

Apostolatus Maris

La Iglesia en el mundo marítimo

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



N. 80, 2003/II

Hacia un Comité para la Pesca.....



San Pedro

*Mosaico inspirado en un dibujo de Ciro Ferri
para el Jubileo de 1675
(Basilica Vaticana)*

Al interior....

Pescar en el Apostolado del Mar	Pag. 3
Informe del Director Nacional de Australia	7
Misión en Cuba	9
Un compromiso que crece	11

Comité para la Pesca

En esta edición del Boletín, deseamos reunir cierto número de artículos que tienen relación con los pescadores y con la pesca.

Nuestros lectores recordarán que la creación de un Comité para la Pesca fue objeto de una resolución del XXI Congreso Mundial del Apostolado del Mar, que se realizara en Río de Janeiro el año 2002. Desde entonces, se han efectuado los primeros pasos en esta dirección (uno de ellos es precisamente la selección de estos artículos).

S.E. Mons. Stephen F. Hamao, Presidente del Pontificio Consejo, ha decidido la constitución de una *Comisión ad hoc*, formada por algunos expertos, que se reunirán en Roma en el mes de diciembre del presente año. La finalidad de dicha Comisión es:

- elaborar los *términos de referencia* del futuro Comité para la Pesca del Apostolado del Mar;
- discutir en torno a su *composición*;
- elegir *objetivos por alcanzar y la estrategia a seguir*.

Invitamos a nuestros lectores para que envíen sus sugerencias al P. Bruno Ciceri, Director Nacional del A.M. de Taiwán (brunostm@ksts.seed.net.tw), quien ha aceptado presidir dicha Comisión, y hagan llegar una copia de las mismas al Sector Apostolatus Maris del Pontificio Consejo a la siguiente dirección e-mail: office@migrants.va .

Hay que tener presente que los objetivos del Comité que se desea crear deben ser realistas y concordarán con la especificidad del Apostolado del Mar, de modo que no se trate de un duplicado de lo realizado por otras agencias.

Asimismo, la Comisión debe proponer la fecha del primer encuentro del Comité que podría realizarse a inicios del 2004.

Mucho nos agradecerá recibir eventuales ofertas de sponsorización o sugerencias de instituciones o personas que puedan sponsorizar las futuras actividades del Comité.

“Pescar en el Apostolado del Mar”

Reproducimos algunos párrafos de una intervención del Rdo. P. Sinclair Oubre, Presidente de AM-USA, durante el trabajo de grupo sobre la pesca de la NAMMC, 23 junio 1999, Seattle, Wa.

En el Golfo de Texas, la pesca es tan antigua como lo son las ciudades de la costa. Durante algunos decenios, personas de toda etnia entraban al mar para recoger camarones y otras especies de peces. El mar les proporcionaba el alimento para la familia y era una fuente de renta para vivir. No obstante esto, generalmente nos olvidamos gran parte de la historia de los pescadores cajuns, hispanos y vietnamitas, cuya pesca constituye una porcentual importante de nuestro consumo de pescado.

Port Arthur, Texas, es la ciudad más al noreste del Golfo de Texas. Asimismo, es la ciudad más a Este del Estado. Fundada en 1898, ella es el paradero final del ferrocarril meridional de Kansas City. El sueño de Arthur Stillwell era tener un camino directo entre los cereales del Midwest y un puerto en el



Golfo de México. Port Arthur se convirtió en dicho puerto.

La pesca era la ocupación natural de los habitantes de Port Arthur, que

fue construida en las orillas del lago Sabine, salado y poco profundo. Este lago, que producía un recurso inacabable de pescado y camarones, penetra en el Golfo de México proporcionando así un fácil acceso a la pesca de alta mar en el Golfo. Por mucho tiempo de nuestra historia, las comunidades cajuns constituyeron el grupo dominante de pescadores de peces y camarones de la Louisiana francesa. A finales de los años setenta, la situación comienza a cambiar radicalmente.

Como resultado de una mejor educación, de una mayor elección de oportunidades de empleo, y del aumento de la renta familiar, los hijos de muchos de estos pescadores han elegido abandonar el camino de sus padres. Esto ha producido tres efectos importantes: ante todo, los pescadores cajuns de camarones han tenido que buscar miembros de la tripulación fuera de su propia familia. Segundo, cuando el padre se retiraba de la pesca, vendía su barca a otra compañía de elaboración del pescado o a algún nuevo emigrado, en particular a familias vietnamitas que emplearán las barcas “en familia” e invertirán sus provechos en la compra de nuevas embarcaciones.

En menos de quince años, los pescadores ca-

juns de camarones prácticamente han desaparecido de Port Arthur. Mientras una vez eran más de 300 las lanchas registradas, casi totalmente de propiedad y con tripulaciones cajuns, actualmente en un 95% son de propiedad de la comunidad vietnamita, que las administra directamente.

Los efectos de la competición internacional, las fluctuaciones de los límites de captura de los stocks de pescado impuestos por la ley federal o del Estado, han tenido graves repercusiones económicas en los pescadores de Port Arthur y en sus familias. Aunque el gran público no se preocupe por nada de estos pescadores, la eventual caída de la industria podría significar la pérdida de más de 100,000 puestos en la pesca, y de cerca de 600 empleos directamente ligados a la conservación, embalaje, expedición, fabricación; a la reparación de barcos, a la distribución del pescado y a otras industrias conexas. La situación de Port Arthur se repite a lo largo de toda la costa del Golfo.

Hemos visto también el desarrollo de un conflicto entre pescadores y la oficina del turismo en lo que concierne el empleo de un muelle en el puerto. Los pescadores tienen una colocación a largo plazo en

(Sigue a pág 4)

(sigue de pág. 3)

el entendimiento de que, en caso de presencia ocasional de barcas de deporte, sus embarcaciones habrían sido desplazadas por algunos días en otro muelle. Lo que había comenzado como algo casual, poco a poco se ha convertido en un servicio regular, y la dificultad de mover las barcas de deporte cuando los propietarios se encuentran fuera de la ciudad, ha sido objeto de una disputa en una reunión del Concejo municipal. Según el parecer de un consejero municipal, no se puede permitir que los pescadores obstaculicen el desarrollo económico del que la ciudad podría lograr provechos a través del turismo. Dicha declaración, sin embargo, demuestra el desconocimiento total de parte de muchos líderes locales del impacto de la industria de camarones en la economía local. Afortunadamente, en el caso de Port Arthur, la situación se ha resuelto positivamente.

