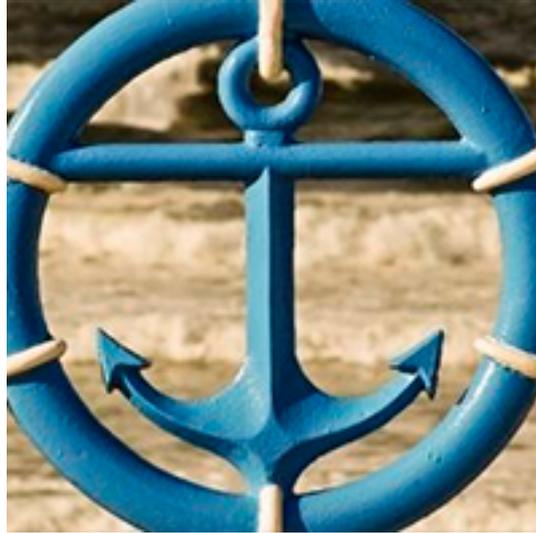


**Manual para Capellanes y Agentes Pastorales del Apostolado del Mar**  
*Manual práctico para los que tienen la responsabilidad de la atención pastoral de  
las personas que emprenden un viaje por mar en barco*  
Pontificio Consejo para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes



**MANUAL PARA CAPELLANES Y AGENTES PASTORALES**

**Introducción**

Este Manual práctico ofrece asesoramiento a capellanes y a agentes pastorales marítimos, así como a todos aquellos que han recibido, por primera vez, la responsabilidad de la atención pastoral de las personas *'que emprenden un viaje por mar en barco'*. Este Manual está basado en la Carta Apostólica *Motu Proprio Stella Maris*[1] del Papa Juan Pablo II, y en el Manual del Capellán de 1990, como también en el Manual del Visitador de Barcos de la Asociación Marítimo Cristiana Internacional (ICMA), y en la larga tradición del servicio prestado por el Apostolado del Mar a todos los hombres y mujeres del mar, así como en la experiencia de capellanes, de agentes pastorales, de visitadores de barcos y de voluntarios.

Este Manual tiene en consideración los últimos convenios y regulaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Organización Marítima Internacional (OMI). Son las dos agencias de las Naciones Unidas, comprometidas con el desarrollo y la puesta en práctica de los derechos de los marinos, con sus condiciones laborales y normas de seguridad a bordo de los barcos.

Aprobado por nuestro Consejo Pontificio, Dicasterio de la Curia Romana que también tiene la responsabilidad de la atención pastoral del mundo marítimo, este Manual servirá a los capellanes ordenados, a los agentes pastorales, a los visitadores de barcos y también a los voluntarios del Apostolado del Mar en tierra y a bordo de los barcos en el mar.

Cardenal Renato Raffaele Martino

Presidente

+ Arzobispo Agostino Marchetto

Secretario

## EL CUIDADO PASTORAL EN EL MUNDO MARÍTIMO

### **El Apostolado del Mar: algunos de sus momentos históricos más destacados**

El Apostolado del Mar es la “Obra” de la Iglesia Católica para la atención pastoral de la gente del mar. El Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, que lo promueve y coordina para las diversas categorías de ‘personas en movimiento’, es responsable de la dirección global del A.M. (SM, XIII, 1). Este Consejo de la Curia Romana participa de la solicitud del Obispo de Roma por todas las iglesias, concretamente en la pastoral y en la promoción humana de los migrantes, refugiados, desplazados, estudiantes extranjeros, personal de aviación y viajeros, nómadas y transeúntes de toda clase, así como de todo el personal marítimo que incluye marinos/pescadores, comunidades pesqueras, pequeñas y tradicionales, de tierra, los que trabajan en plataformas petrolíferas, los jubilados, los estudiantes de los institutos náuticos y los que trabajan en los puertos[2]. Este cuidado pastoral también incluye los cónyuges, los hijos y las familias de los marinos/pescadores, y ahora se está extendiendo a los barcos de cruceros y a los dueños de embarcaciones deportivas, pasajeros y personal embarcado.

A pesar del hecho de que, antes de 1900, diversas “Misiones de Marineros” católicas funcionaban bajo diferentes patrocinios, ofreciendo bienestar espiritual, social y material a las tripulaciones que visitaban los puertos de Londres, de Bootle, de Montreal, de Nueva York, de Nueva Orleans y de Sydney, no fue hasta principios de 1920 que la labor del Apostolado del Mar Internacional, tal y como la conocemos hoy día, recibió una aprobación formal.

Por su parte, en Francia, los Agustinos de la Asunción habían fundado, en diciembre de 1894, la “Société des Oeuvres de Mer” con el propósito de brindar asistencia médica, material, moral y religiosa a los marinos franceses, así como a los de otras naciones, sobre todo a aquellos que cooperaban en las industrias pesqueras de alta mar de Islandia, en los Bancos de Terranova y en las Islas Faroes. Además, a finales de 1890, en muchos puertos de Bretaña, los miembros de la Sociedad de San Vicente de Paúl habían inaugurado un programa formal de visitas a los barcos. Sin embargo, fue en el puerto de Glasgow donde el Padre Joseph Egger, S.J., puso en marcha el primer centro del Apostolado del Mar bajo el patrocinio de la Sociedad del Apostolado de la Oración. Durante los ocho primeros años de su existencia (1899-1907), según los archivos, más de 200.000 marinos fueron admitidos en el Apostolado del Mar. Posteriormente, con el traslado a ultramar del Hno. Daniel Shields, S.J., miembro clave de este grupo, la labor decayó, y no fue reanudada hasta su regreso de Sudáfrica en 1920. Fue entonces cuando el Hno. Shields, junto con Arthur Gannon y Peter F. Anson, que continuaron siendo la inspiración de este grupo de visitantes de barcos, internacionalmente orientado, sometieron la estructura y las constituciones de este joven movimiento a la Santa Sede para su aprobación formal. Ésta llegó rápidamente en una carta del Cardenal Gasparri, Secretario de Estado, fechada 17 de abril de 1922. Transmitía la “aprobación y ánimo” del Papa Pío XI, “con la seguridad de que tan noble empresa, hábilmente secundada por el celo de almas sacerdotales, tanto seculares como regulares, se extenderá cada vez más a lo largo de las costas de ambos hemisferios...”.

De hecho, estas palabras se han demostrado proféticas, puesto que lo que empezó como un movimiento laico voluntario de unas fervientes almas, al cabo de pocos años se desarrolló hasta convertirse en una “Obra” pastoral y de bienestar mundial que, hacia finales de la Segunda Guerra Mundial, contaba con 80 centros en funcionamiento y un consejo internacional ya establecido en Roma, bajo el cuidado de la Sagrada Congregación Consistorial. El sello final de aprobación de la Santa Sede llegó con la concesión al Apostolado del Mar de "Leyes y Constituciones", el 21 de noviembre de 1957[3].

En 1997, el Papa Juan Pablo II actualizó las normas formuladas por el Papa Pablo VI en 1970, promulgando la Carta Apostólica *Motu Proprio Stella Maris*, para que se pudieran cumplir los requisitos de la asistencia pastoral especial de las personas dedicadas al transporte comercial y la pesca, así como de sus familias, personal del puerto y todos los que viajan por mar.

En 1969 el A.M. fue además uno de los miembros fundadores de la ICMA, y, desde entonces, la mayoría de las agencias cristianas y/o asociaciones activas en el ministerio pastoral de los marinos se han unido en la cooperación ecuménica.

### **La “Obra” del Apostolado Marítimo**

El Apostolado del Mar “está orientado a sostener el esfuerzo de los fieles llamados a dar testimonio en ese ambiente con su vida cristiana” (*SM*, I). Con este fin, los equipos de la capellanía, integrados por laicos, religiosos, diáconos y sacerdotes, son enviados al mundo marítimo. Esta misión no sólo consiste en actividades caritativas o sociales. La Carta Encíclica *Deus Caritas Est* del Papa Benedicto XVI nos recuerda lo importante que es para la actividad caritativa de la Iglesia mantener su especificidad y no convertirse en otra forma más de ayuda social. La capacidad profesional y la buena organización son muy importantes, pero no son suficientes por sí mismas. En nuestro apostolado tratamos con seres humanos, y ellos necesitan siempre algo más que una adecuada asistencia técnica. Precisan humanidad y sentir que alguien se preocupa por ellos: “Por eso, dichos agentes, además de la preparación profesional, necesitan también, y sobre todo, una «formación del corazón»: se les ha de guiar hacia ese encuentro con Dios en Cristo, que suscite en ellos el amor y abra su espíritu al otro”[4].

El Apostolado del Mar, como el racimo que está unido a la vid, participa de la misión de Jesús la cuál es llevar a todos la Buena Noticia que “Dios es amor” y que Dios ama a cada persona. Teniendo presentes las palabras de Juan Pablo II que “el amor y la acogida representan de suyo la forma primera y más eficaz de evangelización”[5], los miembros de la capellanía, en sus actividades diarias, están comprometidos a

- Encontrar: la capellanía es un ambiente de escucha, diálogo, solidaridad y unidad. Los miembros del equipo aprenden juntos a comunicar de una manera verdadera y significativa. Crean la atmósfera ideal para que los encuentros con los visitantes sean oportunidades para un intercambio a un nivel más profundo, y para proclamar y escuchar la Palabra. Cuando los miembros de la capellanía se acercan a personas de otras religiones y culturas, lo hacen respetuosamente, sin juzgar o imponer sus propias opiniones, y procuran siempre invitar a todos a reflexionar sobre sus propias vidas y futuro.

- Servir: el equipo de la capellanía ofrece actividades e instalaciones, la caridad (*diaconía*) y la *advocacy*, e intenta satisfacer las necesidades prácticas, espirituales y sociales de la Gente del Mar.
- Celebrar: el equipo de la capellanía procura acompañar a la Gente del Mar especialmente en momentos significativos del año y en los eventos importantes de sus vidas. A través de la celebración de los Sacramentos y de la Palabra de Dios, el equipo de la capellanía ayuda a descubrir la presencia amorosa de Dios en todos estos acontecimientos.

Es tarea del A.M., por tanto, continuar la misión de Cristo en el mundo marítimo. Jesús se preocupa por Sus marinos a través de Su Iglesia, y ella, a su vez, encomienda al A.M. la misión de ofrecer asistencia pastoral a todos aquellos que viven, junto con sus comunidades, en el mundo marítimo y de la pesca.

### **El desafío del A.M.**

El trabajo en la industria marítima parece ser la profesión más difícil del mundo, con el mayor porcentaje de accidentes laborales. Por otra parte, cerca del 90% del comercio marítimo es transportado por mar, desempeñando por consecuente este tipo de transporte un papel vital en la economía mundial. En este contexto, según su experiencia, el A.M. tiende a responder a las necesidades pastorales de las personas marítimas, en todos los lugares y momentos cruciales de su vida. Por esto, se deben tener en cuenta las circunstancias variables de la vida a bordo del marino/pescador y de las formas en que esas condiciones afectan a su familia. En cualquier caso es una asistencia pastoral específica.

Otra prioridad del A.M. es la de ayudar a integrar la dimensión marítima en el interés pastoral cotidiano de las diócesis, especialmente de aquellas costeras, de las parroquias del puerto y de las comunidades católicas, para que no vuelvan la espalda a la mar y a sus gentes. Es por consiguiente una asistencia pastoral integrada.

### **Una respuesta para un medio ámbito en evolución**

La globalización es un fenómeno de nuestro tiempo “cuyas reglas se siguen escribiendo [y de ahí viene su necesidad] para inventar un nuevo orden mundial”[6]. En las últimas décadas, de hecho, la globalización y el empuje para obtener mayores ganancias se han combinado con los avances tecnológicos para transformar radicalmente el rostro de la industria del transporte marítimo internacional. Los barcos son más grandes, los puertos se hallan más lejos del centro de la ciudad y los horarios de escala han sido reducidos drásticamente. Cada vez se reclutan también más marinos provenientes de países en vías de desarrollo, donde los sueldos suelen ser menores. Por consiguiente, las tripulaciones son más pequeñas y multinacionales, multiculturales y multirreligiosas.

Todas estas condiciones han aumentado la tensión y el exceso de trabajo del marino, causando mayor fatiga y carencia de vida comunitaria a bordo, ocasionando un mayor aislamiento social y cultural de las tripulaciones. Una queja recurrente entre los marinos es de hecho la desigualdad de trato y la insensibilidad hacia los valores étnicos, culturales y espirituales. Esto se refleja también en las escalas salariales y en el sistema de seguridad portuario.

Todavía más, después del 11/S, de acuerdo con el Código Internacional de Protección del Buque y de la Instalación Portuaria (ISPS), se han adoptado nuevas medidas de control, con duras consecuencias para los marinos, para los que el acceso a tierra se ha vuelto más difícil y costoso, convirtiendo así en aún más necesaria la visita a los barcos y la hospitalidad del A.M., incluso cuando ésta sea más difícil.

Además, el transporte marítimo nacional y las flotas pesqueras han sido reemplazados por las compañías internacionales. Muchos barcos han sido registrados bajo las llamadas “banderas de conveniencia”, y el vínculo entre el armador y el barco no siempre es claro o identificable.

Por lo que concierne a la industria pesquera, el trabajo en ella sigue siendo una de las profesiones más peligrosas. Por otra parte, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como aquellas regulaciones que no tienen en cuenta las necesidades esenciales de las comunidades pesqueras, ejercen una considerable presión sobre ellas y sobre el ambiente social. En ciertos barcos pesqueros y para la mayoría de los pescadores tradicionales, de pequeña escala en países en vías de desarrollo, las condiciones de vida y de trabajo son aterradoras. Muchos puertos y comunidades pesqueras, que en un tiempo fueron prósperos, son ahora áreas económicamente deprimidas y todo un estilo de vida, si no su propia existencia, está bajo amenaza.

El sector de los cruceros, es por el contrario el de mayor índice de crecimiento de la industria del transporte marítimo. El A.M. debe reconocer este nuevo desafío, y sobre todo que las condiciones del ministerio pastoral en la Industria del Crucero son diferentes y específicas. Este nuevo desafío incluye:

- Asistir pastoralmente a las tripulaciones multinacionales de los grandes y los muy grandes barcos de crucero;
- Proporcionar servicios al personal hotelero de a bordo y a otros “marinos no-tradicionales”;
- Asistir al número creciente de mujeres que trabajan en el mar;
- Atender pastoralmente a aquellos que regularmente pasan sus vacaciones en el mar. Observamos también que el ministerio pastoral para los marinos de yates y veleros, sus capitanes, la tripulación y los pasajeros también está creciendo. En todo caso, hemos podido observar que los más necesitados de asistencia y abogacía en la comunidad de la navegación de recreo son las tripulaciones de los yates.

Algunas competiciones internacionales de vela reúnen también a miles de personas, marinos, sus familias, equipos de apoyo y periodistas, los cuales pueden permanecer lejos de sus hogares durante meses, y que también merecen toda nuestra asistencia pastoral específica.

A pesar de que el comercio marítimo goza, en la actualidad, de un período de crecimiento y que la demanda de productos de la industria pesquera no tiene precedentes, es un hecho que la globalización, la criminalización del marino, la presión relacionada con el trabajo y la fatiga, están sometiendo a una pesada tensión la dignidad y la salud de las personas que cooperan con el transporte marítimo y la pesca. Por consiguiente, es posible afirmar que hoy día los marinos mercantes y los pescadores siguen siendo personas marginales como grupo profesional, independientemente de la situación nacional o cultural.

En este contexto, frente a un deseo de ganancias a toda costa, a la marginalización y a las actitudes nacionalistas, la alternativa cristiana es la solidaridad. De hecho, la dignidad de la persona humana y el bien común de todos son principios básicos de la Doctrina Social de la Iglesia. La solidaridad, por supuesto, exige un cambio de mentalidad y el compromiso de dar un rostro humano a la globalización. “La profunda y rápida transformación de la vida exige con suma urgencia que no haya nadie que, por despreocupación frente a la realidad o por pura inercia, se conforme con una ética meramente individualista. El deber de justicia y caridad se cumple cada vez más contribuyendo cada uno al bien común según la propia capacidad y la necesidad ajena, promoviendo y ayudando a las instituciones, tanto públicas como privadas, que sirven para mejorar las condiciones de vida del hombre”[7].

## **La atención de la Iglesia local y universal**

### *La dimensión universal*

Es necesario subrayar que el Apostolado del Mar, bajo la supervisión del CPPMI, no es simplemente otra Organización dentro de la Iglesia católica. Es, de hecho, mediante sus Normas aprobadas y Constitución actualizada por la Carta Apostólica Motu Proprio *Stella Maris*, parte integrante de la estructura pastoral de la Iglesia universal.

Ésta es claramente una consecuencia del Decreto del Concilio Ecuménico Vaticano II *Christus Dominus*, sobre el Ministerio Pastoral de los Obispos, que afirma: “Tengan una preocupación especial por los fieles que, por su condición de vida, no pueden disfrutar convenientemente del cuidado pastoral ordinario de los párrocos o carecen totalmente de él, como son muchísimos emigrantes, desterrados y prófugos, marineros y aviadores, nómadas, etc. Promuevan métodos pastorales convenientes para ayudar la vida espiritual de los que temporalmente se trasladan a otras tierras para pasar las vacaciones. Las conferencias episcopales, sobre todo nacionales, preocupense celosamente de los problemas más urgentes entre los que acabamos de decir, y procuren ayudar acordes y unidos con medios e instituciones oportunas su bien espiritual, teniendo, ante todo, en cuenta las normas que la Sede Apostólica ha establecido o establecerá, adaptadas oportunamente a las condiciones de los tiempos los lugares y las personas”[8].

Así pues, en su primera Carta Encíclica *Deus Caritas Est*, el Santo Padre Benedicto XVI destaca la urgencia del ejercicio de la caridad, una responsabilidad de cada creyente y de toda la comunidad eclesial, en todos los niveles: es un elemento constitutivo y pertenece a la estructura fundamental de la Iglesia (cf. DCE, 20). El ejercicio de la caridad (*diakonia*), realizado de una manera comunitaria, ordenada, es parte de la estructura fundamental de la Iglesia (cf. *ibíd.*, 21), “junto con la administración de los Sacramentos y el anuncio de la Palabra, practicar el amor hacia las viudas y los huérfanos, los presos, los enfermos y los necesitados de todo tipo, pertenece a su esencia tanto como el servicio de los Sacramentos y el anuncio del Evangelio. La Iglesia no puede descuidar el servicio de la caridad, como no puede omitir los Sacramentos y la Palabra” (*ibíd.*, 22).

### *La dimensión local*

La puesta en práctica de una asistencia pastoral para la Gente del Mar en cualquier territorio o puerto es responsabilidad de la Iglesia local. Para asegurar esto, la Carta Apostólica *Stella Maris* provee el nombramiento, a través de la Conferencia episcopal, de un Obispo Promotor para supervisar, animar y promover el A.M. (cf. *SM*, IX, 1). “El Obispo Promotor elegirá a un sacerdote idóneo y lo presentará a la Conferencia episcopal, la cual, con un decreto por escrito, lo nombrará por un período determinado de tiempo *director nacional* de la *Obra del Apostolado del Mar*” (Art. IX, 2). Las tareas y las responsabilidades del Obispo Promotor y del Director Nacional están expuestas detalladamente en los Art. X y XI de la Carta Apostólica mencionada.

Ella especifica, ulteriormente, que es un derecho y un deber del Obispo de una diócesis determinar las formas más convenientes de atención pastoral del personal marítimo y nombrar, de acuerdo con el Director Nacional, los capellanes para el A.M. en su diócesis (Art. XII). En la medida de lo posible, los nombramientos para este ministerio deben caracterizarse por la estabilidad (Art. IV). Además el capellán/agente pastoral del A.M. “debe distinguirse por su integridad de vida, celo apostólico, prudencia y conocimiento del mundo marítimo” (Art. IV), teniendo en cuenta que un conocimiento de los idiomas, especialmente del inglés, también es esencial para este ministerio.

Para coordinar el Apostolado Marítimo en una región, que abarca varias Conferencias episcopales, a propuesta de los Obispos Promotores, es tarea del CPPMI designar a un Coordinador Regional (Art. XIII, 6). Una de las tareas principales de un Director Nacional es la de mantener contactos regulares con el Coordinador Regional (Art. XI, 13), en aquellos asuntos que no requieren la intervención del A.M. Internacional.

Asimismo, se hace un llamamiento a los sacerdotes, a los consejos de la Iglesia local y a los miembros de un puerto o de una parroquia marítima a considerar que el cuidado pastoral de los marinos, pescadores y de sus familias, y de otras categorías parecidas, es también una parte integral de la responsabilidad pastoral de sus parroquias. Por otro lado, es muy importante que el A.M. mantenga una buena relación con las comunidades locales: las parroquias, las escuelas y los grupos eclesiales para una buena atención pastoral integrada.

### **Un compromiso misionero**

No se pueden pasar por alto la evangelización y la dimensión misionera del ministerio marítimo, puesto que a diario un inmenso campo de misión llega a nuestras costas. De hecho, hoy día un considerable porcentaje de marinos que entran en nuestros puertos no son cristianos, no obstante muchos de ellos, quizás por primera vez, estén abiertos a escuchar la Buena Noticia. Por consiguiente, todas las personas son igualmente acogidas, sin distinción de nacionalidad, raza, género, ambiente religioso o cultural, respetando siempre su persona, cultura y religión.

En este contexto debemos tener cuidado porque “Mucha gente hoy día entiende que el término misión significa una actividad y un comportamiento agresivos, basados en una pretensión exclusiva de la verdad, que es intolerante hacia otros conceptos y creencias: una clase de colonización espiritual que destruye culturas y religiones desarrolladas y organizadas. Esta incompreensión puede conducir

ciertamente a un comportamiento incorrecto de algunos individuos”[9]. Ésta es la razón por la cual la Iglesia rechaza todas las formas de proselitismo que son incompatibles con el Evangelio, pues implican el engaño, ejercen presión, y hacen promesas de beneficios, económicos y de otra naturaleza.

El Santo Padre Benedicto XVI, en su Carta Encíclica *Deus Caritas Est*, es muy claro con respecto a esta cuestión: “Además, la caridad no ha de ser un medio en función de lo que hoy se considera proselitismo. El amor es gratuito; no se practica para obtener otros objetivos ... Quien ejerce la caridad en nombre de la Iglesia nunca tratará de imponer a los demás la fe de la Iglesia. Es consciente de que el amor, en su pureza y gratuidad, es el mejor testimonio del Dios en el que creemos y que nos impulsa a amar” (DCE, 31).

