



EL APOSTOLADO DEL MAR PONE EN MARCHA PROYECTOS DE RECONSTRUCCIÓN PARA LOS PESCADORES DE FILIPINAS



"Ayudar a los marineros afectados por el tifón, dialogando con la Iglesia local, con proyectos sostenibles, que tengan en cuenta el equilibrio ecológico y la defensa de los derechos de los pescadores, y que sean económicamente transparentes". Es cuanto ha afirmado Su Excia. Mons. Joseph Kalathiparambil, secretario del Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, al regreso del viaje realizado a Filipinas en la segunda quincena de marzo, acompañado por el padre Bruno Ciceri, encargado del Apostolado del Mar en el seno del mismo Dicasterio.

Tras el tifón del pasado 7 de noviembre, el Pontificio Consejo instituyó un fondo especial para financiar proyectos en beneficio de la gente del mar de las áreas afectadas. El cardenal Antonio Maria Vegliò, presidente del Consejo, indicó que "esta campaña ha provocado una conmovedora reacción de solidaridad por parte de los centros *Stella Maris* de todo el mundo y de numerosas personas, y hasta este momento nos ha permitido recoger una cantidad muy importante".

Durante su estancia en Filipinas, Mons. Kalathiparambil y el p. Ciceri se han encontrado, entre otros, con Su Excia. Mons. Villegas, presidente de la Conferencia Episcopal, el cardenal Tagle, arzobispo de Manila, Su Excia. Mons. Pinto, nuncio apostólico, y con Su Excia. Mons. Pabillo, obispo presidente de NASSA (Caritas Filipinas), ente que está coordinando los diversos proyectos en las diócesis afectadas por el tifón. Con estas reuniones se ha querido dar la palabra a las comunidades locales en lo referente a la elección de las prioridades y de los proyectos concretos, cosa que ha sido muy apreciada.

Un encuentro importante fue el realizado con los capellanes del Apostolado del Mar, que presentaron algunos proyectos de reconstrucción a favor de los pescadores y de las familias a los que han sido destinados parte de los fondos recogidos.

El Apostolado del Mar de Cebú se puso en marcha inmediatamente después del tifón, llevando elementos de primera nece-

EN ESTA EDICIÓN

| | |
|--|----|
| Encuentro anual de los Coordinadores Regionales | 3 |
| Pescadores víctimas de la trata de personas | 5 |
| Las políticas de seguridad marítima y el marino actual | 8 |
| Los piratas somalíes se vuelven pescadores | 10 |
| Nuevas medidas para proteger los marinos del abandono | 14 |

Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes
Palazzo San Calisto - Vaticano
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va

www.pcmigrants.org
[www.vatican.va/Roman Curia/ Pontifical Councils ...](http://www.vatican.va/Roman_Curia/Pontifical_Councils...)

sidad a la isla de Bantayan, situada al norte de Cebú. Ahora, con los fondos recibidos, se construirán 70 pequeñas casas de las que se beneficiarán alrededor de 320 familias pobres de la isla, en el barrio Sillon. Este barrio, compuesto de unas 1.060 familias, fue completamente devastado por la furia del súper tifón que, a su paso, sembró miedo y destrucción en esta comunidad de pescadores y cultivadores de cocos.

La parroquia del Santo Rosario está situada en el extremo norte de la diócesis de Maasin, con una población de unos 15.000 individuos, de los que un 63% son católicos.

También aquí el tifón golpeó con extrema intensidad, destruyendo no sólo los hogares, sino también las infraestructuras. El Apostolado del Mar de Maasin se ha implicado en la reconstrucción de las viviendas total o parcialmente destruidas en los barrios de Caridad y Visca en la ciudad de Babay, que forma parte de la diócesis de Maasin. Cuando se haya completado el proyecto se beneficiarán cerca de 420 familias.

La isla de Guian está situada en la parte oriental de la provincia de Samar. Fue la primera localidad afectada por el tifón y fue completamente destruida. El Apostolado del Mar de Manila se comprometerá en la reconstrucción del tejido social y material en la pequeña isla de Manicani, tratando de responder a las necesidades de unas 300 familias que obtienen su sustento de la pesca artesanal.

En todos estos proyectos las personas serán directamente implicadas en el proceso de reconstrucción recurriendo a sus habilidades manuales, para darles dignidad y hacerlos protagonistas de su renacimiento.

Además, los proyectos serán realizados respetando las costumbres locales y se caracterizarán por una sostenibilidad ambiental con el uso para las obras de reconstrucción, por ejemplo, de la madera de coco y las hojas de palmera de las numerosas plantas destruidas por el tifón. En esta línea se inserta el último



S.E. Mons. Joseph Kalathiparambil, el Cardenal Luis Tagle y el P. Bruno Ciceri.

proyecto que se realizará en la parte norte de Palawan, consistente en el apoyo financiero para la producción de algas marinas y la repoblación de los manglares, que protegen las costas y crean un buen ambiente para la reproducción de peces.

El cardenal Vegliò ha indicado que para estos proyectos es fundamental la transparencia en la gestión de los fondos, que será supervisada por el Apostolado del Mar local y por Caritas nacional. En esta línea está prevista una visita del cardenal a la conclusión de los proyectos.

6.190 muertos, 14 millones de personas afectadas, más de 4 millones de desplazados. Éstas son las cifras dramáticas de Hayan, que ha devastado las Filipinas.

AGRADECIMIENTOS

EL PONTIFICIO CONSEJO PARA LA PASTORAL DE LOS MIGRANTES E ITINERANTES AGRADECE A TODOS QUIENES HAN ENVIADO SU APORTACIÓN AL FONDO ESTABLECIDO PARA AYUDAR A LOS PESCADORES Y SUS FAMILIAS VÍCTIMAS DEL TIFÓN.

LES SEGUIREMOS INFORMANDO SOBRE EL AVANCE DE LOS PROYECTOS.

REUNIÓN DE LOS COORDINADORES REGIONALES

Roma, 20-24 de enero de 2014

Documento final

Nosotros, los Coordinadores Regionales del Apostolado del Mar, deseamos expresar nuestro agradecimiento al Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes por habernos convocado en Roma al comienzo de nuestro mandato.

Estos días que hemos pasado juntos han sido útiles para conocernos y comprendernos mejor los unos a los otros. Somos conscientes de los retos a los que tendremos que enfrentarnos al representar al Pontificio Consejo y al coordinar las actividades en nuestra región.

El martes, 21 de enero, la visita a las excavaciones situadas bajo la Basílica de San Pedro no fue sólo un descubrimiento arqueológico sino que representó también un camino de fe a la tumba de San Pedro, pescador y primer Apóstol.

El miércoles 22, durante la Audiencia Papal, el Santo Padre Francisco nos exhortó a ser “la voz” de los marinos, de los pescadores y de sus familias, y fortaleció nuestro compromiso y nuestra dedicación al servicio de la gente de mar.

El viernes 24, la celebración de la Eucaristía en el altar del Beato Juan Pablo II confirmó nuestro deseo de llevar “mar adentro” al Apostolado del Mar Internacional, saliendo del puerto de nuestras seguridades adquiridas y navegando en alta mar de los retos del mundo marítimo.

Los ilustres oradores, mediante sus intervenciones, estimularon nuestra reflexión acerca de las tendencias

futuras e imprevisibles de la industria marítima y cómo el Apostolado del Mar tendrá que responder a dichas tendencias.

De los informes regionales se desprenden problemas comunes, tales como la necesidad de recursos financieros para llevar a cabo nuestro servicio, la falta de comunicación y de colaboración en red, así como del apoyo de los Obispos Promotores y de las Iglesias locales.

El 22 de enero, los Coordinadores Regionales participaron en la Audiencia General del Santo Padre en la Plaza de San Pedro. El Santo Padre les dirigió las siguientes palabras:

“Saludo a los participantes en el encuentro de Coordinadores Regionales del Apostolado del Mar, junto con el cardenal Antonio Maria Vegliò, y les exhorto a que sean la voz de los trabajadores que viven lejos de sus seres queridos y se enfrentan a situaciones difíciles y peligrosas”.