No ha sido así para otra localidad a lo largo de la costa, Kemeth, en Texas, que durante decenas de años ha sido una pequeña aldea de pescadores en la bahía de Galveston. En los últimos tiempos, debido al excepcional desarrollo de la zona en torno al Centro Espacial de Johnson, la parte marina y las propiedades frente al mar han aumentado su valor para los residentes más ricos de la región. Si hoy se visita Kemeth se puede constatar que la parte del paseo marítimo ha sido invadido por restaurantes y boutiques de elevado nivel,

mientras sólo un andén ha sido reservado para los pescadores de camarones.

Concluir esta exposición con una breve manifestando algunos retos y dificultades que deben arrostrar hoy los pescadores, querría decir olvidar su papel y su responsabilidad en la construcción de su propio destino. Quisiera recordar aquí las palabras del P. Reinhold: “Estos cristianos no son ‘pobres diablos’, como algunos quisieran hacer creer; son cristianos con dignidad y orgullo masculino”.

Ciertamente a los pescadores suceden muchas cosas que hacen que su vida y la de sus familias sea difícil. Sin embargo, considerar que estos hombres y mujeres son víctimas infantiles de fuerzas demasiado sofisticadas y potentes como para poder hacer algo por ellos, querría decir caer en la trampa contra la que el P. Reinhold ha luchado. Si los pescadores son “cristianos con dignidad y orgullo masculino”, entonces ellos son capaces de equivocarse y de cometer pecado, y por tanto deben aceptar su responsabilidad ante las condiciones de la industria y la capacidad de ésta de reformarse de modo significativo.

En un reciente informe de la Guardia Costera de los EE.UU., titulado “Morir por la pesca, vivir para la pesca”, un estudio solicitado por el Comité sobre los Accidentes de la Pesca, declaraba que “la pesca comercial sigue siendo la primera, o una de las primeras ocupaciones más arriesgadas en Estados Unidos. Las normas de se-

guridad de los barcos están por debajo de los standard internacionales”.

En tierra, como capellanes nosotros consideraríamos que un industrial es culpable de pecado grave si, consciente e intencionalmente sometiese a sus trabajadores a trabajar en condiciones peligrosas y mortales. Además, en caso de accidente en el trabajo en el que los obreros mueren o son heridos, ciertamente el industrial sería responsable de su muerte y de sus heridas.

Se narra en la Biblia que el Rey David, que deseaba a Betsabé, la mujer de su general, Urías el hitita, puso a éste a la cabeza



de su ejército y luego mandó a Joab que retirara las tropas y de este modo causó la muerte de Urías. Pienso que un propietario o un industrial que, a sabiendas, obliga a sus propios obreros, para que trabajen en un ambiente peligroso y mortal, peca en forma semejante a la de David. No mata directamente a sus obreros, pero seguramente crea en forma consciente el ambiente propicio para que esto ocurra.

Si esto es verdad en tierra, lo es ciertamente en el mar. Si el propietario de una lancha o el capitán de un barco deja el puerto en una embarcación en mal

(sigue a pág..5)

(sigue de pág. 4)

estado, si el capitán no tiene la necesaria formación, si el equipo de emergencia y la radio no están en buenas condiciones, entonces el barco se hunde, y si hay heridos y muertos, el propietario no puede defenderse diciendo que se trata de “un hecho de Dios” o de algo que es parte simplemente de la industria de la pesca.

Así como el Rey David pecó contra el Señor creando un ambiente que condujo a Urías a la muerte, así también el propietario o el capitán del barco, cada vez más sediento de dinero, pecan contra el Señor cuando ponen en peligro su vida y la de la tripulación lanzan-

do a la mar un barco en malas condiciones.

En Port Arthur, nosotros hemos sido testigos de numerosos accidentes durante la última campaña de pesca. En casi todos los casos, mejores conocimientos y prácticas laborales habrían impedido que sucedieran dichos accidentes. Al final de mi exposición, quisiera recordar que cuando ocurre un accidente, éste no se repercute sólo en los pescadores, en sus familias y en el armador, sino que va más allá de este grupo y afecta a un círculo de personas mucho más amplio.

Con vidas humanas en juego, ante el daño que se crea al ambiente debido a la pérdida de petróleo, y la

inversión cada vez más creciente de capital en la pesca y en la industria de los camarones, no podemos permitirnos asumir una actitud como si se tratase “de algo que simplemente forma parte de la vida del pescador”.

Como capellanes de puerto, nosotros podemos y debemos formar un frente único con los pescadores, pero también debemos evangelizarlos a fin de que sean mejores pescadores y custodios de la creación de Dios. De este modo, estaremos con ellos y, con el tiempo, los llamaremos a una visión de la plenitud del Reino de Dios.



CONGRESO NACIONAL “Por la protección Laboral y Social de la Familia Marinera”

El pasado día 28 de noviembre tuvo lugar en Vigo, en el Instituto Politécnico Marítimo Pesquero, el Congreso de Apertura “**Por la protección Laboral y Social de la Familia Marinera**”. Era el comienzo de la Campaña de Sensibilización para la humanización del trabajo en la mar y, tras exponer la situación que están viviendo los pescadores y sus familias, se comunicaba el seguimiento de esta campaña, en la que se trata de acudir a la solidaridad de nuestra sociedad mediante una iniciativa de recogida de firmas como respaldo a las propuestas que se plantearon en el acto inaugural. En él se presentó el precedente de más de 20 mil apoyos, que ya respaldaban esta campaña antes de sus comienzos. Los medios de comunicación: TV, radio y prensa escrita cubrieron el transcurso del Congreso.

Este Congreso, proyectado como inicio de la Campaña de Sensibilización “**Por la protección Laboral y Social de la Familia Marinera**”, creemos que ha cumplido su cometido de dar a conocer **qué es lo que pretendemos**.

