



20 de agosto de 2013

LA MARITIME LABOUR CONVENTION - MLC, 2006

ENTRA EN VIGOR



EN EL INTERIOR

Domingo del Mar 2013	5
Conferencia marítima por los derechos del marino	11
Comprender al marino filipino, III parte	13
La puesta en libertad del Cap. Sergey Maslennikov	20
El Dios de los marinos	22

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
office@migrants.va

www.pcmigrants.org
www.vatican.va/Roman Curia/
Pontifical Councils ...

Ha tenido un gran eco en los medios de todo el mundo la entrada en vigor el 20 de agosto del nuevo Convenio presentado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la agencia de la ONU que desde 1946 se ocupa de desarrollar en todo el mundo un diálogo sobre el trabajo, sobre los relativos derechos y sobre las condiciones sociales, creando programas y legislaciones especializadas.

La OIT, como es sabido, tiene la particularidad de actuar a través del diálogo con los interlocutores sociales, los empleadores y los trabajadores junto con los gobiernos, en lo que es llamado sistema tripartito, y siempre se ha interesado por la categoría especial del trabajo marítimo,

acogiendo también todo cuanto se había hecho antes del nacimiento de la misma OIT por la institución análoga de la Sociedad de las Naciones, en el período entre las dos guerras mundiales.

El trabajo marítimo es considerado como una actividad digna de especial atención y protección porque los trabajadores del mar viven en una realidad particularmente difícil y peligrosa. Vale la pena recordar al respecto que un estudio desarrollado por la autoridad marítima inglesa ha puesto de manifiesto que, en el ámbito del transporte marítimo, la incidencia de la mortalidad en el trabajo es 12 veces mayor que en el sector manufacturero en tierra, un porcentaje que aumenta de manera desproporcionada a 81 veces cuando se trata del sector de la pesca marítima.

A esto se añade que, por diversas razones, en los últimos años ha cambiado la figura del armador de barcos, que ya no es alguien experto y fiable, vinculado por proximidad y responsabilidad a sus tripulaciones; además, el control sobre el trabajo marítimo que están desarrollando las correspondientes autoridades nacionales se ha atenuado en muchos casos, puesto que las flotas mercantes ya no son controladas por las administraciones de los así llamados países marítimos, es decir, con una experiencia seria en el cumplimiento de su tarea, sino que son inscritas en los registros de naciones que no tienen la menor inclinación a ejercer una real administración sobre los buques que enarbolan su pabellón.

Por eso, todos los que pertenecen al cluster marítimo han acogido con alegría la aprobación, primero, y la entrada en vigor, después, del MLC 2006. Por primera vez se ha alcanzado un acuerdo para

introducir en la legislación marítima internacional un control real sobre las condiciones de trabajo y de vida del personal de los buques mercantes. Dado que el MLC 2006 no se aplica a los barcos pesqueros, para este sector hay que referirse al Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero (C 188), adoptado en 2007.

¿Por qué el MLC 2006 es un hecho excepcional digno de ser resaltado?

Ante todo por su nacimiento y por su historia hasta el momento presente.

El MLC 2006 nació, de hecho, por iniciativa de los interlocutores sociales, armadores y sindicatos, que estaban de acuerdo en la necesidad de actuar de modo que también el sector laboral fuese enmarcado en una regulación eficaz y estructurada, como ya se había hecho por los otros aspectos fundamentales de la actividad marítima, a través del conjunto de reglas conocidas por las siglas SOLAS, MARPOL y STCW, que se refieren, respectivamente, a la seguridad de los medios y de las personas a través del control de la gestión de los armadores, la prevención de daños por contaminación ambiental y la calificación y certificación del personal empleado a bordo.

Si bien el sector del trabajo marítimo había producido durante años numerosas normativas promulgadas por la OIT (una producción de más de 60 entre convenios y recomendaciones), por desgracia, en la mayoría de los casos, estas normativas quedaban sin efecto, ya que no entraban en vigor o encontraban poca acogida por parte de los Estados. Por eso el problema era encontrar la manera de superar la resistencia de los Estados a aplicar las normas ya existentes de manera coordinada y eficaz. La solución adoptada, sin precedentes, fue la de reagrupar casi todas las normas en un nuevo convenio, una especie de texto único que las actualizase, las coordinase y las sustituyese. Así, de un solo golpe, todos los contenidos de las normas obsoletas han sido recuperados y serán aplicados.

El trabajo desarrollado por los interlocutores sociales, el recurso a un instrumento legislativo que contiene un sistema normativo rígido de obligaciones fundamentales, pero flexible en las modalidades de aplicación de estas obligaciones, permitieron alcanzar tras 4 años de discusión, la unanimidad en la aprobación por parte de la Conferencia Diplomática. Ahora, 7 años después de esta aprobación formal, se ha llegado a la entrada en vigor de la normativa, es decir, a su aplicación real.



Esto es consecuencia del hecho que más de 50 estados, a los que pertenece casi el 80 % de la flota mundial, han trasformado el Convenio en una ley nacional.

Es un éxito sin precedentes en la historia de la OIT y de la legislación marítima, que permitirá a los trabajadores marítimos tener, por primera vez, seguridad de derechos, de condiciones de vida y de trabajo en los buques.

Para quien trabaja en tierra la mayor parte del contenido del MLC 2006 parecerá obvio, algo viejo y bien conocido.

Pero en el mundo de los barcos no en todas partes se ha gozado de los avances en la legislación social, que son típicos sobre todo de los países europeos. Conceptos tales como negociación colectiva, horarios de trabajo, salarios y contribuciones sociales, seguridad y prevención de infortunios, cobertura y asistencia sanitaria en la mayor parte de los países del mundo no están tan difundidos en tierra y seguramente son ignorados en las actividades marítimas.

El MLC 2006 introduce precisamente estos conceptos en la legislación de todos los países que lo asumen y lo hace de modo eficaz. En este sentido, es de suma importancia el hecho que el Convenio tiene el ambicioso objetivo de lograr progresivamente que todos los marinos y sus familias tengan cobertura asegurativa y prestaciones equiparables a las de los trabajadores de tierra, partiendo de un mínimo en el momento en que un Estado ratifica el MLC 2006.

Una peculiaridad del MLC 2006 es la obligación de los Estados de activar en sus puertos las medidas efectivas en el ámbito del bienestar, es decir, del *welfare* de los marítimos. En esto nos encontramos ante una verdadera y auténtica obligación sólo de la administración pública, que no puede ser realizada a través de obligaciones transferidas a otros sujetos, como por ejemplo los armadores de las naves.

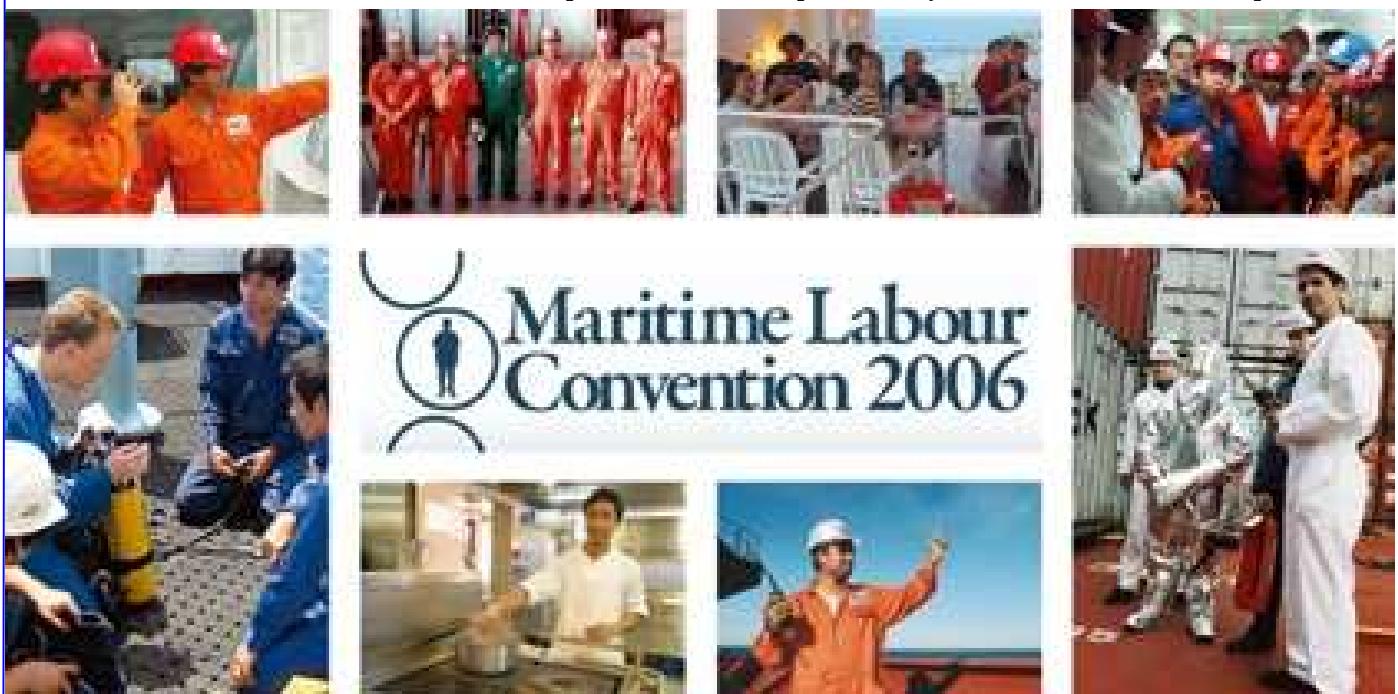
Pero, ¿cuál es el contenido del MLC 2006?

Se compone de dos partes: una primera parte que contiene los principios y las normas de aplicación del Convenio, una segunda parte que contiene las disposiciones sustanciales agrupadas en 5 áreas.

Si el MLC 2006 ha sido definido como la Carta Fundamental del trabajo marítimo, eso es debido a los principios que figuran en la primera parte, donde se recuerda a cada Estado su obligación de respetar los derechos en materia de: libertad de asociación y de negociación colectiva; abolición del trabajo forzado; abolición del trabajo infantil; eliminación de cualquier forma de discriminación en el trabajo; y se reconoce el derecho de todos los trabajadores a tener: un lugar de trabajo seguro que responda a los estándares de seguridad; condiciones contractuales justas; condiciones dignas de trabajo y de vida a bordo; protección de la salud, asistencia médica, formas de bienestar y de seguridad social.

Pero es en el contenido de los artículos que especifican las obligaciones de los Estados que el MLC 2006 se califica como una normativa excepcional.

