

Apostolatus Maris

La Iglesia en Mundo Marítimo

Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes



N. 89, 2005/IV



(Maestro de Santa Verdana, la Virgen y el Niño circundados por ocho Ángeles, Avignon)

El es aquel que calma la tempestad en nuestra vida
y que nos dona su paz.
El es el Príncipe de la Paz.

(del Mensaje de Navidad para el Apostolado del Mar)

Al interior....

Conferencia AM de Oceanía	Page 3
Conferencias Regionales en Asia del Sur	5
Conferencia Regional ICMA: Europa occidental / Reino Unido e Irlanda	7
El retorno de los piratas	9

MENSAJE DE NAVIDAD PARA EL APOSTOLADO DEL MAR

Queridos miembros del Apostolado del Mar:

La Navidad y el Año Nuevo se acercan velozmente. Nos encontramos al final de un año muy agitado, marcado por varias catástrofes naturales de devastador alcance: tsunamis, ciclones, terremotos, que han destruido a enteras comunidades. Desde un punto de vista positivo, podemos ciertamente decir que estos desastres están acompañados por una generosidad y una movilización que no tienen iguales para ayudar a las poblaciones afectadas por dichos dramas.

Todo el mundo ha llorado con nosotros la muerte del amadísimo Juan Pablo II, a quien el 19 de abril ha sucedido el Santo Padre Benedicto XVI.

Durante este año que se concluye, han habido períodos de gozo y de dolor, de éxitos y de fracasos y, como un barco, a veces nos han sacudido mares tempestuosos, que han amenazado nuestra seguridad y a menudo nos han hecho dudar de poder alcanzar sanos y salvos el puerto de escala.

Frente a estos cambios en nuestras vidas, tres son las actitudes que podemos adoptar:

- ante estos sufrimientos e injusticias, algunos se rinden o concluyen que Dios está ausente o que no existe.
- Otros son ansiosos, coléricos e impacientes pues quieren ver que Dios actúa directamente, como por milagro, en sus vidas.
- Luego están los que nunca desesperan. Ellos saben que hay un aspecto positivo en cada dificultad, en cada prueba. "Todo lo puedo en Aquel que me conforta" (Flp 4; 13).

No obstante las apariencias, incluso cuando El parece estar ausente, si examinamos atentamente nuestras vidas, veremos signos de su continua presencia, de las pruebas que Jesús siempre ha estado allí para guiarnos hacia un puerto en el que estaremos seguros. El es aquel que calma la tempestad en nuestra vida y que nos dona su paz. El es el Príncipe de la Paz.

A nosotros cristianos, San Pablo dice: "No os inquietéis por cosa alguna, antes bien, en toda ocasión presentad a Dios vuestras peticiones, mediante la oración y la súplica, acompañadas de la acción de gracias. Y la paz de Dios, que supera todo conocimiento, custodiará vuestros corazones y vuestros pensamientos en Cristo Jesús" (Flp 4; 6-7). Lo que San Pablo afirma es que creer en Dios no significa que ya no habrán más tempestades, ni preocupaciones o pruebas, sino que la fe y la confianza en Jesús Príncipe de la Paz nos dará una paz interior y una serenidad que nada o ninguno podrán quitarnos.

En este tiempo de Navidad, preparémonos a acoger al Señor y «alegrémonos en Dios porque nuestro Salvador ha venido al mundo. La verdadera paz ha descendido del cielo».

Cardenal Stephen Fumio Hamao
Presidente

+ Arzobispo Agostino Marchetto
Secretario



Buon Natale e Felice Anno Nuovo

Joyeux Noël et Bonne Année

Frohe Weihnacht und ein Gutes Neues Jahr

Felices Pascuas y Prospero Año Nuevo

Feliz Natal e Bom Ano Novo

Błogosławionych Świąt i szczęśliwego Nowego Roku

CONFERENCIA AM DE OCEANIA

por Ted Richardson, Coordinador Regional AM para Oceanía

Del 21 al 23 de octubre pasado, la Oficina Nacional Australiana ha acogido en Brisbane, Queensland, un encuentro que ha reunido a representantes de los puertos australianos y de los centros regionales de Oceanía. Presentamos a continuación algunos puntos importantes del encuentro.

Allí donde existen centros Stella Maris en Australia y Nueva Zelanda, la asistencia a la gente de mar es buena. Muchos centros disponen de nuevas tecnologías, con Internet, webcam y servicios telefónicos, y son muy activos en el ámbito pastoral. Aunque actualmente el número de los voluntarios es suficiente, se vuelve cada vez más difícil hallar nuevos miembros para el Apostolado del Mar y esto podría repercutirse en los cuidados pastorales que, por el momento están funcionando bien.

Las Conferencias Episcopales de ambos países sostienen este ministerio, pero no hay suficientes informaciones sobre el seguimiento de los marinos a nivel parroquial. Además, la colecta del “Domingo del Mar” disminuye cada año. Nuevos miembros y la sensibilización de nuestra comunidad son las prioridades principales para este apostolado en el porvenir.

Las intervenciones que hemos escuchado de parte de nuestros relatores principales: Mons. Jacques Harel, P. Xavier Pinto, P. Bruno Ciceri, y el P. John Chalmers, han dado mucho ánimo a nuestros miembros. El P. Pinto, Coordinador Regional para Asia del Sur, ha informado sobre la ayuda a las víctimas del tsunamis en su región. El P. Bruno Ciceri, Coordinador Regional para el Extremo Oriente, ha suscitado el interés de nuestros miembros cuando ha hablado de su participación, como miembro de ICMA, en la Conferencia de Ginebra de ILO, en la que se discutió acerca de una nueva Convención referente a los pescadores. Mons. Jacques Harel ha presentado la visión internacional de trabajo del Apostolado del Mar como comunidad “global” y ha referido también sobre la preparación del próximo Congreso Mundial. Asimismo, se ha mostrado disponible a hablar de los numerosos problemas que encuentran cada uno de los centros en su actividad pastoral y como ayudarles a encontrar soluciones. El P. John Chalmers, Director de “*Centacare Pastoral Ministries*” para la Archidiócesis de Brisbane y Profesor en la Universidad Católica Australiana para seminaristas y agentes de pastoral, ha subrayado nuestro papel de apoyo a la familia humana, en la Iglesia y fuera de ella.

Generalmente, no damos suficiente valor a lo que hacemos y al efecto que ello tiene en quienes nos rodean. Los encuentros nacionales y regionales como el que se ha celebrado nos dan la oportunidad no sólo de dar testimonio de nuestra solicitud pastoral a favor de la comunidad marítima, sino también de comunicar entre nosotros en la Iglesia. No debemos sentirnos nunca aislados o solos en nuestros puertos; antes bien, como hacen los marinos, debemos considerarnos parte de la gran familia de la Iglesia y como una red de servidores de Cristo.



La región de Oceanía es una de las más multiculturales del mundo, el 40% de la población está formado por migrantes provenientes de todos los continentes. Es un dato estadístico que a menudo no se tiene en cuenta; es importante también tomar conciencia de la diversidad y de la historia de los miembros del Apostolado del Mar en esta región, que trabajan a favor de los marinos que, a su vez, tienen una base multinacional y multiconfesional.