La respuesta de solidaridad de una sociedad, que ya ha dado muestras de su sensibilidad ante la esclavitud que padecen los trabajadores del mar y sus familias, es un acicate que nos anima y empuja a seguir trabajando.

“Asociación Rosa dos Ventos”

Delegación Nacional Apostolado del Mar para la Pesca, España



(CNN, May 2003—*excerpts*)

“Only 10% of large ocean fish remain ...”

A new global study concludes that 90 percent of all large fish have disappeared from the world's oceans in the past half century, the devastating result of industrial fishing.

The study, which took 10 years to complete and was published in the international journal *Nature* this week, paints a grim picture of the Earth's current populations of such species as sharks, sword-fish, tuna and marlin. The authors used data going back 47 years from nine oceanic and four continental shelf systems, ranging from the tropics to the Antarctic. Whether off the coast of Newfoundland, Canada, or in the Gulf of Thailand, the findings were dire, say the authors.

“I think the point is there is nowhere left in the ocean not overfished,” said Ransom Myers, a fisheries biologist at Dalhousie University in Halifax, Nova Scotia and lead author of the study.

Some in the fishing industry took issue with the tone of the report.

“I'm sure there are areas of the world with that level of depletion, but other areas are in good shape”, said Lorne Clayton, with the Canadian Highly Migratory Species Foundation, that supports the sustainable development of the tuna industry. He said some abuses of the past have ended: long drift nets are illegal, untended longlines are illegal, and many countries adhere to elaborate systems of licensing, quotas and third party observers working on

boats.

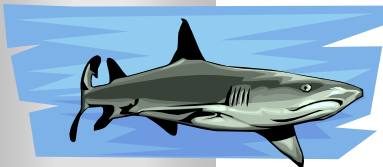
According to the report, the big declines in the numbers of large fish began when industrial fishing started in the early 1950s. Co-author Boris Worm, a marine ecologist with the Institute for Marine Science in Kiel, Germany, said the losses are having major impacts on the ocean ecosystems.

“The changes that will occur due to the decline of these species are hard to predict and difficult to understand. However, they will occur on a global scale, and I think this is the real reason for concern”. A few decades ago, longline fishing would catch about 10 big fish per 100 hooks. Now the norm is one fish per 100, with fish about half the weight of earlier years.

While the numbers are alarming, Worm said there are solutions. In the past when certain fishing areas

have been declared off limits and fishing restrictions have been enforced, certain fish and shellfish populations rebounded amazingly quickly. But with numbers down so dramatically in every part of the world, the situation cannot be ignored for long” he said.

Clayton said that technological advances were already responsible for improvements. Hi-tech equipment on fleets from many developed countries reduce the by-catch, the fish and other animals caught as by-products of the target fish. But a huge technological gap still exists between the fishing fleets of rich and poor nations, he said. He said it makes economic sense for the fishing industry to adhere to conservation measures, and to look at the expansion of aquaculture (fish farming) as part of the answer to dwindling.



Goodbye to irresponsible fishing?

The new fisheries partnership agreements being advocated by the European Union may eliminate irresponsible fishing practices

In December 2002, after a lengthy and gruelling process of review, consultation and negotiation, the European Union (EU) put the finishing touches to a package of long overdue fishery reforms. The previous year, in its analysis of the European Common Fisheries Policy (UP), the European Commission (EC) had acknowledged that, after 20 years, the CFP “has not delivered sustainable exploitation of fisheries resources”. In particular, it noted that:

(to be continued on page 7)

- available fishing capacity of the Community fleets far exceeds that required to harvest fish in a sustainable manner; - the overcapacity in EU fleets has resulted in overexploitation of target stocks and excessive pressure on non-target species; and the fishing industry is economically fragile as a result of over-investment, rapidly rising costs and a shrinking resource base.

The reforms were announced on 23 December 2002, following a five-day meeting of the Council of Fisheries Ministers from the 15 EU Member States. According to the press release issued by them, the reforms would place more emphasis on "the sustainable exploitation of living aquatic resources, based on sound scientific advice and on the precautionary approach to fisheries management, on the one hand, and on sustainable aquaculture, on the other. The CFP has now been firmly integrated within the Community's policy on sustainable development, taking account of environmental, economic and social aspects in a balanced manner."

Fine sounding words these may well be, but there is a highly uncompromising underlying message: if Europe wishes to maintain a healthy fishing sector in the long term, drastic short-term reductions in fishing capacity are needed. Without fish stocks, there can be no fisheries. And if European fish stocks are collapsing, then either the fishery sector has to follow suit or find alternative resources outside Europe. Likewise, fish consumers will have to depend increasingly on fish caught outside Europe, or face up to eating less wild-caught fish. Much greater emphasis will, therefore, have to be placed on Europe's international policy if the balance between supply and demand (for fishing opportunities and fishery products) is to be maintained.

The package of reforms for Europe's international fishing policy is to consist of 3 main elements:

- an action plan to eradicate illegal, unregulated and unreported fishing;
- an integrated framework for fisheries partnership agreements with third countries; and
- a research initiative towards assessments of resources in external waters.

(Samudra, March 2003)

Informe del Director Nacional de Australia

Iniciativa nacional

Ted Richardson, Marzo 2003

Hace muchos años el A.M. contaba con una **Asociación de marinos y pescadores costeros australianos**, que fuera creada para que sus miembros sostuvieran este apostolado. En verdad esta Asociación nunca logró desarrollarse. Los miembros de dicha Asociación no tenían ninguna razón para inscribirse, mientras los que se habían inscrito ya eran voluntarios en los centros de acogida para los marinos.

Pero los tiempos cambian. Pienso que el A.M. y la comunidad marina podrían sacar provecho de un nuevo tipo de aproximación, poniendo particular atención en las comunidades de los pescadores. La idea de una asociación sería la de

desarrollar la adhesión entre todos los que forman parte de la industria. Los inscritos, además, tendrían acceso a todos los centros para marinos de Australia. Actualmente estamos elaborando un Boletín informativo para la industria marítima y quisiéramos formar representantes de la industria a fin de que presenten propuestas a los Gobiernos Estatal y Federal cuando éstos promueven la introducción de cambios en el sector.