De hecho, el Convenio establece reglas precisas para los que quieren adherirse. Reclama a los Estados que cumplan con sus obligaciones de control efectivo de los buques nacionales, les obliga a certificar el cumplimiento de cada buque de la legislación del MLC 2006 comprometiéndose con los otros Estados a verificar la continua existencia de este cumplimiento, con inspecciones y controles, introduce la posibilidad



para todos los Estados de inspeccionar todos los buques que hagan escala en sus puertos e impone elaborar disposiciones legislativas para poner bajo control la actividad de selección y contratación de personal llevada a cabo en su propio país.

Pero hay más. El MLC 2006 introduce un criterio más de naturaleza comercial que legal, estableciendo que los Estados no deberán ofrecer condiciones favorables a los buques de países que no se hayan adherido al Convenio. El concepto puede ser abstruso, pero es muy importante y está en la base de una consideración fundamental en el proceso que condujo a la creación del MLC 2006.

¿Por qué la corrección de los operadores de *shipping*, que cumplen con todas las reglas, tiene que suponer una desventaja comercial frente a esa minoría de operadores que utilizan buques que no cumplen con los estándares y que son inadecuados en materia de condiciones de trabajo? ¿Por qué quien actúa mal debe tener el beneficio de un costo menor y así disfrutar de una mayor competitividad?

Así que para no ofrecer indirectamente una ventaja a estos operadores y a las naciones que les consienten actuar con ilegalidad, el MLC 2006 permite, es más, impone a los Estados que se suman al Convenio aplicar en sus puertos las normas del MLC 2006 incluso a quienes no ha introducido estas normas en su propia ley: todos los barcos serán verificados y todos deberán adaptarse a las normas del MLC 2006.

En el futuro no habrá un beneficio a nivel competitivo para quien está fuera de la ley, si quiere operar en el mercado. Y, hoy, la adhesión al Convenio por parte de casi todos los principales países entre los cuales se desarrolla la totalidad del tráfico mundial, implica ya para quienes operan por debajo de los estándares muy

pocas posibilidades de trabajar en dichos tráficos si no se adecuan.

La segunda parte del MLC 2006 consta de 5 áreas, denominadas Títulos, organizados en modo que sea claro y obligatorio el principio de cada norma, pero dejando un espacio de discrecionalidad en la aplicación de estos principios por parte de los Estados.

4 Títulos dictan las reglas en materia de: - Requisitos mínimos para el trabajo como marinero a bordo; - Condiciones de empleo; - Alojamientos, estructuras recreativas, alimentación y cocina; - Tutela de la salud, asistencia sanitaria, *welfare* y seguridad social.

El quinto Título contiene las disposiciones para garantizar la aplicación efectiva de las normas, a través del control de los buques nacionales y de los que hacen escala en sus puertos. Estas disposiciones son las obligaciones que el Estado asume como estado de abanderamiento y como estado rector del puerto.

Está prevista la certificación de cada buque por parte del estado de abanderamiento para verificar si la tripulación cumple con las condiciones de trabajo y de vida, en particular en lo referido a 14 puntos fundamentales que van desde los requisitos de los marineros (edad, condición sanitaria, cualificaciones) a las condiciones de empleo (intermediación en la contratación, horario de trabajo, composición de la tripulación, pago del salario), a las instalaciones y servicios del buque (alojamientos, instalaciones recreativas, alimentación, seguridad y prevención de accidentes, asistencia sanitaria) y a la existencia de procedimientos para reclamaciones por parte de la tripulación.

La presencia a bordo de un barco de este documento o declaración de conformidad del trabajo marítimo es la herramienta que hace que sea realmente eficaz el MLC 2006. Con la entrega de esta declaración el estado de abanderamiento certifica que el buque y su tripulación han sido controlados, que existen procedimientos constantes de verificación y que el buque puede operar. El instrumento adicional de control en los puertos por parte de los estados rectores de los mismos es un nivel adicional de verificación, por lo general reservado a aquellos buques que no cuentan con la declaración y el control previo por parte del estado de abanderamiento.

Existe, como he dicho, una gran satisfacción en el mundo marítimo por el nacimiento del Convenio. Pero también hay una gran expectativa, tal vez demasiado optimista.

El MLC 2006 ha introducido obligaciones para los Estados que deberán ser aplicadas y que deberían corregir situaciones de gran adversidad para los trabajadores.

Se tiene la esperanza de que fenómenos como el abandono o la falta de protección por parte de un seguro en caso de accidente y enfermedad, así como los aspectos más evidentes de explotación de las tripulaciones, deban desaparecer de un día para otro, con la entrada en vigor del Convenio.

Tal vez no sucederá de modo tan rápido y seguramente se necesitará un poco de tiempo para que la experiencia ofrezca indicaciones a quien debe aplicar las normas. Esperamos que la buena voluntad de los Estados y, en última instancia, la profesionalidad y la corrección de las personas que se encargarán de realizar los controles, hagan que esta novedad sea realmente el comienzo de un mundo más justo y más pacífico para nuestro hermanos que día a día se ganan la vida en el mar.

Abogado Paolo Cavanna



Paolo Cavanna se jubiló recientemente de su cargo de Director de Asuntos Jurídicos y de Seguros de Costa Cruceros, la compañía líder en el mercado de los cruceros en Europa. Desde que se licenció en Derecho por la Universidad de Génova, Paolo ha ido adquiriendo a lo largo de los años una gran experiencia en el sector del transporte marítimo, primero en el sector del transporte de carga y posteriormente en el sector del transporte de pasajeros y de cruceros. Asimismo, ha sido el responsable de desarrollar negocios conjuntos en los sectores del transporte de carga y de cruceros, de la gestión naviera, de las agencias marítimas y de la construcción y operación de terminales especializadas en tierra, en Italia y en otros países europeos. Durante más de 30 años ha prestado sus servicios como asesor en las asociaciones de armadores, tanto en Italia como en Europa, ayudando al Gobierno italiano en los foros internacionales y en los comités permanentes, incluida la OMI. Durante los últimos 15 años ha trabajado como asesor especialista en el transporte marítimo internacional para la Dirección de la Planificación Civil de Emergencias de la OTAN. Es coautor de varios libros sobre temas de interés para la comunidad del transporte marítimo y ha publicado artículos para revistas jurídicas del transporte marítimo y otras revistas especializadas de transporte marítimo y seguros.

LA CELEBRACIÓN DEL DOMINGO DEL MAR 2013

Domingo del Mar 2013 y 40 Aniversario de la presencia del Apostolado del Mar en Madagascar

(25.11.1973 - 25.11.2013)

Su Excia. Mons. Désiré Tsarahazana, arzobispo de Toamasina, presidió la celebración eucarística el domingo 28 de julio, en la Catedral de San José de Toamasina. Los concelebrantes fueron Su Excia. Mons. Marcellin Randriamamonjy, obispo de Fénérive-Est y Promotor episcopal del Apostolado del Mar de Madagascar, y ocho sacerdotes, entre los que estaban el Vicario General de Toamasina, el Superior regional de los Misioneros Oblatos de María Inmaculada y un diácono. El tema elegido fue

Los días 27 y 28 de julio de 2013 fueron dos jornadas memorables por la celebración, en Toamasina, del Domingo del Mar y sobre todo del 40 aniversario de la presencia del Apostolado del Mar.

**“Fe y nueva evangelización en el mundo marítimo
y en las vidas de la gente del mar”.**



Los marineros y los pescadores, con sus familias, han querido fuertemente a hacer sentir su presencia tanto en el Domingo del Mar cuanto, y sobre todo, en el 40 aniversario de la pastoral marítima en Madagascar. No quisieron faltar a la celebración los representantes de las autoridades administrativas y portuarias del lugar. Diecisiete hijos de marítimos recibieron el sacramento de la Confirmación después de haber recibiido la formación catequética en el Apostolado del Mar de Toamasina, bajo la dirección del P.

Jocelyn Rivotiana, OMI, segundo capellán diocesano.

Otro momento fuerte y de gran simbolismo de la celebración fue la entrega de unos cincuenta miembros activos del Apostolado del Mar de Toamasina de la condecoración “Benemerenti”, como reconocimiento por su fiel compromiso con la pastoral marítima. Entre ellos estaba el Director Nacional, Félix Randrianasoavina, acompañado por su esposa, tras más de veinte años de compromiso en el AM.

Ocasión para testimoniar la fe

Es evidente que el Apostolado del Mar debe aprovechar una celebración de este tipo en este Año de la Fe para testimoniar su compromiso con la gente del mar, en comunión con la Iglesia. El sábado 27 de julio fueron organizadas diversas actividades en la sede del Apostolado del Mar de Toamasina, que es también la sede nacional. Junto con el P. Stansilaw Kazek, OMI, capellán del puerto de Toamasina, los marineros han manifestado su alegría y su reconocimiento a este trabajo eclesial. Todas las asociaciones y organizaciones marítimas han querido cooperar sinceramente en los preparativos materiales y en la participación financiera. El sábado hubo tres actividades principales:

- Servicio Ecuménico

El espíritu ecuménico es intrínseco a la vida marítima, especialmente a bordo de las naves, ya que éstas no están etiquetadas e identificadas por la religión. Precisamente por esto, el impulso ecuménico está integrado en la organización del trabajo en el Apostolado del Mar en Madagascar. Durante la celebración, el sábado 27 de julio se organizó un servicio ecuménico con la participación activa del FFKM (Consejo Ecuménico de las Iglesias Cristianas de Madagascar).

Presidió el P. Stéphan Tsiahoana, Presidente del FFKM Diocesano, asistido por el P. Stanislaw Kazek, OMI, y por el P. Jocelyn, OMI. Estuvieron presentes, entre otros, Rvdmo. Jean Paul Solo, de la Diócesis Anglicana de Toamasina, Rvdmo. Jean Claude Andrianjafimanana, de la Diócesis Anglicana de Mahajanga, y la Sra. Nirina Lucie Voahangy, teóloga luterana al servicio del Apostolado del Mar.



