



SALA STAMPA DELLA SANTA SEDE **BOLLETTINO**

HOLY SEE PRESS OFFICE BUREAU DE PRESSE DU SAINT-SIÈGE PRESSEAMT DES HEILIGEN STUHL
OFICINA DE PRENSA DE LA SANTA SEDE SALA DE IMPRENSA DA SANTA SÉ
BIURO PRASOWE STOLICY APOSTOLSKIEJ دار الصحافة التابعة للكرسي الرسولي

N. mar

Domingo 08.07.2018

Mensaje del Dicasterio para el Servicio del Desarrollo Humano Integral con motivo de la jornada dedicada al Domingo del Mar

Con motivo de la jornada dedicada al Domingo del Mar, que se celebra hoy, 8 de julio de 2018, el Dicasterio para el Servicio del Desarrollo Humano Integral ha enviado un mensaje de gratitud a los capellanes, voluntarios y seguidores del Apostolado del Mar, recordando la difícil tarea de la gente de mar en todo el mundo.

Publicamos a continuación el texto del Mensaje del Prefecto del Dicasterio para el Servicio del Desarrollo Humano Integral, el cardenal Peter A. Turkson:

Mensaje para el Domingo del Mar 2018 (8 de julio de 2018)

Celebrando el Domingo del Mar, estamos obligados a recordar a los casi 1.200.000 marineros de cada nacionalidad, que profesan una fé diferente, obligados a vivir varios meses en el espacio restringido de un barco, separados de sus familias y de sus seres queridos, sin poder participar a los eventos familiares más importantes y significativos (cumpleaños, graduaciones, etc) ni estar presentes en los momentos difíciles que te ponen a prueba, como las enfermedades o la muerte.

Con su profesión, los marineros desarrollan un rol significativo en nuestra economía global transportando, de una parte a otra del globo, el 90% de los bienes que utilizamos en nuestra vida cotidiana. Por eso, hoy, mientras rezamos por estas personas, donde quiera que estén, queremos expresar nuestra gratitud por el duro trabajo lleno de sacrificios que llevan a cabo.

Algunos de los obstáculos que la gente del mar afronta cotidianamente son los siguientes:

Negación del permiso de desembarcar y de visitar el barco

Con la mecanización y la automoción, el tiempo de atraque del barco en el puerto se ha reducido al mínimo, por eso la tripulación no tiene suficiente tiempo para descansar y relajarse. Además, aunque la introducción del Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (ISPS) haya mejorado la seguridad del mar, al mismo tiempo se ha revelado particularmente difícil para los marineros. En numerosos puertos, para las tripulaciones es cada vez más complicado obtener el permiso para bajar a tierra firme, a causa de la política empresarial y de las normas restrictivas y discriminatorias impuestas por los Gobiernos. A esto se debe añadir el hecho de que a muchos de nuestros capellanes y voluntarios que visitan los buques, les viene negado el permiso de entrar en puerto o de subir a bordo de los buques para suministrar bienestar material y espiritual a los marineros que llegan a la costa tras semanas de navegación.

Condenamos estos hechos que contradicen el espíritu de la Regla 4.4 del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) [1], que ha entrado en vigor el 20 de agosto del 2013, con la intención de mejorar el bienestar de los marineros. Las tripulaciones no se deberían ver negada la libertad de bajar a tierra firme, así como a los capellanes y a los voluntarios no se les debería negar el derecho de subir a bordo de los buques.

Violencia en el mar y piratería

Aunque la situación haya mejorado respecto a los años precedentes, queremos invitar a cada persona a que esté atenta a la violencia en el mar, que generalmente está marcada por la piratería. La principal causa de piratería va siempre unida a la inestabilidad política y a menudo a la industria de la pesca. La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IUU) ha privado a muchos Estados costeros de sus recursos marítimos naturales, creando una situación de extrema pobreza en el país, y facilitando a individuos sin escrúpulos a convertir pescadores desesperados y sin trabajo en piratas.

Pedimos a los Gobiernos y a los propietarios de los buques que pongan en práctica todos los mecanismos necesarios para proteger la vida de las personas en el mar y reducir al mínimo el coste económico.

Abandono de buques y tripulación

El abandono de buques y tripulación no es un problema nuevo para la industria marina. Según un artículo periodístico [2], entre el 2012 y el 2017 más de 1.300 marineros han sido abandonados por diversas razones en puertos extranjeros lejos de casa, a menudo sin sueldo y sin reservas de comida y carburante para el buque. Una vez abandonados, a los marineros se les deja solos, preocupándose por la comida, el sueldo, el estado de inmigración y de muchas cosas más, a no ser que sean ayudados por una organización humanitaria.

Queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento a todos los capellanes y voluntarios de las *Stella Maris* que, de Malta a Sudáfrica, del Reino Unido a los Estados Unidos, durante meses, han proporcionado ayuda material, espiritual, legal y psicológica a diferentes tripulaciones de buques abandonados, y continúan haciéndolo.

Pedimos que se dé una total implementación de los enmendamientos a la MLC 2006, y que se ponga en práctica un sistema de seguridad financiera dirigido a garantizar que los propietarios de los buques den una indemnización a los marineros y a sus familias en caso de abandono [3].

Impacto ambiental en los océanos

En la *Laudato Si'* Papa Francisco afirma: “*Se ha vuelto urgente e imperioso el desarrollo de políticas para que en los próximos años la emisión de dióxido de carbono y de otros gases altamente contaminantes sea reducida drásticamente, por ejemplo, reemplazando la utilización de combustibles fósiles y desarrollando fuentes de energía renovable*” (n.26).

Como cualquier tipo de transporte que utiliza combustibles fósiles, los buques producen emisiones de dióxido de carbono que contribuyen de manera significativa al cambio climático global y a la acidificación de los

océanos. Además del dióxido de carbono estos buques emiten una cierta cantidad de contaminantes que contribuyen al problema.

Respal damos los esfuerzos llevados a cabo por la Organización Marítima Internacional (OMI) para prevenir y reducir de forma significativa la contaminación plástica marina del sector marítimo y disminuir las emisiones de los gases de efecto invernadero producidas por los buques e implementar otras normas que impongan el uso de carburantes más limpios en el mar.

Por último, invocamos a María, *Estrella del Mar*, para que extienda su protección maternal a la gente del mar y la guíe en los peligros hacia un puerto seguro.

Cardenal Peter A. Turkson
Prefecto

[1] *Los Miembros deberán velar por que las instalaciones de bienestar en tierra, si las hay, sean de fácil acceso. Los Miembros también deberán promover la construcción en determinados puertos de instalaciones de bienestar como las enumeradas en el Código, a fin de que la gente de mar a bordo de los buques que se encuentren en sus puertos tenga acceso a instalaciones y servicios de bienestar apropiados.*

[2] <https://worldmaritimenews.com/archives/227230/interview-over-1300-seafarers-abandoned-in-five-years/>

[3] Enmiendas al Código del citado Convenio relativas a la Regla 2.5 – Repatriación de la MLC 2006 (y anexos)
