.net. Estoy tratando de reclutar un número mayor de colaboradores para mi trabajo. Los progresos son

El P. **Brian McMahon** es el capellán del AM de Fleetwood (R.U.)

## La globalización y el capellán de los pescadores



Los cristianos siguen proclamando públicamente su fe con el símbolo del pez – IXTHUS – Jesucristo, Hijo de Dios Salvador. Las comunidades de pescadores son orgullosas que los primeros cuatro apóstoles hayan sido pescadores: los barcos pesqueros echan las redes en el agua generalmente a estribor, para recordar la “pesca de toda una noche” y muchos pescadores emplean un espinazo en forma de cruz para decidir la mejor pesca.

Lamentablemente, las tradiciones cristianas no pueden ayudar a las comunidades de pescadores allí donde el nuevo dios es la globalización, cualquiera que sean las consecuencias para la gente de mar. Los mares generosos corren el riesgo de ser mares vacíos y frente a este problema en aumento la industria teme un futuro incierto. Las causas son complejas: hay países que construyen los barcos pesqueros incluso en regiones donde la pesca es superexplotada; como es tradición, el pescador es un cazador pero el sonar ha hecho de él un depredador: ha quitado espacio a las pequeñas comunidades de pescadores están obligados a pescar cada vez más lejos; la medida desigual de las mallas de las redes y la falta

de respeto de las cuotas, etc. Cualquiera que sean las razones, desde el mar de Bering hasta el mar del Norte la cantidad de pez ha disminuido.

Pongamos dos ejemplos para iluminar el problema. En el 2001 el Consejo Internacional para la Exploración de los Mares declaró que hace 30 años existía un millón de atunes en el Mar del Norte. Ahora se calcula que llegan a 54,000. La “Coalición Nacional para la Conservación Marina” afirmaba que ese mismo año las especies exóticas, como el pez espada, corren el riesgo de extinguirse por razones de la pesca indiscriminada.

En el pasado estábamos de acuerdo al afirmar que los mejores conservadores eran las mismas comunidades marítimas, pero al parecer esto es contradicho por la investigación científica: un informe de la Universidad de Oxford, solicitado por la Unión Europea, declara que más del 90% de los pescadores vive a menos de cinco kilómetros de sus barcos. Al contrario del capellán de la marina mercante que encuentra a un marino y quizás no lo volverá a ver, el capellán de los pescadores tiene la oportunidad de conocer relativamente bien al pescador y a su familia.

Por razones de la escasez de los recursos, los pescadores no sólo corren el

riesgo de perder su trabajo sino que la misma comunidad sufre de manera dramática. En 1970 en Fleetwood (GB) habían 89 pesqueros de altura, cada uno con una tripulación promedio de 15 personas. Todos han partido y Fleetwood se ha convertido en la ciudad de la provincia con la economía más pobre.

Como consecuencia, el capellán de AM podría proponer causas impopulares. ¿Impopulares? En la industria muchos no tienen la capacidad de prever un futuro sin la pesca. Por tanto, rechazan los datos científicos y no quieren escuchar un mensaje que los contradiga. En una época en la que las reservas de pez disminuyen, es necesario regresar al principio básico. Salvo que conservemos el pez, la vida de los pescadores tal como la conocemos está condenada. Debemos sostener la política de la conservación reconociendo sus problemáticas. Debemos subrayar que lo esencial es nuestra atención en lo que concierne el pez (y no necesariamente su captura).

¿Estamos preparados para este nuevo papel? Tenemos necesidad de capellanes que estén preparados para los cambios, es preciso estar al lado de las familias de pescadores que aceptan estos cambios, apoyarlos en sus campañas de defensa de sus derechos, ser una voz que pide un futuro más justo

*El artículo será publicado íntegro en n. 88 de People on the Move, revista del Pontificio Consejo.*



*Escuché la llamada al sacerdocio, a la fracción del pan y a la participación de Jesús con los demás, cuando era cadete a bordo de un barco, después de haber transcurrido dos años en el buque escuela Dufferin, a los que siguieron un año y medio más como aprendiz en el Scindias. Nuestro barco se encontraba en carenado en Calcuta y yo acababa de cumplir 21 años. Era el mes de setiembre de 1958. Ocho años más tarde fui ordenado sacerdote redentorista. Quizá esta es la razón por la que he sido invitado para compartir con vosotros algunas reflexiones en torno a la Eucaristía y el marino.*