- Intervención del Obispo Promotor

Su Excia. Mons. Marcellin Randriamamonjy, obispo de Fénérive-Est y Promotor episcopal, dio una conferencia con ocasión del 40 aniversario de la presencia del Apostolado del Mar en el país. Señaló sobre todo el compromiso del AM en estos cuarenta años como actor en la historia de la Iglesia en Madagascar. Teniendo en cuenta que esta celebración se desarrolla durante el Año de la Fe, subrayó especialmente la importancia de la fe en nuestras vidas y la constante necesidad de la fe en nuestro compromiso cristiano. En referencia a la carta apostólica "Porta Fidei" del Papa Benedicto XVI, Mons. Randriamamonjy afirmó que todos deben conocer y vivir la fe, esa fe que actúa para nuestro cambio y que es la base de nuestra vida cristiana: "unirse en la fe en Dios Padre, Hijo y Espíritu Santo: un solo Dios". Invitó a no olvidar que "la fe es un don de Dios". Sin embargo, cada uno tiene el deber de vivirla fortaleciendo su vida sacramental, especialmente eucarística. Interpelando a los presentes, planteó la pregunta: "En el Apostolado del Mar, ¿podemos afirmar que los pescadores artesanales, industriales, y los marítimos tienen fe y la viven?"

A continuación, hizo referencia a la pesca milagrosa en el Evangelio de Lucas, capítulo 5. Continuando con el Evangelio de Juan 21,1-14, concluyó afirmando que el compromiso del Apostolado del Mar no debe detenerse en el plano material, sino que el Apostolado del Mar debe testimoniar su propio compromiso mediante la fe. Y, en el ámbito de la nueva evangelización, planteó la cuestión de cuál es el esfuerzo que tenemos que hacer para asumir nuestro deber de cristianos.

Lo importante, antes de contestar, es conocer los diversos problemas y las dificultades actuales que deterioran la vida de los marítimos y de los pescadores: relaciones familiares, en el mar, con la

administración y con la Iglesia, impactos políticos sobre la profesión, seguridad en el mar, seguridad social, etc. Todos son problemas debidos a la globalización y que afectan dolorosamente la vida en su conjunto. "El Apostolado del Mar - dijo - ofrece dones materiales e instrumentos de trabajo, ayudas financieras y de otro tipo, pero ¿es suficiente para decir que hacemos un trabajo pastoral?"

Según el Obispo promotor, uno de los compromisos de la nueva evangelización es el de reflexionar profundamente sobre la vida de la gente del mar en relación, por ejemplo, con la conversión, para que puedan vivir como verdaderos cristianos testigos de Cristo resucitado. Esto nos permitirá vivir en comunidad y al mismo tiempo encontrar juntos las soluciones y las respuestas a los diversos problemas que se viven en nuestros días. No hay que olvidar nunca que "Apostolado" viene de "Apóstol" y que hay que ser apóstoles allí donde uno se encuentra.

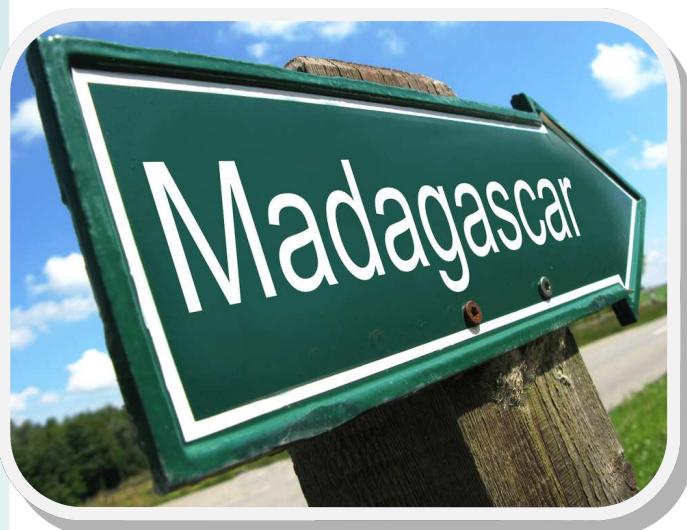
- Testimonio de vida

La celebración del aniversario fue una oportunidad para que también las esposas de los marítimos ofrecieran su testimonio de vida como cristianas y especialmente como miembros del Apostolado del Mar. Marie Eliane Rasolonindrina, viuda de un marinero, presentó las dificultades actuales de la vida familiar cuando el padre de familia está navegando, e insistió, en particular, sobre los rumores, las calumnias y las difamaciones de las que las esposas son víctimas en tierra por parte de la sociedad, y que con frecuencia se refieren a la fidelidad de la pareja durante la ausencia del marido. Ella fue capaz de superar esto gracias al Apostolado del Mar, a través de la fe y de la oración.

Marie Gwladys Vola, esposa de un oficial de la marina mercante, habló sobre todo de la trayectoria de su relación conyugal hacia el matrimonio cristiano gracias a la oración y a la fe. Después de una década, su vida con su marido en navegación ha alcanzado la gracia providencial de recibir el sacramento religioso del matrimonio en la capilla del Apostolado del Mar, en Toamasina, en julio de 2011. La Sra. Norline expresó las dificultades familiares cotidianas de la vida precaria de los pescadores tradicionales, reconociendo el apoyo ofrecido por el AM a las esposas de los marinos en la creación de una cooperativa para profundizar y mejorar el trabajo de la artesanía de mimbre y de bordados, con el fin de aportar una contribución al presupuesto familiar. La Cooperativa ha celebrado en este periodo el décimo aniversario de vida.

- Historia del Apostolado del Mar en Madagascar

Al final de la celebración del sábado 27 de julio, el Director nacional, Félix Randrianasoavina, narró la historia del Mar en Madagascar. La "semilla" lanzada por el Apostolado del Mar Internacional y confiada al P. Bernard Tesson, en octubre de 1970, floreció el 25 de noviembre de 1973, cuando Su Excia. Mons. Jérôme Razafindrazaka, entonces obispo de Tamatave, confió esta misión pastoral al P. François Le Gall, SMM.



El Director nacional ilustró, con una proyección Power point, los cuarenta años de compromiso del Apostolado del Mar en la pastoral social de la gente del mar en Madagascar.

La celebración del 40 aniversario a sido organizada a nivel nacional en la diócesis de Fénérive-Est los días 27, 28 y 29 de septiembre de 2013.

CELEBRACIÓN EN LA ISLA MAURICIO

(Tomado de "Le Mauricien", 15 de julio de 2013)

Con motivo de la celebración de la Jornada mundial de oración por la gente del mar, este año los responsables del AM de Mauricio han elegido la región de Grande-Rivière-Sud-Est para rendir homenaje a quienes trabajan en la industria marítima. Después de bendecir las piraguas en el muelle de Bambous-Virieux, el P. Jacques Henri David, capellán del puerto y director nacional del AM, celebró una misa en presencia de los pescadores locales, de sus colegas de la región, de miembros de sus familias y de los responsables del sector pesquero. Durante la homilía, el celebrante ilustró las dificultades cotidianas a las que se enfrentan los marineros, quienes realizan una profesión difícil, a menudo lejos de sus seres queridos.



A continuación, felicitó a las autoridades por la ratificación de la MLC 2006, que entró en vigor el pasado mes de agosto. Gracias a este instrumento, a partir de ahora las condiciones de trabajo de la gente de mar mejorarán en lo referente, entre otros, al empleo y a la asistencia médica. El celebrante citó entonces el mensaje del Pontificio Consejo que insta a los Estados a promover el desarrollo de instalaciones de bienestar accesibles a los marítimos, independientemente de su nacionalidad o religión.

También habló de las preocupaciones de los pescadores en lo referido al acuerdo de pesca de la Unión Europea. Al tiempo que agradecía a la comunidad de pescadores de Grande-Rivière-Sud-Est, el P. David afirmó que el Apostolado del Mar es consciente de sus dificultades. La expresión de moda en el mundo de la pesca es "fishery management", concepto a veces complicado para algunos pescadores que necesitan una formación adecuada para una pesca sostenible, incluso a sabiendas de que el mar está en peligro, a causa del cambio climático, de la contaminación, de la sobre pesca y del agotamiento de recursos. Y lanzó el llamamiento "Salvemos el mar" a toda la sociedad.

El P. David entonces recordó que el papel social del AM no es sólo el de buscar a Cristo en el prójimo, sino también de hacerse prójimo del otro, en particular de los numerosos marítimos abandonados a su suerte, víctimas sobre todo de la crisis económica. Actualmente hay más de 1.500 barcos abandonados en los puertos de todo el mundo por parte de sus propietarios. El P. David recordó, a este respecto, a la tripulación de la M/N Cemrem, abandonada en Port-Louis en 2009, y repatriada gracias a la colaboración del Seafarers Welfare Fund, del sindicato, de los agentes marítimos y de las autoridades portuarias. Finalmente recibieron los salarios después de más de 4 años de espera. Es tiempo, dijo, que las autoridades establezcan un "fast track lane" para permitir que los marineros abandonados puedan recuperar el dinero que se les adeuda y regresar a casa con sus familias.

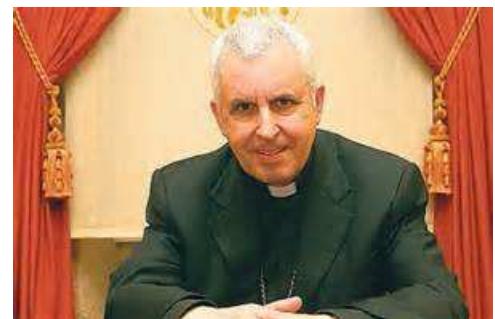
El sacerdote también hizo hincapié en la profesionalidad de los marítimos, citando como ejemplo la tripulación del Costa Concordia, a quien rindió homenaje por la dedicación demostrada en el rescate de los pasajeros durante el naufragio. El elevado número de vidas salvadas se debe a la disciplina y a la dedicación de todo el personal, que supo vencer el miedo y observar las disposiciones en materia de seguridad para ir en ayuda de esas personas. Finalmente hizo un llamamiento a favor de una mayor solidaridad para con la gente de mar y recordó la pesadilla de los marítimos de ser atacados por piratas. La piratería es un problema real en la región del Océano Índico y el P. David expresó su reconocimiento por las iniciativas adoptadas por el gobierno en la lucha contra este flagelo. El AM está dispuesto a dar todo el apoyo moral a los marítimos que han sufrido esta experiencia.



Los familiares de los pescadores han depositado una flor en memoria de sus seres queridos

**FIESTA DE NUESTRA SEÑORA
LA VIRGEN DEL CARMEN
PATRONA DE LAS GENTES DEL MAR**

16 de Julio de 2013



***“REMA MAR ADENTRO.
POR TU PALABRA ECHARÉ LAS REDES”***

Como cada año, en esta solemne ocasión de la fiesta de nuestra patrona, nuestra Señora la Virgen del Carmen, quiero enviaros un afectuoso saludo a toda la familia marinera de España y agradecer a nuestra Señora su protección, así como pedirle que nos siga bendiciendo en esta hora difícil y de profundos cambios. Celebraremos esta fiesta a la luz del lema: “Rema mar adentro. Por tu palabra echaré las redes”. Queremos poner en el centro de nuestras vidas la fe en Jesucristo, como nos propone la Iglesia en este Año Santo de la FE. Para ello acogemos la invitación del Señor a remar mar adentro para introducir a todas las gentes del mar en el camino de una nueva evangelización, tal como nos propone el Plan Pastoral de la Conferencia Episcopal Española para los próximos años.