Analizando la situación de la pastoral marítima en el mundo, nos sentimos animados por el hecho de que se puede hacer mucho más para prestar servicios mejores a la gente de mar. Al mismo tiempo, reconocemos que existen muchas razones para dar gracias a Dios por el gran trabajo realizado por los numerosos capellanes y voluntarios que trabajan en los centros *Stella Maris* y en los puertos del mundo.

Ahora que regresamos a nuestros Países, queremos señalar a la atención del Pontificio Consejo las siguientes medidas que pretendemos llevar a cabo durante nuestro mandato:

1) La Carta Apostólica *Motu Proprio "Stella Maris"* sobre el Apostolado Marítimo es el documento fundamental del Apostolado del Mar y de la gente de mar. Por tanto, es necesario estimular una reflexión seria y competente para garantizar que siga siendo pertinente y correctamente aplicada a nivel universal.

2) Presentar cada año al Pontificio Consejo un programa regional y recibir el apoyo financiero necesario para realizarlo.

3) Crear un Comité para la recaudación de fondos integrado por expertos, con el fin de asistir y promover la aplicación de los planes de desarrollo elaborados por los Coordinadores Regionales.

4) Responder a la invitación formulada en el Documento final del XXIII Congreso Mundial del Apostolado del Mar a: "ser instrumentos de la Nueva Evangelización en el mundo marítimo ... empleando todos los instrumentos y los medios de comunicación, incluso las redes sociales". Instamos al Dicasterio a que siga desarrollando la página web internacional, haciéndola operativa y apoyándola. Dicha página web debería complementarse con otras herramientas (por ejemplo una APP) para promover la formación cristiana y la comunicación entre la gente de mar, la Iglesia y la industria marítima.

5) Coordinar mejor nuestros medios de comunicación (TV, radio, periódicos y revistas impresas y digitales, redes sociales) y transmitirlos a través de una única fuente.

6) Introducir una dirección de correo común para todas las oficinas y el personal del AMen el mundo.

7) Intentar mejorar la coordinación del ministerio global del Apostolado del Mar utilizando las habilidades y los conocimientos existentes en la familia internacional del Apostolado del Mar, pidiendo a algunas organizaciones y/o particulares que lleven a cabo las actividades acordadas, informando al Pontificio Consejo.

8) Responsabilizar a los marinos para que sean apóstoles de evangelización a través de la puesta en común de materiales catequéticos.

9) Promover el uso de la Base de Datos para Visitadores de Barcos del Apostolado del Mar de Italia como herramienta para recopilar información, mejorar nuestro ministerio a bordo y la producción de informes.

10) Definir un nuevo proceso para el nombramiento de los Coordinadores Regionales y aclarar ulteriormente sus funciones, responsabilidades y los recursos.

11) Reflexionar detenidamente sobre el nombre y el logotipo de nuestro ministerio, al fin de expresarnos de la misma manera en todo el mundo.

Como Coordinadores Regionales esperamos poder contar con la cooperación y la colaboración de las Conferencias Episcopales, de los Obispos Promotores y de los Directores Nacionales, para ayudarnos a llevar a cabo estas medidas.

"Les pido que renueven su compromiso de servicio a los marinos, pescadores y a sus familias, respondiendo a sus necesidades espirituales y materiales, así como cumpliendo la responsabilidad adicional de coordinar el ministerio marítimo en su región.

Nos gustaría también encomendar a María, Estrella del mar, toda la gente del mar en el mundo, para que puedan aprender de Ella a vivir fielmente, confiando en Dios a pesar de las dificultades y de las pruebas. Invocamos Su protección materna para aquellas personas que están viviendo la experiencia dolorosa del secuestro y que después de muchos días, semanas y meses de cautiverio están perdiendo la esperanza.

Por último, me gustaría pedirle a la Santísima Virgen que sea su estrella guía y punto de referencia durante estos días de reflexión y de debate en los que analizarán el mundo marítimo, examinarán sus problemas, estudiarán las dificultades experimentadas por la gente del mar e intentarán formular algunas respuestas, guiados por la fe y la confianza en el Señor". Card. Antonio Maria Vegliò, Presidente

Los Coordinadores Regionales del Apostolado del Mar

LA CUERDA DE SALVAMENTO DEL PASTOR DE SINGAPUR PARA LOS PESCADORES VÍCTIMAS DE LA TRATA DE PERSONAS

La ausencia de una legislación convierte a los marinos en objeto de explotación laboral

Todos los días al amanecer, el Pastor Wilson Wong, de la Misión Internacional Luterana de Gente de Mar (ILSM) en Singapur, llena dos bolsas con periódicos, folletos y material de lectura, y se dirige al puerto pesquero de Jurong. Durante los últimos siete años, la pastoral para los pescadores que atracan en el puerto ha sido su rutina y la de sus colegas de la ILSM. “A veces, estos hombres transcurren muchos meses seguidos en el mar y no tienen periódicos, por lo que no saben qué es lo que está ocurriendo”, dijo el Pastor de 55 años.

La ILSM es una organización internacional que ayuda a los marinos y a los pescadores en dificultad. Son uno de los pocos grupos en Singapur, o en cualquier otra parte que se dedican específicamente a este sector, a los que estos trabajadores migrantes pueden contactar en busca de ayuda.

De hecho, la Organización Internacional del Trabajo clasifica la pesca como una de las industrias más peligrosas y explotadoras del mundo. Los pescadores, a menudo, suelen trabajar entre 18 y 20 horas al día; no mantienen ningún contacto con sus familiares durante varios meses seguidos y su salario es misérrimo, a pesar de los bonos a dos/tres años, dijo el Pastor Wong.

En el sudeste asiático, los pescadores migrantes provienen en gran parte de naciones pobres como Camboya, Indonesia y Filipinas. Según los datos de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, Asia representa el 85 por ciento de los 45 millones de pescadores del mundo y el 75 por ciento de los buques pesqueros motorizados. Un grupo cada vez mayor de estos hombres es objeto de la trata de personas y es destinado a la explotación laboral a bordo de barcos pesqueros, lo que la ONUDD define como “trabajo forzoso y esclavo”. Estos barcos atracan en puertos del sudeste asiático, como Singapur, según el informe publicado en 2013 por el Departamento de Estado de los Estados Unidos sobre la trata de personas. Dicho informe añade que estos trabajadores se enfrentan a “actos graves de abusos por capitanes de embarcaciones pesqueras, a la imposibilidad de desembarcar, a la imposibilidad de rescindir sus contratos y al impago de los salarios”.

Sin embargo, son pocas las esperanzas de recibir ayuda y justicia de los gobiernos. Singapur, por ejemplo, no ha prohibido específicamente la trata de personas, y los procesos judiciales relativos a dicha trata, en países como Filipinas y Camboya, permanecen empujados en medio de procesos y burocracia. Así que pastores cristianos y católicos se han visto obligados a intervenir para llenar este vacío legal. Ofrecen una escucha activa, proporcionan asesoramiento y en algunos casos inician investigaciones por su cuenta para ayudar a los hombres a regresar a sus hogares. “Veo como gente pobre está siendo intimidada y acosada. Vivimos en el siglo XXI y, sin embargo, esto sigue ocurriendo”, dijo el Pastor Wong. “Son tratados como esclavos”.