### Rito de ingreso

Así como Dios ha entrado en nuestro mundo con la sencillez y la humildad del niño de Belén para ser amigo de los pescadores y de los pobres, así también Jesús entra en el mundo de cada marino a lo largo de su viaje solitario para transformarse en su Emanuel, su Dios con nosotros. Está realmente presente y de manera constante lo acompaña y lo fortifica, ocupándose de él material, emotiva y espiritualmente. El marino está lejos de su casa y se preocupa de su mujer y de sus hijos. Cada día debe confiar a sí mismo, a sus compañeros y a su familia en las manos amorosas de un Dios que se preocupa de nosotros.

### Rito penitencial

Somos pecadores, débiles, frágiles, fácilmente estamos tentados, somos impulsivos y a veces arrogantes en nuestras actitudes. En nuestras palabras y acciones podemos ser rudos, duros y a veces groseros. Podemos tener necesidad del perdón de nuestro Dios siete veces al día. De parte nuestra, quizá tendríamos que perdonar setenta veces a un compañero o a un miembro de nuestra familia que se ha equivocado. Ciertamente no es fácil. Junto con los

que nos han hecho daño, debemos ponernos bajo la santa cruz y dejar que la preciosa sangre de Jesús lave el pecado que nos separa de El y de los demás. Pidanos su fuerza y su gracia para ser pacientes, comprensivos y respetuosos, exactamente como Dios lo es con nosotros.

### Palabras de Vida

La Palabra de Dios es palabra que da vida. Quizá no contamos con la Eucaristía en el barco, pero podemos nutrirnos en la mesa de la Palabra de Dios, si dedicamos un poco de tiempo para escuchar cada día en la oración lo que Dios quiere decirnos en el contexto de nuestra vida. Cuando la Palabra se vuelve carne y habita en nosotros, nuestras palabras son para los demás donadoras de vida y no de muerte.

Las palabras que proporcionan la muerte son los juicios, las sospechas, la grosería, el desprecio, la desconfianza, el cinismo, el sarcasmo, la crítica y la mezquinidad que hacen que el otro se esconda ante la vergüenza.

Por otro lado, las palabras que dan vida son las palabras que aman, que aprecian, que agradecen, que se felicitan, que dan confianza, que construyen, que perdonan, que curan y hacen que el otro se sienta

apreciado.

### Trabajo de manos de hombres

Nuestro pan y nuestro vino son transformados por el Espíritu en el cuerpo y en la sangre de Jesús. En un barco, los trabajos de cada día son de diferente tipo: en la cubierta, en las máquinas, en la cocina. Cada trabajo es noble y puede transformarse en un acto de adoración. Nuestro altar del sacrificio es el lugar en el que trabajamos y en el que ofrecemos al Señor este trabajo de nuestras manos. De parte nuestra, apreciamos el trabajo de los demás y recordamos que todos juntos somos interdependientes para poder sobrevivir día tras día.

### El sacrificio de Cristo y el nuestro

Estamos invitados a unir cada día nuestro sacrificio al de Jesús en la cruz. Los sacrificios de los que hablo son aquellos que nos hacen capaces de vivir y de trabajar juntos en armonía. El sacrificio de perdonar, de escuchar y de comprender, de ser pacientes y amables, afectuosos y preocupados. El sacrificio de reconocer al débil, al que tiene una pena o que está triste, ser para ellos fuente de vida. Estamos llamados a dejar de lado el orgullo y la convicción de tener siempre razón, cólera y sufrimiento, de manera que estemos preparados para ver

*(Sigue a la pág. 8)*

el bien en los demás y hacerlo resaltar de manera positiva.

### **La alabanza, acción de gracias**

“Al ver tu cielo, hechura de tus dedos, la luna y las estrellas, que fijaste tú, ¿qué es el hombre para que de él te acuerdes, el hijo de Adán para que de él te cuides?” exclamaba David (*Sal* 8). En el mar uno se da cuenta de la maravillosa belleza de la creación: los cielos, el mar, los ríos, los puertos que hablan de Dios, de su extraordinario amor por nosotros.