Las gentes del mar deseamos acoger también hoy el Evangelio de Jesucristo para proclamar y defender con valentía la dignidad humana que con frecuencia es descuidada en el mundo de la mar. En este sentido la obra de la Iglesia que atiende pastoralmente a la gente del mar, conocida como Apostolado del Mar, viene realizando en todo el mundo un acompañamiento desde la fe para llevar luz a la vida de todos los hombres y mujeres del mar y ayudando solidamente a los marineros necesitados y a todas sus familias.

En el pasado mes de noviembre se ha celebrado en Roma el XXIII Congreso Mundial del Apostolado del Mar. Ha sido un acontecimiento extraordinario en el que los hombres y mujeres del mar de todo el mundo hemos reflexionado sobre la nueva evangelización en el mundo marítimo y en el que se abordaron una serie de cuestiones que influyen en la vida y en el trabajo en el mar. Se planteó como desafío, profundizar el compromiso de la Iglesia con todos los sectores del mundo marítimo, así como se urgió a la comunidad internacional la indispensable mejora de las condiciones de vida y de trabajo de todos los hombres y mujeres del mar. Asimismo, el Congreso Mundial puso de relieve el ejemplo de servicio que las gentes del mar prestan unos a otros en medio de la incertidumbre, del aislamiento y del peligro, ofreciendo a todo los hombres un modelo para vivir en un mundo que cambia.

El Papa Benedicto XVI recibió a los participantes en el Congreso Mundial y les dirigió un importante discurso, cuyas líneas fundamentales vuelvo a traer a vuestra consideración. El Santo Padre comenzó recordando al Papa Pío XI, que en el año 1922 aprobó las Constituciones y el Reglamento del Apostolado del Mar, rememoró la figura del Beato Juan Pablo II, que confirmó dicha misión con el motu proprio *Stella Maris* y agradeció a todos los presentes el haber respondido a su llamamiento al convocar el Año de la Fe, a fin de dar un renovado impulso a toda la misión de la Iglesia.

En el discurso, el Papa Benedicto recordó que desde los albores del cristianismo el mundo marítimo ha sido vehículo eficaz de evangelización. La navegación marítima ha sido el cauce de los Apóstoles y de los discípulos de Jesús para ir a todo el mundo. Y el Papa nos recordaba que también hoy la Iglesia surca los mares para llevar el Evangelio a todas las naciones y que nuestra presencia en los puertos y las visitas que diariamente hacemos a los barcos son el signo visible de la solidaridad pastoral de la Iglesia. Se refirió el Santo Padre Benedicto XVI a los complejos efectos de la globalización para las gentes del mar y nos dijo que la vulnerabilidad de las gentes del mar debe hacer más atenta la solicitud de la Iglesia.

El Papa tuvo un recuerdo especial para los pescadores y para sus familias por las dificultades presentes y por la incertidumbre del futuro, marcado por los efectos negativos del cambio climático y por la explotación excesiva de los recursos.

El Papa finalizó su hermoso mensaje a las gentes del mar pidiéndonos que no abandonemos nuestra posición de primera línea en la evangelización de numerosos hombres y mujeres de diferentes nacionalidades que transitan por nuestros puertos y que sigamos respondiendo sin titubear a la gente de mar que nos espera a bordo para llenar su profunda nostalgia del alma, mostrándoles el rostro solícito de la Iglesia que acoge.

Como podéis ver, estas palabras del Papa Benedicto XVI están marcadas por la preocupación y la confianza que la Iglesia siempre mostró hacia los hombres y mujeres del mar. Estos sentimientos son los mismos que alientan el recién iniciado ministerio apostólico del Papa Francisco. Él nos pide que tenemos que ir a las periferias para anunciar y testimoniar la Buena Nueva del Señor. En estas periferias del mar hay muchos hermanos que nos siguen esperando.

En el próximo mes de octubre celebraremos en Huelva las Jornadas del Apostolado del Mar. Pedid para que toda la gente del mar seamos capaces de unir nuestras fuerzas para trasmisir a toda la familia marinera el cariño y la cercanía de Jesucristo y de su Iglesia.

Que nuestra Señora la Virgen del Carmen, *Stella Maris*, alumbe siempre vuestra esperanza y os colme de bendiciones con todas vuestras familias.

Con mi bendición y todo mi afecto,

Luis Quinteiro Fiuza

Obispo de Tui-Vigo y Promotor del Apostolado del Mar

ORACIÓN A MARÍA ESTRELLA DEL MAR

Oh María, Estrella del Mar,

una vez más recurrimos a ti, para encontrar refugio y serenidad, para implorar amparo y socorro.

Madre de Dios y Madre nuestra, dirige tu dulcísima mirada a todos los que cada día afrontan los peligros del mar para garantizar a sus familias el sustento necesario para la vida, para tutelar el respeto de la creación, para servir a la paz entre los pueblos.



Protectora de los migrantes e itinerantes, ayúda con atención materna a los hombres, mujeres y niños obligados a huir de sus tierras en busca de futuro y de esperanza. Que el encuentro con nosotros y nuestros pueblos no se transforme en fuente de nuevas y más graves esclavitudes y humillaciones.

Madre de Misericordia, implora perdón para nosotros, que, cegados por el egoísmo, ensimismados en nuestros intereses y prisioneros de nuestros temores, estamos distraídos ante las necesidades y sufrimientos de los hermanos.

Refugio de los pecadores, obtén la conversión del corazón de los que generan guerras, odio y pobreza, explotan a los hermanos y sus fragilidades, hacen de la vida humana indigno comercio.

Modelo de caridad, bendice a los hombres y mujeres de buena voluntad, que acogen y sirven a los que llegan a esta tierra: que el amor recibido y donado sea semilla de nuevos lazos fraternales y aurora de un mundo de paz. Amen

Papa Francisco - 8 de julio de 2013, Lampedusa

CONFERENCIA MARITIMA

"POR LOS DERECHOS DEL MARINO"

Vigo, 15 de marzo de 2013

La celebración de la Conferencia Marítima tenía un doble objetivo con significado de actuación simultanea.

Se desarrolló una doble función:

- I. Una reflexión** sobre las condiciones de la vida laboral, familiar y social de los trabajadores del mar.
- II. Un objetivo.** Establecer un Centro de Derechos del marino y ofrecerles asistencia jurídica gratuita.

Expertos en el conocimiento de la situación que actualmente se vive en mar, a pesar de la lejanía y del silencio ante la sociedad, expusieron a los asistentes cómo se desarrolla el trabajo de la pesca, quienes imponen las condiciones y el abuso que sufren los trabajadores; así como la inhibición de los responsables de esta explotación en la lejanía de los caladeros.

1. LA REFLEXIÓN sobre las carencias que se sufren en el trabajo de la mar, se consideraron estos impactos.

En el pescador: la jornada laboral, la fatiga, la inseguridad y la arbitrariedad salarial.

En la vida familiar del marino: las prolongadas jornadas en la mar y sus efectos en la esposa y los hijos.

En la vida social: un visitante y ausente en este entorno y en las decisiones que le competen.

El derecho al voto.

Les banderas de conveniencia.

El abandono de buques y tripulaciones.

II. EL OBJETIVO es la creación de un Centro de Derechos del Marino con el fin de poder ofrecerles un respaldo jurídico en defensa de sus derechos, que con tanta arbitrariedad son

concluidos.

Se expusieron las posibilidades y los efectos por los que esta atención redonda en beneficio de estos trabajadores, maltratados en una sociedad donde están reconocidos los derechos laborales establecidos para todos los trabajadores.

La celebración de esta Conferencia trató de aproximar a nuestra sociedad la realidad de las graves necesidades de los trabajadores del mar, que reclaman nuestra atención y nuestro esfuerzo, para ofrecerles a ellos y a sus familias el respeto que se debe a la dignidad del ser humano.

Conclusiones

1. La PCP implica mejoras sociales para los marinos.
2. En la lucha contra la pesca ilegal (IUU) tenemos una oportunidad para erradicar las prácticas de explotación laboral.
3. Modificar los reglamentos para que el voto por delegación a través de la gestión gratuita en las Notarías (que ya existe para el caso de las personas enfermas), se aplique a todo tipo de barcos.
4. Que se explore la posibilidad del voto electrónico con los medios técnicos actuales.
5. Reforzar la vigilancia de las Agencias de gestión de tripulaciones.
6. Intensificar los controles en materia laboral sobre buques españoles, así como sobre los buques extranjeros en puerto español de conformidad con el derecho internacional.
7. Acabar con la contratación de marinos extranjeros en condiciones diferentes a las de los españoles a bordo de buques pesqueros de bandera española.

8. Ratificación por parte de España del Convenio 188 de la OIT, recomendar su ratificación al resto de países de la Unión Europea e incidir sobre la necesidad de poder realizar inspecciones por el estado rector de puerto.
9. Realizar un control efectivo del cumplimiento de la legislación internacional por parte de los buques de armadores españoles abandonados en el extranjero, ya que descargan sus capturas en puerto español.
10. Recomendar la ratificación por todos los países de la Unión Europea del Convenio SCTW-F.
11. Regulación más rigorosa de los puestos de trabajo que deben ser calificados como de difícil cobertura.
12. Unificación de los organismos de control y elocución de la normativa existente.
13. Llamada de especial atención a las autoridades de control, que vigilen estrechamente, que en todo caso, haya un contrato laboral escrito.
14. Que se facilite la intercomunicación habitual entre el marino y sus familias en tierra a través de las nuevas tecnologías existentes a bordo para evitar el aislamiento socio-familiar.
15. En los buques de nueva construcción, que se contemplen espacios necesarios para la habitabilidad mínima de los tripulantes.
16. Equilibrar los días de descanso con los otros países europeos de referencia.
17. Animar a las Administraciones Públicas a realizar Convenios de Colaboración con las organizaciones sin ánimo de lucro para la creación de un centro de Derechos del Marino.

La Conferencia marítima se consideró un evento interesante para realizar una reflexión pública sobre la realidad que viven las familias marineras, y para introducir en nuestra sociedad una visión clara de la necesidad de unos medios que les protejan y se establezca la defensa de la justicia laboral, familiar y social que les corresponde como trabajadores.