Antiguos pescadores como Condrad Banihit Vicente, de la provincia de Aklan en Filipinas, tienen algo que agradecer a personas como el Pastor Wong: su fuga de la industria marítima. Hace tres años, Vicente trabajaba turnos de 20 horas, pescando atunes en el Océano Índico a bordo de un palangrero taiwanés, empleando la técnica de la pesca de arrastre. En un principio, estando en su pueblo, un intermediario le prometió al marino de 34 años, un salario mensual de US\$ 550, pero después de pagarle cerca de US\$ 560 en concepto de honorarios, al llegar a la agencia de dotación de personal en Singapur, descubrió que iba a ganar sólo US\$ 200. “La primera vez que vi el contrato me quedé de piedra”, dijo. Pero ya era demasiado tarde, y



abrumado por la carga de la deuda, Vincente hipotecó los tres siguientes años de su vida a un destino incierto. Tuvo suerte cuando, después de 10 meses, su barco atracó en Ciudad del Cabo, Sudáfrica. Por primera vez desde que se embarcó pudo llamar a su familia. “Mi familia me dijo que regresara a casa, pero esto fue una semana antes de que mi barco zarpara rumbo al Océano Índico”, dijo Vicente en su casa en Aklan. Su familia se movilizó y se puso en contacto con el Rev.do Mons. Isagani Fabito de la Iglesia Filipina Independiente en Aklan en busca de ayuda. El Rev.do Fabito armó un alboroto, empeñado en conseguir el regreso de Vincente. “Estábamos desesperados, me puse en contacto con la agencia de contratación en Singapur, la ILSM y el Apostolado del Mar (A.M.) en Singapur”, dijo. Finalmente, logró encontrar a alguien de la Federación de Trabajadores del Transporte en Ciudad del Cabo que pudiera ayudar a Vincente a desembarcar y a tomar un avión que le llevara de regreso a su casa. La agencia de contratación se encargó de pagar los vuelos, pero fue el Rev.do mismo quien se encargó de organizar que un sacerdote del A.M. fuera a recoger a Vicente al aeropuerto. “Tenía miedo de que alguien de la agencia fuera a recogerle y le embarcara nuevamente en otro buque”, añadió Fabito. “Le dije que no importaba el hecho de que no trajera dinero a casa, siempre y cuando volviera a casa sano y salvo”.

Este es el destino al que muchos pescadores migrantes se enfrentan después de haber sido víctimas de la trata de personas a bordo de embarcaciones comerciales, a menudo después de haber sido engañados por intermediarios informales y por las agencias de contratación en sus países de origen.

Grupos defensores de los derechos humanos nos han relatado que muchos hombres han suplicado que se les enviara de nuevo a casa, incapaces de soportar las condiciones difíciles en alta mar. Pero al hacerlo, incurren en la terminación anticipada de los contratos y en los costes de los billetes de avión, que a menudo contrarrestan los ya misérrimos salarios, dijo el P. Romeo Yu-Chang, el coordinador regional de Asia Oriental del A.M. Así que el P. Romeo intenta utilizar los fondos de la iglesia para comprar billetes de avión, para que los pescadores puedan regresar a sus hogares. También reza con estos hombres y a veces les ofrece una cama en la casa de retiros espirituales de la iglesia.

El A.M. en Kaohsiung, Taiwán, también tiene un refugio y ayuda a la gente de mar. El refugio puede albergar a unas 40 personas, y por lo general está totalmente abarrotado, principalmente por pescadores, dijo el capellán del puerto, el P. Ranulfo Salise. A lo cual agregó que el A.M. ha sido testigo de un creciente número de quejas de los pescadores desde el año 2009, la mayoría de ellos indonesios. Dicho esto, desde 2009, solo 32 han emprendido acciones legales para denunciar el impago de sus salarios. “La mayoría de ellos vienen al refugio para dormir y regresar a casa. No suelen emprender acciones legales”, dijo el P. Salise.

La situación es parecida en Singapur, aunque ambos, el P. Salise y el Pastor Wong, sienten que los hombres guardan silencio por temor a represalias. El Pastor Wong dijo: “Muchos de ellos se tragan su dolor porque no quieren ser incluidos en las listas negras. Necesitan trabajar”. Muchas de las compañías pesqueras taiwanesas no tienen reparo alguno en sobrecargarlos de trabajo para reducir al mínimo los costes, dijo el P. Salise. Es fácil para las empresas ser irresponsables, porque “no tienen que tener necesariamente un contrato firmado con los trabajadores”, sino con las agencias y los intermediarios que reclutan a los hombres.

Y a pesar de que han incrementado las condenas por trabajo forzoso, según el informe 2013 TIP del Departamento de Estado de los EE.UU., no se ha hecho lo suficiente para reducir estos incidentes, afirmó el P. Salise. Al ilustrar las lagunas existentes en el sistema legal taiwanés, añadió que: “Es necesario contar con una política laboral más justa para los trabajadores extranjeros”.

Con frecuencia aún falta protección del trabajo, porque suele haber pocos instrumentos jurídicos internacionales que protegen los derechos de los pescadores. El Convenio sobre el Trabajo en la Pesca ha sido ratificado solo por cuatro países y todavía no ha entrado en vigor.

Por el contrario, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, que abarca a toda la gente de mar, ha sido ratificado por 54 Estados, entre ellos Singapur. Pero, a pesar de los obstáculos legales que impiden el progreso en el trato de los pescadores migrantes, estos sacerdotes todavía encuentran maneras de “ir más allá”. Desde junio de 2013, la ILSM ha prestado asistencia a la tripulación de un buque atunero australiano, el *Pacific Raider No 4*, abandonado a su suerte en Singapur, después de que el propietario del buque se declarase en quiebra. Esta asistencia incluye la colaboración de abogados, así como emprender acciones legales por el impago de los salarios de estos seis hombres. El barco se encuentra actualmente en subasta. “Cuando suben a bordo, nos dan tarjetas telefónicas para llamar a casa”, dijo el segundo ingeniero Jing Qingshun, a quien se le deben casi US\$ 40.000 en concepto de salarios atrasados. “Han sido una gran ayuda para nosotros”.



APINYA TAJIT GALARDONADA CON EL PREMIO ESPECIAL DEL JURADO DE LA ISWAN

El 7 de abril de 2014 se anunciaron los ganadores de los Premios Internacionales sobre el Bienestar de la Gente de Mar para 2014, durante una ceremonia de alto nivel organizada por el Secretario General de la Organización Internacional del Trabajo, el Sr. Guy Ryder, en la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Ginebra, Suiza.

Los ganadores son:

- **Premio Especial del Jurado: Sra. Apinya Tajit, Apostolado del Mar de Tailandia**
- Compañía naviera del año: Wallem Ship Management
- Puerto del año: Puerto de Amberes, Bélgica
- Centro para la gente de mar del año: Flying Angel Club, Fremantle, Australia
- Personalidad del año por su acción en relación con el bienestar social de la gente de mar:
P. Paul Noel, Durban, Sudáfrica

El galardón para la personalidad del año por su acción en relación con el bienestar social de la gente de mar lleva el nombre del Dr. Dierk Lindemann, que lamentablemente falleció el 17 de marzo de 2014. El Dr. Lindemann ocupó el cargo de portavoz del Grupo de Armadores en la OIT y desempeñó un papel fundamental en la promoción de la adopción del Convenio sobre el Trabajo Marítimo.

Al comentar la velada, Roger Harris, Director Ejecutivo de la ISWAN, dijo: “Los premios son un reconocimiento de los excelentes logros alcanzados, además de servir como inspiración para que otros hagan aún más por el bienestar social de los marinos. Estamos particularmente satisfechos de que la premiación se lleve a cabo en la OIT, ocho meses después de la entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo”.

El jurado de este año estaba compuesto por el Sr. Masamichi Morooka, Presidente de la Federación Naviera Internacional y de la Cámara Naviera Internacional, el Sr. Steve Cotton, Secretario General Interino de la ITF, la Dra. Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo y el P. Bruno Ciceri, Presidente de la ICMA.