La actividad misionera es, ni más ni menos, que la manifestación o la epifanía del designio de Dios y su cumplimiento en el mundo y en su historia[10]. Somos colaboradores de Dios, y el mundo marítimo es su campo (cf. 1 Co 3, 9). Todos los cristianos están llamados a dar, con paciencia y humildad, respuesta de la fe y de la esperanza que sustenta y da sentido a sus vidas (cf. 1 Pe 3, 15). Lo hacen dando testimonio de la Buena Noticia de Jesucristo, teniendo siempre en cuenta que todo testimonio debe ser altruista y desinteresado. Sin embargo, “la presentación del mensaje evangélico no constituye para la Iglesia algo de orden facultativo: está de por medio el deber que le incumbe, por mandato del Señor, con vista a que los hombres crean y se salven. Sí, este mensaje es necesario. Es único. De ningún modo podría ser reemplazado”[11].

Pero el enfoque del Apostolado del Mar sobre la evangelización siempre ha sido holista, y se ha entendido su misión como una forma de compromiso con todas las personas y con la persona en su totalidad. El Concilio Ecuménico Vaticano II aprueba esta visión: “Los gozos y las esperanzas, las tristezas y las angustias de los hombres de nuestro tiempo, sobre todo de los pobres y de cuantos sufren, son a la vez gozos y esperanzas, tristezas y angustias de los discípulos de Cristo. Nada hay verdaderamente humano que no encuentre eco en su corazón”[12].

## **Parte II**

### **EL EQUIPO DE LA CAPELLANÍA**

#### **El Sacerdote**

Nos referimos aquí particularmente a un sacerdote de una parroquia portuaria o de una capellanía del puerto. De hecho, sin un compromiso real de la parroquia del puerto nada sucedería, en el caso de los puertos de menor importancia. Incluso el compromiso de los miembros laicos del A.M. necesita de la cooperación, del apoyo y del estímulo del pastor. Por otra parte, el interés del párroco y el acercamiento positivo a dicho grupo, le ayudará en un área de su responsabilidad parroquial que le puede ser extraña y ajena.

Aunque el sacerdote no sea un capellán a tiempo completo, la existencia de grupos apostólicos laicos, bajo cualesquiera patrocinos que operen, no le exonera de esta responsabilidad pastoral. De hecho, se espera que dicho sacerdote brinde su total apoyo, y ocasionalmente visite a los barcos atracados en el puerto o a los marinos hospitalizados, y que esté disponible para el ministerio sacerdotal, que puede incluir la celebración de una Misa a bordo. Una buena parte de este esfuerzo

apostólico puede llevarse a cabo, por supuesto, a través de los miembros del equipo pastoral de la parroquia. No obstante, el papel del sacerdote es el de guía, líder e inspirador del grupo apostólico.

En caso de que el recién nombrado capellán del puerto/sacerdote de la parroquia no disponga de dicho grupo apostólico, se debe enfrentar a la tarea de fundar uno. Un puerto vecino o incluso una organización del A.M. de otro país, con experiencia en la materia, puede estar preparado, con el debido permiso, a “prestar” a uno de sus sacerdotes activos o miembros laicos para ayudar a formar y orientar a dicho grupo apostólico.

Muchos puertos todavía no disponen de un Centro o de los servicios habituales para las visitas de barcos y la acogida de marinos. Incluso en estas situaciones, y con la ayuda de los voluntarios que actúan desde otras estructuras, es posible ofrecer una vasta gama de servicios, como las visitas de barcos, el transporte a la ciudad para los servicios religiosos y demás, compras, visitas turísticas o actividades deportivas.

### **El Diácono**

La Asistencia Pastoral de la “Gente del Mar” se ha descrito con frecuencia como un “ministerio de frontera”. Nuestros equipos de la capellanía a menudo proveen a una multitud invisible y transitoria. Este apostolado necesita de fieles comprometidos, laicos u ordenados, que acepten entregar sus vidas para compartir las alegrías y los sufrimientos de tantas personas que, debido a sus condiciones laborales y a las circunstancias sociales, están lejos de la iglesia.

De hecho, cada vez más Diáconos Permanentes están totalmente comprometidos con el A.M. Nuestra experiencia nos ha demostrado que el Diácono Permanente es esencialmente adecuado para este apostolado y una bendición para el A.M., ya que se trata de un ministerio de presencia y de servicio. Etimológicamente, la palabra diaconado significa “servicio”, y no se limita por supuesto a las cosas materiales, sino que también se extiende a la proclamación de la Palabra y a la Liturgia. La vocación de los Diáconos “en comunión con el Obispo y su presbiterio”[13], es, en virtud de su ordenación y de la gracia sacramental, la de proclamar la Palabra de Dios, oficiar la Liturgia, y servir al Pueblo de Dios. Esta triple responsabilidad constituye, en la enseñanza del Papa Benedicto XVI, la naturaleza más profunda de la Iglesia (Cf. *DCE25*) y el corazón de toda la atención pastoral cristiana.

Al redescubrir el papel y la función del Diácono Permanente en la jerarquía, el Concilio Ecuménico Vaticano II ha otorgado un don, grande y precioso, a la Iglesia. En el ejercicio de su ministerio ordenado, al escuchar, compartir y dirigir, manifiesta la solicitud de la Iglesia y es signo de la presencia de Jesús, el Siervo por excelencia. Por consiguiente, rezamos para que en los próximos años, al contemplar el desarrollo del Diaconado Permanente en la Iglesia universal, muchos más Diáconos respondan a la llamada a dedicar sus vidas al cuidado pastoral de la “Gente del Mar”.

### **El visitador de barcos y el agente pastoral**

Un visitador de barcos/agente pastoral es alguien que “puede suplir al capellán en las funciones en las que no se requiere el sacerdocio ministerial” (*SM*, VIII). Debe haber recibido una sólida formación religiosa y humana, y seguido un

entrenamiento específico para este apostolado. Goza de encontrarse con personas de diferentes nacionalidades y religiones, y debe estar preparado para establecer comunicación con todos los que se hallan a bordo, sin excepción alguna, y hacer del puerto un lugar acogedor para el marino cansado del viaje. Debe ser capaz y estar dispuesto a conocer y a utilizar las formas comunes de saludos y frases en idiomas internacionales que no sean el suyo, y ha de saber escuchar y ser capaz de dar algún consejo. Mientras conversa, el capellán/agente pastoral no debe tratar de imponer su personal punto de vista, ya sea cultural, religioso o moral, sino más bien interesarse por un intercambio que bien pueda incluir una presentación respetuosa y no coercitiva de los valores del Evangelio.

El visitador de barcos, si aún no es un miembro de la comunidad parroquial local, debe esforzarse por mantener una buena relación con ella y, bajo un espíritu de compañerismo ecuménico, procurar cooperar con los visitadores de barcos que representan otras confesiones cristianas u organizaciones en la misma área del puerto.

### **El trabajo en equipo**

Los capellanes, agentes pastorales y voluntarios están llamados a trabajar como equipo. En una organización tan compleja, el trabajo de equipo garantiza la continuidad y el apoyo mutuo, y que todos aquellos que están comprometidos con el mismo apostolado, compartan, en la medida de lo posible, una visión y una espiritualidad común. Para promover la participación activa de todos aquellos que cooperan en este apostolado y asegurar una distribución de responsabilidades, se recomienda que cada A.M., a nivel nacional y a nivel local, esté administrado siempre que sea posible, por una “Junta” o “Comité”.

Este Comité, según la costumbre local o la decisión del Obispo local, podrá asesorar o tener poderes ejecutivos, y sus miembros podrán ser nombrados o elegidos. A nivel local, debe incluirse como miembros *ex officio* al/ a los capellán/es del A.M. o sustituto, y, a nivel nacional, el Obispo de la diócesis/Obispo Promotor, o su representante, y el Director Nacional. Los miembros tienen que ser renovados regularmente.

Tales Comités o Juntas deben reunirse con periodicidad, preferiblemente cada trimestre, para revisar las actividades realizadas, determinar las nuevas y para asegurar que la labor del Apostolado del Mar, en su área concreta, se está llevando a cabo adecuadamente, según las normas dispuestas en la Carta Apostólica *Motu Proprio Stella Maris*.

La oración es una parte esencial del proceso de constitución del equipo. Es importante que los miembros de la capellanía y los voluntarios se reúnan regularmente para compartir los momentos de oración y participar juntos en la Eucaristía. Las reuniones del equipo deben incluir una reflexión sobre el ministerio pastoral emprendido (la visita de barcos, el vínculo con la parroquia, etc.), el estudio de la Biblia y la meditación. Las peregrinaciones y los retiros proporcionan también buenas ocasiones para reafirmar la espiritualidad y la identidad del A.M.

Parte III

## **LA ACOGIDA, LA SOLIDARIDAD Y EL SERVICIO**

### **Funcionamiento y ambiente del puerto**

Cada puerto posee su “cultura” y es necesario estar familiarizado con ella. Es fundamental poseer buenos contactos con las Autoridades Portuarias, las compañías navieras, los terminales marítimos, los agentes marítimos y los organismos de control. Un capellán/agente pastoral del A.M., para ser eficaz, debe esforzarse por conocer personalmente a la gente del mar y sus condiciones de trabajo y de vida, y establecer un cierto tipo de presencia, sin excluir a nadie, en todos los diferentes grupos de la costa. Debemos también recordar que en la capellanía del A.M. se ejerce, en gran medida, un ministerio de pastoral del trabajo, y que todo el “personal marítimo” (SM, II b), incluso los trabajadores del puerto, están encomendados a nuestra asistencia pastoral.

El Comité de Bienestar del Puerto (CBP) es un *foro* en que los representantes de todas las organizaciones comprometidas con el bienestar de los marinos visitantes y que residen en el puerto, pueden reunirse regularmente. El CBP es crucial para el buen funcionamiento del puerto, de hecho puede asegurar el enlace con todas las partes interesadas y facilita mejores servicios de apoyo a los marinos. Normalmente debe estar previsto en los estatutos de cada CBP la representación de la Iglesia o de las asociaciones religiosas, y por consiguiente el A.M. debe estar presente en el Comité. En el caso de que haya otras organizaciones de marinos (religiosas o de otra naturaleza), sindicatos y asociaciones de armadores, activas en en la zona portuaria, se intentará, dentro de lo posible, la cooperación también con ellas.

En principio, las autoridades portuarias o la Capitanía del Puerto, proporcionarán, cuando sea requerido, una información actualizada, sobre las actividades portuarias y el movimiento de buques, al capellán o a su representante debidamente autorizado. Debemos, sin embargo, tener en cuenta las nuevas restricciones de seguridad mencionadas anteriormente, que han producido en muchas regiones cambios en la práctica de la visita de barcos y que pueden constituir, si no se tratan correctamente, un serio obstáculo para nuestro apostolado. Asimismo, debido a la moderna tecnología, la reducción del número de tripulantes y los nuevos procedimientos de carga, las tripulaciones están muy ocupadas y cansadas, y tienen poco tiempo libre en puerto. Por este motivo, es necesario mostrar sensibilidad para con esta situación a la hora de programar la visita a los barcos.

El marino visitante, ya sea marino mercante, pescador de altura, tripulante de un barco de crucero o de un yate, posee indudablemente algunas expectativas con respecto al descanso de la rutina a bordo, una vez en puerto. La renovación de su vida espiritual y sacramental quizá no ocupe un lugar importante en su agenda, pero una visita a bordo del capellán o del visitador de barcos puede activar y dar un significado a muchas expectativas latentes.

### **Las visitas de barcos**

Sin una asistencia a los tripulantes visitantes, a través de la visita regular y sistemática de los barcos en el puerto, la Iglesia local no existiría para ellos. Los marinos y los pescadores son un grupo marginal y socialmente necesitado, debido a varias razones, y pueden padecer un aislamiento extremo de las raíces familiares,

culturales y religiosas. Esta situación puede dar lugar a la ruptura de matrimonios, a la dependencia de la droga y del alcohol, y a muchos comportamientos antisociales. Es esencial por tanto realizar visitas de barcos con regularidad si queremos entender y tratar realmente las necesidades de los marinos y de los pescadores.

Es la virtud cristiana de la hospitalidad la que nos anima a acogerlos en nombre de la comunidad cristiana local. “No os olvidéis de la hospitalidad; gracias a ella hospedaron algunos, sin saberlo, a ángeles” (*Heb 13, 2*).

Esta hospitalidad y acogida cristiana se manifiestan, sobre todo, a través de las visitas de barcos. En todos los puertos, grandes o pequeños, la visita regular de barcos que llegan al puerto es, de hecho, la piedra angular del ministerio marítimo. Cada visita de barco, sin embargo, se debe preparar cuidadosamente, puesto que algunos miembros del equipo de la capellanía pueden sentirse incómodos y pueden dudar a la hora de subir a bordo, puesto que para muchos el barco puede parecer una tierra extraña o extranjera.

Un visitador de barcos, ya sea sacerdote, diácono, agente pastoral o voluntario, por consiguiente, debe someterse a un periodo de formación y a una evaluación antes de empezar a trabajar, y su formación debe incluir una respuesta apropiada a una posible recepción hostil a bordo. Muchos visitadores de barcos y voluntarios son mujeres. Su presencia y compromiso posee un gran valor, pues contribuyen a cada faceta de la labor del Apostolado del Mar.

### **La planificación de una visita de barcos**

La preparación y la planificación son el factor clave para una fructífera visita de barcos. Mientras que los métodos para lograrla dependen de las circunstancias, en cualquier caso es esencial escuchar las necesidades del marino. La previa consulta de los archivos referentes a la precedente visita a un barco y su conocimiento, permiten que el visitador sea más sensible a las necesidades de cada miembro de la tripulación.

Una buena visita, no sólo debe ser planificada, sino también sometida a evaluación y a un seguimiento posterior. Si un centro de marinos dispone de más de un visitador de barcos, debe existir un acuerdo sobre el reparto del trabajo. En puertos grandes, puede ser que existan otros centros de marinos u organizaciones de bienestar. Es importante buscar activamente una cooperación ecuménica y llegar a acuerdos con estas organizaciones a fin de evitar la duplicación del trabajo y la interferencia mutua o, peor todavía, la competición.

Es posible obtener de las Autoridades Portuarias un listado de la previsión de barcos y verificar el tipo de programa que se puede ofrecer a los marinos para ese día o esa semana. Esto puede incluir el acceso a sistemas de comunicación, el transporte a las zonas turísticas, las compras, las actividades culturales, deportivas o recreativas. Si se mantiene contacto con las parroquias locales, será posible ofrecer servicios adicionales. Una tripulación puede tener múltiples necesidades y es fácil, pero imprudente, hacer demasiadas promesas. A la tripulación hay que prometerle sólo aquello que se pueda cumplir. El programa debe seguir siendo flexible, de modo que se pueda pasar, si es necesario, más tiempo a bordo. Asimismo, es conveniente dar prioridad a aquellos barcos cuyo

tiempo de escala es más breve o aquellos que hayan atracado lejos de los medios de transporte.

Es oportuno llevar un registro de los barcos que hay en el puerto y de las actividades que se están realizando. Esto se puede efectuar por medio de una “lista sobre papel” (paper check off list) o mediante el ordenador. Con el desarrollo de las comunicaciones, cada vez más casos o situaciones que requieren atención especial pueden ser comunicadas al siguiente puerto de escala, o simplemente el capellán del siguiente puerto es informado rutinariamente de la llegada del barco. A este respecto ha habido iniciativas, a veces, conocidas como “Programa de Seguimiento del Barco”, que consiste en no perder de vista a los barcos visitados y enviar sistemáticamente la correspondiente información a los Centros de Marinos/Capellanes del siguiente puerto de escala. Es crucial para nuestro ministerio trabajar como una red, para asegurar un seguimiento y una continuidad.

### **La seguridad a bordo y en las áreas portuarias**

El visitador de barcos debe familiarizarse y atenerse a todas las leyes nacionales pertinentes y normas de seguridad del puerto.

Debe prestar especial atención a:

- llevar un casco protector, prendas de vestir de alta visibilidad y calzado seguro, especialmente en aquellas áreas del puerto y a bordo, donde haya manipulación de carga;
- aparcar su vehículo sólo en áreas autorizadas y protegidas.
- familiarizarse con la jerga marítima;
- mantenerse apartado de los cabos y estachas, cuando un barco atraca, pues se pueden tensar en exceso y romper. Hay que permitir que el equipo de atraque disponga del tiempo y espacio suficiente para llevar a cabo su trabajo;
- comprobar las actividades de las grúas del muelle y del barco antes de entrar en las áreas de manipulación de carga, y vigilar sus movimientos. Nunca se debe permanecer debajo de cargas colgantes, ni en la zona de recorrido de una grúa;
- no sobreestimar la propia capacidad física y debe tenerse mucho cuidado al subir a bordo por escalas inseguras o muy empinadas. A menudo el descenso es mucho más difícil que la subida, por lo que no se debe temer pedir ayuda;
- subir y bajar por las escalas del barco debe hacerse de medio lado, lo que permite un mayor asimiento del zapato al peldaño, al tiempo que la mano se sujeta a la barandilla de la escala;
- cumplir estrictamente las normas de no fumar a bordo de los buques tanque y en las cercanías de las instalaciones de manipulación de cargas de productos químicos y del petróleo.

A bordo del barco **nunca**:

- estar de pie donde pueda ser golpeado por una estacha o un alambre;
- apoyarse sobre un pasamanos;
- entrar en un compartimiento sin ser invitado;
- correr;
- tocar algún equipo.

### **Varias cuestiones de protocolo**

Un visitador de barcos debe comprobar que la organización a la que pertenece ha informado a las Autoridades Portuarias acerca de su identidad y el motivo de su visita a bordo del barco. La lista de oficiales que son autoridades del puerto incluye: el director del puerto, el capitán del puerto, el jefe de protección del puerto, los oficiales de aduana, de inmigración, la policía fronteriza y los agentes marítimos. Es necesario obtener el permiso requerido. El visitador de barcos debe familiarizarse con las medidas de control y de protección del puerto, así como con las de la aduana, de la inmigración y con todas las normas de protección. La comunicación periódica con estos organismos puede ayudar a concienciar que el ministerio del A.M. es un beneficio para los marinos.

Es necesario llevar siempre una identificación válida, rápida e inconfundible, de visitador de barcos de la misión de marinos para facilitar el acceso a bordo y la acogida. Un “capellán” debe ser reconocible como tal. En cuanto a los demás visitadores de barcos, también deben llevar la insignia del A.M., una camiseta, una chaqueta especial, o cualquier otra prenda para facilitar su identificación.

Si a bordo del barco hay vigilancia en el portalón, es necesario preguntar por el primer oficial y pedirle, a su vez, que le presente al capitán. Si el primer oficial no está a bordo, debe preguntarse directamente por el capitán. Si ambos están ausentes, entonces se debe preguntar por el oficial de guardia. Nunca se puede despertar a un oficial que esté durmiendo en un barco que acaba de llegar. Después de presentarse a uno de estos oficiales y de explicar sus intenciones, se debe pedir autorización para visitar el resto de la tripulación. Siempre que sea posible, sería oportuno escoger un momento en el que la tripulación esté más disponible: el descanso para tomar café, después del almuerzo o después del trabajo.

Si la tripulación está trabajando, el visitador de barcos debe esperar a que haga un descanso. Sin embargo, a bordo hay otras personas con quienes relacionarse entre tanto, como el mayordomo o el sobrecargo, los cocineros o el contra maestre o hasta el capitán del equipo de fútbol del barco, si es que hay uno. Las habituales áreas de reunión son: la sala de estar de la tripulación, el salón de los oficiales, la cocina, las áreas de cubierta. Antes de entrar, es necesario llamar a la puerta, aunque esté abierta, y presentarse.

Al encontrar a un tripulante que está trabajando, el visitador debe presentarse brevemente, así como explicar el propósito de las visitas y comunicar que ha dejado material de información en manos del camarero, cocinero o demás personal. Es útil entregar una tarjeta de visita u otro material del A.M. o del Centro como un recordatorio de la visita.

En algunos barcos con cargas peligrosas (p. ej. municiones o cargamento nuclear) es necesario hablar con el consignatario y el oficial de protección de la instalación portuaria antes de embarcar o invitar a la tripulación al Centro de Marinos.

Un visitador de barcos debe siempre recordar que a bordo es un invitado en casa del marino.

### **Barcos con necesidades especiales**

Las tripulaciones que han pasado un tiempo considerable navegando, o que se enfrentan a una temporada prolongada en el mar, necesitan especialmente:

- hospitalidad, diversión, deportes, entretenimiento y confort;
- acceso a internet, libros, revistas, vídeos, películas;
- un programa religioso.

Para las tripulaciones de los barcos de contenedores que cuentan con tiempos de escala excepcionalmente cortos, las prioridades deberían ser:

- la acogida y la atención al marino a bordo;
- el suministro de tarjetas telefónicas, el transporte hasta un teléfono o hasta la misión de los marinos;
- el suministro de sellos de correo, la recogida de cartas y la asistencia para efectuar envío de dinero;
- la asistencia para las compras, que puede incluir proporcionar el transporte a una zona comercial;
- el suministro de periódicos recientes, revistas y libros;
- la oferta de servicios religiosos a bordo.

Si hay mujeres a bordo, éstas pueden ser pasajeras, esposas o tripulación. A veces, las esposas constan en la lista de tripulantes. Se debe buscar la oportunidad para hablar con ellas. Si la situación requiere que otra mujer hable con alguna de ellas, es necesario ponerse en contacto con la misión de los marinos. La oferta de ayuda para ir de compras y la sugerencia de lugares en la ciudad donde puedan pasar su tiempo libre, mientras se hallan en el puerto, será apreciada.

Los niños y las madres que están a bordo necesitan espacio para caminar y jugar. Tal vez quieran visitar zonas de juego, parques públicos, zoológicos y otras áreas de entretenimiento y diversión. Es frecuente que las madres quieran hacer compras especiales.

Para los estudiantes y los cadetes, si el tiempo lo permite, es posible organizar encuentros con gente de su edad que pertenezcan a su comunidad o centros de enseñanza.

Las personas enfermas a bordo y los miembros de la tripulación hospitalizados son una prioridad para el capellán. Las “visitas regulares a los enfermos” son importantes mientras el barco esté en el puerto y posteriormente. Siempre que sea posible, cuando se realiza una visita al hospital, es buena cosa llevar a un compañero del barco o a un intérprete. Es crucial asegurarse que haya una buena comunicación entre el paciente y el hospital, y entre el barco y el agente marítimo. Cuidar de un miembro de la tripulación hospitalizado se convierte en algo especialmente importante cuando el barco ya ha abandonado el puerto, y, siempre que sea posible, sería oportuno reclutar la ayuda de los compatriotas del enfermo que vivan en la ciudad.

Los marinos, especialmente aquellos que han quedado en tierra, en prisión o detenidos por las Autoridades, necesitan una atención pastoral y una adecuada asistencia legal. Cuando sea posible, deben ser visitados por un representante de su país natal o por compañeros de su nacionalidad.

También puede ocurrir que un tripulante haya muerto a bordo. En tales circunstancias es conveniente organizar una “ceremonia de memorial” especial (interconfesional, de ser requerida) para rezar y mostrar solidaridad en el dolor con los miembros de la tripulación.