La creación de un Centro de Derechos del Marino sería un respaldo de justicia necesario, a donde ellos puedan acudir para ofrecerles asistencia jurídica gratuita en defensa de sus derechos laborales, que con gran arbitrariedad son vulnerados sin consecuencias legales. Interesantes informaciones nos mostraron la posibilidad de esta realización y las necesidades inherentes para su cobertura.



ENTENDIENDO AL MARINO FILIPINO: SUS VALORES, ACTITUDES Y COMPORTAMIENTO

III parte

Autor: TOMAS D. ANDRES



TERMINA LA PUBLICACIÓN DEL ARTÍCULO DEL DR. TOMAS QUINTIN DONATO, ASESOR INTERCULTURAL QUE LLEVA A CABO CURSOS DE INTERCULTURALIDAD EN EL ÁMBITO DE LA CULTURA FILIPINA PARA EMIGRANTES DE MULTINACIONALES Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES. ESPERAMOS QUE HAYA SIDO ÚTIL PARA AYUDAR A COMPRENDER A LOS MARINOS FILIPINOS Y RELACIONARSE CON ELLOS.

El inglés filipino

El filipino medio habla un buen inglés, incluso a veces lo hace con acento americano. Sin embargo, los filipinos suelen hablar inglés con diferentes acentos



regionales: tagalo, ilocano, pampango, bisayas, según su región de procedencia. Existen numerosos acentos en el idioma inglés, por lo tanto, los filipinos precisarán tiempo para familiarizarse con la pronunciación inglesa de los oficiales.

No sea demasiado exigente con la pronunciación o la dicción en general. El alfabeto de algunos dialectos no incluye la letra "F", por lo que algunos filipinos tienden a pronunciarla como "P". A veces, los marinos filipinos utilizan mal el género gramatical, porque en el idioma filipino no existe tal distinción.

El inglés filipino difiere ligeramente del inglés americano o del inglés británico. A pesar de que se basa en el dialecto americano, la gramática y la pronunciación se han visto fuertemente influenciadas por las lenguas indígenas. Además, algunas palabras tienen significados precisos y específicos

que difieren del significado original. A continuación se presentan algunas palabras de uso común y su correspondiente significado:

"Blowout" - una sorpresa/premio o una celebración
"Brownout" - un apagón
"Colgate" - pasta de dientes
"Comfort Room" - aseos
"Dear" - caro
"Dirty Kitchen" - cocina secundaria, generalmente la cocina del servicio
"Frigidaire" - nevera
"Xerox" - fotocopiadora
"Kodak" - película
"Polaroid" - fotografía instantánea
"IBM" - ordenadores
"San Miguel" - cerveza
"to pass" - recoger, parar, pasar, pasar por
"to get down" - salir
"to go down" - bajar
"to sleep late" - trasnochar
"dressed for his funeral" – ir bien vestido
"to have oiled his officer" – adular, dorarle la píldora al superior
"his watch is dead" – se le ha parado el reloj
"open the light" - encender la luz
"homely" – dedicarse en cuerpo y alma a la familia.

Frases de cortesía

Aprender y emplear algunas palabras filipinas con los marinos filipinos es una forma muy convincente de decir "me gustas". Formas de saludar como "Kumusta Kayo?" (¿Cómo estás?), "Magandang Umaga" (Buenos días), "Magandang gabi" (Buenas tardes), "Mabuhay" (Larga vida!), etc., le ayudarán a desarrollar un tipo de relación profunda con ellos.

7. CÓMO MOTIVAR Y SACAR LO MEJOR QUE HAY EN UN FILIPINO

El filipino es único. Para motivarle es necesario entender sus prioridades, que no siguen siempre el mismo orden, ni encajan perfectamente en el marco occidental de las necesidades principales.

En esta escala de necesidades, el primer puesto lo ocupa el familismo o la necesidad de pertenecer a una familia o un grupo. El filipino, normalmente, se ve a sí mismo ante todo como miembro de la familia, y sólo en segundo lugar como miembro de un grupo ajeno, ya se trate de una oficina o empresa. No se puede esperar que el filipino anteponga el bienestar de su empresa al de su familia. Para motivar y hacer que cada filipino dé lo mejor de sí, y por lo tanto favorecer a largo plazo a la empresa, es necesario aplicar las medidas necesarias para lograr satisfacer la preocupación que los marinos filipinos sienten por sus familias. Además, cabe esperar que dichos marinos mantengan su lealtad hacia la empresa, siempre y cuando los objetivos de la empresa no entren en conflicto con los objetivos implícitos del núcleo familiar.

La segunda necesidad del filipino en esta escala es la necesidad de ser correspondido. Esto se basa en el valor “utang-na-loob”, un comportamiento según el cual cada servicio recibido, cada favor hecho o trato realizado, debe recibir algo a cambio. El filipino tiene un enorme sentido de la dignidad personal. Su dignidad y su honor son todo para él, por lo que herir dichos sentimientos, ya sean heridas reales o imaginarias, se convierte en un desafío para su hombría.

Respeta a los demás, pero este respeto debe ser también recíproco. Numerosos conflictos entre un jefe extranjero y un marino filipino tienen su origen en el desconocimiento, por un lado, y en un respeto sagrado por el otro, de la dignidad individual. El extranjero tiende a subestimar la dignidad del filipino. Él, a su vez, idolatra la dignidad individual de su jefe extranjero, pero exige el mismo trato, en caso contrario, perderá el autocontrol, porque siente que ha sido tratado injustamente o insultado, a pesar de que la causa en sí pueda ser trivial o leve.

Según las conclusiones de la Dra. Angelina Ramírez, para los filipinos las siguientes razones son de vital importancia a la hora de determinar el grado de satisfacción laboral:

- (1) Desea ser tratado como una persona con dignidad.
- (2) Requiere una comunicación franca y abierta, y recibir un feedback de aquellos con los que trabaja.
- (3) En el contexto de las evaluaciones del rendimiento, desea recibir una calificación alta puesto que

dicho reconocimiento suele conllevar beneficios económicos y un ascenso laboral.

(4) Quiere que se le reconozca el mérito de haber participado en cualquier acción que haya sido productiva para la organización.

(5) Trabaja mejor con compañeros que son socialmente solidarios.

(6) Quiere estar involucrado en tareas difíciles que ofrezcan riesgos calculados, sin embargo se resiste al cambio cuando este requiere que adopte un comportamiento nuevo para el que no está preparado.

La tercera necesidad en la jerarquía filipina es la de la aceptación social. El filipino ha de ser aceptado por sus compañeros por lo que es o lo que ellos creen que es, y ser tratado de acuerdo con su estatus. El filipino necesita ser aceptado socialmente por aquellas personas que puedan ayudarle en tiempos de necesidad. Usted debe ser capaz de desarrollar y cultivar la buena voluntad de sus trabajadores, con el fin de llevarse bien con ellos, dado que esta actitud es una inversión psicológica que puede traer beneficios a largo plazo, ya sean de carácter económico, religioso, social o político. Por lo tanto, mantenga una buena relación con ellos, aunque ésta sea ficticia. Por relación ficticia nos referimos a esa relación que no posee un carácter legal ni de parentesco. Sin embargo, aunque ésta sea ficticia, es definitivamente real en la cultura filipina. Cuando un filipino llama a su jefe “kuya” (hermano mayor) o “tatay” (padre), aunque no esté realmente emparentado con él, está desarrollando una relación ficticia que le ayudará a sentirse miembro de la familia del oficial.



A veces, un filipino puede pedirle a un extranjero que sea el padrino de una boda o un bautizo. Puesto que hay varios padrinos, el filipino puede pedírselo al extranjero por una cuestión de prestigio, y esto responde a su necesidad de aceptación social. Para los filipinos dicha petición no es sólo un acto religioso, sino social; por lo tanto, se considera una gro-

sería rechazar dicha invitación. Si el extranjero decide participar como padrino, el filipino lo consideraría como un gran honor.

La cuarta necesidad que se incluye en esta escala de prioridades es la necesidad de la movilidad social. La mayoría de los filipinos desea ganar más dinero para ascender en la escala social. Si se les ayuda a alcanzar este objetivo, lo harán. Debido a esta necesidad, la evaluación de una autoridad o un superior será bien acogida, pero no así la evaluación de subordinados o compañeros. El filipino ve que su movilidad está garantizada si ha sido decidida por su superior.

La quinta necesidad es la de “pagkabayani” (“ser un héroe”). Se haya en el vértice de la escala de sus necesidades y en ella se incluyen los valores de “honor”, “dignidad” y “orgullo”, o lo que es lo mismo, el valor de “hiya”, que para un filipino posee un sentido más amplio y que podríamos definir mejor como “autoestima”. Este es uno de los conceptos más importantes de la psicología social de los filipinos porque abarca casi todos los aspectos del valor y la motivación filipina.

8. CÓMO NEGOCIAR Y MANEJAR CONFLICTOS CON FILIPINOS

El filipino es generalmente un compañero amable, amante de la paz y sociable. Tiene un carácter conciliador y no es propenso a la confrontación.

Cuando los derechos personales de un occidental son pisoteados, normalmente, su primera reacción es la de quejarse y luchar. Por su parte, el filipino se sorprende al ver cómo los occidentales discuten por sus derechos personales y después siguen siendo tan amigos, como si no hubiera pasado nada. Esto se debe a que el filipino ha sido educado culturalmente para respetar el valor de la armonía. Si se pisotean los derechos de un filipino, éste intenta en primer lugar resolver dicho problema de manera cordial. A menudo, expresa sus sentimientos indirectamente o con rodeos. ¡La confrontación directa con alguien causará heridas profundas que no se podrán curar con una reconciliación amistosa! Sólo después de que haya agotado todos los medios amistosos (paki-kisama) recurrirá a la violencia (pakikibaka).

El deseo que siente el filipino de vivir en armonía no implica una ausencia de conflicto real. Ciertamente, para él la violencia o la confrontación directa no son el primer recurso. Sin embargo, si es ridiculizado, el filipino puede reaccionar de manera violenta. Cualquier intento de poner en duda o cuestionar la acción de un filipino, su integridad y honor, aunque sea cierto, puede provocar en él una



reacción vengativa. Aquél que denuncia públicamente a un filipino consigue sólo empeorar la situación, porque no siguió la norma cultural de expresar sus quejas primero en privado y con educación.