Los pescadores no pertenecen a ninguna organización central, sindicato o asociación que les ofrezca algún tipo de protección o hable en nombre de ellos. A través de los miembros quisiéramos llegar a pro-

porcionar un apoyo financiero de emergencia a las familias de los que han perdido la vida en el mar. Sobre este particular, hemos entrado en contacto con el Coordinador Nacional de la Sociedad de San Vicente de Paúl, que ha aceptado ayudar a coordinar este auxilio a las familias en todo el país, y con el Sr. Russ Neal, del Consejo Australiano de la Industria de los Mariscos, quien ha manifestado su apoyo personal.

Desde que he iniciado este proyecto, más de 20 marinos han fallecido a lo largo de la costa australiana y, en muchos casos, sus familias se encuentran en la miseria. Son estas familias a las que debemos ayudar en primer lugar y el A.M., como estructura creíble de la Iglesia católica, nos permitiría emplear los servicios y las redes de otras agencias, como la Sociedad de San Vicente de

A mi regreso del Congreso Mundial de Río, me han animado a examinar la industria de la pesca en Australia.

Edición renovada de la Carta Apostólica Motu Proprio “Stella Maris”

El pasado 26 de mayo, el Presidente del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, ha enviado al Santo Padre en homenaje — a través de los buenos oficios del Emmo. Cardenal Secretario de Estado — una copia encuadernada del texto, en 7 lenguas, de la Carta Apostólica *Motu Proprio* “Stella Maris”, sobre el Apostolado del Mar, publicada en 1997. S.Em. el Sr. Secretario Angelo Sodano ha respondido en estos términos:

Misión en Cuba

El 24 de junio de 1999, frente a los Miembros del Pontificio Consejo que participaban en la XIV Asamblea Plenaria del Dicasterio, S.E. Mons. Stephen F.Hamao, Presidente, declaró en su informe acerca de las actividades desarrolladas en los últimos años, y que en el futuro se habría reservado particular atención al trabajo de promoción del A.M. en aquellos países marinos en los que aún no existe, especialmente en Europa del Este y en Cuba.

Dos años más tarde, del 15 al 18 de mayo del 2001, se realizó en Odessa el primer Seminario del Apostolado del Mar en Ucrania, bajo los auspicios de S. E. el Cardenal Lubomir Husar, Arzobispo Mayor de Lviv.

A distancia de dos años del Seminario de Odessa, en mayo del 2003, he regresado de una visita de diez días a Cuba con una carta en la que se informa a nuestro Presidente que los arzobispos de La Habana y Santiago de Cuba y el Obispo de Cienfuegos, han decidido poner en marcha el A. M. en los puertos de sus respectivas diócesis, habiendo nombrado como encargado de la pastoral marítima en La Habana al Diácono permanente Juan Ríos, al P. John Jairo en Cienfuegos y al P. Valentín Sanz, cm, en Santiago de Cuba (ver pag. 16).

Todo inicia el año pasado cuando la Conferencia

de los Obispos Católicos de Cuba (COCC) decide enviar como delegado al XXI Congreso Mundial de Río de Janeiro, al Dr. Rolando Suárez Cobián, Secretario Ejecutivo de la Comisión Episcopal de la Movilidad Humana, quien regresó a Cuba decidido a promover el A.M. en su país. Sin él, mi misión no habría sido posible. El me ha acompañado durante toda mi permanencia en Cuba; la había preparado con un amplio programa que ha previsto todos los encuentros necesarios, durante los cuales a menudo ha tenido que ser mi intérprete.

He llegado a la Habana la noche del lunes 19 de mayo. Al día siguiente ha tenido lugar nuestro primer encuentro con el Ing. Joaquín León, responsable del sector pastoral, y luego con Mons. Félix Riera, Secretario Ejecutivo de la COCC. Por la tarde nos ha recibido Su Eminencia el Cardenal Jaime L. Ortega Alamino, Arzobispo de La Habana y Presidente de la COCC, y con él hemos mantenido una larga conversación, fraterna y muy

instructiva. En esta visita, se ha unido a nosotros el Diácono permanente nombrado para el A.M. Entre las dos visitas, he aceptado con placer la invitación para almorzar con S.E. Mons. José Luis Robles, Nuncio Apostólico, quien, además, ha puesto generosamente a nuestra disposición un automóvil, con chofer, para dirigirnos al día siguiente a Cienfuegos en la costa sur de la isla.

El miércoles ha sido, pues, un día dedicado a Cienfuegos, donde hemos sido recibidos cordialmente por S.E. Mons. Emilio Aranguren Echeverría, que es también Secretario de la COCC, y por el P. John Jairo Sierra, párroco de la Catedral.

Los días jueves y viernes hemos estado en Santiago de Cuba, como huéspedes del Arzobispo Mons. Pedro Meurice Estiú. Para iniciar nuestra visita en esa ciudad, estaba previsto un encuentro con S.E. Mons. Carlos Baladrón, Obispo de Guantánamo y Presidente de la Comisión Episcopal para la Movilidad Humana de

(sigue a pág. 10)



(sigue de la pág. 9)

la COCC. Durante nuestra permanencia hemos encontrado al P. Valentín Sanz, cm, Director de la Iglesia de San Francisco de Asís, situada cerca al puerto, y a la Srta. Mercedes Ferreiro, responsable de los programas pastorales de la Archidiócesis, que ha organizado para nosotros una visita a la bahía en un automóvil Plymouth (¡modelo 1949!), a la catedral y a esta ciudad histórica. Hemos visitado también el Santuario de Nuestra Señora de la Caridad del Cobre.

Finalmente, el día 28 hemos realizado una visita de cortesía al responsable de la Oficina para los Asuntos Religiosos del Comité Central del Partido Comunista de Cuba, en presencia de su asistente para la Iglesia católica.

Con el fin de hacer conocer la pastoral marítima al amplio público, se colocará el logo de A.M. en las pizarras de avisos de las tres Catedrales, en las Iglesias de Nuestra Señora del Carmen en Casablanca (La Habana) y de San Francisco de Asís en Santiago de Cuba, donde se lanzará esta pastoral.