Generalmente, los marinos ganan relativamente bien para vivir y se les proporciona una cabina y una mesa bastante cómodas. Pueden agradecer a Dios por estas bendiciones y por la experiencia de viajar por el mundo y enriquecerse al entrar en contacto con los diferentes pueblos que encuentran. Agradeced a Dios por la maravillosa esposa que está en casa, que se ocupa de los niños durante vuestra ausencia y os da su amor y su apoyo. Alabanza y acción de gracias a Dios por todos estos bienes.

### **Compartir la paz**

En la Misa, el intercambio de la paz a menudo es un rito vacío. Pero Jesús quiso que vivamos la paz y que seamos los instrumentos de su paz para todos los que encontramos cada día. En el barco como en el puerto, podemos tener numerosas ocasiones para compartir la paz siendo pacientes, comprensivos, amables, sabiendo perdonar y ayudar, alegrándonos,

siendo generosos y atentos hacia los demás. Nuestros esfuerzos serán el punto de partida de una cadena, de manera que todos a los que tratemos con amor se inclinarán para que, a su vez, muestren amor hacia los demás. Que el sol nunca descienda sobre vuestra cólera y podáis reconciliaros antes de dormir.

### **Alimento que nutre y nos une en el amor y en el servicio**

Nosotros somos numerosos pero nos volvemos uno a través del pan único y de la copa única que compartimos. Nuestros alimentos en común pueden transformarse en nuestra Eucaristía si reconocemos a Jesús cuando dividimos el pan entre nosotros. El tiempo de los alimentos es la oportunidad para compartir, para animar, escuchar y desarrollar un sentido de camaradería y de fraternidad a bordo del barco. No nos olvidemos de manifestar nuestra gratitud y nuestro aprecio a los que están encargados de la cocina y que nos sirven, sin considerarlo como algo debido.

### **Enviados**

En fin, en la Misa somos enviados para construir el Reino de Dios y ser Jesús para los demás. San Pablo estaba convencido de que no era sólo un servidor y un mensajero de Cristo para los demás. El mismo fue crucificado cada día con Cristo en la cruz, por amor y por sacrificio. “No soy yo que vivo, sino es Cristo Jesús que vive en

mf”. Como sacerdote, soy consciente que las personas esperan que yo sea otro Cristo. ~~Somos~~ Jesús para los demás, vemos a Jesús en los demás y reconocemos a Jesús en cada persona que encontramos.

### **Il Magnificat di Maria e il Salve Regina El Magnificat de María y la Salve Regina**

Concluyo estas reflexiones con una nota personal. Mi padre falleció más o menos un mes antes de que me embarcara en un buque-escuela. Mi madre no era muy feliz de mi decisión de partir hacia mar, pero me dejó libre de elegir. De todos modos me pidió una cosa, es decir, que cada día recitara la oración de los Legionarios de María que comprende el rosario y el Magnificat. Después de haber recitado fielmente durante tres años estas bellas oraciones de acción de gracias, finalmente comprendí que el dinero, el placer, la aventura y la seguridad son sólo cosas pasajeras. En el astillero naval de Calcuta vi hambrientos que el Señor quería colmar con cosas buenas y



humildes que quería exaltar. Escuché la llamada para hacer algo y



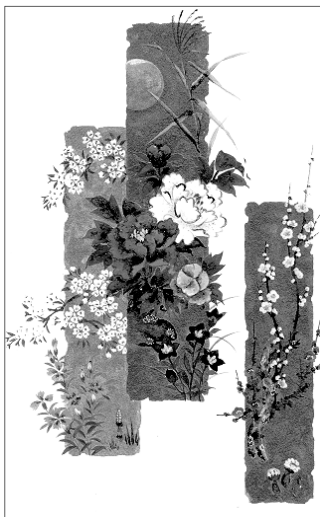
## ¡ Nunca se sabe !

Era un agente marítimo y trabajaba partiendo del puerto de New Orleans, pero con un conocimiento directo de cada puerto del Golfo de México y del Atlántico del Sur. A lo largo de esos treinta años, en ninguno de esos puertos encontré un solo capellán católico, laico u ordenado, así como tampoco escuché hablar del Apostolado del Mar.