Para solicitar copia de las intervenciones: aosnat@bigpond.net.au

COMENTARIO SOBRE MARÍA “ESTRELLA DEL MAR” EN “*ECCLESIA IN OCEANIA*”

de S.E. Mons. Ray Benjamin, Obispo Emérito de Townsville, Australia

Fue para mí un gran privilegio participar como Obispo australiano en la Asamblea Especial del Sínodo de Obispos para Oceanía en Roma, que se celebró en los meses de noviembre y diciembre de 1998.

La preocupación de la Asamblea era tan extensa como la misma Oceanía (un tercio de la superficie de las tierras emergidas), porque consistía en “ver más claramente como el Señor Jesús encuentra a los numerosos pueblos de Oceanía, en sus tierras y en las numerosas islas” (*Ecclesia in Oceania* 3, Juan Pablo II).

Los Obispos y los demás participantes tuvieron la oportunidad de compartir entre sí y con el Santo Padre la variedad de situaciones pastorales, específicas en nuestra región, en donde ejercemos nuestro apostolado católico.

La atención estaba dirigida en parte al Pueblo de Dios “en sus tierras y numerosas islas”. Recuerdo un breve llamamiento a favor de los marinos en mi grupo lingüístico inglés, y me pregunté en ese momento si otros grupos habrían hecho lo mismo. Seguramente los marinos pueden reivindicar con razón el apelativo de “gente de Oceanía”, ya que viven, trabajan y luchan en el océano. Según las informaciones a nuestra disposición, un millón y medio de ellos surcan diariamente las vías marítimas de nuestra región. Podríamos denominarles como una “nación navegante de Oceanía”.

La Exhortación Apostólica apareció en noviembre del 2001. Juan Pablo II expresa en ella su aprecio por las numerosas iniciativas pastorales de la Iglesia de Oceanía. Hacia el final del capítulo 3, coloca esta breve frase: “Dado que los países de Oceanía dependen de los océanos y de los mares, los Padres del Sínodo han manifestado su preocupación por los marinos, que a menudo trabajan en condiciones pesadas y están sometidos a muchas privaciones”.

Fue una grata sorpresa descubrir en la última página de la Exhortación Apostólica una bella oración a “María Stella Maris, luz de los océanos y Señora de las profundidades”, para la protección de los marinos de Oceanía. La oración del Papa ha llegado al corazón de todos los que están comprometidos en este Apostolado y nosotros la recitamos a menudo durante nuestros encuentros y conferencias.

Oh **Stella Maris**, luz de los océanos
y Señora de las profundidades,
guía a los pueblos de Oceanía
a través de todo mar oscuro y tempestuoso,
a fin de que lleguen al puerto de la paz y de la luz,
preparado en Aquel que calmó las aguas.
Proteje a tus hijos de todo mal,
porque las olas son altas y estamos lejos de casa.
Mientras nos aventuramos por los océanos del mundo,
y atravesamos los desiertos de nuestro tiempo,
muéstranos, oh María, el Fruto de tu vientre,
porque sin tu Hijo estamos perdidos.

Intercede para que nunca desmayemos en el largo camino de la vida,
de modo que en el corazón y en el ánimo, con las palabras y con las acciones,
en los días de tempestad y en aquellos de bonanza,
nos dirijamos siempre a Cristo diciendo:
“¿Quién es este que el viento y el mar le obedecen?”.

Oh María Stella Maris, guíanos.



*De la Exhortación Apostólica Ecclesia in Oceania
Roma, San Pedro, 22 de noviembre de 2001, vigésimo cuarto del Pontificado de Juan Pablo II*

CONFERENCIAS REGIONALES EN ASIA DEL SUR

Del 11 al 21 de noviembre último, se ha realizado una serie de Conferencias en Chennai, India. La primera ha sido una Sesión de formación organizada por ICMA (11-13 noviembre), a la que ha seguido el Seminario Regional de ICSW (14-16) y, finalmente, el Encuentro Regional del Apostolado del Mar, celebrado del 17 al 21 de noviembre.

1. Sesión de formación de ICMA

Dicha sesión se ha ocupado de la necesidad de contar con un plan para responder a situaciones de crisis. Se trata de un curso práctico con grupos de discusión sobre situaciones reales, que requerirían la intervención del capellán. Organizada por ICMA para sus miembros, ha tenido como objetivo prepararlos para intervenir de manera profesional en contextos de crisis o de catástrofes, de modo que puedan administrar mejor su obra en favor de las víctimas. La sesión ha sido muy apreciada y ha contado con la participación de un grupo de cerca de cincuenta personas entre las cuales trabajadores portuarios, miembros de sindicatos, armadores, "manning agentes" y 25 capellanes provenientes de varias Iglesias cristianas. Los animadores han sido miembros de ICMA, especialistas en psicología, gestión de crisis y de "planning".

2. Seminario Regional de ICSW

El *International Committee on Seafarers Welfare* (ICSW), en cooperación con el Apostolado del Mar de India y de otros organismos marítimos, ha organizado un seminario regional en el sub-continente indio con el fin de mejorar la situación de vida y de trabajo de los marítimos en esa región del mundo (India, Pakistán, Sri Lanka y Bangladesh). El Seminario se ha realizado en Chennai del 14 al 16 de noviembre de 2005 y ha acogido a más de cien participantes. Este tipo de seminario, el quinto de este género organizado en el mundo, ha sido el primero que se ha realizado en India y ha estado financiado por el ITF-ST.

He aquí los principales objetivos del Seminario:

1. promoción del bienestar de los marinos;
2. valoración del nivel y de la eficiencia de las actividades en marcha;
3. mejoramientos y nueva vitalidad en las estructuras y en los servicios de bienestar a favor de los marinos en la región;
4. estímulo a las organizaciones que trabajan en la región, a fin de que emprendan proyectos comunes con otras organizaciones que se desempeñan fuera de la región.



La decisión más importante del seminario ha sido crear un Comité Regional de Welfare, constituido por 2 representantes por cada uno de los 4 países representantes, cuyo papel será desarrollar una lista de proyectos que pongan el acento en los medios de la comunicación, de la formación, y el conocimiento y la aplicación de las convenciones de Ilo sobre el bienestar de los marinos. El Dr. Suresh Idnani, representante de India, ha aceptado ser el coordinador de este Comité del que también forman parte otros representantes de India, Pakistán, Sri Lanka y Bangladesh.

El Comité tendrá solamente una función de asesoría y coordinación y

no ejercerá ninguna autoridad sobre los centros y las organizaciones existentes. Las conclusiones del Seminario han puesto el acento sobre:

- el trabajo en red y la cooperación regional;

- el diálogo interreligioso, ya que las acusaciones de proselitismo constituyen un grave obstáculo para el trabajo pastoral y social;

- el mejoramiento en las infraestructuras y en los equipos;

- la necesidad que tienen los capellanes y los agentes de pastoral de acceder a la zona portuaria y a los barcos en el puerto.

Ha quedado demostrada la utilidad de esta clase de encuentros en otras partes del mundo, porque anima y favorece un mejor conocimiento del trabajo de las ONGs y de las organizaciones religiosas al servicio del bienestar del mundo marítimo.

Permite una mayor cooperación y un mejor trabajo de equipo entre las organizaciones religiosas, sindicales, gubernamentales y de armadores. Debemos añadir también que el ITF-ST, que es la principal agencia de financiación en este sector, financia cada vez más los nuevos proyectos mediante los "Comités Regionales de Welfare", y favorece aquellos proyectos que se discuten y se integran en un plan global para la región. Por consiguiente, es importante que el Apostolado del Mar y las demás organizaciones formen parte de este movimiento global.