### **Los problemas a bordo y la ayuda práctica**

El A.M. se compromete con la solidaridad. Es su deber permanecer junto a los marinos y mostrar comprensión por los problemas que se producen a bordo. Con frecuencia dichos problemas pertenecen a la situación general de 'vida y trabajo' de los marinos y de los pescadores, incluyendo algunas injusticias evidentes bajo el apartado Derechos y Bienestar de los Marinos.

La Doctrina Social de la Iglesia nos recuerda concretamente la necesidad de interesarnos, sobre todo, por el sufrimiento de aquellos que son pobres e indefensos. El objetivo es el de obtener justicia y mantener siempre alta la dignidad de la persona humana. Cuando nos enfrentamos a problemas laborales, especialmente en aquellas situaciones en las que se ignoran los derechos de los marinos, debemos siempre mostrar una preocupación genuina, pero nunca hay que prometer algo que no podemos cumplir. Es importante escuchar a todas las partes, y normalmente se puede servir mejor el interés de los marinos remitiéndolos a los representantes de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), a la ISAN (Red Internacional de Asistencia a los Marinos) o a uno de los Centros para los derechos de los marinos en Nueva York, Londres o Barcelona. Debemos estar preparados para esto, manteniendo siempre una lista actualizada de nombres de contacto y de los números de teléfono de personas y agencias.

La ayuda material puede ser también una cuestión importante, y a menudo el A.M. está llamado a expresar su apoyo práctico y caritativo. Debemos ocuparnos de los marinos que han sido abandonados en el puerto y de aquellos que están enfermos o heridos a causa de accidentes. Durante el invierno puede suministrar ropa de abrigo, y en Navidad, distribuir regalos entre las tripulaciones visitantes. Debemos recordar lo que dicen las Sagradas Escrituras: "Hermanos míos, ¿de qué le sirve a uno decir que tiene fe, si sus hechos no lo demuestran? ¿Podrá acaso salvarle esa fe? Supongamos que a un hermano o a una hermana les falta la ropa y la comida necesarias para el día; si uno de vosotros les dice: «Que os vaya bien; abrigaos y comed cuanto queráis», pero no les da lo que su cuerpo necesita, ¿de qué les sirve? Así pasa con la fe: por sí sola, es decir, si no se demuestra con hechos, es una cosa muerta" (Stg 2, 14-17).

En la Carta Apostólica *Novo Millennio Ineunte*, el Papa Juan Pablo II, comentando la cita "He tenido hambre y me habéis dado de comer" (Mt 25, 35-36), escribe: "Sobre esta página, la Iglesia comprueba su fidelidad como Esposa de Cristo, no menos que sobre el ámbito de la ortodoxia"[14].

A lo largo de nuestro ministerio a bordo, debemos ser vistos como agentes pastorales que traen a Cristo y la Buena Noticia de la salvación a las vidas y al ambiente de aquellos que se van al mar. Muchos visitantes de barcos regulares suben a bordo una selección de material de lectura y folletos informativos sobre el puerto, la ciudad y el Centro de Marinos, como también sobre los eventos religiosos, deportivos y culturales. Siempre que sea posible, el material de lectura tiene que estar en el idioma de la tripulación, incluso las Sagradas Escrituras, el periódico, los libros y las revistas. Esto es algo que siempre se aprecia mucho. También entre aquellos barcos atracados en muelles aislados o con tiempos de escala muy breves, existe una gran demanda de sellos de correo, tarjetas telefónicas y material de escritura. Cuando se ofrezca material o literatura devota, específicamente católica o cristiana, es conveniente hacerlo con la debida sensibilidad y sabiduría.

Las tripulaciones predominantemente católicas pueden pedir que se celebre la Santa Misa a bordo. Si se acoge dicha petición, con el debido permiso y con la adecuada atmósfera a bordo, ésta será una experiencia pastoralmente beneficiosa para la tripulación.

### **Recomendaciones de seguridad para el marino durante su estancia en el puerto**

A menudo las instalaciones portuarias están lejos del centro urbano y en áreas deprimidas o aisladas. El transporte público es inexistente, poco frecuente o caro. También puede suceder que estas áreas estén bajo el control de bandas locales de delincuentes que acosan a los extranjeros, sobre todo a los marinos. En los puertos, los marinos deben prestar especial atención a los ladrones y a los supuestos lugares de entretenimiento, cuyo único objetivo es el de despojarlos del dinero que han ganado con esfuerzo. Asimismo, es oportuno recordar a los marinos que deben observar estrictamente las costumbres y las normas de seguridad, y no deben aceptar regalos o paquetes para terceras personas.

Una vez llegado al puerto es conveniente animar al marino, como una cuestión de rutina, a ponerse en contacto con la Misión de Marinos, que estará encantada de organizar el transporte y un programa para el periodo de tiempo que el barco permanecerá atracado en el puerto.

## Parte IV

### **COMPROMETIDOS CON EL SERVICIO Y EL TESTIMONIO**

#### **Los miembros del A.M.**

Las asociaciones locales o nacionales del *Apostolatus Maris* reciben diferentes nombres dependiendo de los países: ‘Apostleship of the Sea’ en la mayoría de las zonas angloparlantes, ‘Apostolat de la Mer’ en la mayoría de los países francoparlantes - excepto en Francia donde opera la ‘Mission de la Mer’ -, ‘Apostolato del Mare’ (italiano), ‘Apostolado del Mar’ (español), ‘Utume wa Bahari’ (kiswahili), etc. Generalmente, los Centros o los Clubes de acogida de los marinos, gestionados por el Apostolado del Mar en todo el mundo, llevan el nombre de ‘*Stella Maris*’.

Los laicos están ya asumiendo numerosas responsabilidades en el funcionamiento del A.M. Este papel esencial, como aquella fuerza que impulsa la evangelización y transforma la sociedad, ha sido redescubierta y aprobada por el Concilio Ecuménico Vaticano II. Cada fiel cristiano, hombre y mujer, que vive en el mundo y está en un lugar de trabajo, es llamado a difundir el mensaje del Evangelio en el corazón de la sociedad. El clero debe respetar y promover esta vocación y misión de los laicos “en medio del mundo”, trabajando juntos con ellos, con un espíritu de diálogo y de corresponsabilidad.

Esto se refleja en la Carta Apostólica *Stella Maris*, donde se resalta el papel de los laicos en el A.M., cuyos deberes no se predeterminan o limitan a una lista cerrada de responsabilidades; se concibe, más bien, como un fluir de su vocación a dar testimonio en este ambiente a través de la vida cristiana. Es por consiguiente deber específico del capellán buscar la colaboración de los laicos. Ellos promoverán la

misión que todo creyente, y en particular el laico según su situación específica, ejerce en la Iglesia y en el mundo marítimo. Es necesario promover un mayor compromiso laical en aquellas funciones que los laicos pueden asumir y que van desde la dirección, hasta la atención pastoral.

El A.M. es esencialmente una Obra de voluntariado, y los voluntarios juegan un papel indispensable en su funcionamiento. La vitalidad de una asociación a menudo es directamente proporcional al número de sus voluntarios. De hecho la incorporación, la formación y la coordinación de los voluntarios constituyen una prioridad también para cada grupo del A.M. Los capellanes y los agentes pastorales prestarán especial atención a establecer relaciones de respeto mutuo, de confianza y de amistad. La Iglesia local, los empleados católicos del puerto, las familias de los marinos/pescadores, así como los jubilados, sobre todo aquellos de la profesión marítima, son tierra fértil para la incorporación de voluntarios al equipo del A.M. En ciertas “parroquias costeras o del puerto”, los miembros del A.M. local se están incorporando a esta misión y reciben el apoyo del consejo pastoral de la parroquia.

Puesto que el A.M. es una Obra católica específica, sus miembros, dondequiera que se promueva activamente, son católicos. Así como existen miembros embarcados, también hay miembros que están en tierra, aquellos que cooperan activamente en este apostolado, bien a través de los Centros de marinos, sean estos católicos o de base ecuménica o los miembros de un equipo pastoral de la parroquia del puerto. En algunos países es costumbre, después de un período de prueba, organizar una ceremonia religiosa para bendecir y hacer entrega de la insignia o el logotipo a los nuevos.

La formación, sin embargo, es de suma importancia y no hay que escatimar ningún esfuerzo para ofrecer una formación continuada a cada nivel, puesto que el mantenimiento de las elevadas normas morales y espirituales, y la capacidad profesional de sus miembros, son responsabilidad del A.M. en cuanto a organización. Es necesario organizar regularmente cursos, sesiones y retiros, para ayudar a los miembros y a los voluntarios a profundizar en su fe y su compromiso con Cristo y con sus hermanos y hermanas.

### **Promoción de la “Comunidad cristiana a bordo”**

La Celebración de la Santa Eucaristía, que “hace presente a Cristo autor de la salvación” (AG, 9), es el centro y la cumbre de toda la vida cristiana, y es necesario promoverla, siempre que sea posible, cuando un barco está en el puerto. Sin embargo, teniendo en cuenta que el marino de hoy día pasa más del ochenta por ciento de su periodo de contrato navegando, la presencia activa y permanente de un animador pastoral formado a bordo de un barco (líder cristiano a bordo), puede ser muy importante en la vida de los otros miembros de la tripulación. Por esta razón, el A.M. intenta también promover la “Comunidad cristiana a bordo”, para que los marinos mismos puedan ser agentes de evangelización del mundo marítimo.

Además de preparar a los ministros extraordinarios de la Eucaristía para los viajes por mar, el capellán debe “identificar, entre los hombres de mar de ese lugar o entre los que estén de paso, a los que demuestren tener cualidades de liderazgo, y les ha de ayudar a profundizar su fe cristiana y su compromiso con Cristo, para que puedan crear una mejor comunidad cristiana a bordo” (SM, IV). Esta preocupación

por el desarrollo de un laicado, verdaderamente apostólico según los méritos del mundo marítimo es, sin lugar a dudas, nuestro estímulo más urgente. Como todos los cristianos, de hecho, los propios marinos mismos están llamados a este apostolado. Deben ser testigos a través del ejemplo de sus vidas, pero también a través de la proclamación de la Palabra de Dios en sus conversaciones, a través de la vida social, de sus oraciones y sus trabajos.

Una prudente investigación puede revelar la presencia a bordo de dicho cristiano apostólico, o de un “líder cristiano”, como se denomina a menudo. Puede ser un ministro extraordinario de la Eucaristía (MEE) o el responsable de un grupo activo de oración a bordo, o de un grupo comprometido con el estudio de las Sagradas Escrituras, o quien tiene bajo su responsabilidad una liturgia particular dominical, sin la presencia de un sacerdote. El capellán visitador de barcos o el agente pastoral del A.M. serían muy negligentes si no “respondiesen” apoyando la presencia a bordo de dicho ‘apóstol del mar’.

Los “líderes cristianos a bordo”, propiamente acreditados, ejercerán su ministerio de las siguientes maneras: dirigiendo el culto no sacramental y los grupos de oración, comunicando con los capellanes del puerto y con el capitán para la Misa a bordo, cuando el barco se halla en el puerto, siendo un punto de referencia para la vida cristiana y dando testimonio a bordo. El MEE puede ser nombrado por la competente autoridad episcopal nacional, entre los “líderes cristianos a bordo”, para poder ejercer este ministerio en su barco.

Es importante que todos los capellanes/visitadores de barcos estén familiarizados con las actuales iniciativas en la promoción de la “Comunidad Cristiana a Bordo” y las apoyen. Esta asistencia puede representar también una adecuada forma de contribuir al crecimiento de la fe, a través de material de apoyo (folletos litúrgicos e informativos, insignias, camisetas, etc.) que debe indicar su origen (A.M. local, nacional o internacional).

### **La hospitalidad cristiana**

“Ayudad en sus necesidades a los que pertenecen al pueblo santo; recibid bien a los que os visitan” (*Rom 12, 13*). Si existe una característica común atribuible a la humanidad de hoy, ésta es la soledad. Desafortunadamente para el marino este factor forma parte de la naturaleza misma de su vida en el mar. Por consiguiente, el ministerio marítimo estará necesariamente centrado en la hospitalidad y acogida en nombre de Cristo y de la comunidad cristiana local.

La hospitalidad es una virtud practicada y apreciada universalmente. En el Antiguo Testamento existía una tradición muy fuerte de hospitalidad, como se ve en la vida y en la conducta de los patriarcas, a pesar de la interminable lucha por la existencia. Somos también conscientes de que hay nobles tradiciones de hospitalidad, características excepcionales de vida social y de comunicación en diferentes pueblos, culturas y religiones.

La hospitalidad es una virtud cristiana y una parte integrante de su vida. Pertenece de hecho a la misión profética de la Iglesia, y el énfasis que el A.M. pone en ella no sólo es un regalo para los marinos, sino también para la Iglesia local. La acogida del forastero es, pues, una oportunidad maravillosa para nosotros, y para que nuestra comunidad se pueda enriquecer mediante la presencia de nuestro prójimo. Es necesario que cada visitante sepa que ha llegado a un lugar de justicia, solidaridad,

hermandad y hospitalidad. Como discípulos de Cristo, recordamos sus enseñanzas y nos comprometemos a vivir según ellas: “fui forastero y me recibisteis” (Mt 25, 35).

Los Centros del A.M. son “centros de hospitalidad”, con vocación a promover una “auténtica cultura de la acogida”[15]. A menudo, nuestros centros se han descrito como “un hogar lejos del hogar”. Hacemos nuestra pues la actitud hacia el forastero y la práctica de la hospitalidad según la Regla de San Benito, que dice: “A todos los huéspedes que se presenten en el monasterio ha de acogerseles como a Cristo”[16], recordando establecer en el corazón de nuestra hospitalidad cristiana la celebración de la Eucaristía, que ha estado siempre en el centro de la vida de la Iglesia, y que hace que Cristo, nuestro pan celestial, esté presente sacramentalmente entre nosotros.

### **Las familias anfitrionas**

Como expresión práctica de la hospitalidad, muchos puertos han desarrollado un esquema conocido a veces como el “esquema de la familia anfitriona”. Esto incluye a las familias que desean, en algunas ocasiones, extender a sus propios hogares la hospitalidad de las tripulaciones visitantes. Esto se puede realizar bajo la forma de una comida familiar, de un paseo turístico en el automóvil familiar, una invitación a una excursión familiar o de la parroquia, etc. Los marinos suelen apreciar mucho las oportunidades de mezclarse socialmente y de encontrar a compatriotas o a personas de su propia cultura o religión. En el caso de los filipinos, que constituyen un elevado porcentaje de la mano de obra marítima, no es demasiado difícil organizar dichos encuentros, puesto que existen importantes comunidades filipinas de emigrantes en muchas ciudades o puertos importantes.

### **La familia del marino**

La profesión marinera implica la separación de las familias durante largos períodos de tiempo. Esto puede dar origen a consecuencias devastadoras para aquellos que permanecen separados. Antiguamente, los problemas eran diferentes cuando los marinos solían proceder de lo que se denominaban “zonas de contratación”, y donde toda la comunidad apoyaba a las esposas cuyos maridos estaban ausentes, lejos en el mar.

Es oportuno animar a nivel familiar las diversas asociaciones de esposas y familias de marinos, cuyo objetivo es asistir a sus necesidades espirituales, sociales y materiales. No sólo proporcionan apoyo mutuo, sino que son, en el contexto de la Iglesia local, el ambiente natural en que se puede ofrecer una atención pastoral especializada al pueblo marítimo.

Las largas ausencias de casa pueden provocar fuertes tensiones en las parejas de los marinos. Siempre que sea necesario, hay que facilitar la disponibilidad de asesoramiento matrimonial. Las catástrofes, los desastres y las muertes (o la desaparición en alta mar) ejercen un impacto psicológico traumático sobre los individuos, las familias y las comunidades implicadas. Dichas personas se enfrentan a un fuerte trauma y necesitan asistencia especializada. El A.M., a nivel local y nacional, está llamado a menudo a proporcionar tal respuesta, y esto presupone que sus miembros hayan recibido una formación adecuada.

Tampoco hay que olvidar a los marinos locales y a los pescadores que se quedan con la familia. Pueden estar de vacaciones, pero también pueden encontrarse sin trabajo, de baja por enfermedad o estar buscando un nuevo empleo. El fortalecimiento y el apoyo a los más necesitados es un tarea importante de la capellanía.

### **Los estudiantes de los institutos náuticos**

La mayoría de los países marítimos cuentan con varias escuelas/institutos náuticos en los que los marinos no sólo reciben su formación náutica básica, sino que regresan a dichos centros regularmente para asistir a cursos de perfeccionamiento y de actualización técnica. Algunos han sido diseñados exclusivamente para la industria pesquera. La mayoría, al menos en los países en vías de desarrollo, han sido diseñados para la marina mercante. La vida a bordo es, por naturaleza estresante, y el marino se expone a muchos riesgos y tentaciones, cuyos componentes son la soledad y el aburrimiento, las malas compañías y la enajenación de sus raíces familiares y culturales. Si no está preparado para esta realidad, podría caer presa del alcohol, de las drogas, de la prostitución, del juego de azar, etc. Generalmente se requiere una especial “formación del carácter” para la vida marítima.

Por consiguiente, existe una seria obligación por parte de la Iglesia local en los países de salida u origen de los marinos, de adoptar provisiones prácticas para que los aspirantes a la profesión marítima estén también preparados religiosa y moralmente. El capellán del A.M. considerará dicha formación como la oportunidad de educar a estos futuros marinos para llevar a bordo una vida moral y cristiana.

Estos seminarios deben desarrollar temas que incluyan: la vida cristiana y responsable a bordo, en los puertos, en la búsqueda de diversión, en las relaciones familiares, en los asuntos económicos, así como advertencias contra el alcohol, las drogas y las enfermedades transmitidas sexualmente. En ciertos países, seminarios parecidos están regularmente presentes en la formación de los marinos antes de embarcar. Dichos seminarios se organizan en colaboración con algunas acreditadas agencias de contratación de tripulaciones.

Es oportuno animar a aquellos alumnos que demuestren condiciones y formarlos para ser líderes cristianos a bordo. Se les debe impartir una formación más profunda que incluya la catequesis básica, el conocimiento bíblico, la dirección litúrgica y de culto, la dinámica básica de grupo y el asesoramiento. Aquéllos que manifiestan una devoción especial por la Eucaristía, después de haber consultado a su Párroco y haber recibido una formación más completa, podrían recibir el encargo de Ministros extraordinarios de la Eucaristía a bordo.

Con el apoyo y la participación real de los miembros de la propia familia del marino es posible anticipar y enfrentarse al desafío de cómo vivir una vida cristiana en el mar y cómo enfrentarse a los riesgos de una profesión peligrosa y a las largas ausencias de casa. Además, se les debe animar a realizar todos los sacrificios/esfuerzos que merezcan la pena y se les debe enseñar a manejar sensatamente sus finanzas.

## **TRABAJANDO JUNTOS EN RED**

### **El Domingo del Mar**

En muchos países se celebra el Domingo del Mar (o el Domingo de los Marineros Nacionales o la Jornada Marítima). Es un momento culminante del calendario marítimo, cuando se celebran Misas especiales, tal vez con actos festivos y peregrinaciones. Esta celebración está destinada a todos los marinos y comunidades pesqueras, a aquellos que cooperan en los cruceros y en la navegación de recreo, junto con todo el personal del puerto. Es un momento de agradecimiento y celebración, pues recordamos especialmente la deuda que nuestra sociedad tiene con todos estos trabajadores del mar y sobre todo con sus familias, así como con todos los que están comprometidos, de una manera u otra, con este nuestro ministerio.

Una celebración del “Domingo del Mar” ayuda a estimular el interés y el apoyo al A.M. También sirve para focalizar la atención de la Iglesia local y, de hecho, de la comunidad en sentido más amplio, sobre la presencia del marino, las circunstancias de la vida marítima, y la necesidad de la oración y del apoyo económico para el ministerio de la Iglesia hacia aquéllos que están en el mar. A menudo esta práctica se celebra en un día común con otras organizaciones marítimas cristianas, y se recomienda que esta celebración se coordine a nivel nacional, con la esperanza de que, en un futuro no muy lejano, todos puedan ponerse de acuerdo sobre una fecha común.

### **El informe anual**

Es necesario disponer de informes regulares, si queremos tener una visión conjunta del A.M. como Obra internacional y poder desarrollar sus capacidades de planificación para poder progresar en su misión. Por consiguiente, se ha propuesto un método uniforme de información regular (en inglés llamado “SWOT analysis” – Strengths – Weaknesses – Opportunities – Threats) (Análisis sobre puntos fuertes, puntos débiles, oportunidades, amenazas) a nivel regional, nacional y local, que tiene la ventaja de ser flexible y fácilmente adaptable a cada situación. Para facilitar el proceso, es posible rellenar el formulario del informe electrónicamente.

Cada responsable del A.M. debe proporcionar al Director Nacional de su país, un informe “de fin de año” sobre su trabajo pastoral. Dicho documento constituye, a su vez, la base para un informe nacional que se presenta, a través del Director Nacional, al Obispo Promotor, al Coordinador Regional, a la Conferencia Episcopal y al CPPMI en Roma. Sin lugar a dudas, esto implica un poco de disciplina por parte de todos los que cooperan, pero cualquier esfuerzo valioso o experiencia merece ser escrita, y así se aprende mucho de lo que está sucediendo en cada puerto, todo ello en beneficio del A.M. a nivel mundial.

Dado que la vida marítima lleva al marino de un lugar al otro del mundo en cuestión de semanas, la asistencia pastoral del A.M., respetando siempre las especificidades de cada región, debe ser al mismo tiempo constante y poseer una cierta actitud cohesiva en todas partes. Informar bien, responder a los cuestionarios y preguntas, así como compartir informaciones, es importante para la dimensión internacional de nuestra Obra.

### **Las Conferencias y los encuentros**

Debido a la especificidad del ministerio marítimo, los capellanes, los agentes pastorales y los visitantes de barcos pueden permanecer aislados los unos de los otros. Los encuentros y las conferencias proporcionan una ocasión única, y a veces esporádica, para poner en común temas relacionados con su compromiso pastoral.

A nivel nacional, una de las principales tareas del Director Nacional es la de “convocar, con el consentimiento del Obispo Promotor... congresos y ejercicios espirituales para los capellanes... y demás fieles que cooperan con la *Obra del Apostolado del Mar*” (SM, XI, 6). Es habitual que las agrupaciones nacionales del A.M. se reúnan anualmente para el estudio, el intercambio de experiencias y para el apoyo mutuo. Estos encuentros también deben implicar, en la medida de lo posible, a los miembros del A.M. que están en tierra y a los marinos en servicio. Aunque el clero de la parroquia portuaria/local se considere simplemente un capellán de media jornada o un capellán honorario, es necesario sin embargo animarlo a hacer todo lo posible para que también pueda participar en dichos encuentros.