Los premios son financiados gracias a la generosidad del Fondo de Marinos de la ITF, y cuentan con el apoyo y el respaldo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Federación Naviera Internacional (ISF) y la Asociación Marítima Cristiana Intencional (ICMA). La ISF ha patrocinado el Premio a la Personalidad del año por su acción relacionada con el bienestar social de la gente de mar, y Wrist Ship Supply ha patrocinando el Premio concedido al Centro para la gente de mar del año. Crewtoo es uno de los medios patrocinadores de los premios.

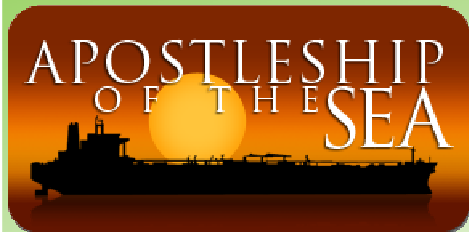
Apinya es un faro de luz y de esperanza para la gente de mar y los pescadores con problemas en Tailandia y en los países vecinos. El AOS Internacional expresa sus más sinceras felicitaciones a la Sra. Apinya.



¿NUESTRAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA TIENEN EN CUENTA AL MARINO ACTUAL?

P. Sinclair Oubre, JCL

Apostolado del Mar - Diócesis de Beaumont, EE.UU.



Nota del Editor: El siguiente artículo fue escrito por la Revista de Seguridad de Guardia Costera de los EE.UU. en las Actas del mar del Consejo de Seguridad Marítima.

Al diseñar cualquier política de seguridad es necesario tener en cuenta el sector al que se está intentando aplicar la seguridad, los recursos físicos y humanos disponibles para mantener la seguridad y el perfil de las personas a las que se destina dicha política de seguridad.

Mientras estoy sentado y escribo este artículo, dos temas dominan las noticias. En primer lugar, el jurado declaró George Zimmerman no culpable del asesinato de Trayvon Martin. En segundo lugar, los investigadores siguen interrogando a los pilotos del vuelo 214 de la "Asian Airlines" sobre lo ocurrido durante la aproximación al aeropuerto internacional de San Francisco.

Evaluación del perfil:

A pesar de que estas noticias no parecen tener nada que ver con la seguridad marítima, el derecho de los marinos a permisos de tierra, o la respuesta adecuada de nuestras instalaciones gubernamentales y marítimas son, de hecho, la clave para comprender el problema. En ambos casos, la gente ha actuado basándose en su interpretación de quiénes son estas personas, y luego se han formulado políticas y emprendido acciones que responden a las interpretaciones o prejuicios de aquellos que dictan las políticas.

Todo el caso George Zimmerman gira en torno a la cuestión de si éste juzgó de forma estereotipada a Trayvon Martin, y luego tomó medidas no contra un joven que vestía una sudadera con capucha, que acababa de comprar un paquete de caramelos, sino contra un matón y ladrón que representaba una amenaza potencial para el barrio.

Los marinos son víctimas de estereotipos. Al igual que el perfil que Zimmerman trazó de Trayvon Martin, se da por supuesto que los marinos son autodestructivos, borrachos y simplones. Sin embargo, si esto fuera así, ¿por qué un gran líder empresarial encomendaría un barco cuyo valor asciende a decenas de millones de dólares, con un cargamento de decenas de millones de dólares, a 23 autodestructivos, simplones y borrachos?

Este estereotipo del marino fue utilizado en 2011 por Joe Walsh, congresista por el estado de Illinois, cuando acusó al presidente Obama de "gastar como un marinero borracho". No se escucharon protestas pidiendo que el congresista Walsh se disculpara con los marinos, o que recibiera un curso de capacitación en sensibilidad, ya que para la mayoría de los estadounidenses estaba sólo constatando un hecho.

Los marinos actuales no se ajustan a este perfil. Llegan a bordo con credenciales y certificados de capacitación reconocidos internacionalmente. Dedicar una parte importante de sus vacaciones a cursos de adiestramiento y formación permanente para conservar sus licencias y calificaciones. A menudo están casados y destinan sus ingresos a la educación de sus hijos y a proporcionar un hogar a sus familias. De hecho, el marino y su vida reflejan el estilo de vida de cualquier miembro de la tripulación de una línea aérea. Bien entrenados en su profesión, se les encomiendan embarcaciones caras y cargamentos valiosos, prestan servicios esenciales para el mantenimiento de la calidad de vida de la comunidad mundial.

EL PERFIL DE LOS MARINOS:

Con demasiada frecuencia, los planes de seguridad marítima se construyen en torno a la imagen estereotipada del marino y no del profesional que realmente llega a la instalación. Los planes de seguridad se centran en la imposición de medidas de seguridad estrictas al marino y poco en la asociación con el marino para promover un entorno más seguro.

Damos por sentado que los pilotos de líneas aéreas son profesionales, y cuando algo sale mal, muy mal, tiene que haber una razón, porque los pilotos de líneas aéreas son profesionales. (¡Aquí hay una cierta lógica circular!). Sin

embargo, con los marinos, puesto que son borrachos y simplones, tenemos que ser duros para que no se hagan daño a sí mismos y, sobre todo, no nos lo hagan a nosotros.

Por lo tanto, no es de extrañar que días después de que se produjera el aterrizaje de emergencia del “Asian Airlines”, se siga interrogando a los pilotos acerca de lo ocurrido. Al mismo tiempo, nadie está pidiendo que se acuse a los pilotos de homicidio en relación a la muerte de tres pasajeros. Sin embargo, después de que el capitán Apostolos Mangouras salvara la vida de los 26 miembros de su tripulación cuando el *M/V Prestige* se partió en dos, fue detenido inmediatamente por el gobierno español, encarcelado durante diez meses, y ha permanecido bajo arresto domiciliario desde 2003, por contaminar la costa española.

ENTONCES, ¿CUÁL ES LA REALIDAD ?

1. Los marinos son profesionales bien entrenados, a los que se encomiendan decenas de millones de dólares de activos.
2. Han sido invitados por la instalación marítima local a cargar o entregar cargamentos.
3. Los marinos se enfrentan constantemente a los retos del mar y del clima, y aun así entregan sus cargamentos en el puerto correcto, a tiempo y en buenas condiciones.
4. Todos los marinos estadounidenses tienen TWIC, y han sido objeto de exhaustivas averiguaciones de antecedentes criminales y terroristas.
5. Todos los marinos extranjeros son investigados 92 horas antes de su llegada.
6. Para que un marino extranjero pueda bajar a tierra, el Departamento de Estado le otorga un visado D-1. Como parte del proceso de emisión, el marino se somete a una exhaustiva averiguación de sus antecedentes criminales y terroristas.
7. Un marino extranjero que posee un visado D-1 sólo puede bajar a tierra después de haber sido inspeccionado por un agente de Protección de Aduanas y Fronteras, y reciba un pase para bajar a tierra.
8. La Oficina de Responsabilidad del Gobierno expuso, en su informe de 2011, que: “Según las declaraciones de los agentes del Centro de Inteligencia Nacional Marítimo de la Guardia Costera, hasta la fecha no se han registrado ataques terroristas en los que hayan participado marinos a bordo de embarcaciones que transitan por los puertos de Estados Unidos, y no existe información definitiva que indique que los extremistas hayan entrado en los Estados Unidos como marinos poseedores de visas no-inmigrante”.
9. Según la encuestas sobre la denegación de permisos para bajar a tierra, llevadas a cabo por los centros de marinos, el 91,3% de todas las detenciones efectuadas a bordo están relacionadas con la falta de visado D-1 del marino; el 4,6% están relacionadas con las restricciones del barco o de la compañía de transporte marítimo, y sólo el 4,0% están relacionadas con algunas medidas emprendidas por la Protección de Aduanas y Fronteras.
10. Los ataques terroristas contra el *USNS Cole* y el *M/V Limburg* no fueron perpetrados por marinos. Los terroristas estaban estacionados en el país y no formaban parte de la tripulación de los buques.
11. El ataque terrorista en Mumbai no fue perpetrado por marinos, sino por los terroristas que secuestraron los barcos de pesca indios.
12. La detención por parte del gobierno panameño del *M/V Chong Chon Gang* y de su tripulación se llevó a cabo como respuesta a un acto de contrabando y no de terrorismo.