La primera vez que supe de la solicitud de la Iglesia hacia la gente del mar fue cuando la Conferencia de Obispos Católicos de Louisiana (LCCB) me solicitó, a mitad de los años ochenta, que tratase de hacer algo en favor de los hombres y de las mujeres que trabajaban en la industria petrolera offshore. Por lo que sé, he sido la primera y la última persona que haya ocupado el puesto de Director de la Pastoral 'Offshore' para la LCCB. Con este cargo he viajado a lo largo de la costa de la Louisiana y dentro del estado para encontrar este tipo de trabajadores y sus familias.

He descubierto

inmediatamente que esta gente pasa la mitad de su vida lejos de su familia. Para afrontar este estilo de vida, proyectan una imagen de sí mismos dura como el casco que emplean. Sin embargo, les he animado para que se pongan al servicio unos de otros cuando están en el mar. Les he sugerido que dediquen un momento de su tiempo libre a la oración, a la lectura y al



estudio en común de la Biblia. He insistido acerca de la organización de servicios eucarísticos en los fines de semana organizados bajo la responsabilidad de los

EME. En tierra, he promovido el asociacionismo de las familias.

Se ha tratado de un trabajo difícil. No tenía una directiva por seguir. Ninguno había hecho este tipo de trabajo antes que yo y, como no conocía la existencia del AM, no tenía a nadie a quien dirigirme para pedir ayuda o un consejo.

Después de haber sembrado durante dos años en esta comunidad, fui llamado a New Orleans por mi obispo para asumir el cargo de Director del Centro Internacional de Acogida a los marinos.

Al dejar la comunidad, pensaba que no había logrado hacer algo, sino por el contrario, que había fallado miserablemente.

Hoy, algunos de mis parroquianos de S. Catalina de Arnaudville trabajan en la industria petrolera y uno forma parte de un grupo de oración offshore. Otros me han dicho que han escuchado hablar de una actividad parecida en otras palataformas.

Ha transcurrido demasiado tiempo para que yo pueda tener alguna pretensión de lo hecho, pero me llena el corazón saber que lo que

*No obstante hubiese formado parte de la comunidad marítima durante treinta años antes de mi ordenación como diácono en diciembre de 1981, nunca había sabido que la Iglesia se interesaba en la gente del mar.*

*Bob Balderas, que ha sido Director Nacional del Apostolado del Mar en las EE.UU. y Coordinador Regional para America del Norte, nos informa.*

### El buque hospital "Remolcagure Bat" atendió a 122 trabajadores

La campaña "Asistencia Médica Embarcada" (AME 2001), cuyo objetivo es atender sanitariamente a las flotas que faenan en aguas del Cantábrico y del Atlántico Norte, cumplió sus objetivos un año más, aunque en esta ocasión se puede decir que de forma doblemente satisfactoria, puesto que en el pasado año la campaña tuvo una duración de ocho meses, en lugar de los cuatro habituales, y atendió, además de a las flotas del bonito, a las del pez espada. El buque "Remolcagure Bat", fletado por el Instituto Social de la Marina, fue el barco sanitario en el que los facultativos de Sanidad Marítima prestaron atención médica a los trabajadores tanto españoles como extranjeros que la demandaron. En total fueron 216 días de mar y 27.654 millas navegadas.

("Mar", n° 401 – Enero 2002)

Artículo de **Douglas Stevenson** sobre las estándares internacionales del trabajo marítimo

## La iniciativa más importante en cuestión de legislación marítima

En la edición de Sept/Oct de 2001 de *The Sea*, escribí sobre lo estándares internacionales para los mariners y la industria marítima especificados por la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo. En aquel artículo señalaba que aunque las convenciones de la OIT incluían una gran variedad de estándares laborales sobre los barcos mercantes, decepcionaban por falta de una ratificación amplia. Los estándares aprobados en las convenciones valen de poco si los países no los ratifican y no se hacen cumplir.