El occidental medio rige su vida y el mantenimiento de la ley y el orden según los principios del bien o el mal; el filipino medio, según las sanciones de la vergüenza, el deshonor, el ridículo o la falta de decoro. El occidental medio se ve obligado a clasificar su conducta según términos universales impersonales. La “ley es la ley” y “lo que está bien, está bien”, independientemente de otras consideraciones. El filipino medio considera la ley desde la perspectiva concreta y personal. Se rige por una cultura de la vergüenza, y este factor afecta enormemente a su comportamiento. Un filipino considera que salvaguardar su honor es más importante que la verdad misma. La pasión del occidental por la verdad, sin importarle a quién pueda herir, se manifiesta en el acto de denunciar las fechorías perpetradas por aquéllos que ya han fallecido. Pero esto no es así para el filipino. Cualquier fechoría cometida por un superior o funcionario será enterrada con él; se honra su memoria porque éste ya no está entre nosotros.

Tomemos el caso del concepto de justicia. La justicia para el filipino no es algo abstracto. El ser justo es algo concreto, visible; alguien que te puede suscitar lástima o simpatía. La justicia es el juez, el oficial, el superior. La ética de la justicia para el filipino se basa en el valor de la armonía. La justicia para los filipinos no es individualista sino comunitaria. El concepto de justicia para el filipino equivale a “autoestima interior” y no es necesariamente igual para todos.

Para negociar con los filipinos es necesario un profundo sentido del respeto a los mayores y a la autoridad. Debe hacerse con cuidado y diplomacia para no herir la “autoestima interior” de los filipinos.

La relación de los negociadores debe ser una relación humana y, posiblemente, en un ambiente familiar. Ambos negociadores deben trabajar juntos por el bien común, sin ninguna motivación egoísta que les lleve a intentar superarse los unos a los otros.

Los pasos necesarios para negociar con filipinos

La preparación intensiva para la negociación es esencial, ya que es como seguir un proceso psicológico que se rige por una lógica concreta.

Paso Uno: "Magtapatan ng Loob" o asegúrese de preparar hechos verídicos. Ambas partes negociadoras deben expresar con sinceridad lo que piensan.

Paso Dos: "Magkagaangan ng loob" o desarrollar una relación y una atmósfera de confianza. Los filipinos son personas que responden a la persuasión. Por ejemplo, una ocasión propicia para negociar con un filipino puede ser el día de su cumpleaños, por lo que basta con fijar la fecha de la negociación en dicho día. Un cumpleaños es una ocasión importante en Filipinas. Se supone que un filipino deba saludar incluso a su enemigo el día de su cumpleaños.

Paso Tres: "Makuha ang loob ng bawa't isa" o armonizar sus objetivos e intenciones con los objetivos e intenciones de sus marinos. Negociar con los filipinos debe ser una situación en la que todos obtengan beneficios, un intento de otorgar la mayor satisfacción a ambas partes dentro de su ámbito de valores establecido. Se supone que en este ámbito, la escala de valores establecida incluya a ambas partes.

Cuarto Paso: "Magkapanatagan ng loob" o fijar las condiciones del acuerdo y concentrarse en lo que tienen que hacer. La esencia de una buena negociación es la de conseguir el mejor acuerdo posible para ambas partes, sin crear problemas a largo plazo o fracturas entre ambos. El objetivo de la negociación debe ser el de alcanzar un acuerdo ventajoso para todos. Cada uno de los negociadores debe ponerse en el lugar del otro. Es necesario hacer hincapié en el hecho de satisfacer la expectativas de



las dos partes implicadas. Es en un ambiente tranquilo en el que ambas partes pueden analizar los problemas y establecer los términos comunes. El clima emocional debe ser conciliador, enfático y enfocado a la resolución de los problemas. La actitud y el comportamiento de los negociadores debe ser de confianza y apoyo, relajado, amable, razonable y creativo. Es en este tipo de ambiente en el que el filipino se convierte en un ser razonable, condescendiente y noble.

Quinto Paso: "Puspusang loob tinutupad na ang pinag-usapan" o ambas partes cumplen incondicionalmente con sus obligaciones, deberes y las responsabilidades de su acuerdo.

Los acuerdos negociados permiten a las partes negociadoras mantenerse estables en sus propias áreas y flexibles en los detalles. Negociar con los filipinos exige un enfoque holístico. Uno debe ser lógico y sensible a las emociones al mismo tiempo.

9. LO QUE SE DEBE Y LO QUE NO SE DEBE HACER CON LOS FILIPINOS

Éstas son algunas informaciones generales cuyo objetivo es el de ayudar a los capitanes y oficiales que navegan con marinos filipinos:

1. Entender el lenguaje corporal de los filipinos:

El filipino asiente con frecuencia en medio de una conversación, lo que significa simplemente: "Entiendo lo que estás diciendo", pero no quiere decir "sí" estoy de acuerdo.

Levantan las cejas para comunicar que han entendido y para responder un "sí".

Establecer contacto visual es una señal de entendimiento. Añadir una sonrisa se convierte en un "hola" amistoso sin palabras.

Los labios se utilizan para señalar.

"SST-SST" se utiliza para llamar la atención.

Las risitas tontas se emplean para mostrar simpatía.

El gesto común que significa OK, con el pulgar y el dedo índice que forman un círculo, para los filipinos significa dinero. El nuevo gesto de OK se obtiene con el pulgar hacia arriba.

Utilizar el dedo índice o el dedo índice levantado hacia arriba para llamar a un filipino se considera un gesto humillante y sólo se utiliza para los animales. Se debe realizar un gesto con la mano hacia abajo, sin arquearla demasiado, ya que este podría ser un gesto demasiado dominante.

Mirar fijamente es un acto de grosería y agresividad. La mejor forma de demostrar valor, cuando se enfrentan a una persona de aspecto duro es mirarla brevemente y luego apartar la mirada.

Los brazos en jarras se considera una postura arrogante, desafiante y que denota enfado. No es una postura con la que se va a ganar a los filipinos o influirlos, a menos que usted sea un policía a punto de multar por una infracción de tráfico.

Es un insulto llamar a alguien doblando el dedo. Los filipinos señalarán una dirección desplazando sus ojos hacia la dirección indicada.

Un ligero toque en el codo está permitido para llamar la atención de alguien.

Es normal ver a dos hombres que se dan la mano o que se agarran por los hombros, dicha acción carece de connotaciones de homosexualidad.

El contacto físico con el sexo opuesto en público no es aceptable. Las señoritas se saludan con un beso en la mejilla, pero hombres y mujeres mantienen una distancia respetuosa. Algunas mujeres pueden darle la mano a un hombre, pero tienen que ser ellas las que inician dicho gesto.

Un apretón de manos flojo es socialmente aceptable.

Una mujer y un hombre se abstendrán de ser efusivos en público.

El filipino medio requiere de menos privacidad que el occidental medio.

Tiende también a requerir menos espacio personal. Los filipinos tienden a estar cerca los unos de los otros al caminar y hablar, y no consideran ofensivo el contacto corporal en las muchedumbres.

Normalmente, los filipinos no suelen hacer la cola o formar una fila.

2. Entender los gestos físicos y verbales de los filipinos:

A los oficiales, ancianos y jefes se les llama "señor" o "señora", o por su título o profesión.

Cuando se hace una pregunta, es necesario ofrecer antes una disculpa ("Siento molestarle, pero ...").

Al invitar a un filipino, debe hacerlo al menos tres veces. A los filipinos se les enseña que es educado rechazar las primeras dos invitaciones. Para ellos, la insistencia es una señal clara de que la oferta o la invitación es sincera.

Las flores se asocian con la muerte. Llévele comida a un filipino enfermo, pero no le lleve flores.

"Pasalubong" es un regalo entregado como recuerdo de un viaje. Un superior que trae un "pasalubong" cuando regresa de un viaje muestra a su gente que se acordó de ellos durante su ausencia.

La coherencia es el principal requisito para una relación fluida con los filipinos.

Recurrir a terceros o intermediarios es una norma muy

aceptable para preguntar y para contar. Esto ayuda a evitar una situación de confrontación directa, que puede degenerar en vergüenza.

3. Entender lo que molesta a los filipinos:

Alguien que está en total desacuerdo con su opinión en una discusión. Puede estar en desacuerdo con él, pero no lo haga de forma enérgica.

Una persona que le mira por encima del hombro.

La ignorancia que los extranjeros muestran sobre su tierra natal.

Escasa atención a los detalles pequeños.

Una persona que le trata como a un criado.

La crítica de alguien que no es su jefe.

Una persona con menos experiencia que le dice cómo hacer su trabajo.

La falta de consideración por sus sentimientos.

Perjuicio racial.

El olor corporal.

Un extranjero que le dice "así es como lo hacemos en casa".

Que le digan que se de prisa.

La actitud de superioridad de una persona.

Una persona torpe y demasiado franca.

Los ricos que se niegan a hablar con personas de clase social inferior.

Los extranjeros que escriben sobre su país sin tener los conocimientos adecuados.

Las personas que predicen la democracia pero no la practican.

Las personas que requieren una respuesta tajante, un sí o un no.

Las personas que se adjudican el mérito de logros que son el resultado de esfuerzos comunes.

4. Entender el concepto filipino de la propiedad.

El concepto filipino de la propiedad es triple:

1) Lo que es mío es mío. El filipino ha heredado del mundo occidental el concepto de la propiedad privada, como tener títulos de propiedad y documentos de las cosas que posee.

2) Lo que es tuyo es mío. El valor "kapitbahay" o "ncighborhood" requiere que un filipino comparta algunas de sus propiedades con su prójimo; viceversa, este valor le da derecho a algunas de las propiedades de su prójimo. En nombre de las buenas relaciones de vecindad, un vecino puede pedirle prestado el coche a otro, o ir a ver la televisión a casa de otro.

3) Lo que es de propiedad pública es mío. El valor filipino de "sakop" hace que las propiedades públicas y privadas asuman una dimensión comunitaria. En Filipinas, la propiedad pública no pertenece a nadie. Más bien, el usu-



rio de la propiedad pública parece considerarlo como su propiedad personal.

El filipino utiliza el espacio público mientras conduce como lo haría al caminar - asumiendo sus derechos mientras se mueve. Considera el punto concreto en el que se encuentra o por el que se mueve, como su propiedad personal y, por lo tanto, lo utiliza todo el tiempo que sea necesario y de la forma que desea.

Cuando el filipino es elegido o nombrado para un cargo, tienden a usar su oficina, vehículo, teléfono, para su uso privado y personal.