3. Conferencia Regional del Apostolado del Mar en Asia del Sur

Debido a varias razones (mal tiempo, compromisos parroquiales, dificultad para obtener la visa, lutos familiares), sólo han participado en la Conferencia 25 de los 31 capellanes inscritos. El Arzobispo de Chennai, S.E. Mons. M. Chinappa, ha abierto los trabajos en presencia del Obispo Promotor del A.M., S.E.

(sigue à la p. 6)

(sigue de la p. 5)

Mons. Joshua Mar Ignathios, que había participado también en la reunión del ICSW y ha seguido toda la Conferencia regional.

Asia del Sur cuenta con 15 puertos principales y en la mayoría de ellos hay un capellán, aunque generalmente sea a tiempo parcial. Para muchos de ellos, nombrados recientemente, se ha tratado de su primera participación en una Conferencia del AM. Se puede afirmar que son personas animadas fuertemente que se desempeñan en situaciones a menudo muy difíciles. Los principales problemas son: - dificultad para acceder a la zona portuaria y a bordo de los barcos;

- falta de medios financieros y escasas perspectivas para obtenerlos;
- falta de infraestructuras, edificios y medios de transporte;
- dificultad para comunicar y ausencia de material informático;
- acusas de proselitismo y conversión. El ambiente no siempre es fácil, y hasta se puede volver peligroso debido a la intolerancia religiosa y a las mafias locales, que con-

sideran el trabajo pastoral o social como una "competencia desleal";

- a menudo los capellanes están aislados y trabajan solos, ya que no es automático el contacto con los sindicatos, las autoridades u otras religiones;

- debido a numerosas prioridades pastorales, los capellanes a menudo están sujetos a traslados.

De todos modos, desde el punto de vista positivo constatamos que:

- son muchas las diócesis, las parroquias y las comunidades que apoyan el trabajo del AM;

- todos los capellanes han estado bien comprometidos en el trabajo de rehabilitación luego del tsunami, sobre todo en Cochin, Chennai, en Sri Lanka y, a nivel regional, gracias a la coordinación del P. Xavier Pinto, Coordinador Regional;

- algunos capellanes han lanzado iniciativas innovadoras en lo que se refiere a los pescadores, a la visita a los hospitales y al servicio a favor de los pasajeros de los ferries. En el puerto de Kolkota, por ejemplo, el capellán dirige un dormitorio para los habitantes de las Islas Andaman

que, a veces, esperan meses antes de encontrar un pasaje para regresar a sus islas;

- los capellanes han decidido mantenerse cada vez más relacionados y uno de los medios elegidos será a través de la difusión de noticias regionales;

- por primera vez, un representante de los Estados del Golfo ha participado en una Conferencia de la región. Esto abre nuevas perspectivas de desarrollo del AM en esa zona muy activa y dinámica.

Conclusión

Estas tres conferencias han sido una ocasión excelente para el A.M. en el ámbito de la formación y la concientización sobre el papel de los capellanes en el mundo marítimo. Se han creado nuevos vínculos y se ha tomado el compromiso de trabajar cada vez más en red. El seminario de ICSW/ITF-ST, que ha propuesto un programa de desarrollo, representa un nuevo aliciente y una nueva esperanza para la pastoral del mundo marítimo en el subcontinente indio.

News from the ILO

In his inaugural address at the ICSW Regional Seminar in Chennai on the 14th November 2005, Mr. Jean-Yves Legouas², Senior Maritime Specialist ILO Geneva, shared important news from the ILO with the participants.

Mr Legouas started by quoting Mr. J. Somavia, Director General of the ILO, who describes the primary goal of the ILO in one sentence:

"It is to promote opportunities for women and men to obtain decent and productive work, in conditions of freedom, equity, security and human dignity".

He added that Seafarers' Welfare is an integral and fundamental part of the ILO Decent Work agenda and the ILO maritime team has undertaken a number of important issues that will produce interesting developments in the near or medium future for the welfare of seafarers.

Then Mr Legouas gave details of the ILO's agenda for 2006: "An International Maritime Labour Conference will be held in February 2006, which should approve the Consolidated Maritime Labour Convention, an instrument that will virtually encompass the totality of the existing Maritime Labour Conventions, as well as introduce means of upgrading it rapidly, taking into account the accelerated pace of technological developments in the industry, as well as to ensure an efficient implementation....."

Another field of activity for the ILO has been the revision of the convention N°108, about seafarers identity documents, in June 2003 the ILO has adopted Convention N°185, which has come into force in February 2005.....

The Fishing Convention, which was unsuccessfully proposed for adoption in June this year, and which will have a considerable impact on fishers, will be represented for adoption in 2007."

Commenting the new proposed Consolidated Maritime Labour Convention, Mr. J Y Legouas reminded the participants of its salient features: - It takes into account all maritime conventions; - It has replaced about 60 instruments with one instrument; - The strong incentive for seafarers is, once the convention is ratified, Port State Control will implement it. The convention is likely to become mandatory; - It will provide for amendments on yearly basis:



CONFERENCIA REGIONAL ICMA EUROPA OCCIDENTAL / REINO UNIDO E IRLANDA

Dunkerque, Francia, 10-13 de octubre de 2005

CONCLUSIÓN

La Conferencia Regional de ICMA se reunió en sesión desde el lunes 10 hasta el jueves 13 de octubre de 2005. El tema tratado ha sido "Vivir en un mundo de contradicciones: un reto para la misión marítima".

Provenientes de 27 puertos de 12 países, los Delegados de la pastoral marítima se han encontrado para compartir experiencias e informaciones, promover una práctica más adecuada en la pastoral de la gente del mar y comprender mejor las condiciones que contribuyen al bienestar de los marinos. ICMA está comprometida en la defensa de la dignidad de los marítimos y para promover su bienestar espiritual, moral y físico.

La conferencia ha manifestado su preocupación sobre el modo como las autoridades portuarias locales y los agentes marítimos interpretan y aplican, incluso con demasiado celo, las nuevas normas de seguridad impuestas por el *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)*, la convención de la Organización Internacional Marítima (OMI), agencia especializada de Naciones Unidas. Los marinos no deben ser considerados como potenciales terroristas sino más bien como objetivos y víctimas posibles de esas amenazas.

La conferencia ha decidido

promover buenas relaciones entre los capellanes de puerto y las autoridades portuarias y con todas las personas interesadas para que los marinos de paso sean bien acogidos y asistidos.

Asimismo, ha examinado los medios para sostener a los marinos cuando las circunstancias de vida a bordo aumentan el estrés y la fatiga, subrayando la importancia que tienen el descanso y el relax. Las disposiciones del Código ISPS imponen una carga suplementaria, sin prever más personal para ello. La conferencia ha puesto de relieve que el cansancio se convierte en un problema cada vez más importante, que pone en riesgo la seguridad del barco y de las personas que están a bordo. Por tanto, considera necesario prever momentos de pausa y exhorta a los armadores y a los responsables para que los apliquen en el marco de sus tareas de ocuparse de los marinos.

Podemos decir que la conferencia ha respondido positivamente a la solicitud de la Organización Internacional Marítima (OMI) de recibir informes sobre casos de restricción o de prohibición de descender a tierra y ha reafirmado la voluntad de desempeñar su papel de ONG con un estatuto de observador, para sostener a la OMI.