En calidad de Secretario Ejecutivo de la Comisión para la Movilidad Humana de la COCC, el Dr. Rolando Suárez Cobián creará contactos con las capellanías de los varios puertos del mundo de donde provienen los barcos que llegan a Cuba, con el fin de lograr un intercambio de informaciones y para facilitar la orientación de profesionales del mar, cuando lleguen a la isla. Ciertamente, pronto recibirán sus

noticias los colegas del Apostolado del Mar de Barcelona, Marsella, Vigo, Rotterdam, Tampico, Veracruz, Puerto Cabello y Haina.

En La Habana se tomará contacto con el «Historiador» de la ciudad para explorar la posibilidad de crear un Centro de acogida para los marinos en la parte vieja de la ciudad. El puerto de la diócesis de Cienfuegos es visitado por cruceros y algunos barcos comerciales cuyas tripulaciones comienzan a ir a la catedral. En Santiago de Cuba, el P. Valentín ya ha visitado algunos barcos cruceros, y ha podido celebrar la Misa a bordo, aunque cada vez después de largas negociaciones. Le agradecería recibir misales en lengua inglesa y francesa, por ahora sólo puede “tomar en préstamo” uno en inglés.

Los nuevos responsables del A.M. desean acoger, en nombre de la Iglesia y de la sociedad locales, a los marinos y a los profesionales del mar que llegan a sus puertos, a fin de ofrecerles un ministerio pastoral que comprenda los sacramentos y los consejos espirituales, si se les solicita, informaciones sobre la ciudad, los habitantes, los servicios de interés, y eventualmente la posibilidad, si subsisten las condiciones, de comunicar con su familias o tener acceso a los periódicos y a las informaciones sobre su país de proveniencia. Para los comandantes de

los barcos no debe existir el temor de solicitar a las autoridades marítimas o del partido que permitan la celebración de la Santa Misa a bordo de sus barcos.

Comenzando con un mínimo de servicios, se espera desarrollar Centros Stella Maris que en un futuro lleguen a ser independientes o formen parte de alguna institución ya existente en algunos puertos, cuyos marinos sean acogidos, se pongan en comunicación con su familia, coman algo y tengan un lugar donde reposarse o dormir. Será necesario proveer al transporte desde y para el puerto. Es claro que el argumento principal para toda solicitud de ayuda a eventuales sponsors será aquel de citar el número de marinos que serán beneficiados por los servicios del A.M. en dicho puerto.

Oremos para que el Espíritu de Pentecostés refuerce la red del A.M. en la zona del Caribe donde, estoy convencido, desarrollará un papel importante la Iglesia de Cuba. ¡Nuestra Señora de la Regla, Nuestra Señora del Carmen,



Don Giacomo Martino, Director Nacional de Italia

Un compromiso que crece

Se ha nombrado la nueva Dirección Nacional, primer órgano ejecutivo del A.M.I.; forman parte de ella sacerdotes comprometidos en este campo pastoral y laicos como el Almirante Pollastrini y el Dr. Ivo Guidi, representantes de las capitaneerías y de los agentes marinos en Italia, respectivamente. El mundo marítimo está cambiando muy rápidamente; esto obliga a inventar nuevos modos de acercamiento pastoral. Durante este año se ha tenido en cuenta sobre todo que:

- en los puertos convencionales aumenta el empleo de containers y que se vuelven más veloces las operaciones de embarque y desembarque de las mercancías. Esto implica que las tripulaciones tengan cada vez menos tiempo a disposición para entrar en contacto con la sociedad civil y eclesial y, consiguientemente, menos posi-

bilidades para contactar a sus familias;

- prosigue la llaga de las banderas de conveniencia. Se llega incluso a un 15% de los marinos embarcados que viven en una verdadera condición de esclavitud, de incertidumbre del salario, falta de asistencia sanitaria, ausencia de leyes que tutelen al trabajador y condiciones de peligro por la falta de la seguridad a bordo de los barcos;

- permanece el fenómeno de los barcos "secuestrados" en los puertos debido a la insolvencia de los armadores. Se trata de tripulaciones enteras, hombres y mujeres, que permanecen meses e incluso años lejos de su familia, sin alimento, vestido, salario, calefacción. En los años 1999 y 2000, sólo en Italia al menos 40 barcos y sus tripulaciones han sido puestos bajo secuestro judicial con las comprensibles consecuencias, generalmente

graves, para la gente de mar pero sobre todo para sus familias que se han quedado sin el sustentamiento y el afecto de sus seres queridos "raptados" en tierra extranjera;

- en los barcos cargueros, al menos el 50% de las tripulaciones son de nacionalidad filipina, y si se tienen en cuenta las visitas realizadas a bordo de los barcos o en los centros de acogida, resulta que el 75% de ellos son católicos y el 85%, cristianos. Todos acogen con mucha satisfacción a los sacerdotes y a los laicos voluntarios, y a menudo piden el servicio de la Santa Misa en los barcos o de los sacramentos de la confesión y de la comunión; esta última es distribuida también por los Ministros Extraordinarios de la Eucaristía. Resulta ser óptimo el diálogo ecuménico e interreligioso.

Teniendo en cuenta estas indicaciones, existe el empeño de: - publicar un libro con

(csigúe á pág..12)

**Informe
del
Apostolado
del Mar
Italiano
(A.M.I.) 2002**



With this book, the Authors want to help seafarers aboard many types of vessels to identify the work-related difficulties they may encounter, inform them of the regulations that apply, and advise them of the best way to secure their rights in various situations.

Cornell Maritime Press Centreville, Maryland 21617, USA, US\$ 14,00

Handbook of Rights and Concerns for Mariners



**Roberto Tiangco
Russ Jackson**

(sigue depág. 11)

fotografías con el fin de sensibilizar a la opinión pública en torno a los temas candentes y a las emergencias del mar; - proporcionar a través de Internet a todos los centros de acogida de los marinos del mundo, “diarios” preparados en varios idiomas y referentes a las distintas áreas geográficas; - preparar un proyecto de informatización y formación de los voluntarios para que todos los centros tengan la disponibilidad del servicio de Internet y de correo electrónico;

- promover y animar el nacimiento de nuestros centros de acogida vinculándolos definitivamente a una iglesia parroquial ya existente, a fin de que la pastoral marítima entre cabalmente en la pastoral ordinaria diocesana;

- crear un clima de nuevas relaciones con las autoridades civiles y las agencias marítimas. En particular, se subraya la oportunidad de establecer una nueva relación oficial con las Capitanerías de puerto.