Cada cinco años el A.M. celebra un Congreso Mundial: es una oportunidad para crear un foro para el intercambio de experiencias a nivel mundial, examinar la implicación actual y futura del A.M. y sus prioridades en cuanto Obra de la Iglesia en un mundo marítimo en constante evolución, y construir una visión pastoral común. De hecho “Es deber permanente de la Iglesia escrutar a fondo los signos de la época e interpretarlos a la luz del Evangelio... responder a los perennes interrogantes de la humanidad sobre el sentido de la vida presente y de la vida futura... Es necesario por ello conocer y comprender el mundo en que vivimos, sus esperanzas, sus aspiraciones y el sesgo dramático que con frecuencia le caracteriza” (GS, 4).

En cada una de las nueve Regiones del A.M. (América del Norte y Caribe, América Central y del Sur, África-Océano Atlántico, África-Océano Índico, Europa, Estados del Golfo, Asia del Sur, Asia del Este y del Sureste, y Australia-Oceanía), el Congreso Mundial normalmente está precedido de una reunión preparatoria, y seguido de otra para ayudar a las regiones a adoptar y a poner en práctica las conclusiones y las recomendaciones del Congreso. El Coordinador Regional planea y organiza las conferencias regionales, bajo la autoridad del CPPMI. Todos los Coordinadores Regionales del A.M. se reúnen habitualmente una vez al año en Roma para repasar, supervisar y planificar las actuales y futuras actividades pastorales, así como su compromiso.

Estas conferencias y reuniones son eventos fraternales y cordiales, y aquellos que participan se benefician mucho de la experiencia de los demás. A pesar del gasto inevitable, es posible compartirlo solidariamente. Por consiguiente, se exhorta a los capellanes y a los miembros laicos, junto con los marinos considerados, a que hagan los sacrificios necesarios para participar en estos encuentros.

### **Los Directorios**

El A.M. Internacional (CPPMI) mantiene desde hace muchos años un Directorio mundial de los centros y capellanías *Stella Maris*. El mismo contiene detalles de las Oficinas Nacionales y de los Obispos Promotores, y una lista exhaustiva de

nombres, teléfonos, números de fax y direcciones de correo electrónico de los capellanes del A.M. y de los equipos pastorales de todo el mundo.

Se debe, pues, notificar regularmente los cambios, las nuevas direcciones y los detalles de contacto en cada publicación del Boletín “Apostolatus Maris”. Todo el personal del A.M. debe verificar con regularidad la información sobre sus propias actividades y debe informar de cualquier omisión o error. Se solicita a los Directores Nacionales/Coordinadores Regionales que informen puntualmente al CPPMI de cualquier cambio/traslado, puesto que los marinos dependen de la exactitud de esta información para poder acceder a la atención pastoral. La credibilidad de nuestro ministerio también depende de la exactitud de estas notificaciones.

Esto se complementa con el Directorio de la ICMA, que proporciona un listado exhaustivo y los detalles de los servicios pastorales ofrecidos en todos los centros cristianos y capellanías con los que hemos establecido una tradición de cooperación y ayuda mutua.

### **La comunicación**

La comunicación es un ingrediente necesario para que fructifique cualquier esfuerzo de ayuda mutua. En una pastoral, tan extendida y tan variada como la del A.M., la ‘comunicación’ a todos los niveles de trabajo es una necesidad. La buena voluntad de compartir las ideas y experiencias propias y ajenas puede ser un enriquecimiento para toda la familia del A.M.

La comunicación adquiere muchas formas, tanto dentro de la familia del A.M., como también más allá, a través de la promoción o información para un amplio sector de la Iglesia y el gran público. Es importante pues desarrollar una relación, buena y constante, con los medios de comunicación. Es necesario animar a todos aquellos que producen hojas informativas, artículos, boletines informativos, folletos o un una página que cubre las actividades del A.M. para que sigan haciéndolo. A pesar de los gastos que generan, dichas publicaciones tienen que ser difundidas extensamente y promovidas positivamente por los miembros ordinarios del A.M., respetando siempre la capacidad de cada uno y evitando las duplicaciones.

El CPPMI edita el “Boletín Apostolatus Maris”, una publicación trimestral producida por el A.M.-Internacional, cuyo objetivo es el de presentar los acontecimientos del A.M. en todo el mundo. Su importancia e interés dependen de una entrada regular de artículos que contengan noticias de todas las regiones del A.M. Es posible reimprimirlos libremente y utilizarlos para las necesidades locales, citando siempre la fuente.

La página web del A.M. Internacional y a Extranet

La página web y la extranet han sido realizados para reforzar la red del A.M., recopilando información sobre la actividad pastoral en el mundo entero. La página pertenece al A.M. Internacional.

La [www.stellamaris.net](http://www.stellamaris.net) incluye informes, noticias, experiencias pastorales y fotografías relacionadas con el trabajo del A.M. en todo el mundo. A través de este medio, los miembros del A.M. pueden aprender unos de otros. Asimismo, la página web nos permite presentar nuestro trabajo a los marinos, a un sector más amplio

de la Iglesia, a las organizaciones asociadas y a todos aquellos que estén interesados. Las contribuciones son siempre bienvenidas.

La página web incluye el directorio del A.M. Internacional. Se solicita a todo el personal del A.M. que verifique si sus detalles son correctos y están actualizados.

La extranet ([www.stellamaris.net/extranet](http://www.stellamaris.net/extranet)) es el área de la página web accesible sólo al personal del A.M. Para acceder a la extranet se requiere el nombre de usuario y la contraseña. La extranet incluye los siguientes servicios:

- intercambio de documentos;
- calendario de eventos con servicio de reservas;
- formulario interactivo para actualizar los detalles en el directorio internacional;
- formulario interactivo para transferir los informes SWOT;
- foro de discusión.

### **La financiación**

Una de las preguntas más frecuentes es: ¿quién financia el Apostolado del Mar? Habitualmente, en los puertos pequeños, el presupuesto pastoral de la parroquia o los propios voluntarios cubren los pequeños gastos. Sin embargo, en los puertos más grandes, y en particular con respecto al desembolso de capital para la adquisición de locales o vehículos, es necesario tomar medidas especiales.

Por consiguiente, la recaudación de fondos es una parte importante del trabajo y es responsabilidad de los Comités locales y nacionales del A.M. En este campo es crucial disponer de una “Junta directiva” responsable y competente. Para llevar a cabo una recaudación de fondos eficaz es necesario estar capacitado, basándose en una buena dirección y en la transparencia; se requieren buenas capacidades de comunicación y el conocimiento de personas dispuestas a ayudar. Es necesario mantener correctamente y revisar puntualmente las cuentas financieras. El equipo de la capellanía y los benefactores deben ser informados con regularidad sobre cómo se ha gastado el dinero, y se les debe mostrar siempre un reconocimiento y una gratitud apropiados.

También es importante “entablar y mantener relaciones regulares con asociaciones e instituciones asistenciales tanto católicas como no católicas, y con organizaciones no gubernamentales” (*SM*, XI, 8) que persigan objetivos similares a los del A.M. La Fundación de Marineros de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF-ST), dispone de fondos consituídos en gran parte por las contribuciones de bienestar de los propios marinos. La ITF mantiene una presencia en los puertos más grandes, y la solicitud de financiación debe ser transmitida por el afiliado local de ITF y aprobada por el Director Nacional del A.M. Hoy día la asignación de subvenciones a “las regiones prioritarias”, donde los recursos locales son muy limitados, a menudo pasa a través de los programas para el Desarrollo del Bienestar de los Marineros, patrocinados por el ICSW y la ITF-ST que “son fuerzas positivas y manantiales de Esperanza para muchos, y un beneficio para la Región, pues tienen un potencial para mejorar considerablemente la calidad de los servicios de bienestar de los marinos” ((XXII Congreso Mundial del A.M., Documento Final, Conclusiones, Las condiciones de la Comunidad Marítima). En varios países existen Comités de Bienestar del Puerto, nacionales y locales, que disponen de fondos para el bienestar de las comunidades marítimas.

En los recientes Congresos Mundiales del A.M. ha habido numerosos llamamientos a una mayor solidaridad internacional a fin de compartir recursos y el “saber hacer” dentro del A.M. a nivel mundial, puesto que hay regiones que necesitan urgentemente servicios, pero en ellas los recursos son prácticamente inexistentes. Normalmente hay un número de becas disponibles para asistir a los cursos de formación y a las conferencias. El hermanamiento de centros es también una valiosa solución a considerar. “Los que habían creído estaban muy unidos y compartían sus bienes entre sí; vendían... todo lo que tenían, y repartían el dinero según las necesidades de cada uno” (*Hch 2, 44-45*).

La experiencia nos enseña que un centro bien administrado, con una buena proporción de ayudantes voluntarios, puede ser económicamente viable. Las relaciones armoniosas, los proyectos comunes y la cooperación con otras confesiones comprometidas en el ministerio marítimo pueden ser de gran ayuda para garantizar la viabilidad de un centro de marinos compartiendo “los recursos limitados disponibles, pero por encima de todo dar testimonio de unidad, aun cuando todavía no es plena, unidad deseada por el propio Cristo para sus discípulos” (XXII Congreso Mundial del A.M., Documento Final, Recomendaciones, Las Relaciones Ecuménicas).

### **La correspondencia y los archivos**

Es esencial que la correspondencia y la documentación del A.M. en cualquier puerto estén archivados y los archivos sean correctamente conservados. Los capellanes, los sacerdotes en las parroquias del puerto, o los agentes pastorales responsables del A.M. deben entregar formalmente estos archivos a los sacerdotes de la parroquia, capellanes o agentes pastorales recién nombrados. También es necesario remitir las copias auténticas y los datos anotados diligentemente en los registros parroquiales. Esto garantiza la promoción de continuidad y estabilidad en el apostolado marítimo en el puerto y a nivel parroquial.

Parte VI

## **EL ECUMENISMO Y EL DIÁLOGO INTERRELIGIOSO**

### **La cooperación ecuménica en el ministerio pastoral marítimo**

El ministerio pastoral para la gente del mar en el mundo contemporáneo se lleva a cabo, cada vez más, en un marco ecuménico. Esto refleja una mayor apertura entre las Iglesias y las Comunidades Eclesiales de todo el mundo, sin lugar a dudas fruto del Concilio Ecuménico Vaticano II. La urgencia del ecumenismo aparece claramente en su documento básico, el decreto sobre el ecumenismo “*Unitatis Redintegratio*” (1964), que declara: “la división [entre los cristianos] abiertamente repugna a la voluntad de Cristo y es piedra de escándalo para el mundo y obstáculo para la causa de la difusión del Evangelio por todo el mundo”[17]. Tal documento continúa luego animando positivamente la cooperación entre los cristianos: “Dado que en estos tiempos se hace necesaria una colaboración amplísima en el campo social, todos los hombres son llamados a esta empresa común, sobre todo los que creen en Dios y de manera especial todos los cristianos, por verse honrados con el nombre de Cristo. La cooperación de todos los cristianos expresa vivamente el vínculo que los une y presenta con luz más radiante la imagen del Cristo servidor.

Esta cooperación, establecida ya en no pocas naciones, debe ir perfeccionándose más y más, sobre todo en las regiones social y técnicamente desarrolladas, ya en el justo aprecio por la dignidad de la persona humana, ya procurando el bien de la paz, ya en la aplicación social del Evangelio, ya en el progreso de las ciencias y de las artes, siempre con espíritu cristiano, ya en la aplicación de cualquier género de remedio contra los infortunios de nuestros tiempos, como son el hambre y las calamidades, el analfabetismo y la miseria, la escasez de viviendas y la distribución injusta de las riquezas. Por medio de esta cooperación, todos los que creen en Cristo podrán aprender fácilmente a conocerse mejor unos a otros, apreciando más y cómo se allana el camino para la unidad de los cristianos” (*Ibíd.*, 12).

El Papa Benedicto XVI, en su Carta Encíclica “Deus Caritas Est”, reafirma claramente la prontitud de la Iglesia católica a cooperar con las agencias caritativas de otras Iglesias y Comunidades Eclesiales, puesto que todos poseemos la misma motivación fundamental y contemplamos la misma meta: un verdadero humanismo, que reconoce en el hombre la imagen de Dios y quiere ayudarlo a realizar una vida conforme a esta dignidad (cf. DCE, 30).

Podemos afirmar con seguridad que hoy día no se halla tanta acción paralela en la cooperación ecuménica, si es que la hay, en comparación con la magnitud y la variedad de cooperación ecuménica en el ministerio cristiano hacia y por parte de los marinos. Desde la fundación de la ICMA en 1969, con el A.M. como uno de sus miembros fundadores, hemos asistido a la convergencia de las principales Organizaciones Marítimas Cristianas de Bienestar en una asociación libre. Esto ha sido posible gracias a una cooperación activa y al respeto mutuo. A partir de entonces, la cooperación ecuménica en el mundo marítimo se ha ido convirtiendo más bien en la norma, y no en la excepción.

### **Algunos principios guía sobre el ecumenismo**

Los principios guía del ecumenismo se hallan en el decreto del Concilio Ecuménico Vaticano II “Unitatis Redintegratio”, que se concretizan en el “Directorio para la Aplicación de Principios y Normas sobre el Ecumenismo”[18] y ulteriormente desarrollados por el Papa Juan Pablo II en la Carta Encíclica “Ut Unum Sint”[19]. Estas enseñanzas y documentos se proponen lo siguiente: motivar, iluminar y guiar a aquellos que están directamente comprometidos con el sector ecuménico en la Iglesia católica. Además, es posible encontrar algunas directrices pastorales interconfesionales prácticas en el Anexo IV de este Manual.

No es posible presentar aquí la multiplicidad de iniciativas y actividades que se han hecho, gracias al progreso del movimiento ecuménico, respetando las directrices mencionadas anteriormente. Las reflexiones, propuestas en el XII Seminario Internacional de Capellanes y Miembros de la Capellanía de la Aviación Civil (19-24 de abril de 2005), pueden sin embargo ayudarnos a comprender mejor la naturaleza y la práctica del ecumenismo en nuestro apostolado: “Normalmente se realiza una distinción entre el diálogo del amor, es decir, el diálogo de la vida y la colaboración en los campos sociales, políticos y caritativos, y el diálogo de la verdad, es decir, un intercambio de lo que poseemos en común en nuestra fe, de los elementos que nos dividen y de las diferencias de nuestra fe. El diálogo teológico es la cabeza, el diálogo espiritual es el corazón y la colaboración ecuménica representa las manos del ecumenismo. Por lo tanto, es un error concentrarlo todo en el problema de la

comuni3n Eucarística, que para la Iglesia Católica va unida a la comuni3n eclesiástica. Es posible hallar las normas en el Decreto sobre el Ecumenismo (UR 8), el Directorio Ecuménico (núm. 122-136), y en la Carta Encíclica "Ecclesia de Eucharistia" (núm. 44-46)"[20].

En cualquier caso, un principio básico del ecumenismo es el respeto recíproco. Como expresan claramente las Directrices sobre el Ecumenismo: "Los católicos deben, ciertamente, mostrar un respeto sincero hacia la disciplina litúrgica y sacramental de las otras Iglesias y comunidades eclesiales. A éstas... se les debe pedir el mismo respeto hacia la disciplina católica"[21].

En conclusi3n, se puede afirmar que hasta que no hayamos logrado el objetivo final del movimiento ecuménico - la plena y visible unidad de la Iglesia - existirán tensiones, conflictos e incluso incomprensiones en las relaciones entre las Iglesias y las Comunidades Eclesiales. Por razones prácticas parece ser conveniente que, en caso de incomprensi3n, de conflicto a causa de diversidad de criterios o de intereses profesionales, exista un procedimiento apropiado a nivel local para tratar el asunto con comprensi3n y eficacia en el contexto de la ICMA, con la aprobaci3n del Ordinario local, y teniendo en cuenta la disciplina existente en la Iglesia Católica.

### **El diálogo interreligioso**

El pluralismo religioso en los puertos y a bordo de los barcos es un hecho y un signo de nuestros tiempos. Existen numerosas ocasiones para la colaboraci3n y generalmente las relaciones entre los marinos de diferentes religiones son buenas, haciendose posible "un diálogo de vida" entre compaÑeros, suscitando, de forma simple y básica, un incremento de las preguntas más profundas sobre el significado de la vida, de Dios y de nuestro destino. El diálogo y el compartir un compromiso para construir una sociedad más justa y pacífica, profundizan pues en la comprensi3n mutua y la estima entre las gentes y las culturas.

La Iglesia anima a los cristianos a comprometerse con el diálogo interreligioso: "La Iglesia ... exhorta a sus hijos a que, con prudencia y caridad, mediante el diálogo y colaboraci3n con los adeptos de otras religiones, dando testimonio de fe y vida cristiana, reconozcan, guarden y promuevan aquellos bienes espirituales y morales, así como los valores socio-culturales que en ellos existen"[22]. Asimismo "no podemos invocar a Dios, Padre de todos, si nos negamos a conducirnos fraternalmente con algunos hombres, creados a imagen de Dios" (*ibíd.*, 5). Más recientemente, en un discurso a los líderes musulmanes, Benedicto XVI ha subrayado el hecho que "el diálogo interreligioso e intercultural es una necesidad para construir juntos el mundo de paz y fraternidad que anhelan ardientemente todos los hombres de buena voluntad"[23].

Por consiguiente, se anima a todas las comunidades católicas a entrar con prudencia y caridad en el diálogo y en la colaboraci3n con los miembros de otras religiones (cf. NA, 2). Nuevamente, con las palabras de Su Santidad Benedicto XVI, sabemos que "la Iglesia católica es cada vez más consciente de que el diálogo interreligioso forma parte de su compromiso al servicio de la humanidad en el mundo contemporáneo. Esta convicci3n se ha convertido, como suele decirse, en "el pan de cada día", especialmente para quien trabaja en contacto con los emigrantes, con los refugiados y con las diversas clases de personas

itinerantes”[24]. Para el Santo Padre “El diálogo interreligioso e intercultural entre cristianos y musulmanes no puede reducirse a una opción temporánea. En efecto, es una necesidad vital”[25].

En conclusión, la Iglesia siente un gran respeto por las otras religiones, y la declaración del Papa Juan Pablo II en su Carta Encíclica *Redemptoris Missio* de 1991, sobre el encuentro interreligioso, insta a cada fiel (y a todas las comunidades cristianas) a practicar el diálogo interreligioso, “aunque no al mismo nivel y de la misma forma”. El Papa continúa: “desde la comunicación de las respectivas experiencias espirituales hasta el llamado « diálogo de vida », por el cual los creyentes de las diversas religiones en la atestiguan unos a otros en la existencia cotidiana los propios valores humanos y espirituales, y se ayudan a vivirlos para edificar una sociedad más justa y fraterna”[26].

Mientras que el ecumenismo tiene como objetivo la unidad visible y la comunión plena, el diálogo interreligioso, al disipar las incomprensiones y los prejuicios, se propone alcanzar con las religiones no cristianas, el entendimiento mutuo y el respeto. Así preparamos juntos el camino a la colaboración y a la promoción de la paz, de la libertad, de la justicia social y de los valores morales. Asimismo puede suceder que el capellán/agente pastoral sea invitado a atender a personas de otras religiones, por ejemplo para entrar en contacto con sus correligionarios o para facilitarles el acceso a aquéllos que pueden proveer a sus necesidades religiosas específicas. Preocupados por su bienestar espiritual y humano, tenemos el deber de ayudarles en la medida de lo posible.

En las relaciones entre los cristianos y las personas de otras religiones, es importante el principio de reciprocidad. Esto no debe ser entendido como “una actitud condicionante”, sino más bien como una relación basada “en el respeto mutuo y en la justicia en asuntos jurídicos y religiosos”. La reciprocidad también es “una actitud del corazón y del espíritu que nos hace capaces de vivir, todos juntos, en todas partes, con iguales derechos y deberes” (*EMCC*, 64).

En este contexto también hay que considerar la importancia de la formación religiosa para los cristianos, que no se puede pasar por alto, puesto que sólo una sólida formación e información sobre las otras religiones puede ayudar a eliminar prejuicios, superar el relativismo religioso, las sospechas y los temores que “frenan el diálogo y levantan barreras, provocando incluso violencia e incomprensiones” (*ibíd.*, 69).

## Parte VII

### **SECTORES NECESITADOS DE ATENCIÓN ESPECIAL**

#### **Los pescadores y las comunidades pesqueras**

Los pescadores, sus familias y las comunidades pesqueras han recibido tradicionalmente una parte importante de la atención pastoral del A.M. y de su ministerio. Según lo recomendado por el XXI Congreso Mundial del A.M. en Río, se ha establecido un “Comité de Pesca del A.M. Internacional” (ver Anexo VI) para promover el bienestar y la dignidad de los pescadores y una mejor coordinación de su atención pastoral, apoyando y fortaleciendo las comunidades y las organizaciones de pescadores.

La mayor parte de lo que se ha dicho o se dirá acerca de tal atención pastoral, etc., se puede aplicar a los pescadores a bordo de pesqueros internacionales. Sin embargo, existen también cuestiones que necesitan ser consideradas y tratadas específicamente en el ministerio pastoral para los pescadores, ya que este ministerio es un desafío porque las necesidades y las situaciones de los pescadores y de sus familias son muy variadas.

Pescar es, de hecho, una de las actividades humanas más antiguas y arduas, y generalmente está mal pagada o recompensada. Las formas de pesca son casi tantas y tan variadas como el tipo de pescado que cogen. Como todos los marinos, los pescadores pasan la mayor parte del tiempo navegando y muy poco tiempo con su familia y, a causa de su estilo de vida, a menudo son marginados y privados del ministerio pastoral ordinario.

Como todos los marinos, los pescadores son bienvenidos a nuestros Centros y servicios. Ellos también necesitan la amistad y la acogida de los capellanes y de la comunidad local, un lugar limpio y decente para relajarse y comunicar con su familia, un rincón tranquilo para escribir una carta o enviar una postal, un cuarto para rezar o una capilla donde poder escuchar la Palabra de Dios y recibir los Sacramentos. Todos deseamos que nuestros Centros sean realmente un refugio seguro en el que pueden descansar, descargar sus preocupaciones y recuperar la fuerza espiritual para emprender otro viaje. Sin embargo, debemos ser conscientes de que en ciertos puertos, existen tensiones entre los pescadores y los marinos mercantes, y esto podría afectar la atmósfera armoniosa del Centro.

La mayoría de las veces, los pescadores necesitan ayuda legal/social para reclamar sus sueldos, los beneficios, etc. a las compañías pesqueras y a los agentes. Esto puede ser particularmente complicado, si tenemos en cuenta que numerosos pescadores, a bordo de barcos de pesca internacionales bajo bandera de conveniencia, carecen de documentos por haber sido contratados ilegalmente. Es necesario formar y animar a colaborar entre ellos a aquellos grupos locales de profesionales (abogados, doctores, etc.) que ofrecen gratuitamente sus servicios a los pescadores.

La cooperación y el establecimiento de una red son cruciales para este ministerio, puesto que los pescadores recorren los océanos en busca de pescado. Es por consiguiente necesario establecer/ampliar la red entre los diferentes miembros de la ICMA que colaboran con los pescadores. El intercambio inmediato de información y la ayuda beneficiarán a los pescadores y a sus familias durante los embargos, la detención o el abandono de los barcos.