También ha tomado acto y ha alabado los esfuerzos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para instituir una Convención Marítima Global destina-

da a unificar las numerosas reglamentaciones internacionales en vigor referentes a las condiciones de empleo de los marinos y ha animado a los armadores y a los sindicatos marítimos a colaborar activamente con la OIT para lograr este importante objetivo.

Ha agradecido a Dios por los hombres del mar del mundo. Estamos convencidos de que ellos renuncian a los beneficios de su vida familiar para ofrecerlos a las nuestras. Sabemos cuan importante es para ellos comunicar con sus seres queridos y nos esforzamos para que esto sea el signo de una acogida fraternal. Oremos para que podamos continuar manifestándoles con nuestra acción el amor y la solicitud del Señor.

Aunque provenimos de numerosas organizaciones, estamos unidos en nuestras intenciones y nos alegramos al hablar con una sola voz sobre cuestiones que se refieren al bienestar de la gente del mar. Esta conferencia ha sido una ocasión para reforzar nuestra



red y recordar a la industria de los transportes marítimos que el elemento humano es su recurso más precioso y que, por lo mismo, merece ser valorado más que cualquier otro.

LA FAO ENDURECE LA PESCA EN EL MEDITERRANEO

Una primera medida acordada por esta Comisión* ha sido la de prohibir la pesca con dragas y redes de arrastre a profundidades superiores a los 1.000 metros de acuerdo con la filosofía de FAO para el desarrollo en todo el mundo de unas pesquerías responsables para la protección de los ecosistemas marinos más frágiles donde el crecimiento de las especies es mucho más lento y que hay serias amenazas de destrucción lo que puede repercutir muy negativamente en el desarrollo de toda la cadena alimentaria. En la misma línea se apoya la política de los países mediterráneos de exigir que las redes de arrastre tengan una apertura mínima de 40 mm en la sección final para permitir que se escapen los juveniles para preservar la sostenibilidad de los caladeros.

Con el mismo objetivo de lograr una pesca más responsable, la Comisión ha acordado el establecimiento de un Registro centralizado donde deben figurar todos los barcos con una dimensión superior a los 15 metros de eslora que estén autorizados a faenar en cada uno de los países. No podrán operar en aguas de la cuenca mediterránea bajo el sometimiento de la CGPM los barcos que no se hallen en ese Registro y los mismos podrán ser sancionados penalmente de acuerdo con la legislación de cada país. Para el secretario ejecutivo de la CGPM, Alain Bonzon, este Registro puede ser un elemento disuasorio para que se siga ejerciendo la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada, además de mejorar el control de la pesca.

La CGPM ha decidido además poner en marcha nuevos mecanismos para aumentar los controles sobre los ejemplares de atún rojo que actualmente se destinan para la acuicultura en las llamadas granjas de engorde que se extienden por el litoral de varios países y entre ello

España. El acuerdo contempla el desarrollo de mayores controles sobre el tamaño mínimo de los animales para que se capturen para su destino a esas granjas y que el peso mínimo no sea inferior a los 10 kilos.

Con el conjunto de medidas

cincuenta, pero lejos de los dos millones de toneladas capturadas en la década de los ochenta. De acuerdo con esos estudios, las capturas de diversas especies ícticas lograron su techo a finales de la década de los ochenta y los noventa, para luego caer de forma muy importante como

** La Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), afiliada al Fondo de las Naciones Unidas para la Alimentación, FAO, acordó en su última reunión poner en marcha una serie de medidas más restrictivas para ejercer la pesca en el Mediterráneo. Esta decisión se ha adoptado a la vista de la evolución a la baja de las capturas en la zona debido a problemas de sobre-explotación, así como por la utilización de artes destructivas. El objetivo es salvaguardar los ecosistemas marinos y reducir las capturas. El acuerdo fue adoptado por los 24 países que forman este organismo donde se hallan todos los Estados ribereños así como otros con importantes intereses en la zona como puede ser Japón, cuyo mercado se nutre en parte importante de una serie de especies pesadas en esos caladeros.*

adoptadas, la CGPM pretende evitar la destrucción de los caladeros en la zona y lograr su recuperación ante la grave caída de las capturas. Según los datos manejados por ese organismo, las capturas en el mar Mediterráneo y en el mar Negro se elevan en este momento a 1,5 millones de toneladas anuales frente a las 700.000 que se obtenían en los años



la merluza que paso de sobrepasar en 1999 las 52.000 toneladas a caer a la mitad en 2002. En este momento, las capturas de peces pequeños como anchoa y sardinas suponen casi la mitad todo lo que se pesca mientras otras especies en aguas más profundas como merluza, pescadilla o salmonete representan casi el 40%. Para los responsables del CGPM es especialmente delicada la situación del atún rojo ante la sobre-explotación a que se halla sometido por la demanda y los precios altos que se pagan en terceros países fuera de la UE como Japón o Estados Unidos. Los procesos para el engorde de los atunes constituye un motivo de preocupación en el seno del CGPM tanto por lo que supone de presión en el caladero a la hora de las capturas, como por la incidencia de esas granjas en las costas y muy especialmente ante la no existencia de unas cifras fiables sobre la importancia de esta actividad.

(Mar, n. 20, Septiembre 2005)

EL RETORNO DE LOS PIRATAS



Todos sabemos que la vida de los marinos está llena de riesgos. Pero hoy se ha vuelto mucho más peligrosa debido a un recrudecimiento sin antecedentes de los actos de piratería en el mundo. Si una vez las aguas indonesias eran la capital mundial de la piratería, actualmente el Cuerno de Africa se ha convertido en un fuerte concurrente.

La Oficina Internacional Marítima denuncia un considerable aumento del número de ataques a lo largo de las costas somalíes (desde el 15 de marzo de este año se han registrado 23 casos). Los barcos son asaltados por los piratas hasta noventa millas mar adentro. Una vez abordados, los barcos son llevados cerca de la costa y los piratas piden un rescate para liberar a la tripulación y a las embarcaciones. Los rescates solicitados en la región van de 50,000 a 100,000 dólares USA.

El 18 de octubre de 2005, el barco Panagia envió una señal de peligro informando a las autoridades y a los armadores que el barco y la tripulación de 22 marinos ucranios habían caído en las manos de los piratas a lo largo de las costas somalíes y estaban como rehenes.

El P. Olexander Kenez, capellán greco-católico del puerto de Melbourne, Australia, informó al Pontificio Consejo de la dramática situación de estos marinos, y solicitó su apoyo en la campaña internacional para su liberación.

El Cardenal Stephen F. Hamao, Presidente del Dicasterio, y el Arzobispo Agostino Marchetto, Secretario, enviaron al P. Kenez la siguiente carta en la que se condena la piratería y se sostiene la campaña:

Reverendo P. Kenez:

Con profunda tristeza hemos recibido la noticia que, luego de un ataque de piratas a un barco, sus 22 marinos ucranios se encuentran como rehenes a lo largo de las costas somalíes, y que se pide un rescate para liberarlos. Podemos imaginar la angustia y los sufrimientos de estos marinos y de sus familias. A ellos dirigimos nuestros pensamientos, nuestras oraciones y nuestra solidaridad.

Recientemente ha habido un aumento sin precedentes en el número de ataques en la región que Ud. menciona en su comunicado. Este fenómeno, aterrador e inaceptable, es absolutamente indigno del ser humano. Exhortamos, pues, a las autoridades competentes a tomar todas las medidas necesarias a fin de que se restablezcan el orden y la seguridad.