El A.M.I. se ha comprometido en la creación de algunas “task force” nacionales y regionales con el fin de afrontar las graves emergencias de los barcos secuestrados y de los clandestinos a bordo de dichos barcos. En la actualidad, más de 20 barcos, con sus respectivas tripulaciones, se encuentran bloqueados en puertos italianos. La actividad se concentrará en una “task force” de abogados especializados en asuntos marítimos que proporcionen gratuitamente asistencia para lograr una rápida repatriación de las tripulaciones y para que se les pague el sa-

lario que han ganado honestamente. Asimismo, se ocuparán de los casos de los clandestinos que permanecen a bordo incluso durante años, apatridas sin esperanza, que, a veces, corren el riesgo hasta de ser arrojados al mar. Otra “task force” estará formada por médicos, psicólogos y especialistas, para asistir gratuitamente cualquier forma de malestar conexo especialmente a las necesidades de la navegación marítima (lejanía de casa, paradas muy breves en el puerto, falta de medios económicos). Los centros regionales, en cambio, se capacitarán para la recolección de alimentos, vestidos y equipos para centenares de marinos que, encontrándose en una situación de “prisioneros” de los barcos secuestrados, tienen necesidad hasta de lo mínimo. Además, se prevé la promoción en los puertos italianos de un comité de Welfare para los marinos, a través del contacto con todos los agentes públicos y privados del mundo marítimo portuario, la coordinación de proyectos que den lugar al nacimiento de estructuras y de reforzamiento de Stella Maris en los puertos y la asistencia jurídica a las estructuras del A.M. de parte de la estructura legal del ITF en Italia.

Capellanes de a bordo

Se trata de una experiencia de la Iglesia italiana, única en el mundo, que anima a intensificar esta generosidad misionera que es también una elección de coparticipación y solidaridad. Hasta el momento, una docena de sacerdotes está comprometido regularmente en la difícil

pero fructífera tarea pastoral de asistir regularmente a las tripulaciones y a los pasajeros en ocho barcos. Cada día, más de 6,000 marinos y 14,000 pasajeros reciben el cuidado pastoral de la Iglesia. Se trata de una presencia indispensable para la gente de mar con contratos prolongados de 8 a 12 meses lejos de la familia. Sin embargo, es cada vez más difícil encontrar sacerdotes que comprendan la necesidad de este apostolado para ayudar a los trabajadores del mar y, al mismo tiempo, a sus familias que los esperan en casa. Al respecto, se han organizado dos cursos de formación y sensibilización (también para seminaristas). Estas ocasiones han dado un nuevo impulso pastoral con un buen grupo de jóvenes



que actualmente están empeñados de manera estable en este ministerio.

Pescadores

La disminución de lo que un tiempo era un sector fuerte de compromiso pastoral se debe sobre todo a las condiciones menos graves de los pescadores. En la actualidad, la pesca italiana no obliga a largas ausencias de casa y ni siquiera está sujeta a graves infortunios en el trabajo. Además, existen contratos particulares que aseguran al menos un mínimo salarial a los que un tiempo vivían sólo de la pre-

Alongside, Issue 1, Easter 2003

Alongside es el nuevo boletín del A.M. de Inglaterra y Gales, que se publicará cuatro veces al año. Cada número comprenderá la Misión, la Solidaridad, el Bienestar y la Hospitalidad.

Anchor sigue siendo el boletín interno de todos los que están comprometidos en la acogida a los marinos en los puertos: capellanes, visitantes de los barcos, personal voluntario de los centros de acogida, etc.

Costruir una Solidaridad Global

Campana del A.M.

La Convención 163 y la Recomendación 173 de ILO, se refieren al bienestar de los marinos. Aunque revisten gran importancia, aún no han sido ratificadas por el Gobierno de Gran Bretaña.

La ratificación es algo fundamental:

- Para tener la seguridad de que Gran Bretaña haga su parte en la promoción de los derechos humanos en la escena internacional, en una industria global que en Gran Bretaña es particularmente vital dado que es una isla;
- Para reforzar la preparación de la Convención ILO de Ginebra del 2005, a fin de que Gran Bretaña pueda negociar una posición de fuerza, habiendo dado el buen ejemplo. Sería ambiguo pedir a los demás que absuelvan las obligaciones hacia los marinos si no se ha logrado ratificar convenciones como la 163 y la 173.

Perspectivas para el 2005

En el 2005, todas las actuales convenciones y recomendaciones se actualizarán y se integrarán en el marco de una única convención, con la finalidad de agilizar la ratificación y aplicación de las convenciones existentes. Sin embargo, la ratificación de la 163 y de la 173 de ILO es demasiado importante para que sea dejada de lado.

Leadership y trabajo de equipo

Proyecto del Nautical Institute para futuros líderes

Como una importante contribución en el proyecto *Futurs Leaders*, que forma parte de los planes estratégicos del *Nautical Institute*, Glasgow ha acogido un Seminario en torno a la leadership y al trabajo de equipo en el ámbito de la industria marítima.

En este acontecimiento han participado y contribuido en el debate los delegados de numerosos sectores marítimos, cuya mayoría cuenta con experiencias en el ámbito de la gestión y mando de barcos. Uno de los resultados positivos que se ha logrado se refiere a la formación de un grupo de trabajo bajo la dirección del Presidente de la Sección escocés del N.I., del que forman parte representantes de todas las compañías de gestión naval con base en Glasgow y comandantes en servicio activo de compañías marítimas.

Dicho grupo deberá:

1. Elaborar un detalle de las mejores prácticas referentes a la formación a la leadership y al trabajo de equipo. Esto debería comprender también una determinada formación a la gestión, teniendo en cuenta la interrelación de estos argumentos.
2. Valorar la formación ya disponible a nivel internacional y la necesidad de desarrollar un nuevo programa formativo.
3. Encontrar los fondos para que el N.I. desarrolle un programa que se base en las especificidades del numeral 1.
4. El esquema de diplomas del N.I. debería vincularse con la elección de plan formativo y, de preferencia, encontrar créditos para un diploma. Este grupo de trabajo tendrá necesidad del aporte de la comunidad marítima y lo alcanzará partiendo de su red a nivel mundial. Además, en todas partes del mundo las secciones del N.I. están invitadas para organizar forum sobre aspectos particulares de la formación a la leadership al trabajo de equipo teniendo en cuenta su propia perspectiva nacional y, a enviar los resultados al grupo de trabajo por intermedio del Secretariado del N.I.