Muchos pescadores sólo hablan su lengua materna. Sería oportuno entonces preparar material multilingüe, de contenido religioso debidamente aprobado y educativo (folletos, prospectos y videos) para explicar a los pescadores sus derechos, los peligros de su profesión y dónde acudir para obtener ayuda o asistencia. Es también muy importante la producción de materiales educativos y de asesoramiento para reducir la exposición de los pescadores al peligro de las drogas y al abuso del alcohol, al riesgo del SIDA y demás peligros para la salud, todo ello teniendo en cuenta el Magisterio de la Iglesia.

Las familias de los pescadores se ven profundamente afectadas por su estilo de vida: los niños crecen sin la presencia del padre durante los años formativos; la esposa tiene que asumir todas las responsabilidades paternas; las frecuentes

ocasiones de infidelidad, por ambas partes, suponen un estrés para la vida conyugal y crean tensiones en la relación de pareja, que a veces acaba en separación o divorcio. Toda esta situación hace necesaria una particular atención y el apoyo moral y espiritual. Por consiguiente, es necesario establecer, siempre que sea posible, una Asociación de Esposas de Pescadores, así como la de Esposas de Marinos.

Desde el punto de vista religioso, muchos de estos pescadores carecen de formación religiosa. A bordo de un pesquero, cada día es un día laborable y, debido a esto, pierden con frecuencia el sentido del tiempo y acaban ignorando las festividades cristianas, sobre todo el domingo como día del Señor. Para el pescador, la naturaleza (el mar, el cielo, el viento y los peces, etc.) no es algo hermoso o romántico, sino más bien una fuerza con la que contar y contra la que luchar.

Los pescadores tradicionales, artesanales, de países en vías de desarrollo, son en general los más pobres de entre los pobres. En ciertas áreas, la profesión de la pesca es considerada como el único trabajo apto para quienes no saben leer ni escribir. Además no se les reconoce ninguna categoría social ni profesional, pues la pesca no es considerada un empleo real y lucrativo. Así, sus zonas de pesca tradicionales están bajo la amenaza de las empresas pesqueras multinacionales y de los proyectos hoteleros. Raramente, o nunca, se les consulta acerca de las políticas, normativas o decisiones que afectarán sus condiciones de vida y sustento: al no tener “ni voz ni voto”, a menudo confían en las Organizaciones de la Iglesia y en las ONGs para hacer oír su voz.

### **La acuicultura**

La producción de la acuicultura es una práctica muy antigua, presente, bajo diferentes formas, en muchas sociedades del mundo. Es el cultivo de los “productos” naturales del agua (como el pescado o el marisco, las algas y otros organismos acuáticos). La expansión actual de la acuicultura comenzó en los años sesenta, debido al fuerte incremento de la demanda de pescado y coincidiendo con una cifra tope de capturas de pesca. Hoy día, la acuicultura comercial es una enorme industria internacional, que contiene prácticas tanto buenas como malas. La evidencia del impacto negativo sobre el medio ambiente de las “malas prácticas”, sobre todo en las reservas de pescado salvaje, es el principal motivo de controversia en muchos países. Los trabajadores de este sector, que en las economías emergentes son a menudo emigrantes, se enfrentan a muchos problemas relacionados con la salud, la seguridad y las condiciones laborales.

El A.M., siempre que sea posible, debe ayudar a despertar la conciencia de las parroquias locales sobre estos problemas y ayudar a proporcionar el apoyo pastoral necesario a los trabajadores. Es conveniente, a través de una campaña, animar a las Naciones pesqueras que intervienen en la producción de la acuicultura a actuar de una manera responsable, conforme a las mejores prácticas de esta industria, teniendo siempre presente la dignidad de los trabajadores y su salud.

### **Los trabajadores del puerto**

El ambiente del puerto está cambiando, se están construyendo nuevas terminales lejos de los centros urbanos y, debido a las nuevas medidas de seguridad, se ha restringido enormemente el acceso a las instalaciones portuarias. La “revolución

de los contenedores” y posteriormente la introducción de nuevos procedimientos de trabajo, que requirieron una nueva especialización, ha reducido considerablemente la mano de obra en el puerto. No es inusual encontrar una gran terminal para portacontenedores operada por no más de veinte trabajadores por turno. Tradicionalmente los puertos han sido una industria que empleaba mucha mano de obra, pero en la actualidad la tendencia es la de confiar, cada vez más, en la nueva tecnología y en la automatización. Los tipos de profesiones también han evolucionado. Por ejemplo los estibadores son hoy día trabajadores portuarios especializados que necesitan una preparación en mecánica e informática. En un contexto de liberalización y desregulación, los puertos compiten entre ellos para atraer más comercio y beneficios. Muchos empleados portuarios son trabajadores eventuales y carecen de beneficios sociales o de protección alguna. Mientras que en tiempos pasados el puerto y los muelles eran el corazón y el centro de una “ciudad portuaria”, hoy día se puede afirmar que han sido empujados a los márgenes de la ciudad. Para los trabajadores del puerto esto supone una complicación adicional, debido al hecho de que trabajan a todas horas y a menudo están de servicio mientras los demás trabajadores están en casa.

Es parte de la labor del A.M. apoyar a todo el personal del puerto, tanto si trabaja en la seguridad, en la administración, en la dirección, en la distribución, en el transporte, en la logística o en la manipulación de la carga. Un Centro *Stella Maris* necesariamente debe estar abierto a todos los trabajadores portuarios, debe ser el “corazón del puerto”. Sin lugar a dudas, los trabajadores portuarios no sienten la misma necesidad del A.M. que los marinos, y los Centros de Marinos no pueden sustituir a la parroquia, pero pueden ser un punto de referencia y un centro de recursos para todos. Muchos trabajadores son ex-marinos y están preparados para ayudar y convertirse en voluntarios. Recordemos también que son los primeros que se encuentran con el marino recién llegado. El capellán y su equipo deben estar fácilmente disponibles en cualquier momento, pero sobre todo en momentos de crisis, catástrofes o de accidentes. Las festividades religiosas y las celebraciones de fin de año son excelentes ocasiones para invitaciones y para conocerse mutuamente, como también lo son la apertura de nuevas oficinas, la bendición de barcos o de nuevas maquinarias. A través de una buena integración en el tejido social y profesional del puerto, el A.M. fomentará el “lado humano y espiritual del puerto”, que será aceptado por todos, y a cambio podrá contar con la cooperación de un mayor número de personas. Uno de los regalos del A.M. para aquellos que trabajan en el puerto es su contribución a la edificación y al fomento del sentido de comunidad, sentido que puede estar faltando.

### **Los barcos de crucero**

Según lo mencionado anteriormente, la industria del crucerismo se está desarrollando rápidamente, y representa un gran desafío para nuestro apostolado. El sector ha estado creciendo regularmente y cuenta con más de 150.000 empleados, de quienes aproximadamente 120.000 navegan continuamente. Se estima que cada año hay más de 12 millones de pasajeros que emprenden un viaje sobre un barco de crucero. Asimismo, somos testigos hoy día de la introducción de enormes barcos con una capacidad de más de 3.500 pasajeros y 1.500 tripulantes, de los cuales un gran porcentaje son mujeres.

Las tripulaciones de los barcos de crucero y su personal poseen las mismas necesidades de asistencia que los marinos de barcos de carga general, portacontenedores o buques tanque, pero las condiciones del ministerio para ejercer son diferentes. Ésta es la razón por la cual un capellán de barcos de crucero, que es la solución más apropiada para esta atención pastoral específica, no puede embarcarse sin antes haber recibido una formación y un entrenamiento especial. Es primordial que conozca el ambiente en el que está llamado a realizar sus responsabilidades pastorales. Por consiguiente, sus esfuerzos pastorales deben tener en cuenta las especificidades de esta industria.

Un barco de crucero está compuesto por tres diferentes “comunidades”, que consisten en la tripulación, el personal de acogida y los pasajeros. Así pues, un capellán es enviado a las tres y se compromete a servirlos de la misma manera, mientras es consciente de que cada categoría posee diferentes necesidades y expectativas.

La mayor parte del personal de acogida que trabaja en los restaurantes, en los bares, en las cabinas y en las áreas de carga y descarga proviene de los países más pobres. Las mujeres trabajan principalmente en los servicios no-técnicos, como el hotelero y el de restauración. Las tripulaciones son mixtas: de diferente origen étnico, social, religioso y cultural. Esto puede añadir una considerable tensión a la normal “vida comunitaria”. Los empleados habitualmente trabajan de 10 a 13 horas diarias, siete días a la semana. En ciertos barcos, el sueldo base es bajo, y los empleados dependen de las propinas.

La fatiga es un problema recurrente para todos. Los trabajadores tienen contratos cuya duración suele ser de 12 meses. La mayoría trabaja 10 meses, seguidos de dos meses de vacaciones. Una vez más, esto significa largos periodos de separación de la familia y de los amigos, a veces con graves consecuencias para la vida familiar y social.

La mayor parte de la tripulación está compuesta por jóvenes, especialmente mujeres, y el acoso sexual es un problema frecuente. Muchos casos no son denunciados, puesto que las víctimas tienen miedo de poner en peligro sus trabajos.

El crecimiento de la industria es sostenido por su carácter internacional, y el A.M. reconoce la necesidad de informar a su propia red internacional de capellanes del puerto y de visitantes de barcos sobre estos nuevos desafíos, para asegurarse de que estén preparados para cubrir las necesidades de los marinos y de los pasajeros en este sector en expansión. Los capellanes de barcos de crucero son a tiempo completo, a media jornada, o están sólo presentes durante las principales festividades. Algunos A.M. nacionales han comenzado a mantener una base de datos de sacerdotes idóneos, que recomiendan a las compañías de cruceros que les piden “capellanes temporales”.

El ministerio a bordo variará en base a las circunstancias de embarque. Un capellán a tiempo completo trabajará, lógicamente, de una manera más sistemática y a largo plazo que un capellán a media jornada o por temporada. Sin embargo todos los capellanes poseen una identidad común para su ministerio al marino: la proclamación de la Palabra de Dios; la celebración de los Sacramentos, en particular de la Eucaristía y del Sacramento de la Reconciliación; la renovación de las promesas matrimoniales (pasajeros); la preparación al Matrimonio (tripulación);

el asesoramiento pastoral; el apoyo al liderazgo laico a bordo. Otro aspecto importante de su misión es un servicio de presencia para los pasajeros y la tripulación, estando siempre disponibles para las personas, sobre todo en los momentos de descanso y en las áreas públicas.

Asimismo, está adquiriendo fuerza el concepto de un equipo de capellanes que apoyan a un barco específico, con cada capellán que sirve durante un período de tiempo establecido, puesto que dicho sistema permite a los miembros de la tripulación y a los capellanes conocerse mejor, con el tiempo, y de esta manera potenciar el desarrollo y la continuidad de la atención pastoral. Son importantes los contactos y el apoyo mutuo entre los capellanes de alta mar y los equipos de la capellanía con base en tierra firme/parroquias portuarias.

### **La comunidad de la navegación de recreo**

Una creciente categoría de profesionales del mar y de navegantes, que también forman parte del mundo marítimo, son estos marinos, maquinistas y otros empleados que trabajan en veleros o en embarcaciones de motor, yates, embarcaciones de recreo o de competición. Este sector se encuentra en rápida fase de expansión, y aumenta el número de capitanes profesionales y miembros de la tripulación que trabajan en estos barcos. El personal a bordo es contratado para trabajar en la cubierta, en las máquinas y en el servicio de catering. Muy a menudo el trabajo es temporal y mal retribuido; con frecuencia es posible encontrar en los puertos a miembros de la tripulación sin empleo, con escaso o ningún recurso, en busca de trabajo.

Otra característica de este sector es el incremento de la popularidad y el gran número de competiciones internacionales de vela. Centenares, por no decir miles de personas asisten a estos eventos de competiciones internacionales: son los capitanes y los miembros de la tripulación, sus familias, los grupos de apoyo y logísticos y los periodistas acreditados. Las competiciones más conocidas son la Louis Vuitton Cup y la America's Cup, regatas transatlánticas y alrededor del mundo; pero hay muchas otras competiciones que se organizan durante todo el año a nivel local, nacional e internacional. Gran parte del personal asalariado permanece de 3 a 6 meses en el extranjero y lejos del propio hogar.

Cada vez se construyen más puertos deportivos o recreativos en todo el mundo. Durante todo el año están al servicio de la comunidad de la navegación deportiva y de vela. Algunas veces se les reserva una zona especial del puerto comercial, o bien la comparten con los barcos de pesca. Las tripulaciones que se encuentran en tierra, al finalizar un viaje, pueden precisar alojamiento, asistencia médica, transporte, desplazamiento a otro muelle para un nuevo viaje, o simplemente cubrir las necesidades habituales de un marino en un puerto extranjero.

El número de marinos profesionales que se dedican a la navegación de recreo y a las regatas es bastante grande y ellos también merecen nuestra atención pastoral. Por otra parte, los centros del A.M. y *Stella Maris* no son muy conocidos en este ambiente. En todo caso, cualquier iniciativa concreta (S. Misas en diferentes idiomas, celebraciones ecuménicas, folletos informativos, etc.), destinada a proveer a sus necesidades materiales, espirituales y religiosas, suele ser bien recibida y apreciada.

En aquellos lugares en los que se celebran tales competiciones y actividades náuticas, las parroquias locales y los equipos del A.M., una vez presentados y concluidos los contactos preliminares necesarios, deben ofrecer su atención pastoral y no dudar en poner a disposición su presencia y sus servicios, tomando las iniciativas pastorales adecuadas. La bendición de los barcos es, en cualquier caso, un rito popular y de acogida y constituye una buena “presentación” para este ministerio.

### **Los lagos y los ríos**

En los países de menor desarrollo económico existen grandes poblaciones alrededor de los lagos y de los ríos, que a duras penas se ganan la vida gracias a la pesca. Para algunos de ellos es un estilo de vida que ha sido transmitido de generación en generación, mientras que para otros ha sido algo forzado, debido a la guerra, a la pobreza o simplemente porque no ha sido posible encontrar otra ocupación.

Asimismo, en muchos países en los que los ríos constituyen las principales líneas de comunicación, hay un considerable tráfico fluvial de barcos/barcazas que transportan pasajeros y mercancías durante todo el año. Muchas de estas personas, sobre todo aquellas que trabajan en los barcos, viven el desarraigo durante largos períodos de tiempo y necesitan de apoyo pastoral, pues están constantemente expuestas también a la influencia de las sectas religiosas o incluso podrían convertirse en presa de la criminalidad.

Estas comunidades, por elección o por necesidad, permanecen al margen de la sociedad y los escasos contactos que tienen con el mundo exterior se estropean a menudo a causa de la sospecha, la explotación o la discriminación. Ellas poseen insuficientes estructuras sociales, asistencia médica y seguridad social, y prácticamente ninguna instrucción para los niños. Nominalmente estas comunidades están bajo responsabilidad de las parroquias, pero muchas viven en áreas de difícil acceso y por consiguiente no pueden recibir la normal atención espiritual proporcionada por las parroquias.

Por esta razón se anima al A.M. no sólo en estas áreas, sino también en los países desarrollados en donde este método de transporte y estilo de vida está bien organizado y estructurado, a emprender o a apoyar, en cooperación con las parroquias, cada iniciativa pastoral en favor de estas comunidades, asistiéndolas o preparando las estructuras pastorales en los puertos del río o en los centros de tráfico (cf. SM, VII, 1).

### **La salvaguardia del medio ambiente**

En el mundo actual no podemos dejar de mencionar este problema. El Apostolado del Mar siente especial interés por la preservación del medio ambiente marino, y apoya todos los esfuerzos que se llevan a cabo para proteger y conservarlo, antes de que sea demasiado tarde y se produzca un daño irreversible. La gente del Mar sufre cuando se contaminan los océanos, las playas y las regiones costeras, y este sufrimiento recae en gran medida sobre los pobres. El A.M. reconoce que vivir en un ambiente seguro y limpio es fundamental para la dignidad de la persona, teniendo siempre presentes las siguientes palabras del Papa Benedicto XVI: *“El deterioro ambiental hace insostenible especialmente la existencia de los pobres de la*

tierra" (*Ángelus*, 27 de agosto de 2006). Para la Iglesia, el cuidado de toda la creación es también un problema moral, y el respeto del medio ambiente presupone la convicción de que todos somos los administradores de la creación de Dios y de que es necesario un compromiso personal, colectivo e internacional.

En su Documento Final, el XXII Congreso Mundial del A.M. ha subrayado el papel profético de los Obispos Promotores del A.M. al proclamar su preocupación por todo el medio ambiente marítimo (Cf. Documento Final, Conclusiones, el desarrollo del A.M.). Por consiguiente, el A.M. apoya la práctica de los acuerdos internacionales que apuntan a proteger el ecosistema, el medio ambiente, las vidas y el sustento de la Gente del Mar. Ante la preocupación de que una aplicación rigurosa de las leyes medioambientales pueda dar lugar a un tratamiento injusto de los marinos y pescadores, el Documento Final del Congreso recomienda que “la tensión entre los intereses ecológicos y las necesidades de trabajo de los pescadores debe resolverse razonablemente. El A.M. Internacional (Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes) puede ser de ayuda, apoyando políticas equilibradas de pesca sostenible, que tengan en cuenta ambos factores, medioambientales y humanos” (ibíd., Recomendaciones, Pescadores).

Parte VIII

## **STELLA MARIS**

### **Patrones - Oraciones - Logotipo**

*Stella Maris* (“Estrella del Mar”) es, desde hace mucho tiempo, el título preferido con el que la gente del mar se dirige a la Virgen María, en cuya protección siempre ha confiado. Jesucristo, su Hijo, acompañaba a sus discípulos en los viajes en barca, les ayudaba en sus afanes y calmaba las tempestades. De este modo también la Iglesia acompaña a los hombres y mujeres de mar, preocupándose de las peculiares necesidades espirituales de aquéllos que, por motivos de diversa índole, viven y trabajan en el ambiente marítimo (*SM*, Introducción).

Nuestra Señora Bendita, bajo el título de “María Estrella del Mar” es considerada Patrona, universal y principal, del A.M. *Stella Maris* también es el nombre a través del cual muchos marinos conocen el Apostolado del Mar. Así como los marinos han dependido tradicionalmente de las estrellas para la navegación, de igual forma confían en la protección y en la guía de Nuestra Señora para no perder su rumbo. Ésta es la razón por la que los clubes y centros de Marinos del A.M. en todo el mundo son llamados *Stella Maris*, en honor a nuestra Patrona. Son los faros y los refugios seguros, siempre dispuestos para acoger, proteger y guiar al marino cansado, al pescador, al personal de los barcos de crucero y al viajero.

Los textos de la Misa dedicada a la Virgen María *Stella Maris* y los de la Liturgia del día que se refieren a dicha fiesta, han sido aceptados por la Congregación para el Culto Divino y la Disciplina de los Sacramentos (ver Anexo II). La Misa dedicada a Nuestra Señora Estrella del Mar se puede celebrar el sábado, o cualquier otro día que no sea un domingo o una solemnidad, y más apropiadamente en el día de su festividad.

Aparte del hecho de que Nuestra Señora es invocada por las comunidades pesqueras tradicionales con otros nombres, también hay muchos otros patronos a los que se les invoca en numerosos lugares, por ejemplo San Pedro y San Andrés,

al ser ellos pescadores, también a San Nicolás, San Erasmo (Telmo) y San Brendan el Marino, San Francisco de Paula, San Francisco Javier, San Vicente de Paúl y San Pedro Claver, por nombrar algunos.

El siguiente formato de la “Oración Diaria” del A.M. ha sido utilizado durante muchos años, sobre todo en el mundo angloparlante:

Sagrado Corazón de Jesús: Ten piedad de todos los marinos

Padre nuestro...

Dios te Salve María...

Gloria al Padre....

María, Estrella de los Mares: ruega por nosotros.

San Pedro: ruega por nosotros

San Andrés: ruega por nosotros

(Añadir invocaciones al patrón local)

Recordamos también la hermosa exhortación de San Bernardo de Claraval, quien compara a María con la Estrella que los marinos buscan para no perder su rumbo: “¡Oh! tú, quien quiera que seas, que te sientes lejos de tierra firme, arrastrado por las olas de este mundo, en medio de las borrascas y tempestades, si no quieres zozobrar, no quites los ojos de la luz de esta estrella... Mira la estrella, invoca a María... Siguiéndola, no te extraviarás; ...si Ella te protege, nada tendrás que temer; si Ella te conduce, no te cansarás; si Ella te es favorable, alcanzarás la meta”[27].

Muchos libros de oraciones para marinos están escritos en diferentes idiomas (al respecto conviene recordar que hay la necesidad de indicar claramente el país del A.M que los ha publicado). Los marinos suelen apreciar considerablemente los textos de las Sagradas Escrituras, los extractos y las oraciones para las diversas circunstancias de la vida, y los libros piadosos en su propia lengua. A ser posible, se deben publicar y compartir con otras regiones los libros de oraciones, las imágenes y demás materiales piadosos que hayan resultado ser populares y útiles en una región concreta, indicando siempre el lugar de origen. Lo ideal sería que cada marino católico pudiese tener un libro de oraciones y un ejemplar de la Biblia. Frecuentemente el capellán del puerto es invitado a bendecir barcos mercantes y pesqueros con ocasión de su botadura. La bendición de la flota pesquera local y de los caladeros son también eventos populares. El ritual de muchas de estas ceremonias se puede encontrar en el Libro de Bendiciones.

El Logotipo o el Emblema oficial del A.M. está sujeto a derechos de autor. Por lo tanto no se puede alterar o combinar con otro emblema. Peter F. Anson, uno de los fundadores del A.M., está acreditado como su diseñador. El logotipo muestra tres faros que guían y acogen a los marinos hacia una zona segura, ahora y para la eternidad. Los rayos se extienden y tocan el salvavidas (la fe), mientras emanan de un corazón cálido (la caridad) y sostienen el ancla (la esperanza) de la estabilidad. El A.M. nacional debe prestar atención, cada vez que utiliza el logotipo, a indicar claramente el nombre de su país para evitar cualquier confusión con el A.M. Internacional, un Sector del CPPMI en Roma.

Anexo I

**STELLA MARIS**

## **Carta Apostólica Motu Proprio sobre el Apostolado Marítimo**

“Stella Maris” (“Estrella del Mar”) es, desde hace mucho tiempo, el título preferido con el que la gente del mar se dirige a la Virgen María, en cuya protección siempre ha confiado. Jesucristo, su Hijo, acompañaba a sus discípulos en los viajes en barca (1), les ayudaba en sus afanes y les calmaba las tempestades (2). Así también la Iglesia acompaña a los hombres del mar, preocupándose de las peculiares necesidades espirituales de esas personas que, por motivos de diversa índole, viven y trabajan en el ambiente marítimo.