Por tanto, animamos la campaña a favor de las víctimas de este acto de piratería y oramos a fin de que la razón y el diálogo prevalezcan, y estos marinos sean liberados y puedan regresar sanos y salvos a sus familias.

Devmo. en el Señor

Cardenal Stephen Fumio Hamao
Presidente

+ Arzobispo Agostino Marchetto
Secretario

El P. Kenez nos ha informado luego de la feliz conclusión del secuestro al cabo de un mes y de la liberación de la tripulación del barco Panagia. En su mensaje, nos ha expresado su gratitud en los siguientes términos:

“Deseo manifestarles mi gratitud por el papel que habeis desempeñado en su liberación. Estoy seguro que vuestra carta ha contribuido bastante en este feliz desenlace”.

Lamentablemente, mientras el boletín es imprimido, los piratas somalíes detienen aún a tres barcos pesqueros con 46 hombres de la tripulación a bordo.

TRANSPORTE MARÍTIMO Y CHINA

El transporte marítimo mundial está influenciado por el desarrollo de China. A veces se habla incluso de falta de barcos. Hemos preguntado al Observatorio de los Derechos de los Marineros de Nantes si la extensión del tráfico marítimo y el aumento de los impuestos de fletamento son un beneficio para los marinos.

El Prof. Jacques Marcadon manifiesta: “Luego de la apertura de China y a su entrada en la OMC en el 2001, el transporte marítimo chino ha estallado en los últimos tres o cuatro años. Esto ha tenido como resultado un porcentaje de crecimiento del tráfico portuario desconocido en otras partes del mundo. Por ejemplo, el puerto de Shanghai, ha crecido del 31% entre el 2002 y el 2003, el de Hong Kong del 29% (para los containers, el tráfico de Hong Kong, primer puerto en el mundo, ¡representa cerca de 25 veces el de Marsella!).

El 1° de enero del 2004, la flota de la República Popular China estaba en el 10° puesto en el mundo y la

de Hong Kong en el octavo. Entre los dos hacen que China se coloque en el tercer puesto en el mundo antes de Grecia y después de Panamá y Liberia.

La demanda de transporte marítimo es pues muy fuerte en China y esto requiere personal especializado, en particular marinos. La flota nacional china emplea cerca de 230,000 marinos, aquella internacional de largo curso cerca de 100,000, más o menos 35,000 trabajan bajo banderas de países terceros (según los cálculos aparecidos en la prensa anglosajo-



na). Como otros países de Asia (Filipinas, India, etc.), China será un país cada vez más importante en el abastecimiento de mano de obra.

Dado que el obstáculo de la lengua inglesa representa un problema, actualmente se están haciendo esfuerzos al respecto en los centros de formación marítima. El objetivo de los cerca de 80 institutos marítimos chinos es obtener un estándar de formación compatible con las exigencias internacionales... pero esto no tiene lugar del hoy al mañana”.

¿Qué influencia tiene este desarrollo en las condiciones de los marinos? La respuesta del Prof. Patrick Chaumette es la siguiente:

“Recientemente, Lloyds han indicado la tendencia de desarrollar la construcción naval en China, un lento crecimiento de su flota mercante, pero también cierta falta de marinos chinos; sus salarios han aumentado del 34% en el 2004. Obviamente el punto de partida es muy bajo. Pero, la idea de que existe un ejército de reserva de marinos chinos, provenientes del campo, para sustituir a los filipinos a menor precio en la flota mundial, ciertamente es fruto de imaginación”.

(Les Amis des Marins, Marseille/Port de Bouc, n. 1, junio 2005)

AM nombra un equipo de capellanes en Escocia

El Apostolado del Mar a favor de los marinos que hacen escala en los puertos de Escocia se ha reforzado gracias al nombramiento de un equipo de capellanes, asignados a los puertos de Aberdeen y de la costa oriental, de las regiones de Firth of Forth y del Clyde, así como de la costa occidental. Estos nombramientos son una consecuencia de la fusión realizada en junio pasado, de los centros AM de Escocia, Inglaterra y Gales en una sola organización que cubre todo el Reino Unido.

Los nuevos capellanes proseguirán una larga tradición de atención pastoral a los marinos en Escocia, cuyo Obispo Promotor es S.E. Mons. Peter Moran, Obispo de Aberdeen. El Apostolado del Mar se fundó precisamente en ese país en 1922 y de allí se difundió en todo el mundo.

Cada año más de 10,000 barcos comerciales hacen escala en los puertos de Escocia, con más de 100 mil marinos. Los nuevos capellanes se encargarán de proporcionarles cuidados pastorales y una ayuda concreta con la creación de una red de visitantes voluntarios de los barcos, gracias al apoyo de las comunidades parroquiales y la colaboración con las demás Iglesias y comunidades eclesiales que están comprometidas en este ministerio.

Los capellanes se han puesto los siguientes objetivos: ser un signo de la presencia de Cristo en el mundo marítimo, promover y defender los derechos humanos y la dignidad de los marinos, escuchar sus problemas y ofrecerles “hospitalidad” acogiéndolos en un centro o simplemente facilitando su traslado a las estructuras de acogida y a los centros comerciales.



CONVENCIÓN ECUMÉNICA “EL ALBA DE UNA NUEVA ERA DE COLABORACIÓN”

El 25 de octubre pasado, se ha firmado una Convención ecuménica referente al ministerio marítimo en el Reino Unido e Irlanda durante una ceremonia realizada en la St Columba's Church of Scotland de Londres, entre el Apostolado del Mar (católico), la British & International Sailors' Society - BISS (interdenominacional), y la Mission to Seafarers (anglicana).

El Presidente Chris York, Director Nacional del A.M. del Reino Unido, ha dicho: “La firma de esta convención representa un paso hacia adelante decisivo e histórico, que marca el alba de una nueva era de colaboración en nuestra obra a favor

misión marítima, deseamos decirles con fuerza y claramente que estamos a su lado. Los marinos representan la ‘materia prima’ más preciosa de la industria marítima y al reconocer y promover su dignidad humana, nosotros trabajamos por el bien de esta industria en su globalidad”.

La Convención se refiere al ministerio cotidiano de las tres organizaciones en los puertos y en las islas del Reino Unido, donde los capellanes y los voluntarios pertenecientes a cada una de ellas ofrecen cuidados pastorales y un apoyo material a los marítimos que desembarcan en nuestros puertos. La colaboración ecuménica ya era una realidad en la mayoría de los puertos, pero la Convención apenas firmada compromete a las tres Iglesias a promover una comunicación más estrecha, a evitar los duplicados, a respetar las tradiciones de la denominación religiosa de los marinos y a reforzar la colaboración profesional.

El documento re-

conoce que estas organizaciones “con la rica diversidad de sus tradiciones, tienen mucho que ofrecer y recibir una de otra” y que desean explorar las implicaciones de su vocación común al servicio de la gente del mar, prescindiendo de su nacionalidad o religión. Subraya, además, que dicha colaboración ecuménica se realizará en una atmósfera de respeto recíproco de cada una de las tradiciones.

Por tanto, los equipos ecuménicos de capellanes se comprometen a “compartir la pastoral a favor de los marinos... permitiendo que cada marino reciba el ministerio de su elección” y a “reconocer el servicio particular que cada capellán desarrolla a favor de los marinos de su confesión”.