REFLEXIONES FINALES:

Hay un giro alarmante en el proceso de obtención de permisos para bajar a tierra. En las instalaciones portuarias, la seguridad personal se funde con la seguridad contra el delito. A la vez que se están subsanando la mayoría de las cuestiones de seguridad, se están registrando nuevas denegaciones de permisos para bajar a tierra porque las instalaciones imponen nuevas normas y procedimientos de “seguridad”. Que se trate de retener al visitador de barcos durante tres horas para formarlo sobre las nuevas políticas de la instalación, o de establecer un requisito de seguro arbitrariamente elevado para conducir en la instalación, el resultado neto es el mismo, la denegación innecesaria del permiso para bajar a tierra al marino.

La solución, para muchos de estos retos innecesarios a los que se enfrentan los marinos, se puede alcanzar mediante una comprensión realista de quién es el marino y qué papel desempeña en la seguridad de nuestras fronteras. Tenemos que poner fin a las políticas que anulan el derecho de los marinos a permisos de tierra, y tenemos que dejar de mirar con recelo a los marinos. Keith Gessen describe bien el problema en su historia sobre la tripulación del *M/V Nordic Odyssey*. Desde el 22 de septiembre de 2001, “... los Estados Unidos derogaron siglos de práctica internacional al restringir severamente la capacidad de los marinos extranjeros para bajar a tierra. La tripulación declaró: ‘El único país tan restrictivo como los EE.UU. es Arabia Saudita’”.



LOS PIRATAS SOMALÍES SE VUELVEN PESCADORES

(*El Confidencial*, lunes 17 de mayo de 2014)

El viento caracolea entre los huecos horadados por las balas en el viejo faro de Mogadiscio. Mientras, pequeñas olas de crestas blanquecinas mecen una docena de embarcaciones que están amarradas cerca de la playa. Justo enfrente, el enorme cadáver de hormigón del hotel Aruba, la joya de Somalia y del este de África, hoy convertido en un esqueleto impasible que se pudre al ritmo del sol y del salitre del mar.

La arena le muerde con fuerza la cara. Agacha la cabeza y mira a su reloj. Son las 10:30 de la mañana. Mohammad Muhudin Hassan contempla desde su atalaya las aguas azules del Océano Índico. A lo lejos, diminutos puntitos se acercan a toda velocidad hacia la costa. Los pescadores comienzan a regresar después de haber estado faenando toda la noche.

Mohammad saca de su bolsillo una vieja libreta y un bolígrafo mordido por su parte posterior, síntoma inequívoco de las horas de aburrimiento que pasa este hombre cada día en el puerto. Desciende la escalinata de piedra hasta llegar a pie de playa. Aquí el viento golpea con más intensidad. “Ahora mismo estamos en temporada baja por culpa del viento. Con los botes que tenemos es prácticamente imposible salir a pescar porque corremos el riesgo de que una ola nos vuelque la embarcación”, afirma este hombre, encargado del Ministerio de Pesca en contabilizar el número de embarcaciones que salen cada día a faenar y de la captura que trae cada una.

Los botes comienzan a entrar en puerto. Acompasados por las olas se van acercando a tierra firme, donde varios jóvenes porteadores, con los pantalones remangados hasta las rodillas, esperan para transportar el pescado hasta el mercado. Un total de 100 barcos y más de 600 tripulantes zarparon por la noche o de madrugada en busca de las mejores capturas. Algunos -los que mejores barcos tienen- con dirección a alta mar para pescar las mejores y más valiosas piezas.

El resto, la flota de bajura, se alejó una docena de millas de la costa.

El 70% de los piratas ha dejado el ‘oficio’

“Trabajo en este puerto desde hace más de dos décadas y jamás había visto tal cantidad de barcos y de pescadores”, confiesa Mohammad a *El Confidencial*. En Somalia la pesca nunca ha sido una de las industrias punteras, pero la tendencia cambió de unos años a esta parte cuando la mayoría de los piratas dejó los AK-47 y volvió a tomar las redes y los aparejos de pesca. Según

las estimaciones, sólo el 30% de los piratas continúa en el ‘oficio’, el resto ha desistido. En su mayoría procedentes de la región semiautónoma de Himan y Heeb, y de Putlandia, considerados como los centros históricos de la piratería en Somalia.

Varios hombres se afanan en limpiar con arena un bote que está en la playa. Otro grupo levanta a pulso una pequeña embarcación hasta dejarla sobre un repecho de arena, en tierra firme. Mohammad se acerca a los pescadores y les saluda. No ha sido una buena noche. Han capturado cinco langostas y un atún. “Tuvimos mala suerte. Se nos rompió el motor de la embarcación y no pudimos hacer nada más”, confiesa uno de los marineros mientras carga sobre su hombro la pieza cobrada y se dirige al cercano mercado de pescado.

El ritmo es frenético. Barcos y más barcos continúan entrando a puerto. Peces espada, tiburones, mantas raya, enormes atunes... El desfile de pescado es incesante. “Esto es una minucia. Apenas tres o cuatro buenos ejemplares en toda la mañana. Los barcos occidentales esquilman nuestras aguas y a nosotros sólo nos quedan las migajas”, se queja amargamente Noordin, de 29 años, y propietario de varios barcos pesqueros. Dos hombres cargan sobre la cabeza un enorme pez espada y un tiburón. Se dirigen al mercado, pero antes deben sortear los innumerables escombros que abarrotan las calles de una ciudad destruida por 23 años de guerra.

“Los chinos pescan ilegalmente en nuestras aguas”

Muchos pescadores se unen a la queja de Noordin y comienzan a amontonarse alrededor de Mohammad Muhudin Hassan. Lamentos. Súplicas. Quejas. Y hasta alguna amenaza contra el funcionario del Gobierno somalí que sonríe de manera bobalicona aguantando el chaparrón. “Los occidentales faenan en aguas de Somalia con barcos mucho mejor que los nuestros. Usan redes de arrastre y nosotros sólo tenemos arpones para capturar las presas”, confiesa Hassan, dando la razón a los pescadores que han tenido un mal día.



“Barcos de Corea o China realizan pesca ilegal en nuestras aguas. Sus barcos son tan grandes que parecen enormes ciudades, llenos de luces. Si la situación continúa como en los últimos meses los pescadores se acabarán cansando y volverán los ataques a los barcos. En definitiva, es mucho más rentable que salir todos los días a pescar y volver con las manos vacías”, finaliza Mohammad Muhudin Hassan tratando de calmar a la muchedumbre.

“Ahora es un suicidio asaltar un barco”

Y es que, desde que en abril de 2005 se produjese el primer ataque contra un barco, Somalia ha acaparado portadas a nivel mundial por *culpa* de sus ya famosísimos piratas. Desde aquel primer asalto, un total de 194 barcos han sido secuestrados y 3,741 tripulantes retenidos. Uno de los puntos álgidos en esta crisis se registró en 2011 cuando se produjeron 243 intentos de asalto a diferentes embarcaciones. Pero lejos quedan ya los tiempos de gloria de estos modernos piratas que armados con lánguidos AK-47 asaltaban superpetroleros de cientos de millones de euros. En 2013 sólo se registraron un total de nueve ataques y la tendencia continúa a la baja.

“La culpa la tienen los barcos de la OTAN que disparan contra los piratas. Muchos creen que no merece la pena jugarse la vida y han dejado de dedicarse a la piratería”, afirma a *El*

Confidencial Yusuf Hasan. “Ya no les resulta tan fácil como antes. Ahora los barcos llevan seguridad privada y mejor armamento. Es un suicidio pretender asaltar un barco”, sentencia.