Con el fin salir al encuentro de las exigencias de la peculiar asistencia religiosa que necesitan los hombres que trabajan en el comercio marítimo o en la pesca, sus familias, el personal de los puertos y todos los que emprenden un viaje por mar, actualizando las normas dadas en los años anteriores, y después de haber escuchado el parecer de nuestro venerable hermano presidente del Consejo Pontificio para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, establecemos cuanto sigue:

### Sección 1

#### **La Obra del Apostolado del Mar**

##### **Artículo I.**

La *Obra del Apostolado del Mar*, a pesar de que no constituye una entidad canónica autónoma con su propia personalidad jurídica, es la organización que promueve la atención pastoral específica dirigida a la gente del mar y está orientada a sostener el esfuerzo de los fieles llamados a dar testimonio en ese ambiente con su vida cristiana.

### Sección 2

#### **La Gente del Mar**

##### **Artículo II.**

§ 1. En este documento, se entienden con el nombre de:

a) *Navegantes*, los que se encuentran en barcos mercantes o de pesca, y los que, por cualquier motivo, han emprendido un viaje por mar.

b) *Hombres/mujeres de mar*. Los navegantes. Los que, por razón de oficio, se encuentran de ordinario en un barco. 3. Los que trabajan en las plataformas petrolíferas. 4. Los jubilados que proceden de los oficios citados en los números anteriores. 5. Los alumnos de los institutos náuticos. 6. Los que trabajan en los puertos.

c) *Gente del mar*: 1. Los navegantes y los hombres de mar. 2. El cónyuge, los hijos menores de edad y todas las personas que habitan en la misma casa de un hombre de mar, aunque ya no sea navegante (por ejemplo, un jubilado). 3. Los que colaboran de forma estable con la *Obra del Apostolado del Mar*.

§ 2. Los capellanes y las autoridades de la *Obra del Apostolado del Mar* se esmerarán por lograr que la gente del mar cuente en abundancia con los medios necesarios para llevar una vida santa y reconocerán y promoverán la misión que todos los fieles, y en especial los seglares, de acuerdo con su condición específica, cumplen en la Iglesia y en el mundo marítimo.

### **Artículo III.**

Teniendo en cuenta las peculiares circunstancias en que se lleva a cabo la vida de la gente del mar, y considerados los privilegios que desde hace tiempo la Sede apostólica ha concedido a estos fieles, se dispone cuanto sigue:

1. Los hombres de mar pueden cumplir durante todo el año el precepto pascual relativo a la sagrada comunión, después de haber escuchado una predicación o catequesis adecuada sobre dicho precepto.
2. Los navegantes no están obligados a cumplir las leyes de la abstinencia y del ayuno, a las que se refiere el canon 1.251; con todo, se les aconseja que, cuando hagan uso de esta dispensa, en lugar de la ley de la abstinencia realicen una obra de piedad proporcionada y observen, en la medida de sus posibilidades, esas dos leyes el día del Viernes santo, en memoria de la pasión y muerte de Jesucristo.
3. Los navegantes, con tal que se hayan confesado y hayan comulgado, pueden lucrar la indulgencia plenaria en la fiesta del santo titular de su oratorio y el día 2 de agosto, si visitan con religiosa piedad el oratorio legítimamente erigido en el barco, y allí rezan la oración del Señor y el símbolo de la fe (*Padre nuestro y Credo*) orando por las intenciones del Sumo Pontífice.
4. Los mismos fieles, con las mismas condiciones, pueden lucrar una vez la indulgencia plenaria, aplicable solamente en sufragio de los difuntos, el día 2 de noviembre, si visitan con religiosa piedad el citado oratorio, y allí rezan devotamente la oración del Señor y el símbolo de la fe (*Padre nuestro y Credo*), orando por las intenciones del Sumo Pontífice.
5. La gente del mar, respetando esas mismas condiciones, puede lucrar las indulgencias, de las que se habla en los nn. 3 y 4, en las capillas u oratorios de las sedes de la *Obra del Apostolado del Mar*. En los barcos donde no haya oratorio, los navegantes pueden lucrar dichas indulgencias rezando las mismas oraciones ante una imagen sagrada.

### Sección 3

#### **El capellán de la Obra del Apostolado del Mar**

### **Artículo IV.**

§ 1. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* es el sacerdote nombrado de acuerdo con lo que establece el artículo XII, § 2, 2), al que la misma autoridad que lo nombra le confiere el oficio del que habla el canon 564 del Código de Derecho Canónico para prestar atención espiritual a la gente del mar. En la medida de las posibilidades, conviene que se le encargue de forma estable dicho ministerio.

§ 2. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* debe distinguirse por su integridad de vida, celo apostólico, prudencia y conocimiento del mundo marítimo. Conviene que conozca bien varias lenguas y goce de buena salud.

§ 3. Para que el capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* sea idóneo, en todo aspecto, para desempeñar su singular ministerio, es preciso que sea oportunamente instruido y esmeradamente formado antes de que se le encomiende esa peculiar labor pastoral.

§ 4. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* debe identificar, entre los hombres de mar de ese lugar o entre los que estén de paso, a los que demuestren tener cualidades de liderazgo, y les ha de ayudar a profundizar su fe cristiana y su

compromiso con Cristo, para que puedan crear una mejor comunidad cristiana a bordo.

§ 5. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* debe identificar a los hombres de mar que tengan particular devoción al Santísimo Sacramento y prepararlos para que la autoridad competente los nombre ministros extraordinarios de la Eucaristía, y para que puedan desempeñar dignamente ese ministerio sobre todo a bordo de sus barcos.

§ 6. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* presta asistencia espiritual en los centros llamados “Stella Maris” y en otros lugares que acogen a los hombres de mar.

#### **Artículo V.**

§ 1. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar*, en virtud de su oficio, puede realizar entre la gente del mar todos los actos que son propios de la cura de almas, excepto en materia matrimonial.

§ 2. Las facultades del capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* son acumulativas con las del párroco del territorio en que se ejercen. Por esa razón, el capellán debe realizar su ministerio pastoral manteniéndose en comunión fraterna con el párroco del territorio e intercambiando sus consejos con él.

§ 3. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* debe llevar esmeradamente el registro de los bautizados, de los confirmados y de los difuntos. Al final del año, deberá enviar un informe de todo lo que ha realizado al director nacional, como se establece en el art. IX, § 2, adjuntando una copia auténtica de los registros, a no ser que los actos hayan quedado recogidos en los registros de la parroquia del puerto.

#### **Artículo VI.**

Todos los capellanes de la *Obra del Apostolado del Mar*, en virtud de su oficio, tienen las siguientes facultades:

a) celebrar la misa dos veces, si hay una causa justa, en los días ordinarios, y tres veces, si lo exige una verdadera necesidad pastoral, en los domingos y días festivos;

b) celebrar regularmente la eucaristía fuera del lugar sagrado, si hay justa causa y observando cuanto establece el canon 932 del Código de derecho canónico;

c) celebrar, la tarde del Jueves Santo -conmemoración de la última Cena del Señor-, si así lo requieren las exigencias pastorales, una segunda misa en las iglesias y oratorios, y, en caso de auténtica necesidad, también por la mañana sólo para los fieles que no puedan participar en la misa vespertina.

#### **Artículo VII.**

§ 1. El capellán de la *Obra del Apostolado del Mar*, que es designado por la autoridad competente para desempeñar su ministerio en los viajes por barco, está obligado a prestar asistencia espiritual a todos los que hacen el viaje, ya sea por mar, por lago o por río, desde el inicio y hasta el fin del mismo.

§ 2. Sin perjuicio de lo que establece el canon 566 del Código de derecho canónico, el capellán, del que se habla en el número anterior, tiene la facultad especial de administrar el sacramento de la confirmación, durante el viaje, a cualquier fiel, con

tal de que no haya a bordo ningún obispo en comunión con la Sede Apostólica, y siempre observando todas las prescripciones canónicas.

§ 3. Para asistir válida y lícitamente al matrimonio durante el viaje, el capellán de la *Obra del Apostolado del Mar* deberá recibir la delegación del Ordinario o del párroco de la parroquia en la que uno de los dos contrayentes tiene su domicilio o su cuasidomicilio o su morada al menos por un mes, o, si se trata de vagabundos o personas errantes, de la parroquia del puerto donde embarcaron. El capellán tiene la obligación de comunicar al delegante los datos de la celebración, para que quede constancia en el registro de los matrimonios.

#### **Artículo VIII.**

§ 1. La misma autoridad competente para nombrar a los capellanes puede encomendar a un diácono, o a una persona laica o religiosa, la misión de colaborador de la *Obra del Apostolado del Mar*. Dicho colaborador ayuda al capellán y, conforme al derecho, lo suple en las funciones en que no se requiere el sacerdocio ministerial.

§ 2. Los colaboradores de la *Obra del Apostolado del Mar* deben distinguirse por su integridad de vida, prudencia y conocimiento de la fe. Conviene que sean oportunamente instruidos y esmeradamente preparados antes de confiárseles esa misión.

#### Sección 4

#### **La Dirección de la Obra del Apostolado del Mar**

##### **Artículo IX.**

§ 1. En cada Conferencia Episcopal con territorio marítimo debe haber un *obispo promotor*, que se encargue de favorecer la *Obra del Apostolado del Mar*. La misma Conferencia Episcopal se encargará de nombrar al obispo promotor, preferentemente entre los obispos de las diócesis que tengan puerto de mar, determinando la duración del cargo, y comunicará al Consejo Pontificio para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes los detalles del nombramiento.

§ 2. El obispo promotor elegirá a un sacerdote idóneo y lo presentará a la Conferencia episcopal, la cual, con un decreto por escrito, lo nombrará por un período determinado de tiempo *director nacional* de la *Obra del Apostolado del Mar*, con las tareas que se especifican en el art. XI, comunicando también su nombre y la duración de su cargo al Consejo Pontificio para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes. El director nacional podrá contar con la ayuda de un colaborador apostólico.

##### **Artículo X.**

Al obispo promotor corresponden las siguientes tareas:

- 1) Impartir directrices al director nacional, seguir atentamente su actividad y ofrecerle oportunos consejos, para que pueda cumplir convenientemente la misión que se le ha confiado.
- 2) Pedir en los tiempos establecidos, y cuando parezca oportuno, un informe sobre la asistencia pastoral a los hombres de mar y sobre el trabajo realizado por el director nacional.

- 3) Transmitir a la Conferencia Episcopal el informe, del que se habla en el número 2, añadiendo su propia opinión, y estimular entre los demás obispos la sensibilidad hacia esta labor pastoral específica.
- 4) Estar en contacto con el Consejo Pontificio para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes para todo lo que se refiera a la *Obra del Apostolado del Mar*, y transmitir al director nacional las comunicaciones recibidas.
- 5) Presentar al Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes un informe anual sobre la situación de la *Obra del Apostolado del Mar* en su nación.

#### **Artículo XI.**

Las principales tareas del director nacional son:

- 1) Mantener relaciones con los obispos de la propia nación para todo lo que atañe al bien espiritual de los hombres de mar.
- 2) Enviar al obispo promotor, por lo menos una vez al año, el informe sobre el estado de las almas y la asistencia pastoral prestada a los hombres de mar de la propia nación: en dicho informe se deberá exponer tanto las actividades que hayan tenido éxito como las que posiblemente no hayan dado los resultados esperados, así como los remedios aplicados para curar los daños y, por último, todo lo que se considere eficaz para impulsar aún más la *Obra del Apostolado del Mar*.
- 3) Promover la debida preparación específica que deben tener los capellanes.
- 4) Dirigir a los capellanes de la *Obra del Apostolado del Mar*, respetando el derecho del ordinario del lugar.
- 5) Procurar que los capellanes cumplan con diligencia sus propios deberes y observen las prescripciones de la Santa Sede y del ordinario del lugar.
- 6) Convocar, con el consentimiento del obispo promotor y de acuerdo con las circunstancias del tiempo, congresos y ejercicios espirituales para los capellanes de toda la nación o para los capellanes y demás fieles que cooperan con la *Obra del Apostolado del Mar*.
- 7) Alentar y desarrollar con particular solicitud el apostolado de los seglares, favoreciendo su activa participación, teniendo en cuenta la diversidad de sus aptitudes.
- 8) Entablar y mantener relaciones regulares con las asociaciones y las instituciones asistenciales tanto católicas como no católicas, y con las organizaciones no gubernamentales, que persiguen también las finalidades propias de la *Obra del Apostolado del Mar*.
- 9) Visitar con frecuencia los centros donde se desarrollan las actividades de la *Obra del Apostolado del Mar*.
- 10) Enviar a la curia episcopal competente una copia auténtica de los registros de los bautizados, de los confirmados y de los difuntos, elaborados por él mismo o por los capellanes.
- 11) Enviar cuanto antes al párroco del domicilio de las personas interesadas los datos que deben recogerse en los registros parroquiales.
- 12) Entablar relaciones con la *Obra del Apostolado del Mar* de las naciones vecinas, y representar al propio país en un ámbito regional o continental.
- 13) Mantener contactos regulares con el coordinador regional, del que se habla en el art. XIII, § 1, 6.

## **Artículo XII.**

§ 1. Es derecho y deber del obispo diocesano ofrecer con solícito celo la asistencia pastoral a todos los hombres de mar que, aunque sea durante breve tiempo, residan en el ámbito de su jurisdicción.

§ 2. Corresponde al obispo diocesano:

- 1) determinar las formas más aptas de prestar atención pastoral a los hombres de mar;
- 2) nombrar, de acuerdo con el director nacional, a los capellanes de la *Obra del Apostolado del Mar* en su diócesis y conferirles el debido mandato;
- 3) conceder la licencia para la erección del oratorio en un barco, que esté inscrito en el registro público de un puerto situado en el territorio de su jurisdicción.

## **Artículo XIII.**

§ 1. El Pontificio Consejo para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, al que corresponde la alta dirección de la *Obra del Apostolado del Mar*, tiene como misión principal:

- 1) dar las instrucciones de las que se habla en el canon 34 del Código de derecho canónico, y ofrecer exhortaciones y sugerencias con respecto a la asistencia pastoral de la gente del mar;
- 2) velar, con la debida prudencia, para que ese ministerio se cumpla según las normas del derecho y de manera digna y fructuosa;
- 3) ejercer las funciones propias de la Santa Sede en materia de asociaciones con respecto a las que existan en el ámbito de la *Obra del Apostolado del Mar*;
- 4) ofrecer su colaboración a todos los que se ocupen de este servicio apostólico, animándolos y sosteniéndolos, y también corrigiendo posibles abusos;
- 5) promover en el ambiente marítimo un espíritu ecuménico, velando al mismo tiempo para que ese espíritu ecuménico se desarrolle en armonía fiel con la doctrina y la disciplina de la Iglesia;
- 6) nombrar, a propuesta de los obispos promotores, un coordinador para una región que abarque varias Conferencias Episcopales, indicando sus funciones.

§ 2. Para que la atención pastoral de la gente del mar resulte más eficaz y mejor organizada, corresponde al Consejo Pontificio para la Pastoral de los Emigrantes e Itinerantes favorecer y desarrollar la cooperación y la recíproca coordinación de las iniciativas con las Conferencias episcopales y con los ordinarios del lugar. El mismo dicasterio de la Sede Apostólica entablará relaciones constantes con los institutos de vida consagrada y con las asociaciones y los organismos que pueden cooperar a nivel internacional con la *Obra del Apostolado del Mar*.

Todo ello, no obstante cualquier disposición contraria.

Dado en Roma, junto a San Pedro, el día 31 de enero de 1997, decimoctavo de mi pontificado.

Johannes Paulus p.p. II

1. cf. *Mt* 8, 23-27; *Mc* 4, 35-41 *Lc* 8, 22-25

2. cf. *Mt* 14, 22-33; *Mc* 6, 47-52; *Jn* 6, 16-21

## **Anexo II**

### **Misa de la Bienaventurada Virgen María, Estrella del Mar**

Los textos oficiales de esta Misa votiva se encuentran actualmente en latín y en inglés. Para las traducciones en otras lenguas es necesario que las Conferencias Episcopales presenten los textos para su aprobación a la Congregación para el Culto Divino y la Disciplina de los Sacramentos, y que informen al PCPMI.

#### **Opening Prayer**

Lord God, you willed that the Blessed Virgin Mary, the Mother of your Son, should shine as the Star of the Sea over the raging waters of life, and you chose her to be our stronghold. Free us from all perils of soul and body through her assistance and guide us at last to the harbor of eternal peace.

We ask this through our Lord Jesus Christ, your Son, who lives and reigns with you in the unity of the Holy Spirit, God for ever and ever.

#### **Prayer over the Gifts**

Be pleased, O Lord,  
to accept the gifts of your Church,  
so that, through the intercession of the loving Mother of your Son,  
we may find mercy  
and know the help of your grace  
in time of need.

We ask this through Jesus Christ our Lord.

#### **Prayer after Communion**

Lord, you have granted us a share  
in eternal redemption.  
Give us joy in the rich abundance of your grace  
as we celebrate the memory of the Mother of your Son,  
and make that grace grow stronger in us day by day.  
We ask this through Jesus Christ our Lord.

#### **FIRST READING**

A reading from the Book of Wisdom 14:1-7

One preparing for a voyage and about to traverse the wild waves cries out to wood more unsound than the boat that bears him. For the urge for profits devised this latter, and Wisdom the artificer produced it.

But your providence, O Father! guides it, for you have furnished even in the sea a road, and through the waves a steady path, Showing that you can save from any danger, so that even one without skill may embark. But you will that the products of your Wisdom be not idle; therefore men thrust their lives even to frailest wood, and have been safe crossing the surge on a raft.

For of old, when the proud giants were being destroyed, the hope of the universe, who took refuge on a raft, left to the world a future for his race, under the guidance of your hand. For blest is the wood through which justice comes about.

The Word of the Lord.

**OR**

A reading from the Book of the prophet Isaiah 43:1-3a,4-7

Thus says the LORD, who created you, O Jacob, and formed you, O Israel: Fear not, for I have redeemed you; I have called you by name: you are mine. When you pass through the water, I will be with you; in the rivers you shall not drown. When you walk through fire, you shall not be burned; the flames shall not consume you. For I am the LORD, your God, the Holy One of Israel, your savior.

Because you are precious in my eyes and glorious, and because I love you. I give men in return for you and peoples in exchange for your life. Fear not, for I am with you; from the east I will bring back your descendants, from the west I will gather you. I will say to the north: Give them up! and to the south: Hold not back! Bring back my sons from afar, and my daughters from the ends of the earth: Everyone who is named as mine, whom I created for my glory, whom I formed and made.

The Word of the Lord.

**RESPONSORIAL PSALM**

R./ Give thanks to the Lord,  
God's love is everlasting.

Let them thank the LORD for such kindness,  
such wondrous deeds for mere mortals.

Let them offer a sacrifice in thanks,  
declare God's works with shouts of joy.

Some went off to sea in ships,  
plied their trade on the deep waters.

They saw the works of the LORD,  
the wonders of God in the deep.

God spoke and roused a storm wind;  
it tossed the waves on high.

They rose up to the heavens, sank to the depths;  
their hearts trembled at the danger.

They reeled, staggered like drunkards;  
their skill was of no avail.

In their distress they cried to the LORD,  
who brought them out of their peril.

The LORD hushed the storm to a murmur;  
the waves of the sea were stilled.

They rejoiced that the sea grew calm,  
that God brought them to the harbor they longed for.

**GOSPEL ACCLAMATION**

R/. Alleluia, alleluia (to be omitted in the Season of Lent)

A star shall come forth from Jacob,  
and a staff shall rise from Israel.

Lord, how wonderful your name in all the earth.

R/. Alleluia, alleluia (to be omitted in the Season of Lent)

## **GOSPEL**

A reading from the holy Gospel according to Luke 1:26-38

The angel Gabriel was sent from God to a town of Galilee called Nazareth, to a virgin betrothed to a man named Joseph, of the house of David, and the virgin's name was Mary. And coming to Mary, the angel said, "Hail, favored one! The Lord is with you». But Mary was greatly troubled at what was said and pondered what sort of greeting this might be. Then the angel said to her, "Do not be afraid, Mary, for you have found favor with God. "Behold, you will conceive in your womb and bear a son, and you shall name him Jesus. He will be great and will be called Son of the Most High, and the Lord God will give him the throne of David his father, and he will rule over the house of Jacob forever, and of his kingdom there will be no end."

But Mary said to the angel, "How can this be, since I have no relations with a man?" And the angel said to her in reply, "The holy Spirit will come upon you and the power of the Most High will overshadow you. Therefore the child to be born will be called holy, the Son of God. And behold, Elizabeth, your relative, has also conceived a son in her old age,

and this is the sixth month for her who was called barren; for nothing is impossible for Mary said, "Behold, I am the handmaid of the Lord. May it be done to me according to your word." Then the angel departed from her.

The Gospel of the Lord.

## **Anexo III**

### **ICMA (International Christian Maritime Association)**

#### **Misión**

La Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA) es una Asociación libre, de 27 organizaciones cristianas no lucrativas, que representa a diferentes Iglesias cristianas y comunidades eclesiales, comprometida con la labor de bienestar social para los marinos que trabajan en barcos mercantes, pesqueros y de pasajeros. Cada miembro mantiene su independencia y autonomía.

La ICMA fue fundada en 1969 para promover la colaboración ecuménica y la ayuda mutua entre estas diferentes organizaciones a nivel del puerto local, pero también a nivel nacional e internacional. La ICMA provee al intercambio de experiencia práctica a través de conferencias, facilita una cooperación eficiente y eficaz entre las Misiones del puerto, y ofrece una formación para los visitantes de barcos y los capellanes del puerto.

En una sociedad fragmentada y dividida, la misión de la ICMA es la de promover la unidad, la paz y la tolerancia. Es por ello que cualquier capellán o voluntario de la ICMA se compromete, generosamente y sin segundos fines, a servir a los marinos, pescadores y a quienes dependen de ellos, sin tener en cuenta su nacionalidad, religión, cultura, lengua, sexo o raza. La ICMA es una organización no lucrativa y registrada como Organización Benéfica en el Reino Unido (No. 1003211). En la

actualidad la ICMA representa, a través de sus miembros, 526 Centros de marinos y 927 capellanes en 126 países.

### **El Código de Conducta de la ICMA**

Ser miembro de la Organización Internacional Marítima Cristiana (ICMA) conlleva la obligación de respetar la Constitución de la Asociación y su Código de Conducta.

La misión de la ICMA: los marinos del mundo nos recuerdan el propósito último de todos los planes de Dios: “el fin no llegará hasta que el Evangelio del Reino de Dios no haya alcanzado los confines de todo el mundo habitado (oikumene)” (*Mateo 24, 14*).