El Presidente Chris York ha dicho también: “Juntos, en nombre de Cristo, proporcionamos una asistencia vital a los marinos a menudo lejos de sus casas y este aspecto de la acción de la Iglesia ya está destinado a convertirse en un modelo eficaz y concreto de ecumenismo”.



de la gente del mar. Por vez primera, las organizaciones marítimas cristianas instauran un partenariado fuerte para responder con mayor eficacia a las necesidades de los marinos. Deseamos anunciar a toda la industria marítima que estamos unidos en Cristo y que ha terminado el tiempo de la división y de la sospecha”.

“El 95% de todas las mercaderías que utilizamos o consumimos cada año nos llegan por vía marítima, pero la mayoría de las veces ignoramos las condiciones en las que viven y trabajan los marinos. Lejos de sus casas y de sus seres queridos a menudo por un año entero, sufren de soledad y depresión, están sometidos a condiciones de trabajo peligrosas, reciben salarios bajos y hasta son explotados. Como partners en la

Jornada de recuerdo y oración para los marinos

WASHINGTON (CNS) – Con una decisión votada el 14 de noviembre pasado, los Obispos de Estados Unidos han declarado que, a partir del 2006, el 22 de mayo de cada año se dedicará una jornada de recuerdo y oración por los marinos y la gente del mar. La fecha coincide con la Jornada Marítima Nacional que el Gobierno estadounidense celebra desde hace 62 años. Fue el Comité para los Migrantes que presentó la recomendación a los Obispos después que la Administración marítima del Departamento Americano de Transportes había contactado a la Conferencia de Obispos católicos de Estados Unidos a fin de que se elevaran oraciones por los marinos en el día de la Fiesta federal anual. Según el Departamento de Transportes, la Jornada Marítima Nacional se instituyó en 1933 para honrar “el valor, los ideales y las conquistas” de quienes han servido en la marina mercante de Estados Unidos.

(«Catholic News Service»)

Esta decisión se ha tomada gracias a los esfuerzos de
S.E Mons. Curtis Guillory, Obispo Promotor,
del P. John A. Jamnicky, Director Nacional,
y del P. Sinclair Oubre, Presidente del AM-USA

LA SAGA DEL BUQUE MAWASHI AL GASSEEM EN ADELAIDE, AUSTRALIA

El buque Mawashi Al Gasseem es un viejo barco cisterna; inició su carrera como petrolero en 1985/6. En sus treinta años, ha realizado numerosas travesías de Jeddah a los puertos sudamericanos y australianos. Generalmente su tripulación está formada por 70 personas, pero en esta ocasión, habían sólo 69 ya que un hombre regresó por motivos familiares.

Esto fue una cosa buena para la tripulación porque, después de 108 días pasados en el fondeadero, a bordo casi no había víveres y carburante. Finalmente los hombres podían descender a tierra y recibir visitas.

Desde ese momento, el Apostolado del Mar, el ITF, la comunidad filipina local y la parroquia se hicieron cargo de

lo logrado, se habrían pagado las deudas. El 18 de octubre se cerró el asta y el 19 se anunció que sólo una oferta había sido considerada aceptable. Sin embargo, la corte aceptó tomar en consideración otra oferta del Banco del Kuwait, por una suma de 32 millones de dólares. La nueva audiencia del tribunal fue fijada para el 9 de no-

Finalmente, el buque Mawashi Al Gasseem ha dejado Adelaide el 23 de noviembre del 2005, después que la Corte Federal ordenara su venta a un armador jordano y la tripulación recibiera sus sueldos atrasados, calculados en 511,000 dólares.

Lloyd's Register—Fairplay web links

From OFFICERS and CREW of MV MAWASHI AL GASSEEM
 To Fr. BRIAN ANGUS, RICHARD LLOYD,
 GRAHAM CAREY and BETH & BARRY EARTNEY
 Thank you very much for giving moral support,
 spiritual support and helping us in the time of
 our needs.
 MABUHAY PO KAYO!
 to STELLA MARIS and STAFF and SUPPORTERS
 from CAPT. ROMAN B. ALCANTARA JR.

CO Juanito P. Dilla	2/O Vicente H. del Rosario	2/O Jreneo P. Pineda
3/O Rufino Luis P. Las Pintas	R/O James Navel Louie	C/E Mohammad A. Hada
2/E Eulalio B. Juan	3/E Melvin Z. Quezon	3/E Christopher M. Castillo
4/E Jose Jerry U. Andaya	Sr/Elect. Jose Valerio G. Isler	Sr/Elect. Vicente A. Patara Jr.
FTR Teodoro P. Aronce	FTR Michael Sanjay Souza	FTR Nery Y. Tigres
FTR Joel P. Bal-ut	FTR. Kewal Singh	FTR. Joseph J.P. Pathayapuram
FTR. Joso Felix Mascarenhas	FTR. Romeo O. Galass	FTR. Dante C. Camongal
FTR. Marvin C. Javier	FTR. Glenn R. Fernandez	BSN. Hipolito T. Galang
AB. Lorenzo R. Sumawang	AB. Ramil D. Jitit	AB. Celesto A. Padillo
AB. Ferdinand C. Plata	AB. Felipe C. Jumawid Jr.	OS. Leomar S. Francisco
OS. Amel Armandito Macaraog	OS. Diego B. Chavez Jr.	OS. Jose Brenon R. Bacolod
OS. Guilberto N. Ducay	OS. Narciso A. Gumban	OS. Rene P. Sardido
OS. Vicente U. Ato	OS. Efraim R. Orbeta	OS. Ronnie S. Erdibe
OS. Tito P. Villaceran	OS. Ricardo B. Lasala Jr.	OS. Arnold P. Mangabat
OS. Jose Pepito M. Pacifico	OS. Adonis A. Atablanco	OS. Ruel O. Talara
OS. Richard E. Retirado	OS. Johnny B. Naingae Jr.	OS. Cecilio M. Dalope
OS. Rhoel A. Herbillia	OS. Bismark N. Roman	OS. Frederick E. Sewitte
OS. Carlito E. Arriola	MM. Ronaldo C. Panayo	MM. Edgar S. dela Peña
MM. George A. Opay	WPR. Larry R. Jagala	WPR. Meynard M. Himaya
WPR. Democrito H. del Rosario II	MESS/M. Rosmar A. Dimaymay	C/Cook. Roberto C. Fabiana
2/Cook. Warren L. Dreiro	MESS/M. Saborino B. Napoles	MESS/M. Romy T. Cabanilla
MESS/M. Jesselton B. Usaga		

MAWASHI AL GASSEEM
 MASTER
 CAPT. ROMAN B. ALCANTARA JR.
 20 OCT 2005
 KUWAIT
 OFF. NO. KT. 1633

A letter of gratitude from the Captain and the crew of MV Mawashi al Gasseem

El barco llegó a Adelaide, en el sur de Australia, el 23 de marzo de 2005, y tuvo que permanecer hasta el 8 de julio, día en que, ante una denuncia de parte de la danés "O. W Bunker Trading Company Pty LTD", por cuentas no pagadas, la Corte Federal Australiana ordenó que el barco fuese detenido con la imposición de no abandonar el puerto. La Sra. Julie House, miembro del Almirantado, subió al barco para entregar el aviso de arresto y ordenó que el barco fuese conducido al puerto.

ellos y comenzaron un gran trabajo de equipo para acogerlos y mejorar su moral y sus condiciones de vida de a bordo. Se organizaron incluso parrilladas, pic-nic y excursiones. Abogados, intérpretes y psicólogos estuvieron a disposición de quienes lo solicitaban. Algunas familias les ofrecieron hospitalidad y les proporcionaron alimentos, tarjetas telefónicas y material de lectura. También se sustituyó la inservible televisión de a bordo.