Otro de los principales motivos por los que la piratería ha caído en picado es por la intervención del Gobierno -el primer ejecutivo estable que ha tenido el país en décadas-. Más de 900 antiguos piratas han sido integrados en las Fuerzas Armadas de Somalia. Otros han obtenido cursos de capacitación como pescadores. Además, empresas locales han comenzado a explotar las fértiles aguas de Somalia. En febrero de 2013, el presidente Sheikh Hassan Mohamud ofrecía una amnistía a los piratas que decidan abandonar sus operaciones en aguas del Índico. “Hemos estado negociando con los bucaneros indirectamente a través de los ancianos de los pueblos. La piratería tiene que terminar”, aseguró el mandatario.

El pescado como símbolo de pobreza

Somalia posee 3.300 kilómetros de litoral. Es el país con más kilómetros de costa de todo el continente, pero también es el país de la región donde menos pescado se consume por habitante, 3,3 kg al año. “Los somalíes nunca han tenido una cultura del pescado. Pueden estar muriéndose de hambre que harán todo lo posible para no comer pescado”, afirma Abdel Kareem, quien lleva ocho años trabajando en uno de los puestos del mercado de pescado de Mogadiscio.

La somalí es una sociedad nómada donde la posesión de ganado es reflejo del estatus económico. Por ello, históricamente, el pescado ha sido percibido como símbolo de pobreza y de clase social baja. En los últimos años esta tendencia comienza a cambiar. Y para comprobarlo no hay nada como visitar la lonja de Mogadiscio.

Hordas de compradores caminan entre los puestos en busca de género. Pequeños ejemplares de tiburones y de peces martillo se agolpan en el mostrador de uno de los puestos de venta. Un hombre va señalando con el dedo y el comerciante los guarda en una bolsa de plástico... El griterío es mayúsculo en la parte de atrás del mercado. Dos rayas aguardan en el suelo. Un joven levanta una de ellas y coloca su brazo dentro de la boca mientras otro comienza a trocearla con un enorme cuchillo. La sangre inunda el suelo para regocijo de los curiosos que se agolpan para ver el espectáculo.

Hussein Musab lleva media vida trabajando como pescadero en esta lonja de la capital. Es uno de los más veteranos y una de las voces más críticas que se pueden encontrar. “Hace unos años el kilo de carne de tiburón recién capturado podía llegar a costar ocho dólares. En la actualidad el precio está por debajo de los cuatro, la mitad”, se queja.

El incremento de la pesca ha tirado por los suelos los precios del género, a pesar de que hay más compradores que antes, las ganancias se han visto mermadas y es algo que no gusta. “¿Piratas? Con la miseria que estamos ganando actualmente muchos pescadores tendrán que volver a dedicarse a secuestrar barcos y pedir dinero por ellos. Así no podemos seguir ganándonos la vida”, relata desafiante.

Pero no todo son noticias catastróficas. Los turcos -los que más a fondo han entrado en Somalia- han comenzado a apoyar la pesca local dotando de refrigeradores a esta lonja con el fin de impulsar las exportaciones de pescado, sobre todo de aletas de tiburón, que tienen como destino final el mercado asiático.

Mientras Somalia consigue salir del pozo en el que lleva sumergida desde 1991, el negocio de la pesca comienza a revivir y con ella la estabilidad de un país más conocido por sus piratas que por sus playas y sus aguas azules turquesas... Aguas donde faenan desde hace dos años esos antiguos bucaneros.

MENSAJE DEL OBISPO PROMOTOR DEL APOSTOLADO DEL MAR DE ESPAÑA ANTE EL NAUFRAGIO EN ASTURIAS

Jueves, 20 de Marzo de 2014

La tripulación del barco que naufragó frente al Cabo Peñas, con bandera portuguesa, estaba integrada por cinco españoles, un portugués y dos indonesios.

Las gentes del mar están de luto nuevamente a causa del trágico naufragio del pesquero "Santa Ana", ocurrido en días pasados, ante el cabo Peñas en Asturias. El Apostolado del

Mar llora con las familias de las dos personas desaparecidas y las seis fallecidas, algunas de ellas emigrantes, muertas lejos de sus patrias, al hundirse el pesquero de Muros, y encomienda sus vidas al Señor a través de la Virgen María, Estrella de los Mares.

Nuevamente como en otras ocasiones similares y todavía con el corazón encogido y estremecido por esta nueva tragedia, queremos hacer llegar la solidaridad y la oración de la Iglesia, recordando la inseguridad en la que viven día a día los hombres y las mujeres del mar. Es fácil hermanarse en momentos tan crueles, pero hay otras muchas situaciones difíciles en la vida diaria de la gentes del mar que no son noticia, y en las que hay que estar también cerca y hermanados hacia ellos. Con una sensibilidad permanente ante la dureza de su trabajo, su dolor y las dificultades de todo tipo con las que se encuentran. Por eso es necesario volver a repetir una llamada de atención a todas las instituciones implicadas para que procuren siempre unas condiciones de trabajo justas que faciliten una vida digna y protegida.

Pedimos también el apoyo y las especiales ayudas sociales que se puedan ofrecer en estas circunstancias.

Una vez más quisiéramos que toda la sociedad sea consciente de la dureza del trabajo de los hombres del mar, con jornadas largas y en condiciones a veces difíciles de imaginar, siempre con la incertidumbre del tiempo, siempre con la angustia de "los golpes traicioneros del mar".

Las gentes del mar recordaban en la reciente Asamblea del Apostolado del Mar en Huelva que "no podemos olvidar a los pescadores, quienes a menudo son llamados los marineros olvidados". Las larguísimas horas de trabajo, el esfuerzo y los peligros del mar hacen que su vida sea arriesgada y problemática". Los complejos efectos de la globalización a veces les ocasionan una mayor vulnerabilidad por lo que queremos no bajar la guardia para hacer más atenta la solicitud de la Iglesia.

Dirigiéndonos especialmente a las familias de los fallecidos y desaparecidos, y a todos a los que les afecta esta tragedia pedimos, desde el dolor inmenso, que Nuestra Señora la Virgen del Carmen, Stella Maris, alumbre siempre su esperanza.

Mons. Luis Quinteiro Fiuza,
Obispo de Tui-Vigo
Obispo Promotor del
Apostolado del Mar



Convenio sobre el Trabajo Marítimo

NUEVAS MEDIDAS PARA PROTEGER A LOS MARINOS DEL ABANDONO Y CUBRIR LAS RECLAMACIONES RELATIVAS A INDEMNIZACIONES POR MUERTE E INVALIDEZ PERMANENTE

GINEBRA - Más de 300 representantes de la gente de mar, de los armadores y de los gobiernos, reunidos en la Organización Internacional del Trabajo (OIT), tomaron medidas concretas para proteger a los marinos abandonados y proporcionar garantía financiera para las indemnizaciones en caso de muerte o invalidez permanente como resultado de un accidente laboral o una situación peligrosa. Asimismo, las nuevas medidas tienen como objetivo mejorar la industria mundial del transporte marítimo.

“La adopción del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 fue un hito histórico que inauguró una nueva era en el sector marítimo”, dijo el Director General de la OIT, Guy Ryder. “Este último paso, que se basa en la cooperación internacional tripartita, es un ejemplo muy significativo e inspirador para otros sectores económicos”.



“Cuando entren en vigor, estas medidas garantizarán el bienestar de los marinos del mundo y de sus familias, si éstos son abandonados, fallecen o se produce una invalidez permanente como consecuencia de un accidente laboral, una enfermedad o una situación peligrosa”, dijo. “Estas medidas, sin duda, ayudarán a mejorar las condiciones laborales y de vida de la gente de mar, haciendo lo que es apropiado para las mujeres y los hombres de este sector que desempeñan un papel central en el mantenimiento de la economía real con alrededor del 90 por ciento del comercio mundial que se realiza por vía marítima”.

Las medidas se presentaron en forma de enmiendas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT, y se adoptaron sin oposición alguna. Ahora serán enviadas a la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT que se celebrará en mayo para su aprobación.