(Seaways, june 2003)

(Le Monde, martes 25.03.2003)

Con Malta y Chipre la Unión Europea se convierte en la primera Marina Mercante en el mundo

La entrada de Malta y Chipre en la Unión Europea no sólo ampliará la Comunidad a 25 miembros extendiéndola hacia el Sur, sino que la abrirá un poco más hacia el mar abierto. En efecto, estos países son dos grandes potencias marítimas, en términos comerciales y financieros. Su peso hará que la UE se convierta en la primera marina mercante en el mundo, quitándole el lugar a Panamá. Además, si dirigimos la mirada hacia la costa del Báltico, Polonia y los tres Estados que dan hacia ese mar, estamos convencidos de que dichos países aportarán a la "vieja" Europa una dimensión naval suplementaria y de gran significado en el concierto de las naciones.

La parte marítima de los negociados entre las autoridades de los dos Estados mediterráneos y la Comisión ha sido delicada, porque Malta y Chipre (que ocupan el 5º y 6º puesto en el mundo en cuanto a tonelaje) por largo tiempo han mantenido la reputación — ampliamente verificada — de acoger, bajo su bandera, a agentes no del todo recomendables. Su legislación social, fiscal y patrimonial y sus exigencias en materia de seguridad y de control de los barcos, eran conocidas por su liberalismo e incluso por su laxismo. De aquí el aflujo de sociedades offshore, de intermediarios, de abogados, pero también de especuladores especiali-

zados en crear sociedades y matriculaciones ficticias. Chipre y Malta han figurado entre las banderas de conveniencia más "cotizadas" y seguras para disimular o esconder rentas.

Hoy en Bruselas aseguran que tanto Nicosia como La Valletta han aceptado adaptarse, sin condiciones y pedidos de derogaciones, a todas las normas vigentes en el momento de su ad-

hesión, sobre todo en lo que se refiere a la cuestión de la seguridad marítima.

Es probable que esta toma de conciencia se aceleró como consecuencia del naufragio de la vieja petrolera maltesa "Erika" en diciembre de 1999, frente a la Bretaña, que provocó una excepcional marea negra, y todas las anomalías que surgieron

La UE busca profesionales para el transporte marítimo

Los ministros de Transporte de la UE adoptaron ayer oficialmente una serie de medidas para mejorar la imagen del transporte ante la escasez de profesionales en un sector clave que se ocupa de exportar el 90% de las mercancías comunitarias.

Estas propuestas se presentarán para su aprobación oficial en el próximo Consejo de ministros de Transportes de la UE, que se celebrará los días 5 y 6 de junio en Luxemburgo, explicó en rueda de prensa la Comisaria de Transportes y vicepresidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio. En una reunión ministerial informal celebrada a bordo de un barco atracado en la localidad griega de Santorini (mar Egeo), los representantes de los Quince se mostraron de acuerdo en la necesidad de conseguir un sector marítimo de calidad que permita atraer a las nuevas generaciones.

Los participantes coincidieron en que los recientes accidentes marítimos no deberían empañar la imagen de este medio de transporte como el más efectivo, barato y respetuoso con el medioambiente. Además, la demanda de servicios marítimos crecerá en la próxima década y para el año 2010 habrá un déficit de 46.000 oficiales en todo el mundo, lo que supone el 12% de la fuerza laboral del sector, con un tercio de su capacidad total correspondiente a la UE. Por ello, hay que promover el interés de los jóvenes por las profesiones marítimas, dado que el segmento de población entre 15 y 25 años raramente llega al 40% de empleo y en algunos países apenas al 30%.

Según dijo Loyola de Palacio, ese desinterés actual de los jóvenes por las profesiones marítimas "tendrá incidencias muy graves a medio plazo". Destacó la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo en todos los países de la UE para facilitar la entrada de nuevos profesionales porque la población costera, de la que tradicionalmente procedían estos trabajadores, ya no aporta suficientes candidatos para reemplazar a los actuales.

Las campañas de promoción deberían llegar a ciudadanos de otras zonas que no tienen entre sus posibilidades trabajar en el sector marítimo. (de El faro de Vigo, 20/05/03)

Noticias desde Canada

*Esta frase estaba en un afiche que me regaló un miembro del staff del centro diocesano en donde trabajo. A menudo ha regresado a mi mente en los años pasados esta frase, en mi compromiso con el Apostolado del Mar y la Seaman's Mission.

Es inútil regresar al pasado, pero en lo que se refiere a la Misión, existen numerosos problemas de poder, de los tiempos que cambian y de apertura. La Seaman's Mission en Saint John tiene sus propias raíces en un viejo Club que fuera creado hacia fines del 1800. En una época reciente, se ha asociado con la

Capellanía católica para los Marineros, que también tiene una vieja tradición aquí. Las dificultades de esta asociación no surgieron en el contexto del esfuerzo ecuménico o del trabajo conjunto, ni por la falta de recursos físicos, ya que estos los proporcionaba el ITF. En cambio, ha sido la pérdida gradual, debido a la edad o a la muerte, de voluntarios y de grupos de apoyo, que nos ha dejado en pocos a afrontar los problemas de los cambios actuales en el transporte marítimo.