En una sociedad fragmentada y dividida, es misión de la ICMA promover la unidad, la paz y la cooperación. La ICMA fue fundada para promover y coordinar la cooperación ecuménica cristiana. Por esto, los capellanes y el personal de todas las Sociedades Miembros de la ICMA a nivel local, nacional e internacional deben:

- (a) Mostrar un amor incondicional al marino como ser humano, creado a imagen de Dios, y un respeto sincero por sus valores y creencias personales;
- (b) Servir a los marinos de todas las nacionalidades, religiones, culturas, lenguas, razas o sexo y a quienes dependen de ellos;
- (c) Combatir cualquier tipo de intolerancia e injusticia;
- (d) Respetar la diversidad de los miembros de la ICMA y de las iglesias y desarrollar objetivos comunes que unan;
- (e) Respetar la lealtad, de aquellos que están comprometidos en el ministerio marítimo, con su disciplina eclesiástica y tradición particular y abstenerse de hacer proselitismo con los marinos;
- (f) Cooperar con personas, organizaciones e instituciones, cristianas o no cristianas, que trabajen por el bienestar de los marinos.

### **Anexo IV**

#### **Principios guía para la cooperación ecuménica**

La cooperación ecuménica, al menos desde la perspectiva católica, es sólo un aspecto del ‘Movimiento Ecuménico’ que abarca una multiplicidad de iniciativas y actividades que la Iglesia puede emprender para promover la unidad de los cristianos. En particular, es necesario distinguir la cooperación ecuménica de aquel “diálogo” específico entre los expertos y los representantes competentes de las diferentes Iglesias y Comunidades, en el que cada uno expone con mayor profundidad y espíritu religioso la enseñanza de su confesión, evidenciando sus rasgos distintivos. Por otra parte, la cooperación ecuménica, si bien estrechamente ligada a este diálogo y nunca en contraposición, describe estas confesiones que cooperan cada vez más para alcanzar el bien común de la humanidad, que es el fin y exigencia de toda conciencia cristiana. Reuniéndose también, cuando sea posible, para la oración común.

Como parte integrante del Movimiento Ecuménico, la Iglesia católica desea ardientemente que los cristianos puedan compartir aquella herencia espiritual que tienen en común. Esto puede significar todas las oraciones ofrecidas hechas conjuntamente, el uso común de lugares y objetos sagrados, así como el compartir

todo el culto no sacramental. La Iglesia Católica hace todavía una clara distinción entre la ‘oración en común’ y el ‘culto litúrgico’. Por ‘culto litúrgico’ se entiende aquel realizado según los libros, normas y costumbres de una Iglesia o Comunidad eclesial, presidido por un ministro o un delegado de esta Iglesia o Comunidad. La oración en común, en cambio, podría incluir servicios de oración para la unidad, oraciones recitadas durante los encuentros ecuménicos y oraciones que brotan de un interés compartido, como el apostolado marítimo, en el que los miembros así como las Iglesias se unen.

La coparticipación en la vida sacramental, incluida la celebración de la Eucaristía, no se puede considerar un medio para el restablecimiento de la unidad entre los cristianos, y es necesario que en esto estén de acuerdo la Autoridad de las Iglesias y Comunidades eclesiales implicadas.

Existen dos principios fundamentales de los que depende la práctica de dicho culto común:

- A. El nivel de unidad de la Iglesia que debe ser expresada, y
- B. El compartir por medio de la gracia.

En su declaración sobre la posición de la Iglesia Católica con respecto a la celebración de la Eucaristía en común para cristianos de diferentes confesiones de 1970, el Secretariado para la Promoción de la Unidad Cristiana concluía diciendo: “Puesto que en este tiempo en el que está a punto de comenzar la Semana de Oración para la Unidad, estamos considerando hasta que punto el deseo de una Eucaristía común estimula intensamente la búsqueda de esa unidad eclesial perfecta entre todos los cristianos tan deseada por Cristo, este deseo se puede expresar de manera muy apropiada en las celebraciones que tendrán lugar durante esta Semana de Oración. Al igual que la lectura y la meditación de las Sagradas Escrituras, estas celebraciones podrían incluir de hecho elementos que apuntan hacia la Eucaristía común tanto deseada: nuestra gratitud por la unidad parcial ya obtenida, y nuestro pesar por las divisiones que todavía perduran, nuestra firme resolución de hacer todo lo posible por superarlas y, finalmente, nuestra humilde súplica al Señor para que apresure la llegada del día en el que podamos celebrar juntos el misterio del Cuerpo y de la Sangre de Cristo”[28].

Por cuestión de prudencia se ha querido incluir dicha declaración, acerca de las reglas y la clara práctica de la Iglesia Católica en cuanto a la celebración de la Eucaristía y a la administración de los Sacramentos, en el contexto Ecuménico. No es una cuestión de interpretación estricta o liberal de una disciplina de la Iglesia. Existen, desde el punto de vista de la Iglesia Católica, argumentos teológicos y doctrinales que todavía deben ser resueltos, y no ayuda a la causa de la unidad, a corto o largo plazo, ignorar tales argumentos o pretender que carecen de consecuencias.

Asimismo se puede afirmar que la Eucaristía no nos pertenece, es de Cristo, y el compartir la Eucaristía presupone un consenso general sobre cuestiones tales como la naturaleza de la Iglesia, el Ministerio y los Sacramentos.

“El sacramento es una acción de Cristo y de la Iglesia por el Espíritu (cf. *CIC*, can. 840 y *CCEO*, can 667). Su celebración en una comunidad concreta es el signo de la realidad de su unidad en la fe, el culto y la vida comunitaria. A la par que signos, los

sacramentos, y muy especialmente la Eucaristía, son fuentes de unidad de la comunidad cristiana y de vida espiritual, y medios para desarrollarlas. En consecuencia, la comunión eucarística está inseparablemente unida a la plena comunión eclesial y a su expresión visible. Al mismo tiempo, la Iglesia Católica enseña que por el bautismo los miembros de las demás Iglesias y Comunidades eclesiales se encuentran en comunión real, aunque imperfecta, con la Iglesia Católica (cf. *UR*, n. 3) y que "el bautismo es el vínculo sacramental de unidad que existe entre los que han sido regenerados por él [...], se orienta completamente a la adquisición de la plenitud de la vida en Cristo" (*UR*, n. 22). La Eucaristía es para los bautizados un alimento espiritual que les hace capaces de superar el pecado y vivir de la vida misma de Cristo, ser más profundamente incorporados a Él y participar con mayor intensidad en toda la economía del misterio de Cristo. A la luz de estos dos principios básicos que han de considerarse siempre en conjunto, la Iglesia Católica, en general, da acceso a la comunión eucarística y a los sacramentos de penitencia y unción de enfermos únicamente a quienes están en su unidad de fe, de culto y de vida eclesial (cf. *UR.*, n. 8; *CIC*, can. 844, 1 y *CCEO*, can. 671, 1). Por las mismas razones reconoce también que en ciertas circunstancias, de modo excepcional y bajo ciertas condiciones, puede autorizarse o incluso recomendarse la admisión de cristianos de otras Iglesias y Comunidades eclesiales a estos sacramentos (cf. *CIC*, can. 844, 4 y *CCEO*, can. 671, 4)"[29].

Tal y como se ha mencionado anteriormente, es necesario promover la oración en común como elemento constitutivo de nuestro interés pastoral compartido, el uno para el otro, como también para las personas del mundo marítimo.

Es nuestro deseo que en todos los proyectos pastorales interconfesionales se reconozca la identidad específica de las "organizaciones" cristianas que participan. Las normas del Apostolado del Mar especifican que la dirección espiritual y la formación apostólica del personal católico son responsabilidad única del capellán del A.M. Estipulan también que el capellán del A.M. ejerce su oficio de ministerio pastoral bajo la exclusiva autoridad de su Superior.

### **"Dives in Misericordia"**

Sería oportuno añadir a estas observaciones sobre la cooperación ecuménica en el ministerio marítimo, la siguiente cita de la Carta Encíclica del Papa Juan Pablo II "*Dives in Misericordia*": "La Iglesia contemporánea es altamente consciente de que únicamente sobre la base de la misericordia de Dios podrá hacer realidad los cometidos que brotan de la doctrina del Concilio Vaticano II, en primer lugar el cometido ecuménico que tiende a unir a todos los que confiesan a Cristo. Iniciando múltiples esfuerzos en tal dirección, la Iglesia confiesa con humildad que sólo ese *amor*, más fuerte que la debilidad de las divisiones humanas, *puede realizar definitivamente la unidad* por la que oraba Cristo al Padre y que el Espíritu no cesa de pedir para nosotros « con gemidos inenarrables »"[30].

### **Algunas directrices adicionales para el ministerio ecuménico**

A continuación, se enumeran algunas directrices como ayuda práctica para los capellanes del puerto que emprenden, inauguran y dirigen un ministerio pastoral interconfesional o intereclesial y de bienestar cristiano para los marinos que llegan al puerto.

A. Hay necesidad de un acuerdo, por parte del Ordinario y del capellán del puerto, sobre el principio y la aceptación de la necesidad de contar con un ministerio interconfesional en el puerto.

B. Debe existir un acuerdo similar, en principio, por parte de las otras Iglesias y Comunidades eclesiales en el puerto, ya comprometidas con, o preocupadas por, el bienestar de los marinos.

C. En caso de falta de experiencia en el sector de la atención pastoral de los marinos, sería oportuno consultar a un capellán experimentado o a un representante de la ICMA.

D. Con la ayuda de dicha persona, se debe organizar una reunión con todas las partes interesadas. Las necesidades reales y proyectadas del puerto deben ser consideradas a la hora de determinar qué tipo de ministerio se requiere para resolver tal situación concreta.

E. Como consecuencia de este estudio se evaluará si existe la necesidad de:

1. Un simple compromiso que implica la visita de barcos y de hospitales, con el respaldo de un equipo de acogida o del sector organizativo de la recepción caritativa de marinos en el puerto, o

2. El anterior compromiso con la intención inmediata o eventual de establecer un centro de marinos para aquellos que llegan al puerto.

F. En caso de que sea necesario crear un centro de marinos, se recomienda establecer una dirección general o un Comité de supervisión. Los capellanes, debidamente nombrados, deben ser miembros *ex-officio* de este Comité. Sería oportuno que los miembros de la ICMA estuviesen proporcionalmente representados a través de miembros, activamente comprometidos, de sus respectivas Iglesias o Comunidades eclesiales locales. Debido a la especial pericia requerida en la industria marítima o en la comunidad comercial, es necesario incluir como miembros del Comité a una persona o personas idóneas. Es importante que ellas sean testigos de los valores del Evangelio.

G. Es posible organizar un Centro de marinos bajo cualquiera de las siguientes formas:

1. Una Asociación interconfesional al servicio de los marinos, en la que la propiedad de los edificios y de los equipos fueran conservados por las Iglesias locales participantes, pero utilizados y mantenidos por el Comité de supervisión para las necesidades de trabajo;

2. Un proyecto interconfesional en régimen de copropiedad de las instalaciones a nombre de las Organizaciones de Bienestar de los Marinos, con la administración de los intereses a cargo del Obispo local o de altos Prelados de la Iglesia. La experiencia parece sugerir que para una administración más eficaz, uno de los socios debería ser considerado y actuar como '*primus inter pares*' (se recomienda este tipo de disposición en aquellas situaciones que carecen de instalaciones preexistentes, y se verifica un enfoque común y simultáneo al trabajo), o

3. Una asociación interconfesional al servicio de los marinos en la que una o ambas partes están ya comprometidas con su bienestar. Se espera lógicamente que la parte entrante aporte una contribución económica convenida de los gastos totales del trabajo en el puerto. Es oportuno señalar que un incremento en el número de miembros y de voluntarios hace que el funcionamiento de un Centro sea económicamente más viable. Lo ideal sería que el Centro fuese autosuficiente. Se

señala también que la representación y la participación abierta de varios grupos de la Iglesia favorece el patrocinio de las tripulaciones visitantes, y por consiguiente la viabilidad del Centro.

Se acentúa en particular la necesidad de conservar y reconocer, en todos los proyectos pastorales interconfesionales, la identidad específica de cada “Agencia” cristiana participante. Asimismo, es necesario advertir que, aunque exista un alto grado de cooperación e incluso de integración en el ministerio pastoral entre los capellanes y los agentes pastorales, en el ministerio sacramental y en cuestiones específicamente católicas el papel del capellán católico no puede ser asumido o transferido a un ministro de otra Iglesia o Comunidad eclesial.

### **Cinco principios guía para una acertada relación pastoral ecuménica**

1. Familiarizarse con los “colegas” de otras Iglesias y Comunidades eclesiales: es esencial construir buenas relaciones basadas en la confianza.
2. Pensar ecuménicamente: antes de emprender un proyecto pregúntese: ¿puedo hacer esto con otras Iglesias o Comunidades eclesiales?
3. Tener tiempo y paciencia: no desanimarse fácilmente.
4. Consultarse antes de comenzar un proyecto.
5. Intentar anticiparse a las dificultades: por ejemplo, con respecto a la Eucaristía. Es necesario aceptar las diferencias, pacífica y serenamente, y respetar a los “colegas” comprometidos con su Iglesia o Comunidad eclesial.

### **Carta modelo de acuerdo**

Sería oportuno que, en base al estudio preliminar detallado en el Anexo IV, los respectivos “Ordinarios” se intercambiasen una ‘Carta de acuerdo’ formal. Aunque en un principio dicha Carta de acuerdo sería provisional, el establecer límites al momento de repasar la cuestión sirve para dar al trabajo una dimensión oficial.

La Carta de acuerdo presentaría brevemente asuntos como:

- a) la mutua conformidad de que un acercamiento conjunto de las Iglesias y Comunidades eclesiales, comprometidas con el bienestar de los marinos, es a la vez necesario y deseable;
- b) lo que se ha logrado hasta el momento;
- c) quién está participando en este esfuerzo conjunto;
- d) cómo se mantendrán y administrarán los recursos existentes o futuros;
- e) la composición del Comité de supervisión o dirección;
- f) la fecha de revisión del acuerdo después de la aceptación colectiva.

Se puede buscar la participación, en dicho proyecto, de la Autoridad Portuaria local, de la Administración de la Ciudad, o de algún otro organismo secular comprometido con el bienestar de los marinos, como por ejemplo la ITF. Es posible que las Iglesias locales reciban la invitación a participar en un proyecto secular ya existente, o en un proyecto secular planificado.

Una vez más se aconseja buscar el asesoramiento de aquellos expertos en tales esfuerzos colectivos. Puesto que no todos los principios perfilados arriba se pueden aplicar, no se deben comprometer los recursos de las Iglesias y el carácter cristiano de su compromiso.

Anexo V

El Coordinador Regional

Pautas, difundidas por el Consejo Pontificio para la Pastoral de Migrantes e Itinerantes, relativas a su nombramiento y tarea según las Normas de la Carta Apostólica *Motu Proprio Stella Maris* (Cf. Art. XI par 13 & Art. XIII par 6)

## **I. Las Regiones**

Por cuanto atañe al Apostolado del Mar se cuenta con nueve Regiones:

1. África-Océano Atlántico
2. África-Océano Índico
3. América del Norte y Caribe
4. América Central y del Sur
5. Asia del Sur
6. Asia del Este y del Sureste
7. Estados del Golfo
8. Europa
9. Oceanía

## **II. El Coordinador**

1. El Coordinador Regional es elegido de entre los Directores Nacionales de una determinada Región y la duración de su mandato será de cinco años, es decir de la celebración de un Congreso Mundial al próximo. Durante el Congreso Mundial los Obispos Promotores de cada Región o los Directores Nacionales en su nombre, se reunirán para proponer el nombre de dos candidatos para este cargo. Tres nombres serán posteriormente presentados a la consideración del Consejo Pontificio.

Previa consulta con el Obispos y/o Superior Religioso de los candidatos, el Presidente de dicho Consejo Pontificio nombrará los Coordinadores Regionales y remitirá copia de la carta de nombramiento a las Conferencias Episcopales de la Región a título de información.

2. El Coordinador Regional depende del Consejo Pontificio. Deberá en todo caso respetar la autonomía de las Conferencias Episcopales, de los Obispos Diocesanos (*Stella Maris*, Art. XII) y de las organizaciones nacionales de Apostolado del Mar.

3. El Consejo Pontificio se reserva el derecho y el deber (*Stella Maris*, Art. X, 4 & 5) de tratar directamente con los Obispos Promotores y con los Obispos Diocesanos de los diferentes países marítimos del mundo.

## **II. Funciones**

La principal responsabilidad del Coordinador Regional es la de secundar al Consejo Pontificio en la puesta en práctica de las normas establecidas por el Papa en la Carta Apostólica *Stella Maris*. El Coordinador General tomará en consideración las comunicaciones emanadas por el Pontificio Consejo concernientes al Apostolado del Mar y procederá en consecuencia (*Stella Maris*, Art. XIII, 1.1). Podrá ser asistido de un Comité Regional, que deberá incluir dos Directores Nacionales como mínimo.

1. El Coordinador Regional se preocupará en informarse sobre el Apostolado del Mar en los países de su Región. Podrá servirse, por ejemplo, de los siguientes medios:

- contactos personales con los Directores Nacionales y los Obispos Promotores mediante visitas o con ocasión de una conferencia nacional;
- boletines publicados por los Centros del Apostolado del Mar en la Región;
- copias de los informes enviados por los Obispos Promotores al Consejo Pontificio;
- correspondencia.

2. A fin de secundar al Apostolado del Mar en todos los países de su Región, en el cumplimiento de su misión de ser “la institución encargada de promover el ministerio pastoral específico para la gente del mar y destinado a sostener el compromiso de los fieles llamados al testimonio de su fe cristiana en el mundo marítimo” (Stella Maris, Art. 1), el Coordinador Regional deberá:

- apoyar a los Directores Nacionales, especialmente en cuanto concierne a la formación inicial y permanente de los capellanes y de los miembros del Apostolado del Mar;
- promover el Apostolado del Mar como Obra de miembros de entre la gente del mar y la participación de los laicos en su dirección;
- promover el conocimiento y el sostén mutuo entre las organizaciones nacionales de la Región a través de cartas circulares o la publicación regular de un boletín informativo;
- proponer, promover y apoyar las diferentes actividades apostólicas organizadas o coordinadas a nivel regional.

3. El Coordinador Regional se empeñará en promover las relaciones y la colaboración ecuménicas en el mundo del mar con las organizaciones marítimas cristianas de la Región.

4. Como preparación del Congreso Mundial, el Coordinador Regional organizará una Conferencia Regional, que se celebrará bajo los auspicios del Consejo Pontificio. Después del Congreso podrán organizarse encuentros de Directores Nacionales con el fin de evaluar y poner en práctica sus resoluciones y recomendaciones.

5. El Comité Regional preparará anualmente un presupuesto que contenga una propuesta para repartir las cargas económicas necesarias para el mantenimiento de la coordinación del Apostolado del Mar, y someterlo a los Directores Nacionales de la Región, así como al Consejo Pontificio a título informativo.

6. El Coordinador Regional hará llegar al Consejo Pontificio la correspondencia de interés general y copia de las cartas importantes intercambiadas con los Directores Nacionales, los Obispos Promotores o los capellanes locales de la Región.

7. Durante el año, el Coordinador Regional remitirá un informe al Presidente del Consejo Pontificio relativo a las actividades y acontecimientos más importantes concernientes al Apostolado del Mar o al mundo marítimo en la Región, así como sobre los avances o dificultades en la colaboración ecuménica en el ministerio pastoral marítimo.

Al inicio de cada año, los Coordinadores Regionales serán invitados por el Presidente del Consejo Pontificio para una reunión para tratar el programa internacional del apostolado marítimo.

## Anexo VI

El Comité Internacional de Pesca del A.M.

### **Composición**

El Comité está compuesto por:

1. Un Oficial responsable del A.M. Internacional (CPPMI)
2. Coordinadores Regionales del A.M. (9)
3. Un Observador de la FAO y de la OIT (2), a ser posible.

Siempre que sea necesario, se recurrirá a expertos y a personas con recursos, como también a cualquier otra persona designada como nuevo miembro por el CPPMI.

### **El programa del encuentro**

El ritmo normal de los encuentros será anual, coincidiendo con el encuentro anual de los Coordinadores Regionales, y siempre que sea necesario se celebrarán reuniones extraordinarias.

La “Comisión ad hoc” propuso la siguiente visión y declaración de misión para el futuro Comité:

### **Visión**

Un mundo marítimo en el que se respetan los derechos de los pescadores y sus gentes, derechos garantizados y promovidos por la Doctrina Social de la Iglesia y por las regulaciones y convenios de las Agencias Internacionales miembros de las Naciones Unidas, como la OIT, la FAO y otras.

### **Misión**

Es deseo del Comité poder asistir y proporcionar atención pastoral a todos los pescadores y a sus gentes. La misión del A.M. se dirige a todas las personas de cualquier religión, raza y origen étnico, respetando siempre la especificidad local, nacional y cultural, para ayudar a su bienestar espiritual y material, y para que se respeten sus derechos humanos y laborales.

**Los siguientes objetivos** fueron establecidos para ayudar a realizar la visión y la declaración de la misión del futuro Comité:

1. Proporcionar ayuda espiritual a los pescadores y a sus gentes siempre que sea posible, bajo forma de celebraciones litúrgicas, instrucciones catequéticas y la administración de los sacramentos.
2. Los pescadores y sus gentes deben ser considerados como parte integrante de la comunidad cristiana local, y deben estar adecuadamente representados en las estructuras parroquiales y diocesanas.
3. Incrementar la conciencia sobre la situación de las comunidades pesqueras en la Iglesia y en la sociedad civil.
4. Se debe prestar especial atención a las familias de los pescadores. Es necesario animar a las mujeres a fundar Asociaciones o grupos en los que se ofrezcan mutuamente apoyo moral, espiritual y material. Es oportuno prestar especial atención a las situaciones de trabajo infantil, allá donde sea posible. Generalmente para la promoción de los hijos de los pescadores se deben establecer programas especiales como becas o fondos educativos.

5. En los países marítimos es oportuno incluir en los seminarios y en la formación pastoral, sobre todo, programas para una formación regular sobre materias marítimas y de apostolado.
6. La información, la investigación y la recopilación de datos son muy importantes a la hora de ayudar al Comité a adquirir una mejor comprensión de los factores causales de la pobreza. Un conocimiento exacto y de primera mano, aclarará la contribución de los pescadores en pequeña escala a la seguridad alimenticia y a la reducción de la pobreza, e intervendrá directamente sobre las causas originales de la pobreza, aportando una mejora en la calidad de vida y en las condiciones laborales de los pescadores y sus gentes.
7. Vincular y asistir a las personas que pertenecen a la industria pesquera, para que colaboren con otros sectores, y coordinar sus actividades para asegurar un enfoque intersectorial e “inter-agencia”.
8. Es necesario animar, apoyar y consolidar el establecimiento de una red entre los diferentes miembros del A.M.
9. Reconocer, definir y abogar por los derechos de los pescadores a unas dignas condiciones de vida y laborales, y el derecho de acceso a los recursos. Si es necesario, abogar por un equilibrio en la asignación de los recursos entre las industrias pesqueras y las de pequeña escala.
10. Contribuir al desarrollo de la capacidad organizativa de los pescadores, e introducir métodos que faciliten su eficaz participación en las decisiones que diseñan políticas relativas al sector y a sus condiciones laborales.
11. El buen gobierno es fundamental para mejorar la situación de las comunidades pesqueras. Por consiguiente, es oportuno promover una buena abogacía especialmente para: a) la inclusividad (capacitación, descentralización); b) la legalidad (aplicación, reforma legal); c) la responsabilidad (asegurarse que los Gobiernos sean responsables, den la cara y estén abiertos a nuevos desafíos).
12. Asegurarse de que todas las categorías de las industrias pesqueras sean reconocidas y tratadas según las normas internacionales.