Las modificaciones fueron desarrolladas hace casi una década por un Grupo de Trabajo Conjunto establecido por la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1998, y reforzarán el Convenio de 2006. Establecen requisitos obligatorios según los cuales se exige a los armadores la garantía financiera necesaria para cubrir las reclamaciones relativas a indemnizaciones en caso de abandono, así como de muerte o invalidez permanente de la gente de mar, como resultado de un accidente laboral o una situación peligrosa. “Estas normas jurídicas proporcionarán asistencia y tranquilidad a los marinos abandonados y a sus familias dondequiera que estén”, dijo Cleopatra Doumbia-Henry, Directora del Departamento de Normas de la OIT. “Además, mediante la adopción de estas enmiendas al Convenio, los armadores y los gobiernos están también reforzando sus disposiciones encaminadas a garantizar una condiciones de competencia equitativas para el transporte marítimo de calidad en todo el mundo”.

Según las nuevas disposiciones, se exigirá a los buques que lleven certificados u otros documentos que acrediten la existencia de una garantía financiera que proteja a los marinos que trabajan a bordo. El incumplimiento de esta protección podrá traducirse en la detención de un buque en un puerto.

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT entró en vigor el 20 de agosto de 2013. Hasta la fecha, 57 Estados Miembros de la OIT, que representan más del 80 por ciento del tonelaje de la flota mundial, han ratificado el Convenio. A partir de marzo de 2014, la “Base de datos sobre los casos notificados de abandono de la OIT” ha registrado 159 buques mercantes abandonados, algunos de ellos se remontan a 2006 y siguen aún sin resolverse.

“Las nuevas medidas garantizarán que no se abandonen a los marinos, dejándolos solos y legalmente a la deriva durante meses seguidos, sin un salario, sin una alimentación adecuada ni agua y lejos de sus hogares”, dijo la Sra. Doumbia-Henry. “Dichas medidas también establecerán claramente la responsabilidad del estado de pabellón de la garantía financiera suficiente para cubrir el costo del abandono y de las reclamaciones relativas a indemnizaciones en caso de muerte o invalidez permanente, como resultado de un accidente laboral o una situación peligrosa”.

“... SI LOS MANDO EN AYUNAS A SUS CASAS, VAN A DESFALLECER EN EL CAMINO, Y ALGUNOS HAN VENIDO DE LEJOS” (MC 8, 3)

Padre Emanuele (Pasquale) Iovannella
Franciscano Conventual, Capellán de a bordo

Los inmigrantes, los itinerantes, los emigrantes, los circenses, los gitanos, la gente del mar son aquellos que por trabajo o por otras circunstancias se encuentran en condición de movilidad, por lo que se encontrarían privados del pan eucarístico.

El Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes les asegura una especial y específica asistencia espiritual enviando misioneros, capellanes de a bordo y laicos que parten el pan de la misericordia divina y promueven para ellos el camino eclesial y la asistencia de la caridad evangélica.

La caridad es la forma, el *actus primus* de la Iglesia. Así como para los escolásticos el alma es la forma del cuerpo, la caridad es la forma de la Iglesia. Por lo tanto, la Iglesia, siguiendo el ejemplo de Jesús, está comprometida en dar forma al mundo, es decir en dar alma-amor a través de una doble vía: la proclamación de la Palabra de la verdad y la promoción de la caridad. La *missio ad gentes* se explicita a través de la evangelización y, al mismo tiempo, del testi-

monio de la caridad, un apoyo concreto a los hombres y mujeres en dificultad. El Pontificio Consejo asegura a nivel mundial una pastoral específica para los que están en condición de movilidad humana, entre los que están los emigrantes e itinerantes.

“dadles vosotros el pan”

La expresión “*dadles vosotros el pan*” es la invitación, aún más, es el inequívoco y perentorio imperativo que el Señor da a la Iglesia universal de hacerse cargo del pueblo atezado por el hambre material y espiritual y de atenderlo. Da siempre el pan material, poseído en calidad y cantidad indispensable para las necesidades cotidianas, es la condición *sine qua non* para la auto-realización humana y social de cada persona. El pan no sólo nutre el cuerpo sino que da fuerza al alma, salud física y moral. Esta condición vital aumenta el pan de la dignidad, favorece el crecimiento sereno, integral y global de la persona, de la realización en el trabajo, de la familia, de la sana convivencia en la sociedad, y facilita la búsqueda del pan espiritual. Estas condiciones son necesarias para asegurar el pan de la paz personal y universal. La Iglesia sigue el mandato del Señor: “*dadles vosotros el pan*”, de modo que nadie se vea privado del alimento necesario para la supervivencia, promueve y apoya la justa distribución de los bienes de la tierra, dados por Dios a toda la comunidad mundial.

“al verlo, se compadeció”

La Eucaristía es el “*pan bajado del cielo*” (Jn 6,32), don de Dios que se da a todos a través de Jesús, el Hijo, Él es el verdadero maná enviado para alimentar a la humanidad: “*Yo soy el pan de vida; el que viene a mí no tendrá hambre, y el que cree en mí no tendrá sed jamás*” (Jn 6,35). Este pasaje se vincula con la parábola del Buen Samaritano: “*al verlo, se compadeció... y lo cuidó*” (Lc 10,33-34). La caridad aplicada responde a una exigencia profunda del corazón, y se origina a partir de la mirada compasiva del mismo corazón. El hombre caritativo se detiene a ver lo que conmueve el corazón y es el corazón el que orienta las pupilas y fija las necesidades del indigente como instancia un ejemplo de amor. El ojo por sí

solo ve muchas cosas, pero quien fija la atención es el corazón, inflamado de fe viva, la cual ilumina la mente: corazón, fe y razón detienen la atención sobre cuanto se considera fuente de bien, de paz y de justicia.

***“si los mando en ayunas a sus casas,
van a desfallecer en el camino”***

El pasaje de Marcos 8,3 nos ofrece una espléndida demostración de la atención extraordinaria de Jesús hacia las necesidades y los sufrimientos del hombre. En primer lugar Jesús está atento a las necesidades primarias de cada hombre y hace todo lo posible por aliviarlo dándole dignidad y ayuda concreta, porque sabe que el hombre, para vivir y orientar la vida hacia la plena realización de su ser en camino hacia la felicidad, debe tener el pan de la caridad. La Iglesia, siguiendo el ejemplo de Cristo, se hace prójimo del pobre, al indefenso, a los lejanos, a quien es humillado por el sufrimiento físico y moral, a quien se convierte en objeto de burla y de violencia. El mismo Jesús nos ha dado muchos ejemplos: se da cuenta, ve y decide que no puede hacer marchar al pueblo sin darle de comer: *“si los mando en ayunas a sus casas, van a desfallecer en el camino”*. Extraordinaria sensibilidad humana, Jesús es atento y diligente, manifiesta delicadeza hacia el pueblo, su acción de caridad siempre precede a su anuncio de la Palabra de salvación. *“La gracia supone la naturaleza”*, esto también vale para la vida pastoral de la Iglesia: para que sea eficaz la evangelización es necesario que el hombre en dificultad alcance un estado físico y psicológico óptimo para después acoger la palabra de salvación con mayor apertura de corazón.