La OIT ha respondido al reto de hacer que los estándares resunten más atractivos para los países llevando a cabo un enorme proyecto de actualización y consolidación de los instrumentos en una convención inclusiva. Hay 30 convenciones distintas de la OIT sobre el trabajo en el mar, y 23 recomendaciones sobre una variedad de aspectos. Algunos de los instrumentos tienen funciones compartidas, mientras que otros son demasiados complejos. Los instrumentos no son coherentes en cuanto a sus definiciones y aplicación. Algunos son obsoletos. A pesar de los obstáculos, el proyecto de la OIT ha sido facilitado por una alianza

sin precedentes entre armadores y sindicatos.

En enero de 2001, la Comisión Marítima Conjunta de la OIT, que se compone de representantes de los armadores y los sindicatos, acordó que los instrumentos existentes de la OIT debían ser consolidados y actualizados en una única y nueva convención comprehensiva sobre el trabajo en el mar hasta el año 2005. Este histórico acuerdo se conoce como el "Acuerdo de Ginebra". Por primera vez en la historia del sistema tripartido de la OIT, armadores y sindicatos colaboraron para presionar a los Gobiernos a participar en la creación del borrador de una convención incluyente pero sencilla que establecería los estándares mundiales sobre el trabajo marítimo, y que fuera ratificada y respetada.

El proceso comenzó en diciembre pasado en Ginebra cuando el Grupo de Trabajo de Alto Nivel sobre los estándares de trabajo marítimo celebró su primera reunión. Este Grupo de Trabajo estaba formado por 12 representantes de los Armadores, 12 representantes de los Sindicatos y 32 representantes de los Gobiernos. Se reunirá al menos una vez por año en los próximos dos años. Un subgrupo del Grupo de

Trabajo se ocupará de la elaboración de la Convención entre los encuentros del Grupo de Trabajo. ICMA, que representa a casi todos los centros y los ministerios para los marinos, ha participado activamente en este proceso en calidad de organización no gubernamental.

El proyecto de la OIT tiene la potencialidad de elevar la calidad y las normas del trabajo marítimo y darles el lugar que les corresponde en la ley marítima. Una vez que será completada, la nueva Convención sobre el trabajo marítimo debería llamar al menos la misma atención de parte de los Estados de bandera y de las autoridades de control de los Estados del puerto, de SOLAS y de MARPOL.

ICMA defiende totalmente este proyecto de desarrollar una Convención de la OIT que sea completa, coherente y aplicable, una Convención que determine el derecho de los marinos y las normas mínimas aceptables de trabajo. Cuanto menos, esta convención deberá: - adelantar y mejorar los derechos de los marinos - actualizar los derechos de los marinos de

(Sigue a la pág. 11)

*En representación de ICMA, que tiene el cargo de observador en la OIL, en Ginebra, el Dr. Douglas Stevenson, Director del Centro para los Derechos de los Marinos de N.York y el P.*



*Gérard Tronche, del AM Internacional, han participado en la primera reunión del Grupo de Trabajo Tripartido de Alto Nivel en torno a las normas del trabajo marítimo, que se ha realizado en Ginebra, Suiza, del 17 al 23.12.01. Presentamos el resumen realizado por el Dr. Stevenson, como ha aparecido en "The Sea", la*

(sigue de la pág. 10)

conformidad con los cambios en la industria, sin mellar aquellos derechos existentes y tradicionales – ser práctica y aplicable de parte de los Estados de bandera y de las autoridades de los Estados del puerto – ser ampliamente ratificada y contener un mecanismo para una revisión efectiva y una actualización del instrumento cuando sea necesaria.

El éxito de este proyecto requiere en primer lugar de ser informados acerca de lo que ocurre en el proyecto. OIT cuenta con un excelente sitio web al respecto, [www.ilo.org](http://www.ilo.org). Por tanto, manifestad vuestras opiniones acerca de las preguntas sometidas a la consideración de OIT con vuestro empleador de trabajo, vuestro sindicato, vuestro gobierno, con los



## From the ICMA desk

*On October 2001, the ICMA Executive Committee met in the German Seamen's Mission in Amsterdam, Netherlands. One of the most important items was the Development Study.*