### **Términos de referencia**

Los siguientes términos de referencia fueron propuestos para facilitar el buen funcionamiento y la responsabilidad del futuro comité.

Bajo la dirección del CPPMI y en colaboración con su Sector marítimo, y conforme a la visión del A.M., durante las reuniones internacionales/nacionales/regionales, y de acuerdo con los objetivos establecidos por la Comisión ad hoc y aprobados por el CPPMI, los miembros han expresado que el futuro Comité tendrá que:

- Proporcionar una dirección general y una guía específica al A.M. en asuntos relativos al sector pesquero;
- Promover y cooperar en todas las iniciativas a favor del sector pesquero, acentuando la colaboración intereclesial e intersectorial a través de los cauces normales de las estructuras del A.M.;
- Identificar, supervisar y evaluar las actividades emprendidas a nivel regional y nacional, y cuando sea apropiado, hacer recomendaciones;

- Facilitar el intercambio de información y establecer una red entre las regiones, particularmente en las estrategias efectivas utilizadas para alcanzar objetivos;
- Informar regularmente (por lo menos una vez al año) sobre sus actividades al CPPMI.

## Anexo VII

### **OIT, OMI y los MOU**

#### **OIT**

La Organización Internacional del Trabajo (OIT), con sede en Ginebra, es una agencia de las Naciones Unidas que se encarga de los asuntos laborales que afectan a todos los trabajadores. Periódicamente convoca sesiones especiales para tratar cuestiones laborales en relación con la industria marítima. La OIT es una organización internacional única, porque permite participar a los armadores y a los sindicatos, juntamente con los Gobiernos, en las discusiones y votar. La Santa Sede tiene el estatus de Observador en la OIT y participa activamente en sus deliberaciones. La ICMA también participa en las reuniones de la OIT en calidad de organización no gubernamental.

La OIT formula convenios que comprometen a las naciones que los ratifican. El Convenio más importante sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, es el OIT 186, adoptado el 7 de febrero de 2006, al ser un instrumento único que incorpora todas las normas actualizadas que se encuentran en más de 60 Convenios de la OIT, así como los principios fundamentales que se hallan en otros Convenios Internacionales sobre el Trabajo y el *Convenio sobre el Trabajo en el Sector Pesquero, 2007*, que representa una gran esperanza para los millones de pescadores en todo el mundo.

Estos nuevos Convenios “son una ocasión para renovar los esfuerzos del A.M. a la hora de abogar a favor de su adopción y asegurar su aplicación. Los miembros del A.M. deben ser conscientes de la posición de su gobierno, y deben hacer campaña para su veloz ratificación y aplicación” (XXII Congreso Mundial del A.M., Recomendaciones, Las Autoridades Marítimas).

#### **OMI**

La Organización Marítima Internacional (OMI), con sede central en Londres, es la agencia de las Naciones Unidas responsable de mejorar la seguridad marítima y de prevenir la contaminación de los mares. Se compone de 164 países miembros y de varias organizaciones no gubernamentales. Los convenios más importantes de la OMI han sido ampliamente aceptados por muchos países de todo el mundo. Podemos destacar el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS) y su Código Internacional de Protección del Buque y de la Instalación Portuaria (ISPS), el Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de los Mares (MARPOL) y el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardias para la Gente del Mar (STCW). La OMI ha pasado de poner su énfasis en la regulación de los aspectos técnicos de los equipos a hacerlo en la regulación de los factores

humanos y su incidencia en la seguridad marítima. Los objetivos de la OMI para el siglo XXI incluyen la adopción de una actitud proactiva para enmendar tendencias que afecten desfavorablemente la seguridad de los barcos y a las personas que están a bordo, desplazar el énfasis de las necesidades técnicas de los equipos a las necesidades de las personas, evitar una regulación excesiva y desarrollar una cultura de la seguridad y de conciencia sobre el medio ambiente.

La OMI adopta normas y regulaciones internacionales de embarque, pero no las impone. El cumplimiento y la imposición de las normas de la OMI es responsabilidad de los Gobiernos. El Estado de la bandera de un barco es el que tiene la responsabilidad última de asegurar el acatamiento de las normas OMI. Los Estados exigen también el cumplimiento de las normas OMI a los barcos extranjeros que recalán en sus puertos.

Cada año la OMI celebra el *Día Marítimo Mundial*. La elección de la fecha exacta se remite a cada Gobierno, pero normalmente se celebra durante la última semana de septiembre. Es un día para reflexionar sobre la importancia de la seguridad en el transporte marítimo, sobre la seguridad marítima y el medio ambiente marino, y acentuar un aspecto particular del trabajo de la OMI

### **MOU sobre el control estatal del puerto**

Un Memorando de acuerdo (Memorandum of Understanding) es un documento legal que describe un acuerdo entre las partes contratantes. El MOU sobre el control estatal del puerto es un acuerdo entre Administraciones marítimas, cuyos objetivos son los de eliminar la operatividad de los barcos en los que se detectan deficiencias, en aguas que están bajo la competencia de sus acuerdos. Esto se concretiza a través de una inspección de barcos, verificando que éstos cumplan las normas internacionales de seguridad y medioambientales, y que los miembros de la tripulación cuenten con adecuadas condiciones de vida y de trabajo. Cuando se localizan embarcaciones no conformes a las leyes aplicables o a los pertinentes requisitos de la convención, el sistema PSC (Port State Control) impone acciones para asegurarse que dichas embarcaciones rectifiquen sus deficiencias.

En la actualidad existen tres MOU: el MOU de París, que cubre las aguas de los Estados europeos costeros y la cuenca Norte del Atlántico, que va desde Norteamérica hasta Europa; el MOU de Tokio, para la Región de Asia-Pacífico y el MOU del Océano Índico para la Región del Océano Índico

Anexo VIII

### **ITF-ST, ISAN, e ICSW**

#### **ITF-ST**

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) fundó en 1981 el Consorcio ITF de Marineros. Éste se dedica a promocionar el bienestar espiritual, moral y físico de los marineros independientemente de su nacionalidad, raza o credo. Su capital procede de los ingresos de inversión del Fondo Internacional de Protección y Asistencia al Bienestar de los Marineros de la ITF, más comúnmente denominado el Fondo de “Bienestar” ITF. El Consorcio, por otro lado, se limita a

apoyar proyectos que benefician directamente el bienestar espiritual, moral o físico de los marinos como individuos.

Para mayor información consulte la página web: [www.itf.org.uk](http://www.itf.org.uk)

### **ISAN**

La Red Internacional de Asistencia a los Marinos (ISAN) proporciona a los marinos un servicio de asesoramiento gratuito a través del teléfono y de internet. Su objetivo principal es de proporcionar un vínculo entre el marino y los servicios de ayuda, apoyo e información existentes en todo el mundo.

Para ello, la ISAN provee un servicio de teléfono gratuito a disposición de cualquier marino, desde cualquier país del mundo. Se les puede llamar las 24 horas del día, 365 días al año, para consultas sobre cualquier problema. Su personal especializado le ayudará a ponerse en contacto con la agencia que sabrá responder mejor a su petición. Para cualquier problema, marcar gratuitamente el siguiente número: + 800 7323 2737.

Para mayor información consulte la página web: [www.seafarerhelp.org](http://www.seafarerhelp.org)

### **ICSW**

El Comité Internacional sobre el Bienestar de los Marinos es una “organización paraguas” dedicada a la implementación práctica de la política de acción de la Organización Internacional del Trabajo con respecto al bienestar de los marinos. La ICSW, organización sin ánimo de lucro, adoptó en 2003 estos nuevos proyectos: Información Sanitaria para Marinos, Centros Hermanados, y Servicios de Información a través de Internet. Estos proyectos están disponibles, junto con la información adicional sobre la organización, en la página web: [www.seafarerswelfare.org](http://www.seafarerswelfare.org).

Anexo IX

## **Derechos de los Marinos y Abogacía**

### **Centro de los Derechos del Marino de New York**

241 Water Street, New York, NY 10038

USA

Tel.: +1 212 349 9090

Fax: +1 212 349 8342

E-mail: [csr@seamenschurch.org](mailto:csr@seamenschurch.org)

Página Web: [www.seamenschurch.org](http://www.seamenschurch.org)

Contacto: Sr. Douglas B Stevenson, Esq., Director CSR

### **Centro de los Derechos del Marino-Barcelona**

Stella Maris Club

Passeig Josep Carner, 51, Barcelona 08038, España

Tel.: +34-93-4431965/ 4420 962

Fax: +34 93 4431 843

E-mail: [apomar@icab.es](mailto:apomar@icab.es)

Página Web: <http://www.telefonica.net/web2/A.M.bcn/>

Contacto: Diácono Ricardo Rodríguez-Martos, (Teléfono móvil +34 6292 71391)

### **Secretariado de Justicia y Bienestar**

The Mission to Seafarers  
St. Michael Paternoster Royal,  
College Hill  
London EC4R 2RL  
United Kingdom

Tel.: +44 207 2485 202

Fax: +44 207 2484 761

E-Mail: [justice@missiontoseafarers.org](mailto:justice@missiontoseafarers.org)

Contacto: Rev. Ken Peters

### **Red Internacional de Asistencia a los Marineros (International Seafarers' Assistance Network - ISAN)**

32 High Street, Purley,  
Surrey CR8 2PP, United Kingdom

Tel: +44 20 8763 3439

Fax: +44 20 8668 1262

E-mail: [info@seafarerhelp.org](mailto:info@seafarerhelp.org)

Página Web: [www.seafarerhelp.org](http://www.seafarerhelp.org)

## **Anexo X**

### **Glosario de Agencias de Bienestar de los Marineros**

#### **A**

AGISM – Association pour les Gestion des Institutions Sociales Maritimes.  
(Asociación para la Gestión de las Instituciones Sociales Marítimas - Francia)

AISCU – Association of International Seamen's Clubs of the Ukraine (Asociación de Clubes Internacionales para el Marino de Ucrania)

A.M. – Apostolado del Mar (Stella Maris)

ASAN – African Seafarers' Assistance Network (Red de Asistencia a los Marineros Africanos)

#### **B**

BISS – British and International Sailors Society (Sociedad Británica e Internacional de Marineros)

#### **C**

CDMB – Centro de los Derechos del Marino – Barcelona

CISB – Commonwealth of Independent States & Baltic States (Comunidad de Estados Independientes y Estados Bálticos)

CPC – Crisis Preparedness Committee (ICMA). (Comité de Preparación para las Situaciones de Crisis). (ICMA)

CSR – Center for Seafarers’ Rights of SCI NY/NJ (Centro de los Derechos de los Marineros de SCI NY/NJ) (ver SCI)

## **D**

DGSS – Danish Government Seamen’s Service (Servicio de Asistencia al Marino del Gobierno Danés)

DSM – Deutsche Seemannsmission (Misión Alemana de los Marineros)

## **E**

ESM – Estonian Seamen’s Mission (Misión Estonia del Marino)

## **F**

FAAM – Federation des Association D’Accueil de Marins (Federación de Asociaciones de Acogida de Marineros - Francia)

FGSS – Finnish Government Seamen’s Service (Servicio Gubernamental de Asistencia al Marino de Finlandia)

## **H**

HKF – Swedish Government Seamen’s Service (Handelsflottans kultur-och fritidsrad) (Servicio de Asistencia al Marino del Gobierno Sueco)

## **I**

IASMM – International Association for the Study of Maritime Mission (Asociación Internacional para el Estudio de la Misión Marítima)

ICMA – International Christian Maritime Association (Asociación Marítimo Cristiana Internacional)

ICONS – International Commission on Shipping (Comisión Internacional Marítima)

ICS – International Chamber of Shipping (Cámara Internacional de Navieros)

ICSF – International Collective in Support of Fishworkers (Colectivo Internacional en Apoyo al Pescador Artesanal - CIAPA)

ICSW – International Committee on Seafarers’ Welfare (Comité Internacional para el Bienestar de los Marineros)

ICWTWU – Independent Confederation of Water Transport Workers’ Union (Confederación Independiente de Trabajadores de Transporte por Agua). (Rusia)

IFSMA – International Federation of Shipmasters’ Association (Federación Internacional de Asociación de Capitanes de Barco)

IHMA – International Harbour Masters’ Association (Asociación Internacional de Capitanes de Puerto)

ILO – International Labour Organization (Organización Internacional del Trabajo - OIT)

IMHA – International Maritime Health Organization (Organización Marítima Internacional de la Salud)

IMO – International Maritime Organization (Organización Marítima Internacional - OMI)

INMARSAT – International Maritime Satellite Organization (Organización Marítima Internacional de Satélites)

ISAN – International Seafarers’ Assistance Network (Red Internacional de Asistencia a los Marineros)

ISF – International Shipping Federation (Federación Internacional de Armadores)  
ISM Code – International Safety Management Code (Código ISM – Código Internacional de Gestión de la Seguridad)  
ISMA – International Ship Managers’ Association (Asociación Internacional de Administradores de Barcos)  
ISPS – International Ship and Port Facility Security Code (Código Internacional de Protección del Barco y de la Instalación Portuaria – PBIP)  
ISS – International Sports for Seafarers (Subcomité Internacional para la promoción del Deporte entre los Marineros). (ICSW Subcomité)  
ITF – International Transport Workers’ Federation (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte)  
ITF ST – International Transport Workers’ Federation Seafarers’ Trust (Fundación de Marineros de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte)  
IMB – International Maritime Bureau (Oficina Marítima Internacional)  
ISU – International Salvage Union (Asociación Internacional de Salvamento)

## **J**

JAWS – Justice and Welfare Secretariat (Secretariado de Justicia y Bienestar) (ver MtS)  
JSWA – Japan Seamen’s Welfare Association (Asociación Japonesa de Bienestar del Marino)

## **K**

KISMA – Korea International Seamen’s Mission Association (Asociación Internacional de Misiones de Marineros de Corea).

## **L**

LAMM – Lutheran Association for Maritime Ministry (Asociación Luterana para el Ministerio Marítimo)  
LIFE – International Seafarers’ Christian Missions (Misiones Cristianas Internacionales de los Marineros)

## **M**

MARISEC – Maritime Secretariat providing secretariat services for the FSF, ICS and other organizations (Secretariado Marítimo - con base en Londres - que proporciona servicios de secretaría para la FSF, la ICS y otras organizaciones)  
MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (Convenio Internacional para la Prevención de la Contaminación de los Mares, 1973)  
MEPC – Maritime Environmental Protection Committee (Comité para la Protección Ambiental Marítima) (OMI)  
MMtS – Mersey Mission to Seafarers (Misión Mersey para Marineros)  
MNWB (UK) – UK Merchant Navy Welfare Board (Junta de Bienestar de la Marina Mercante del Reino Unido)  
MSC – Maritime Safety Committee (Comité de Seguridad Marítima) (OMI)  
MtS – Mission to Seafarers (Misión para Marineros – Reino Unido)

## **N**

NAMMA – North American Maritime Mission Association (Asociación de Misiones Marítimas de Norteamérica)

NGSS – Norwegian Government Seamen’s Service (Servicio para los Marineros del Gobierno Noruego)

NSM – Norwegian Seamen’s Mission (Misión Noruega para los Marineros)

NUMAST – National Union of Marine, Aviation & Shipping Transport Officers (Sindicato Nacional de Oficiales de Aviación, Marina y de Transporte Marítimo - Reino Unido).

NZC – Nederlandse Zeemanscentrale (Central de Marineros Holandeses)

## **P**

PoSS – Ports of the Seven Seas (Puertos de los Siete Mares) (Revista editada por la ICSW)

PSAP – Philippine Seafarers’ Assistance Programme (Programa de Asistencia a los Marineros Filipinos)

## **Q**

QVSR – Queen Victoria Seamen’s Rest (Sociedad de Asistencia a los Marineros de la Reina Victoria)

## **S**

SCFS – Seamen’s Christian Friend Society (Sociedad Cristiana Amiga de los Marineros)

SCI NY/NJ – Seamen’s Church Institute New York/New Jersey (Instituto Eclesiástico de los Marineros de Nueva York/Nueva Jersey)

SIRC – Seafarers’ International Research Centre (Centro Internacional de Investigación sobre los Marineros) (Universidad de Cardiff)

SiS – Sjomanskykan I Sverige (La Iglesia Sueca de los Marineros)

SOLAS – Convenio Internacional de Seguridad de la Vida en la Mar, 1974

SoSS – Deportes de los Siete Mares (competiciones deportivas a nivel mundial para marineros)

SFS – Sailors’ Families’ Society (Sociedad de Familias de los Marineros)

Stella Maris – Ver A.M

SM Finlandia – Suomen Merimieskirkko r.y. (Misión Finlandesa de los Marineros)

SPWO – Stichting Pastiraat Werkers Overzee (Atención Pastoral Holandesa para el Personal de Dragas).

SWB NZ – Seafarers’ Welfare board New Zealand (Junta de Bienestar de los Marineros de Nueva Zelanda)

## **U**

UNCLOS – United National Convention on the Law of the Sea 1982 (Convención Nacional Unificada para la Ley de la Mar 1982)

USS – United Seamen’s Services (Servicios Unificados para los Marineros)

[1] Juan Pablo II, Carta Apostólica *Motu Proprio Stella Maris* sobre el Apostolado Marítimo: AAS LXXXIX (1997) 209-216.

- [2] Cf. Juan Pablo II, Constitución Apostólica sobre la Curia Romana *Pastor Bonus*, no. 150: AAS LXXX (1988) 899-900.
- [3] Sagrada Congregación Consistorial, *Leges Apostolatus Maris*: AAS L (1958) 375-383.
- [4] Benedicto XVI, Carta Encíclica *Deus Caritas Est*, 31: AAS XCVIII (2006), 3, 243-245.
- [5] Juan Pablo II, Discurso a la XVI Asamblea Plenaria del Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes: *People on the Move*, XXXVI (2004) no. 96, 5.
- [6] Cf. XXI Congreso Mundial del A.M.: *People on the Move*, no. 90 Supl. (2002), 301.
- [7] Concilio Ecuménico Vaticano II, Constitución Pastoral sobre la Iglesia en el mundo actual *Gaudium et Spes*, 30: AAS LVIII (1966) 1025.
- [8] Concilio Ecuménico Vaticano II, Decreto sobre el Ministerio Pastoral de los Obispos *Christus Dominus*, 18: AAS LVIII (1966) 682.
- [9] Card. Walter Kasper, *Ökumenische Bewegung und Evangelisierung (Movimiento ecuménico y Evangelización)*, discurso en el XII Seminario Internacional de Capellanes y Miembros de las Capellanías de la Aviación Civil: *People on the Move*, XXXVIII (2006) no. 102, 157.
- [10] Cf. Concilio Ecuménico Vaticano II, Decreto sobre la Actividad Misionera de la Iglesia *Ad gentes*, 9: AAS LVIII (1966) 957-958.
- [11] Pablo VI, Exhortación Apostólica al Episcopado, al Clero y a los Fieles de toda la Iglesia acerca de la Evangelización en el Mundo Contemporáneo *Evangelii Nuntiandi*, 5: AAS LXVIII (1976) 8.
- [12] Concilio Ecuménico Vaticano II, Constitución Pastoral sobre la Iglesia en el mundo actual *Gaudium et Spes*, Prefacio: AAS LVIII (1966) 1025.
- [13] Concilio Ecuménico Vaticano II, Constitución Dogmática sobre la Iglesia *Lumen Gentium*, 29: AAS LVII (1965) 36.
- [14] Juan Pablo II, Carta Apostólica *Novo Millennio Ineunte*, 49: AAS XCIII (2001) 302.
- [15] Consejo Pontificio para la Pastoral de los Migrantes e Itinerantes, Instrucción *Erga migrantes caritas Christi* [La Caridad de Cristo hacia los emigrantes], 39: *People on the Move* XXXVI (2004), 135.
- [16] *Regula Sancti Benedicti*, Biblioteca Benedictina Intratext, Cap. 53.
- [17] Concilio Ecuménico Vaticano II, Decreto sobre el ecumenismo *Unitatis Redintegratio*, 1: AAS LVIII (1965) 90-91.
- [18] Consejo Pontificio para la Unidad de los Cristianos, *Directorio para la Aplicación de los Principios y Normas sobre el Ecumenismo*, Ciudad del Vaticano 1993; también en AAS LXXXV (1993), 1040 – de ahora en adelante citado como *Directorio Ecuménico* -.
- [19] Juan Pablo II, Carta Encíclica *Ut Unum Sint*: AAS LXXXVII (1995), 921-982.
- [20] Card. Walter Kasper, *Ökumenische Bewegung und Evangelisierung [Movimiento ecuménico y Evangelización]*, discurso en el XII Seminario Internacional de Capellanes y Miembros de la Capellanía de la Aviación Civil: *People on the Move*, XXXVIII (2006) no. 102, 157.
- [21] *Directorio Ecuménico*, 107.
- [22] Concilio Ecuménico Vaticano II, Declaración sobre las Relaciones de la Iglesia con las Religiones no cristianas *Nostra Aetate*, 2; AAS LVIII (1966) 741.

- [23] Benedicto XVI, Discurso del Santo Padre Benedicto XVI a los Diplomáticos de los Países de mayoría musulmana y a Exponentes de las Comunidades Musulmanas en Italia, Castel Gandolfo, 25 de septiembre 2006: OR, 27 de septiembre 2006.
- [24] Benedicto XVI, Discurso a la XVII Asamblea Plenaria del CPPMI, 15 de mayo 2006: *People on the Move* XXXVIII (2006) 101 (supl.), 5-6.
- [25] Benedicto XVI, Discurso a los Representantes de las Comunidades Musulmanas, Colonia, 20 de agosto 2005: OR, Edición española, no. 34, 24 de agosto 2005, 9.
- [26] Juan Pablo II, Carta Encíclica *Redemptoris Missio*, 57: AAS LXXXIII (1991) 305.
- [27] *Hom. super Missus est*, II, 17: PL CLXXXIII, 70-b, c, d, 71-a.
- [28] Secretariado para la Promoción de la Unidad de los Cristianos, Declaración sobre la posición de la Iglesia Católica sobre la celebración de la Eucaristía en común con Cristianos de diferentes confesiones: AAS LXII (1970) 184-188.
- [29] Consejo Pontificio para la Promoción de la Unidad de los Cristianos, *Directorio para la aplicación de los principios y normas sobre el Ecumenismo*, Ciudad del Vaticano 1993; también in AAS LXXXV (1993), 1040.
- [30] Juan Pablo II, Carta Encíclica *Dives in Misericordia*, 13: AAS LXXII (1980) 1218.