Estrategia pastoral de Jesús y el Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes

Sólo a quien vive en el amor y del amor no escapan las exigencias y las necesidades de quien está en dificultad, de quien carece de lo necesario, de quien sufre, por lo tanto, aquel *“al verlo, se compadeció”*, así como el *“siento compasión de la gente”* (Mc 8,2) es propio y en primer lugar de Jesús-Amor, que advierte la dificultad de la multitud, se da cuenta del malestar, lo hace suyo, e intenta resolverlo. Siguiendo el ejemplo de Cristo, la Iglesia, a través del Pontificio Consejo para la pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, con materna solicitud pastoral, envía ministros, sacerdotes y laicos, a bordo de las naves y a los lugares donde el hombre transita y se establece, construyendo una red capilar de energías y condiciones de acogida y asistencia. Allí donde se constituyen comunidades étnicas dentro de comunidades locales, la Iglesia está presente con centros misioneros para comunidades de inmigrantes, sedes de encuentro y actividades recreativas y culturales, realiza revistas y periódicos étnicos para la comunicación e información a las comunidades étnicas; promueve la integración social, cultural, civil respetando las diferentes tradiciones y culturas. Se realizan servicios especiales relativos al apoyo psicológico y cultural: cursos de lenguas extranjeras, asistencia legal, cursos formativos, apoyo extraescolar para niños y jóvenes.

Otro polo y campo especial es la asistencia espiritual en los aeropuertos, en los puertos, en las principales estaciones ferroviarias, en los buques, a través del envío de ministros sagrados y laicos que comparten la vida, los sacrificios de los hermanos y hermanas en movilidad, estableciendo pequeños centros de culto.

La acción de la Iglesia no se limita a garantizar la vida sacramental, sino que está firmemente comprometida a nivel cultural, social y político, en constante relación dialógica con los Estados y las organizaciones privadas y públicas del sector, para que sean garantizados los derechos de las personas involucradas en la movilidad. Trabaja en la realización de políticas económicas que salvaguarden los diversos sectores de trabajadores en condición de movilidad, actúa como un estímulo para que los diversos Estados y organizaciones mundiales desarrollen políticas a favor de la pesca, lucha contra el fenómeno de la piratería, asegura la asistencia a los refugiados políticos, a los secuestrados, a la acogida

de la inmigración masiva que llega por mar. Es por tanto una asistencia en todos los ámbitos, como aquella no apresurada ni superficial del Buen Samaritano (Lc 10,29-37).

“algunos han venido de lejos”

El pasaje de Marcos subraya de un modo magnífico la otra atención de Jesús. Él mismo subraya la condición de duro cansancio del pueblo. Muchos vienen de lejos, y Jesús reconoce la dureza del trayecto, los peligros del camino, la pobreza del recorrido que con frecuencia pone en gran dificultad al viandante, el cual pierde toda seguridad: la casa, los bienes y los seres queridos. La difícil situación del forastero, desarraigado de su territorio, genera soledad, fragmentación, dificultades de idioma y de cultura. Los escasos recursos sociales mortifican y anulan su dignidad y lo confina a los márgenes de la indiferencia. El papa Francisco no se cansa de afirmar el primado del amor concreto como primera acción de evangelización; la atención a los últimos, a los pobres, a las familias en dificultad, a los débiles constituye la concretización de la caridad evangélica. Ésta es el termómetro de la fe de la Iglesia. La caridad es la opción fundamental y el testimonio de la fe, para que sea realmente una fe viva, fecunda y coherente.

FILIPINAS - EL PRESIDENTE FIRMÓ UNA LEY QUE ESTABLECE UNA ÚNICA ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

por Aurea Calica, *The Philippine Star*

MANILA - El presidente Aquino firmó la Ley N° 10.635 de la República que establece una única administración marítima con el objetivo de supervisar la formación y la titulación de los marinos filipinos. La ley que el Presidente firmó el 13 de marzo institucionaliza los logros alcanzados por la Orden Ejecutiva N° 75, firmada por Aquino el 30 de abril de 2012, que designa al Departamento de Transporte y Comunicaciones, mediante la Autoridad de la Industria Marítima (Marina), como la única administración en Filipinas responsable de la supervisión de la aplicación del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW) de 1978.

“Marina” apoyó la medida, destacando que Filipinas, en calidad de signatario del Convenio, necesita ajustar sus planes de ejecución del Convenio STCW de 1978.

La administración marítima única será responsable de la educación, la formación y la certificación de la gente de mar, y de garantizar su idoneidad.

Fortalecerá y consolidará la posición de Filipinas como proveedor principal de marinos competentes y certificados para el comercio internacional marítimo, que representan más del 25 por ciento de la demanda total de tripulación a bordo de buques de la marina mercante internacional, dijo “Marina”.

Se estima que la industria de la gente de mar contribuye aproximadamente con \$5 billones anuales a la economía del País.

“Marina” asumirá todas las facultades y funciones de la Comisión de Regulación Profesional, de la Autoridad de Educación Técnica y Formación, de la Comisión de Educación Superior, de la Comisión Nacional de Telecomunicaciones y del Departamento de Salud, en la emisión, validación, verificación, rectificación, revocación o cancelación de los certificados de aptitud, de suficiencia, de garantía y demás pruebas documentales requeridos para la gente de mar.





The mechanism is the only one in the ILO for setting the basic wage for any industry.

GENEVA – A Subcommittee of the Joint Maritime Commission (JMC) of the International Labour Organization (ILO) has agreed on a Resolution raising the minimum monthly basic wage figure for able seafarers from US\$585 to US\$592, as of 1 January 2015 and US\$614, as of 1 January 2016.

The mechanism for setting the minimum monthly wage for able seafarers is the only one in the ILO for setting the basic wage for any industry. The minimum monthly basic wage figure for able seafarers has most recently been included in the ILO's [Maritime Labour Convention, 2006 \(MLC, 2006\)](#).

The Convention, known as the "seafarers' bill of rights", entered into force on 20 August 2013, and has been ratified by 56 ILO member States representing over 80 per cent of world shipping tonnage.

The Joint Maritime Commission is the only permanent bipartite standing body of the ILO. It dates back to 1920, and is composed of ship-owner and seafarer representatives from across the globe. Press release | 28 February 2014

ILO LAUNCHES NEW MARITIME LABOUR CONVENTION DATABASE

The International Labour Organization (ILO) has launched a comprehensive new database providing the most up-to-date information available on the implementation of the landmark Maritime Labour Convention, 2006, which came into force on 20 August. News | 04 September 2013

The database provides a vital resource for governments, seafarers, ship owners and others in the maritime sector and is expected to grow rapidly, as certain provisions of the MLC, 2006 require ratifying Member States to communicate to the ILO Director-General, for further dissemination, specific information on how the Convention is applied in national law and practice.

The Independent ILO Committee of Experts on the application of Conventions and Recommendations is mandated to review how countries that have ratified comply with their international obligations.

The ILO has encouraged Member States to provide up-to-date information on national implementation and enforcement in order to keep the database current and accurate as possible. Data is provided in a reader-friendly format in English, French and Spanish.

The Maritime Labour Convention was adopted by a special ILO International Labour Conference in 2006, setting out decent working and living conditions for seafarers while ensuring a level playing field for quality shipowners. To date, 46 ILO Member States representing more than 76 percent of the world's gross global tonnage of shipping, have ratified the Convention. The development of the MLC, 2006 database is still on-going. The database may be accessed at <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0>.

Contents of the database include:

- National determinations - any determinations which may have been made with respect to: (i) cases of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of the Convention; (ii) cases of doubt as to whether the Convention applies to a particular category of ships; and (iii) exclusion of particular categories of ships from the application of certain details of the Code subject to the conditions set out in Article II, paragraph 6 (Article II, paragraph 7, of the MLC, 2006);
- Branches of social security- specifications which are required at the time of ratification concerning the branches of social security for which protection is provided (Standard A4.5, paragraph 10, of the MLC, 2006);
- Authorization of recognized organizations - a current list of any recognized organizations authorized to carry out inspection and certification functions on its behalf (Standard A5.1.2, paragraph 4, of the MLC, 2006);
- Port State inspections - port State authorities have the possibility to transmit a copy of the authorized officer's report established where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship in question were found not to conform to the requirements of the Convention (Standard A5.2.1, paragraph 5, of the MLC, 2006);
- Complaints - a copy of the authorized officer's report in connection with any unresolved complaints, as well as statistics and information regarding complaints that have been resolved (Standard A5.2.2, paragraph 6, of the MLC, 2006).