La comunió de bienes en la dimensión "sakop" en realidad podría ser el "préstamo". Los filipinos, por ejemplo, que tienen un fuerte sentido de la propiedad "sakop", consideran las cosas "prestadas", en cambio los occidentales las consideran "robadas".

5. Llamar a un filipino por su nombre. Cuando un subordinado filipino es llamado por su nombre por su oficial, se siente muy eufórico puesto que está orgulloso de saber que su superior lo conoce personalmente.

6. Es oportuno ofrecerle siempre a un filipino un café, un té o algo cuando le visita. Este es un gesto que significa que es bienvenido a su oficina.

7. Sería correcto decir siempre: "Silencio por favor" o "Amablemente, podrían bajar el tono", en lugar de decir "Cállate".

8. Ofrecerle a un filipino una salida a una situación para que pueda salvar las apariencias y no sentirse avergonzado. Dicha vergüenza genera "hiya", que es algo doloroso de aceptar para un filipino.

9. Nunca preste dinero, salvo en casos muy excepcionales. La devolución de la deuda puede ser un problema. Para evitar malos entendidos, si se está realmente prestando o no, debe hacer una clara distinción entre los tres conceptos de propiedad del filipino. En algunos casos, los préstamos de dinero pueden ser simplemente una forma simbólica de pedir dinero.

10. No espere puntualidad y prontitud en términos de tiempo si no se ha aclarado cuál es el concepto de tiempo, lineal o cíclico, que se aplica a la situación.

CELEBRANDO EL "DÍA DE LA GENTE DE MAR"

"Rostros del Mar" fue el lema del Día de la Gente de Mar, que se celebró el 25 de junio de este año. "En tanto que rostro humano del amor de Dios, Él nos hace mensajeros de su alegría". Estas palabras fueron enviadas al mundo marítimo durante el XXII Congreso Mundial del A.M. en Gdynia, en 2007.

¿Cómo podemos ayudar a que los rostros de los marinos sean felices? Hay muchos elementos de la alegría que consiguen que el evento sea agradable.

El domingo, 23 de junio, durante la Misa celebrada a las 4 p.m. en nuestra Iglesia Marítima de Gdynia, anunciamos que el Día de la Gente de Mar se celebraría el martes 25. Después de la Misa, los marinos jugaron un partido de baloncesto en el gimnasio. El partido fue grabado y los marinos recibieron una copia en CD durante el Día de la Gente de Mar.

En la mañana del 25 de junio, durante la inauguración de la Terminal de buques de carga seca de Gdańsk, el P. Edward Pracz rezó por los marinos, recordando a todos los oficiales presentes que se celebraba el Día de la Gente de Mar.

¿Cómo conseguir que un rostro exprese felicidad? A veces es suficiente con entregar un regalo pequeño. El A.M. de Gdynia repartió entre los marinos que se encontraban en el Centro del A.M. y a bordo de los barcos una tableta de chocolate con la siguiente inscripción: "Día de la Gente de Mar, 25 de junio de 2013".

Este gesto pequeño hizo muy feliz a los marinos. A bordo del barco "Sophie Shulte" dijimos una oración por todos los navegantes del mundo. Les propongo que continuemos esta tradición en un espíritu de solidaridad con ellos.



P. Edward Pracz, A.M. Gdynia, Polonia

LA PUESTA EN LIBERTAD DEL CAPITÁN SERGEY MASLENNIKOV

En Agosto del año 2012 fui informado a través de Douglas Stevenson (Center for Seafarers' Rights) y del P. Alexander Smerechynskyy, del Apostolado del Mar de Odessa, del caso del Capitán Sergey Maslennikov, natural de Ucrania, recluido en la cárcel de Soto del Real (León) en España, cumpliendo una condena de 9 años por un presunto delito de tráfico de drogas, del cual él siempre se declaró inocente.

Su estado de salud era además muy precario, debido a un cáncer de garganta, que había exigido una intervención quirúrgica, a causa de la cual le surgieron problemas para poder deglutir.

En octubre de 2003 su barco, el remolcador de altura Zudar Sexto que servía como remolcador de salvamento para la flota pesquera que operaba en la zona de Cabo Verde, había sido requerido para prestar auxilio a un buque en peligro, siendo seguidamente arrestado el barco y la tripulación por una acusación tráfico de drogas. La tripulación fue encarcelada por 8 meses y posteriormente extraditada a España. En el año 2005 fueron liberados bajo la condición de no salir del país. Finalmente, la tripulación dejó España, al no disponer de medios para subsistir. El Capitán Maslennikov, sin embargo, decidió permanecer en España para demostrar su inocencia y la de su tripulación. En el año 2009 se abrió una nueva investigación y la Audiencia Nacional condenó al capitán a una pena de 9 años y 1 día de prisión.

Para mayor pesar de Sergey Maslennikov, en ese tiempo falleció su hijo, sin que él tan siquiera pudiera asistir al funeral.



La sentencia había sido posteriormente confirmada por el Tribunal Supremo y, desde el punto de vista legal, no había nada más que se pudiera hacer.

Nos pusimos en contacto con el capellán de la prisión y también con la abogada que llevaba el caso y así pudimos obtener información sobre su situación personal y al mismo tiempo hacerle llegar nuestro interés y apoyo moral.

Teníamos claro que las vías legales estaban agotadas y pensamos que lo único que podíamos hacer era recoger escritos y firmas a nivel internacional, pidiendo la libertad del preso por razones humanitarias. Iniciamos las gestiones para solicitar la libertad del Capitán Maslennikov y recogimos escritos del Center for Seafarers Rights de New York, de la International Christian Maritime Association, de Seafarers' Rights Internacional, de los centros de ICMA de Odessa, así como de las autoridades portuarias y sindicales de este puerto. Adicionalmente, durante el Congreso Mundial del Apostolado del Mar en Roma en Noviembre 2012, se recogieron 150 firmas, con la misma finalidad.

Todos esos escritos fueron trasladados a la Audiencia Nacional con fecha 27 de diciembre de 2012.

Durante los meses siguientes no hubo novedades, en parte debido a un cambio de abogado defensor. Sin embargo, en Julio fuimos informados de que la Audiencia Nacional había decidido conceder al capitán la libertad condicional, si bien su repatriación se iba a demorar a causa de una segunda operación de garganta. Finalmente, el día 6 de agosto, el capitán Sergey Maslennikov llegaba a Odessa, poniendo así fin a una larga pesadilla.

Hace días tuve una experiencia emocionante, cuando el Capitán Maslennikov, que junto con su esposa, se habían reunido con el Capitán Alexander Sorokin de Mission to Seafarers, y el Padre Alexander Smerechynskyy y Rostyslav Inzhestoykov del Apostolado del Mar para manifestar su

reconocimiento por todo el apoyo recibido, me llamó por teléfono a Barcelona y en un español correcto me agradeció las gestiones que habíamos realizado y me dijo que se encontraba muy bien físicamente y muy feliz de estar de nuevo en su casa.

No sé hasta qué punto los escritos y las firmas recogidas y enviadas a la Audiencia Nacional, ayudaron a la puesta en libertad del Capitán Maslennikov, pero de lo que no cabe duda es de que se ha hecho llegar una voz solidaria del mundo marítimo internacional.

Este caso es uno más en los cuales se constata que la situación de marinos acusados de delitos en el extranjero es muy precaria, en especial la de los capitanes, que han de hacer frente a una presunción de culpabilidad, frecuentemente difícil de rebatir. Adicionalmente se produce la sensación de desprotección al hallarse en un país extranjero, lejos de la familia, sufriendo problemas de entendimiento por razón de idioma y la lentitud de los procesos judiciales.

Nos alegramos mucho de que finalmente el capitán Maslennikov esté de nuevo en casa y le deseamos que pueda superar completamente su enfermedad. Él sigue insistiendo en su deseo de revindicar su inocencia por un delito que nunca cometió.

Aprovechamos la ocasión para hacer una llamada a la comunidad internacional para que los marinos involucrados en presuntos delitos, en países extranjeros, tengan una mayor protección y se les garantice en todo momento el contacto imprescindible con sus familias

Barcelona, septiembre de 2013

Diácono Ricardo Rodríguez-Martos
Delegado diocesano del Apostolado del Mar en Barcelona

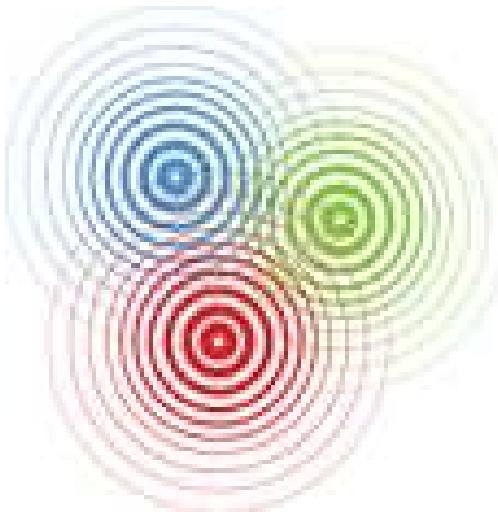
UNA CARTA DE KAREN PARSON

¡Qué mañana maravillosa! En 1991, un oficial de cubierta filipino, Jimmy Custodio, falleció a bordo del buque granelero en el que trabajaba, mientras se encontraba anclado en Cleveland, Ohio. En aquella época todavía trabajaba en el Puerto de Detroit, Michigan. El agente marítimo me notificó que el buque se dirigía hacia nuestro Puerto, y que la tripulación necesitaría asesoramiento para superar el luto. Cuando llegaron a Detroit, subí a bordo y pasé mucho tiempo escuchando y consolando a los oficiales y a la tripulación. Jimmy tenía sólo 31 años, estaba casado y tenía tres hijos pequeños. Uno de los oficiales me dio la dirección de Jimmy, así que escribí a su familia una carta de condolencia. Su esposa, Laarni, me contestó. Empezamos a mantener correspondencia. La ayudé a superar su dolor y los momentos difíciles que suponía tener que sacar adelante a su familia ella sola.



Finalmente, los hijos crecieron, terminaron la universidad y comenzaron a trabajar. Laarni también obtuvo su licenciatura en enfermería y emigró a los Estados Unidos; primero vivió en California y recientemente se ha trasladado a San Antonio, Texas. Ayer por la tarde recibí una llamada de Laarni diciendo que estaba en Galveston de vacaciones con unos amigos. Esta mañana fui al lugar donde se alojaban y, después de 22 años de mantener correspondencia con ella, he conocido a mi amiga Laarni. Fue un encuentro muy emotivo, pero divertido. Dios es bueno. ¡Cómo nos ha bendecido a las dos!