*This issue was discussed at length. A diagnosis of ICMA's organization structure is needed. Questions were raised like: How are we working and how do we want to work? What are the shortcomings? How to broaden the basis of the decision making process? As to ICMA's policy, what are our medium term goals? Such goals would make an assessment possible: have we achieved them? Who are the other players in the filed: ICSW, ITF (ST), etc. and what is ICMA's relation to them?*

*It was decided to work on this item in two phases. In phases 1, a subcommittee has to answer in more detail the question: what does ICMA want to achieve with such a Development Study? Tenders from two professional institutes will be asked. In April, the EC will decide which one will be accepted. The Study itself will be carried out in 2002. In phase 2, the Executive Committee will assess what the Study's results mean for ICMA's organisation and policy and how they eventually should be implemented. The Study is ITF ST sponsored.*

## Good news for Seafarers

On the 21st February 2002 the plenary of the Deutscher Bundestag resolves that ILO Convention (Number 163), in which nations commit themselves to the social welfare of seafarers in port and on board, shall be ratified by the Federal Republic of Germany.

Dr. Margrit Wetzel, member of the Deutscher Bundestag and at the same time Vice President of the German Seamen's Mission has introduced the motion and worked for its advancement.

## Francia: un observatorio de los derechos de la gente del mar

El encuentro en torno al tema de los marinos abandonados, organizado en abril de 1998, ha dado lugar a un observatorio de los derechos de la gente del mar, formado por entidades morales, asociaciones, sindicatos, juristas y universitarios. Uno de los objetivos que se propone este observatorio es proporcionar estudios en torno a las condiciones de vida y de trabajo (en un plano social, económico y jurídico) de la gente del mar en un mundo marítimo hoy cada vez más globalizado.

Se quiere poner de relieve una realidad que a menudo se ignora y favorecer así la adaptación de los textos legislativos franceses y de los países de habla francesa. Para completar todo esto se contará con una red marítima internacional de habla francesa.

El observatorio goza del apoyo logístico de la Maison des Sciences Humaines "Ange Pépin" de Nantes, como proyecto de investigación dentro de la misma Maison des Sciences. Está formado por sindicatos, asociaciones y representantes de los ministerios interesados y tiende a la realización de convenciones plurianuales con el gobierno. El proyecto crece bajo la guía de Patrick Chaumette, profesor de derecho y especialista en derecho social marítimo en la Facultad de Nantes.

(" Faim Développement Magazine ", n° 173 / enero 2002 /3)

*El Domingo del Mar 2002*

## Una oferta del AM de Inglaterra y Galles

[England\\_wales@stellamaris.net](mailto:England_wales@stellamaris.net)

El Domingo del Mar se celebrará este año en Inglaterra el 14 de julio. Estamos trabajando junto con nuestros amigos de las Missions to Seafarers y de British & International Sailors Society en vista de un programa de propaganda común para esta jornada. Tengo conocimiento que esto ocurre también en otras partes, aunque la fecha elegida puede ser diferente.

La MtS se ha ofrecido para coordinar la impresión de los afiches comunes, en A3 y A4 que emplearemos en

todas nuestras iglesias. También se han incluido algunas breves notas para proporcionarlas a los párrocos sobre las intenciones de la oración y una carta de parte del Obispo Promotor. Tenemos intención de promover una segunda colecta para apoyar el trabajo del Apostolado del Mar.

Si lo desean, podemos poner estos afiches a vuestra disposición. Hay la posibilidad de que se imprima la fecha del 14 de julio, o se deje un espacio vacío para que ustedes puedan añadir la fecha elegida. Tengan la

amabilidad de hacernos saber si desean que vuestros posters sean impresos en Inglaterra y luego enviados a vuestra dirección o si prefieren el conjunto de datos en un formato electrónico particular.