Era preciso buscar en nuestras comunidades personas de fe decididas a

poner a disposición sus competencias y su tiempo. El CEO del puerto ha sido el primero que ha "subido a bordo". Ha permanecido siendo un amigo de la Misión, ya que también él había sido marino. Se ha tomado contactos con los dockers, con la seguridad, con el personal de servicio, etc. Todo esto ha creado armonía y un sentido de fraternidad, no sólo hacia la gente de mar, sino también hacia los que trabajan en el puerto. Aún queda mucho camino por recorrer, pero la buena voluntad no falta y hay una nueva esperanza. La llegada de un nuevo capellán, un

*"Cuando llegais al cabo de una cuerda, haced un nudo y formad un grupo"**

Todas las naciones del mundo, juntas a bordo, para la misma expedición

El pasaje de un sistema de economía centralizada al de una economía de libre mercado, ha causado ciertos fenómenos que no se habían experimentado antes en Polonia. Algunos de ellos entran en el proceso de quiebra de las compañías marítimas. Por tanto, la comunidad tiene que hacer frente ahora a los problemas relacionados con la dificultad de trabajar bajo la bandera de otras naciones, porque actualmente sólo algunos barcos son de bandera polaca.

Cuando un marino inicia a trabajar para un armador extranjero, está obligado a aceptar las condiciones dadas por el empleador, con una tripulación mixta formada por personas de diferente nacionalidad, fe y cultura. Sin duda, se trata de una oportunidad para profundizar la propia personalidad y enriquecer la propia visión del mundo. Sin embargo, no faltan las desventajas, que causan depresión, un sentimiento de incertidumbre y, muy a menudo, la necesidad de sufrir las consecuencias por no haber recibido el salario por el trabajo desempeñado, de cubrir posiciones que no requieren elevadas calificaciones, y muchos inconvenientes más. La vida normal en el mar a menudo se vuelve difícil por la barrera de la lengua, lo cual produce stress y tensiones en la tripulación.

El amor por el otro, el respeto, la comprensión y la confianza, son elementos necesarios en la vida común de a bordo. Un marino, más que cualquier otro, experimenta varias crisis debido a la separación de la familia. Cada embarque lo coloca en una comunidad más grande, diversificada, en la familia de las naciones marítimas del mundo. El amor cristiano debería mejorar nuestra capacidad de amar a los demás, como lo expresa el mandamiento más importante del cristianismo: "Amarás al Señor tu Dios con todo tu corazón, con toda su alma, con todas tus fuerzas y con toda tu mente; y a tu prójimo como a tí mismo" (Lc 10,27).

Nuestra fe ya no puede permanecer escondida, sino que debe ser compartida con los demás en los momentos buenos y en aquellos malos. Esto significa también mantener un vínculo caluroso con las personas, con los amigos y, a bordo, con los miembros de la tripulación. Los seres humanos son capaces de amar a Dios con sus fuerzas, pero es la gracia que les permite amar. El amor hacia los demás es el signo de un amor verdadero a Dios. Jesús nos recuerda también que debemos amar a nuestros enemigos: "... Amad a vuestros enemigos y rogad por los que os persigan, para que seáis hijos de vuestro Padre celestial" (Mt 5, 44-45).

La fe en Dios creador es la esencia del catolicismo y es precisamente de esta fe que nace la fe en la unidad de todos los pueblos y de la igual dignidad de todo ser humano. Las palabras del Papa con ocasión de la Jornada del Migrante: "Abrazaos unos a otros, porque Cristo os ha abrazado", acompañen a los marineros en los mares y en los océanos del mundo. El mar nos dará la fuerza para superar las crisis que golpean a la Gente del Mar (de una reflexión de Joanna Rylko, AM Gdynia, Polonia).

ARGENTINA

Fr. Costanzo Tessari, c.s., has been appointed National Director of the Apostleship of the Sea, replacing Fr. P. Aloys Knečick, now in Uruguay.

We send him our best wishes for a renewed commitment in the maritime apostolate in his country. copuntrymarittima in quel Paese.

CUBA

(new addresses)

LA HABANA - Diacono Juan Ríos
Iglesia Nuestra Señora del Carmen
Casablanca, Ciudad de La Habana, Tel. 830 1230

CIENFUEGOS - Fr. John Jairo Sierra
Parroco de la S.M.I.Catedral de Cienfuegos

SANTIAGO DE CUBA - Fr. Valentin Sanz, c.m.
Convento San Francisco, Sagarra 121
tel/fax 622 812 valentin@cooc.co.cu

VENEZUELA

PUERTO CABELLO *(new address)*

Stella Maris, Zona 1, Muelles, by the Fire Station
Tel +58 (242) 4152 176 puertocabello@stellamaris.net
Director: G. Irving Vierma L. Chaplain: Fr. Luis Parada

A decision that counts

Last March 5th, the February 11, 2002 decision made by the Naples court (Italy) became final regarding recognition of social security benefits for 43 workers of the sea from Procida who had been exposed to asbestos for a period of over ten years. These benefits provide that the social security contributions accrued during the period of exposure to asbestos will be multiplied up to a maximum of 40 years. In other words, for the seafarers embarked on ships where the presence of asbestos in the rooms and equipment on board has been proven, 50% of the period of navigation carried out in addition to what was accrued was recognized. This was the first decision of its kind ever made in Italy.

(“Vita e Mare”. Anno XXXX, no. 34, March-April 2003)

Acronyms & abbreviations *(to be continued)*

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

Compiled by The Nautical Institute

LEO — low earth orbit (satellite configuration)	LST — local standard time
LF —summer fresh water load line (timber)	LW — low water, winter load line (timber)
LLA — Local Lighthouse Authority	LWL — length on water line, low water line
LMT —local mean time	MAIB — Marine Accident Investigation Board
LNG — liquified natural gas	MAIFF —Marine Accident Investigators' Int. Forum
LO —lubricating oil	Marisat — maritime satellite system
LOA — length over all	Marpol 73/78 — International Convention for the
LOC — letter of credit, letter of compliance	Prevention of Pollution from Ships, IMO
LOL — limitation of owner's liability, loss of life	Mb — megabyte
LOP — line of position	MEO — medium earth orbit (satellite configuration)
LOR — letter of readiness	MEPC — Marine Environment Protection Committee,IMO
LOS — line of site, Law of the Sea	MERSAR — Merchant Ship Search and Rescue Manual
LP — liquid petroleum, low pressure	MIS — management information system
LSA — life saving appliance	MNI — Member of The Nautical Institute

**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

<http://www.stellamaris.net>

[www.vatican.va/Curia Romana/Pontificios Consejos ...](http://www.vatican.va/Curia_Romana/Pontificios_Consejos...)