Karen



DESARROLLO SOSTENIBLE:

LA CONTRIBUCIÓN DE LA OMI MÁS ALLÁ DE RÍO+20

En su mensaje para el Día Marítimo Mundial, el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el Sr. Koji Sekimizu dijo que el transporte marítimo es fundamental para el desarrollo sostenible, en cuanto es en realidad el sólo fiable método de transporte global, rentable y energéticamente eficiente masa de energía, materiales, alimentos y productos industriales.

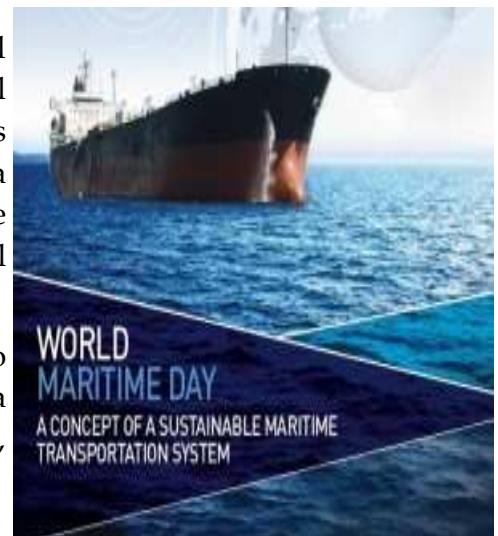
“El sistema de transporte marítimo en sí debe, por lo tanto, asegúrese de que su desarrollo también sostenible”, ha dijo el Sr. Sekimizu, incluyendo en este término general no sólo la explotación de buques, pero todas las actividades que son vitales para apoyar el envío. Actividades tales como la operación de los sistemas de gestión del tráfico marítimo y sistemas globales de comunicación, puertos y conexiones multimodales son todos los componentes de este sector polifacético.

“La construcción naval y la clasificación, registro de buques y la administración, la financiación de buques, reparación de buques, el reciclaje de buques, la educación y la formación de la gente de mar, son parte del sistema - como, de hecho, son los servicios de rescate, agencias de seguridad marítima, guardacostas de búsqueda y y las agencias de aplicación de la ley marítima y muchos otros, también. Todos tienen un papel que desempeñar en la definición y consecución de un sistema de transporte marítimo sostenible”, dijo el Sr. Sekimizu.

“Debido a que el sistema de transporte marítimo es tan esencial para el continuo desarrollo y crecimiento futuro de la economía mundial, la OMI continuará a tomar la iniciativa en el apoyo con los estándares mundiales correspondientes y ayudando a promover, mediante la cooperación técnica, la necesarias políticas nacionales de transporte marítimo y los marcos institucionales para un sistema de transporte marítimo sostenible”, añadió el Sr. Sekimizu.

En su mensaje, el Secretario General de las Naciones Unidas, el Sr. Ban Ki-moon, destacó que en este año el Día Marítimo Mundial se conmemora en un momento importante, cuando las Naciones Unidas entran en la recta final de su campaña mundial para mitigar el sufrimiento humano mediante los Objetivos de Desarrollo del Milenio, al tiempo que forjan una visión para el período posterior a 2015.

“En el marco de esa labor, consideramos al transporte marítimo como un vínculo económico y eficiente desde el punto de vista energético en la cadena mundial de producción y distribución”, dijo.



El Dios de los marineros

Reflexiones del Director nacional
del Apostolado del Mar de Francia



Port 2000 en El Havre es un terminal para contenedores de 4 km. de largo. Hay inmensas áreas de almacenamiento y un incesante ir y venir de camiones. Hay pórticos a lo largo del muelle para la manipulación de los contenedores sobre los buques. Los barcos son mastodónticos: los más grandes alcanzan los 400 metros y transportan el equivalente a 9.000 camiones grandes.

Cuando se sube a bordo para encontrar una veintena de marineros, muy ocupados, uno se encuentra de frente a una imponente muralla de hierro, con una escalera, larga y empinada, que escalar.

Entonces me digo: hay hombres a bordo (a veces una mujer); son sobre todo filipinos, indios, indonesios, chinos, rusos, ucranianos, croatas, montenegrinos, rumanos, etc. Son los emigrantes del trabajo globalizado. En poco tiempo, se visita el mundo. Se encuentra con la amabilidad de los filipinos o de los indonesios, cuya duración del contrato no parece afectar a la moral. Siente la ira del segundo capitán polaco, saturado de trabajo durante la escala en el puerto, que limita el tiempo de descanso; o el disgusto de aquel comandante indio, que me decía que no era respetado por su compañía. Se escuchan las angustias y las dificultades, la falta de la familia, el trabajo estresante; se reciben las alegrías, como la de ser padre, el éxito de un hijo en los estudios... Llevo todo ello a la oración.

También me digo: nuestro Dios ama a esta humanidad tan diversa, por origen, cultura, idioma y religión. Haciéndose uno de nosotros, carne de nuestra carne, por la encarnación en Jesús de Nazaret, esta humanidad es su familia. Además, cuando subo la escalera para encontrarme con los marineros, llego a un lugar donde Él habita; voy a su encuentro, a través del rostro de los marineros que están frente a mí. Se convierten en el rostro de los hermanos y son así mismo rostros de Cristo.

Soy testigo de los "guiños" del Espíritu. El joven chino, segundo capitán, que me compartía sus convicciones humanas, mientras copiaba las oraciones y las lecturas dominicales para los marineros filipinos de su tripulación, de la que habla lo mejor posible; aquel jovencísimo oficial indio que, después de un intercambio impresiones sobre su país y sobre su vida, me pide que lo bendiga; aquel oficial coreano, cristiano, a quien le había dado una Biblia, que me lo agradece tres meses después por todo el provecho que había sacado de haberla leído; o el mecánico chino que, en el momento de la venta de una tarjeta telefónica, me pide una Biblia y se hace la señal de la cruz para dar a entender que es cristiano. No olvidaré el momento de cambio de tripulación de un portacontenedores, filipinos y rumanos, que se dan un abrazo muy fraternal. Pienso en el comandante francés, no cristiano, para quien navegar con los filipinos es un enriquecimiento espiritual.

En el Dios de los marineros, veo la figura de Abraham, el padre de los pueblos y de los creyentes, que ha recogido la promesa de la vida y de amor de nuestro Dios: ¡en una mañana de visitas, yo visito la humanidad, diversa pero una! Veo también la figura de Elías, el buscador de sentido, que ha sabido reconocer el paso de Dios en la brisa ligera: me impresiona siempre ver cómo se aprecian los marineros, más allá de las diferencias de cultura, religión u origen. Reconozco en Él a Moisés, el portavoz de sus hermanos, para quien Dios es soplo de vida y libertad para el hombre; siento también las recriminaciones, los gritos y los sufrimientos de los marineros, y siempre quedo estupefacto de la confianza que manifiestan hacia quien les escucha y les visita gratuitamente.

Guy Pasquier
11 de junio de 2013

SIGUIENDO HACIA ADELANTE, REFORZANDO LA ICMA

El Secretario General de la ICMA completa su mandato.

El Reverendo Hennie la Grange abandonó su puesto de Secretario General de la ICMA a finales de julio de 2013, tras ocupar dicho cargo desde el 1 de julio de 2007. Hennie escribió:

La revisión estratégica está ayudando a la ICMA a avanzar a pasos agigantados. La Asociación se encuentra ya en vísperas de una nueva era que promete fortalecer la ICMA transformando la secretaría y promoviendo el trabajo de sus miembros. Estos desafíos exigen nuevas competencias y un compromiso renovado. La implementación, en este última década, del Informe GRUBB, la revisión anterior de la ICMA y la evolución de nuestros ministerios han llevado a la ICMA a diversificarse y a abrir nuevos caminos.

Estoy satisfecho con el tiempo que he pasado en la ICMA. Cambiar de continente, para ocupar este puesto, ha sido un sacrificio que ha merecido la pena.

He sido bendecido con un mundo de nuevos amigos y con una familia en la fe. He conocido a personas extraordinarias. He descubierto tesoros de la iglesia de Cristo que nunca hubiera imaginado. He visto crecer la unidad. Juntos hemos celebrado la diferencia. Hemos compartido momentos de grandes logros, a

la vez que luchábamos contra las complejidades de la vida y del trabajo. Hemos visto el éxito y el fracaso, y juntos lo hemos superado todo. Hemos experimentado a nivel personal el amor de Nuestro Padre en el trabajo, en esta comunidad ecuménica única. Por supuesto, las comunidades ecuménicas necesitan ser cuidadas y por ello la tolerancia sigue siendo fundamental. Rezo para que el Espíritu de Dios les ayude a velar por esta valiosa parte de su reino.

Tengo el máximo respeto por los capellanes de puerto, que sirven a Dios y cuidan apasionadamente de su pueblo del mar. Le doy gracias a Dios por todos ustedes. Su labor, que realizan contra viento y marea, es una fuente de inspiración. Que Dios les bendiga con el cumplimiento, ya que ésta es la recompensa, lo sé, que es lo que ustedes más desean.

Espero haber podido contribuir, aunque sólo sea un poco, a la unidad de los cristianos, a la dignidad de los capellanes de puerto y al bienestar de la gente de mar, los pescadores y sus familias.

Espero haber podido inculcar en la industria y entre nuestros socios del sector del bienestar social, el sentido del valor de la fe, que inspira la dedicación incondicional a la asistencia.

Espero que la ICMA, sus miembros y sus capellanes, sean un poco más valorados pudiendo ser un recurso en el que se puede confiar, incluso para nadar esa milla extra, cuando el caminar sobre las aguas no es una opción viable.

¡Gracias a todos por su invitación! Gracias por su amistad y hospitalidad. Se que no siempre he sido capaz de ofrecer lo que se esperaba o lo que era necesario, pero me han amado de todas maneras, como lo hacen los cristianos. Que Dios les bendiga.

Hennie la Grange

El Revdo. LaGrange seguirá implicado en el ministerio marítimo, puesto que ha sido nombrado capellán de la "Sociedad de Asistencia a los Marineros de la Reina" (Queen Victoria Seamen's Rest, QVSR). Asimismo, ha entrado a formar parte del MPHRR (Programa de Respuesta Humanitaria a la Piratería Marítima) con el cometido de aplicar los objetivos y las metas del MPHRR en determinadas regiones del mundo, que en la actualidad no están reguladas por los programas regionales del MPHRR.

El Revdo. LaGrange también actúa como enlace con la OMI (Oficina Marítima International) y la Iswan (la Red Internacional para el Bienestar y la Asistencia de los Marineros).