### ***Acronyms & abbreviations***

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

*Compiled by The Nautical Institute*

<b>ABS</b> - American bureau of shipping (classification society)	<b>CBT</b> - computer-based training
<b>Aframax</b> - Tanker < 80,000 dwt (average freight rate assessment)	<b>CCS</b> - China Classification Society
<b>AIS</b> - automatic identification system	<b>CD</b> - compact disc
<b>AMNI</b> - Associate Member of The Nautical Institute	<b>CD Rom</b> - compact disc read-only memory
<b>AMVER</b> - US Coast Guard's Automated Mutual-assistance Vessel rescue System	<b>CEN</b> - European Committee for Standardisation
<b>API</b> - American Petroleum Institute	<b>CES</b> - coast earth station
<b>ARCS</b> - Admiralty Raster Chart Service	<b>CG</b> - coast guard
<b>Arpa</b> - Automatic Radar Plotting Aids	<b>CIT</b> - Chartered Institute of Transport
<b>BC</b> - Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes	<b>CLC</b> - International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
<b>Bimco</b> - Baltic and International Maritime Council	<b>Class</b> - Category in classification register
<b>Bimcosale</b> - The Bimco standard form of bill of sale	<b>COA</b> - contract of affreightment
<b>BV</b> - Bureau Veritas (classification society)	<b>Colreg</b> - International Convention on Collision Regulation, IMO
<b>CAD</b> - computer assisted design	<b>COW</b> - crude oil washing
<b>CBI</b> - computer-based information	<b>CSS</b> - Code of Shipmanagement Standards
	<b>DERA</b> - Defence Evaluation and Research Agency (UK)
	<b>DETR</b> - Department of the Environment, Transport and the Regions (UK)

*(To be continued)*

**ENGLAND  
& WALES**

*From Feb. 01, 2002, Commodore Christopher York, AOS National Director, is a member of ICMA's new Standing Delegation to the IMO.*

**UNITED STATES**

**Bishop Joseph Howze**, of Beloxi, *has retired from the office of National Episcopal Promoter of the AOS.*  
**Bishop Curtis Guillory, svd**, of Beaumont, *has been elected at his place.*  
**Bishop Guillory** is very familiar with the work of the AOS and has an active port ministry in three ports within his diocese.

**AM World Directory**

- ARGENTINA** *(New Bishop Promoter)*  
 H.E.Msgr. Ruben Oscar Frassia, Bishop of Avellaneda-Lanus  
 Pasaje Gutiérrez 893, 8400 San Carlos de Bariloche, Rio Negro  
 Tel + Fax +54 944 23142 obispadoave@infovia.com.ar
- LITHUANIA** *(New Bishop Promoter)*  
 H.E.Msgr. Jonas Boruta, Bishop of Telsiai,  
 Katedros g., 5, LT-5610 TELSIAI  
 Tel +370 94 51157 Fax +370 94 52300  
 tkurija@pikuolis.omnitel.net
- GUADALUPE** **POINTE APITRE** *(new chaplains)*  
 Fr. Pierre Leboulanger and Deacon Bernard Vincent
- UNITED STATES** *(new Bishop Promoter)*  
 Bishop Curtis Guillory, SVD, Bishop of Beaumont (Tx)
- PHILIPPINES** **DAVAO** *(new e-mails)*  
 aos-dvo@skynet.net for the National Office  
 seaman1@skynet.net - seaman2@skynet.net - seaman3@skynet.net  
*(these three mail boxes are set aside for the seafarers)*
- REUNION** **PORT LOUIS** *(new e-mail)*  
 stellamarisreunion@wanadoo.fr
- INDONESIA** **JAKARTA** *(new fax number)*  
 +62 21 8834 7168

**ITALY**

*Last January 21st, the Most Rev. Alfredo M. Garsia, President of CEMi and Migrantes, appointed Rev. Giacomo Martino, the Genoa port chaplain, as the National Officer for the pastoral care of maritime and aviation workers, along with the National Director, Msgr. Costantino Stefanetti, who is suffering from a serious illness.*

**U.N. Refugee award for Tampa Captain and Crew**

Owners of the Norwegian freighter Tampa, Wallenius Wilhelmsen Line, Captain Arne Rinnan and his crew onboard the ship during the refugee crises off Australia's Christmas Island last year, have been presented with the United Nations' Nansen Refugee Award 2002. The UN High Commissioner for Refugees said that Captain Arne Rinnan and his crew had demonstrated respect for the international principle of assisting people in distress at sea. The Tampa rescued 438 refugees in distress off Australia's coast last August.

The \$100,000 prize will be donated to a refugee project chosen by the recipients.

---

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