Todos los miembros de la tripulación fueron adoptados por nuestra comunidad y se convirtieron en verdaderos amigos. Nuestra intención fue procurarles un poco de seguridad y normalidad, frente a un porvenir incierto y a la monotonía y frustración de su existencia a bordo del barco. Creemos que han apreciado nuestros esfuerzos para darles un poco de alivio en la situación que estaban atravesando.

Durante los 3 meses que siguieron, hubo otras sesiones del tribunal. La decisión final fue que ante la falta de cooperación de parte de los propietarios, el barco habría sido vendido y con el dine-

viembre y por tanto la situación a bordo del barco permanecía inmutable. Durante la espera, se discutió con las autoridades judiciales federales para decidir los pasos que podrían darse una vez resuelto el caso, acerca de la sustitución de la tripulación con una fresca.

¿Qué hicieron esos hombres durante todo este tiempo? En un barco construido 32 años atrás, hay mucha herrumbre y ellos pasaron el tiempo quitándola. Se trata de un trabajo rumoroso, sucio, frío y desmoralizador... pero lo hacían cada día a sabiendas que no habrían sido pagados por ello y que sus familias no tenían dinero, que sus casas corrían el riesgo de ser confiscadas por los bancos y que sus seres queridos tenían necesidad de cuidados médicos. No podían hacer nada.

Dado que la Corte había considerado que habían demasiadas personas a bordo y que esto constituía un peligro, se decidió reparar cuanto antes a una parte de la

(sigue à la p. 13)

(sigue de la p. 12)

tripulación. Se eligió a 34 miembros que partieron el 12 de octubre. Como aún no se había concluido la venta, ellos regresaron a casa sin dinero, pero con la promesa de que una vez hecha la venta, habrían recibido todo lo que les correspondía.

No es así que un hombre de mar desea regresar a su casa: ¡sin dinero en el bolsillo! El problema es también que una vez en casa, él mismo se convierte en una boca más que debe comer. Por esto nos lanzamos en una campaña de recolección de fondos a fin de que cada uno de ellos pudiese regresar a su país al menos con 100 dólares. El porvenir de los 35 hombres que se quedaron en el barco seguía en la incertidumbre. Para

saber algo más, era necesario conocer los detalles de la venta y las intenciones de quien habría comprado el barco. Pero era claro que ninguno de los dos grupos de la tripulación habría recibido algo antes del mes de diciembre.

Quisiera expresar nuestra admiración hacia estas personas, desde el Cap. Román Alcántara Jr. hasta el último de los marinos, por su amabilidad, su cortesía y su reconocimiento por nuestras iniciativas, no obstante que estaban viviendo una intolerable situación de estrés. Dios los bendiga junto con sus familias y los proteja de otra prueba de ese tipo.

El Apostolado del Mar desea agradecer a las siguientes organizaciones que han contribuido a este gesto de solidaridad: a la

“O.W. Bunker and Trading Co.”, que luego de la decisión del tribunal ha tenido la tarea de proveer al abastecimiento del barco con alimentos y medicamentos. Han pagado también los gastos de repatriación y otros más.

A la ITF y a los sindicatos australianos, por su apoyo, los consejos legales y el adelanto de dinero.

A la Corte Federal Australiana y a su personal que siempre han actuado de manera equitativa y en el interés de los marinos.

A la población, a las Iglesias y a la comunidad filipina por su acogida, el apoyo financiero y las oraciones, que han dado valor y sentido a la lucha de estos hombres. A todos vaya nuestro agradecimiento. El Señor les acompañe a lo largo de vuestra vida.

Publication of the BIMCO/ISF Manpower 2005 Update



This report (the fourth) is the result of over a year's work by BIMCO/ISF and the Institute of Employment Research at Warwick University, collecting data from maritime administrations and shipping companies to build up a comprehensive picture of the global situation regarding the availability of seafarers for the world's merchant fleet.

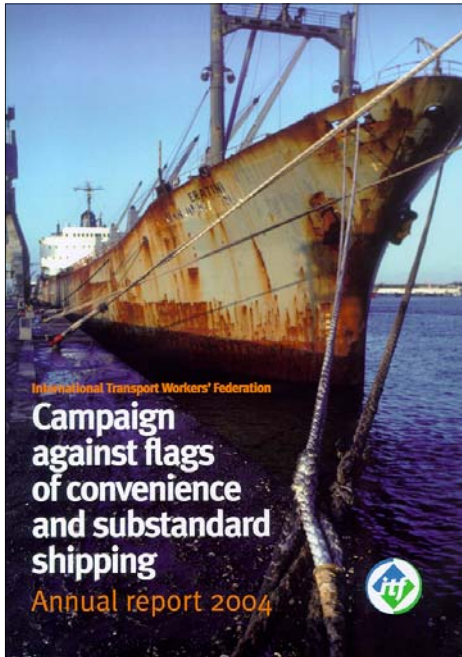
The worldwide supply of seafarers is estimated at: 466,000 officers and 586,000 ratings. The Update thus reveals a continuing shortage of qualified officers, of around 10,000, or 2% of the total workforce, and a significant surplus of ratings. Key issues arising from the report include: the continuing supply shift from OECD to the Far East, South-Asia and Eastern Europe; an increasing overall demand for seafarers, with particular pressure on certain grades and ship types; ageing OECD senior officers and a lack of replacement from elsewhere; the need to increase training and recruitment and to reduce wastage.

In summary, BIMCO and ISF conclude: “there is a modest shortage of officers worldwide and a continuing surplus of ratings. While the shortfall of officers is smaller than forecast in 2000, certain sectors of the industry have experienced severe shortages, and the continuing growth of the world fleet, combined with work pressures on crews, indicate that demand for qualified seafarers will continue to increase over the next decade. This demand will only be met if the increase in levels of recruitment and training is maintained and if wastage rates are reduced”.

(BIMCO/ISF,
02 December 2005)



PUBLICADOS LOS RESULTADOS DE LA CAMPAÑA 2004 DE LA ITF CONTRA LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA



La Campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia, que fuera lanzada formalmente en 1948 en el Congreso Mundial de Oslo, Noruega, sigue siendo un instrumento precioso en la lucha contra este fenómeno. Consta de dos elementos:

- una campaña política que tiende a establecer, mediante un acuerdo gubernamental internacional, un nexo real entre la bandera que un barco enarbola y la nacionalidad o residencia del propietario, de los agentes y de los marinos y, por consiguiente, a eliminar totalmente el sistema de banderas de conveniencia;
- una campaña industrial para asegurar que los marinos que trabajan a bordo de estos barcos, cualquiera sea su nacionalidad, sean protegidos frente a la explotación de los armadores.

Los factores que constituyen el desarrollo de las banderas de conveniencia son: un régimen fiscal menos costoso o incluso inexistente, bajos impuestos de inmatriculación y “exención” de las leyes sobre el trabajo y la seguridad, con el fin de economizar en los costos y ser competitivos en el mercado. Debido a esto mitad del tonelaje mundial de la flota mercante está registrado fuera del país de origen.

Las banderas de conveniencia clasificadas actualmente por la ITF son veintinueve: “Antigua & Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda (UK), Bolivia, Burma/Myanmar, Cambodia, Cayman Islands (UK), Comoros, Cyprus, Equatorial Guinea, German International Ship Register (GIS), Gibraltar (UK), Honduras, Jamaica, Lebanon, Liberia, Malta, Marshall Islands (USA), Mauritius, Mongolia, Netherlands Antilles, Panama, São Tomé & Príncipe, Sri Lanka, St. Vincent & the Grenadines, Tonga, Vanuatu”.

Por lo general se trata de países en vías de desarrollo que no cuentan ni con los medios ni con la voluntad de dotarse de un sistema eficaz de control, sobre todo si los recursos explotados no son propios.

“Sabemos perfectamente que no todos los barcos que enarbolan banderas de conveniencia son de bajo estándar y que no todos los barcos de bajo estándar emplean banderas de conveniencia. Pero estamos convencidos de que este sistema permite que los agentes escapen a esos reglamentos que les crearían prolemas. Para una flota mercante de calidad, se necesitan banderas de calidad.

Una bandera de calidad busca observar la legislación internacional.

Una bandera de calidad tiene la capacidad de poner en marcha sanciones efectivas contra el armador.

Una bandera de calidad tiene una legislación que funciona adecuadamente.

Una bandera de calidad tiene una administración marítima bien calificada.

Una bandera de calidad invierte en la formación de los marinos a bordo de los barcos.

Una bandera de calidad obra dentro de una cultura de servicio público.

Una bandera de calidad, en fin, no puede ser un “*business*” (David Cockroft, Intervención en Mare Forum 99)

La campaña de la ITF ha tenido una considerable evolución desde que inició, pero sigue siendo constante su determinación para lograr que los marinos reciban salarios “decentes”, gocen de condiciones de trabajo seguras y hagan valer sus derechos sindicales.

Se puede solicitar el “ITF Flag of Convenience (FOC) Campaign Report 2004” a la ITF Information and Policy Department, Fax +44 (20) 7357 7871 o mediante e-mail: orders@itf.org.uk

NOTICIAS BREVES

MALASIA, Port Klang

Magdaleen Cross es una voluntaria del Apostolado del Mar en Port Klang. Cuando le es posible, acompaña al capellán para las celebraciones eucarísticas a bordo de los barcos mercantes y cruceros (aunque actualmente ya no es muy frecuente por el breve tiempo de escala en los puertos). Entre las actividades del A.M. en Porty Klang, recordamos:

- la distribución del boletín diocesano a los marinos a bordo
- cuando hay marinos en el puerto, se les acompaña a la parroquia para la santa Misa, a la que sigue un encuentro de amistad en el Centro Stella Maris.
- los contactos con otros centros AM de la región (Singapur, Tailandia, Filipinas, Taiwán, India)
- los contactos con la parroquia para informarle de las actividades del AM
- la visita a las familias de los marinos

MADAGASCAR

Se ha celebrado oficialmente la Jornada Marítima Mundial gracias al esfuerzo desde hace algunos años del ECAR-Apostolat de la Mer y de la Administración del país, que ahora está convencida de cuan necesaria es esta celebración. Por tanto, el Ministerio de Transportes ha decidido oficializar esta Jornada que ha sido celebrada en el Puerto de Toamasina. El A.M. estaba presente con una «Exposición» sobre la vida de la gente del mar.

El A.M. sigue su travesía en el tiempo contra vientos y mareas. La desaparición de Sor Odile aún es una llaga abierta que duele profundamente. Sin embargo las cosas van adelante: gracias a la ampliación del Centro para los Marinos ha sido posible abrir un «restaurante» digno de la gente de mar; se ha añadido también un cyber espacio, conectado las 24 horas a Internet, proporcionando mayores posibilidades a los marinos para comunicar con su familia y a los demás ofrece la ventaja de una mejor información.

FRANCIA

El jueves 1º de diciembre, la Asociación «Amis des Marins de Port de Bouc» ha celebrado los 20 años del centro y los 200,000 marinos que ha acogido.

Les enviamos nuestras felicitaciones por el trabajo desarrollado y por todos estos años dedicados al servicio de la gente del mar.

ITALIA

El 26 de noviembre de 2005, en la « MIB School of Management » de Trieste, se ha conferido el *International Master in Tourism Leisure Award 2005* al Dr. Pier Luigi Foschi por sus grandes méritos profesionales.

Al Dr. Foschi, Presidente y Administrador Delegado de Costa Crociere, hacemos llegar nuestras más sinceras con-

PRAYERS FOR TRAVELERS provides easy-to-use prayer services for vacationers and travelers. Both the prayer leader and assembly can participate in the services.

It includes

- . Two Ecumenical Prayer Services
- . One Interreligious Service
- . Two Services for the Renewal of Christian Marriage Vows
- . Scripture and Meditation Selections
- . Favorite Hymns

Who will find this resource helpful?

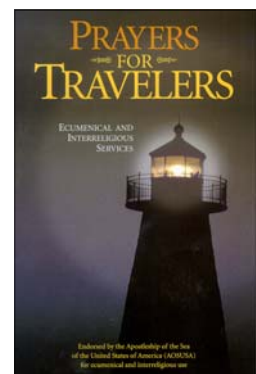
Christians and interreligious groups on cruise ships and in airports, hotels, or resorts

Endorsed by the Apostleship of the Sea—USA

For orders:

Phone 800-933-1800 Fax 800-933-7094

orders@ltp.org www.ltp.org



AM World Directory



PERU

(new port chaplain)

LIMA

Fr. Alcides Salinas Soda, C.S.
migrantes@iglesiacatolica.org.pe

IRELAND

(new National Director)

Fr. Padraig O'Neil, OFM Cap.
3 Beresford Place, **DUBLIN 1**
Tel +353-1-874 9061 Fax +353-1-821 2782



USA

(new address)

PORT CANAVERAL

720 Mullet Road, Suite N
Cape Canaveral, FL 32920

SPAIN

(new address)

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Canary Islands)

Puerto Ciudad, Local ID
Cp 38001 smaristenerife@terra.es

PHILIPPINES

(new address)

BATANGAS CITY, Philippines 4200

Basilica Parish Convent
Fr. Joselin C. Gonda
frjcgonda@yahoo.com



SENEGAL

(new chaplain)

DAKAR

Paroisse St. Pierre du Port, B.P. 50733 R.P.
Abbé Edouard SARR

MALAYSIA

(new address)

PORT KLANG

Church of St. Anne, Jalan Tengku Badar, 42000 Port Klang
Selangor Darul Ehsan
Songbird072000@yahoo.com

New addresses

ICMA Secretariat

On November 17th, the ICMA Secretariat in Rotterdam has been closed. The new address is:

Herald House, Lambs Passage/Bunhill Row, London EC1Y 8TQ

(Tel. +44 20 7256 9216)

icma@bt.connect.com

NAMMA Secretariat (as of January 1, 2006)

13-159 Canboro Road, Fonthill, ON L0S 1E5 (Canada)

(Tel. +1 905 892 8818)

namma@cogeco.ca

Rev. Lloyd Burghart

Interim Executive Secretary



**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

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

