

International Christian Maritime Association

MANUAL DEL VISITADOR DE BARCOS



ICMA Secretariat
Herald House
15 Lambs Passage
London EC1Y 8TQ

Tel. +44 20 7256 9216

icma.secgen@btconnect.com

www.icma.as

© ICMA 2005

Manual del Visitador de Barcos

Este manual pretende ofrecer asesoramiento a personas dedicadas a la atención pastoral y al servicio de los marinos, tanto en puerto como a bordo de los barcos. Ha sido elaborado teniendo en cuenta de las experiencias de las misiones para los marinos que integran la Asociación Marítimo Cristiana Internacional (ICMA).

La presente edición está basada en una edición previa, redactada en 1977 por el Consejo Internacional de Agencias de Marinos. Se ha revisado varias veces, incluyendo sugerencias de capellanes y visitadores de barcos. Esta edición contiene un apéndice con referencias de numerosas organizaciones de apoyo al bienestar en el ámbito marítimo.

Índice

1. Labor e historia de las misiones de marinos
2. El porqué de un “Manual del Visitador de Barcos”
3. La navegación mundial tras el 11 de septiembre
4. Ni congregación ni púlpito, sino cocina y cubierta
 - El barco y su organización: la cubierta, la cocina, la sala de máquinas.
 - Principales tipos de barcos
 - Terminología náutica
5. Perfil del “buen” visitador de barcos
6. La seguridad en zonas portuarias y a bordo
7. Planificación del trabajo del día
8. Material para la visita a bordo
9. Protocolo para el visitador de barcos en puerto y a bordo.
10. Necesidad de identificación del visitador de barcos
11. La visita a bordo
 - Suministro de información
 - Ofrecimiento de servicios
12. La comunicación a bordo – Las relaciones personales
13. Tripulaciones con necesidades especiales
14. Cuándo es necesario intervenir
15. Ministerio para pescadores

16. Ministerio para barcos de crucero

17. Ministerio para tripulaciones de yates

Anexo I Código de Conducta de la ICMA

Anexo II Código ISPS

Anexo III OIT y OMI

Anexo IV ITF y ICSW

Anexo V Glosario de Agencias para el Bienestar de los Marinos

Anexo VI Direcciones útiles

Anexo VII Recursos eficaces

1. Labor e historia de las misiones para marinos

1.1 La labor de las misiones para la atención de los marinos se inició de forma simultánea en Gran Bretaña y en América durante la primera mitad del siglo XIX. Muchas naciones marineras instituyeron misiones que principalmente se preocupaban de sus propios ciudadanos. En cambio, las misiones de marinos actuales atienden a todos los marinos, independientemente de cuál sea su nacionalidad o religión.

1.2 El ministerio dedicado a los marinos ofrece a las tripulaciones atención pastoral y servicios, tanto a bordo como en tierra, cualquiera que sea su religión, nacionalidad u origen étnico. También les brinda caridad en el sentido cristiano de la palabra y les proporciona ayuda práctica de forma individual. Este ministerio lo llevan a cabo distintos grupos cristianos, congregaciones, comunidades y sociedades en puertos importantes de todo el mundo. Las tripulaciones respetan y aprecian la labor de las misiones de los marinos porque entienden que su acción está basada en la fe, no tienen ánimo de lucro, se preocupan ante todo del marino como persona y defienden sus derechos.

1.3 El ministerio a nivel local proporciona asistencia a las tripulaciones con problemas, siendo a veces el último refugio para los que se hallan en apuros. El compromiso y la competencia de los capellanes locales – ordenados y laicos – son decisivos para la reputación mundial de las misiones de los marinos.

1.4 Las misiones de marinos ofrecen también ayuda a las familias de los marinos, a las personas que dependen de ellos y a las familias de los que han muerto en el mar. En el caso de una catástrofe, algunos capellanes participan en los planes de emergencia que tenga el puerto para responder ante calamidades y atienden a pasajeros, miembros de las tripulaciones y a las personas que están a su cargo. Muchas misiones de marinos locales habilitan centros y albergues que ofrecen una diversidad de servicios como los siguientes:

- visitas a los barcos
- visitas a cárceles y hospitales
- culto cristiano
- comunicación (correo, teléfono, internet)
- asesoramiento y asistencia ante los problemas de los marinos
- actividades recreativas (deportes y juegos)
- revistas, libros y vídeos
- transporte gratuito

1.5 Los centros y albergues para marinos son regentados por empleados a tiempo completo y/o voluntarios. Los recursos financieros para realizar su trabajo suelen proceder de donativos y subvenciones.

1.6 Desde 1969, la mayoría de las sociedades y/o asociaciones de pastoral marítima se han unido con espíritu de cooperación ecuménica, formando la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA). La ICMA fomenta el intercambio de experiencias prácticas por medio de conferencias mundiales y regionales, facilita una cooperación eficiente y efectiva entre las misiones de los puertos y ofrece preparación a sus visitantes de barcos y al personal en general.

1.7 A través de la ICMA, las misiones de marinos están representadas ante la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI). Estas dos entidades de las Naciones Unidas son de una importancia vital a la hora de desarrollar y poner en práctica los derechos de los marinos, sus condiciones laborales y las normas de seguridad a bordo.

2. El porqué de un “Manual del Visitador de Barcos”

2.1 Como capellanes, visitadores de barcos y voluntarios, desarrollamos nuestra labor en unas circunstancias únicas para poder ofrecer hospitalidad y atención a los marinos. Debemos, además, responder a los cambios constantes de la industria marítima.

2.2 A pesar de tener que funcionar bajo unas condiciones externas siempre cambiantes, en un manual del visitador de barcos deben constar claramente algunos principios orientativos sobre la visita a los barcos y la industria marítima en general.

2.3 Esta edición incluye actualizaciones esenciales que se derivan de la entrada en vigor del “Código Internacional de Protección del Barco y de las Instalaciones Portuarias – PBIP” (en inglés “International Ship and Port Facility Security Code – ISPS”), así como los cambios producidos por este motivo en la práctica de la visita a los barcos.

2.4 Este manual pretende estimular e incluso interpelar. Es deliberadamente breve para servir de referencia práctica y está adaptado para que sirva de ayuda al cumplimiento de las necesidades de la organización y los procedimientos de visita a los barcos.

3. La navegación mundial tras el 11 de septiembre

3.1 El ritmo de evolución en la industria marítima aumentó de forma espectacular tras los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 a los Estados Unidos. Estos cambios, todavía en proceso, comprenden los siguientes puntos:

- la protección
- el control internacional de la formación de las tripulaciones a través del país de registro
- el volumen de la tripulación y su composición
- los tiempos de escala en puerto

3.2 La Organización Marítima Internacional, con sede central en Londres, redactó el “Código Internacional de Protección del Barco y de las Instalaciones Portuarias – PBIP” (en inglés ISPS) en respuesta a la necesidad de aumentar la seguridad tras los sucesos del 11 de septiembre. La entrada en vigor de este código requirió de los barcos, puertos, embarcaciones, compañías e instalaciones portuarias de las naciones miembros de la OMI la elaboración de planes de protección a partir de julio de 2004.

3.3. Con la adopción por parte de los gobiernos y de la industria de las nuevas medidas de protección, los marinos se han encontrado con mayores obstáculos a la hora de obtener permiso para bajar a tierra, y por otra parte, también han tenido que asumir más responsabilidades a bordo de los barcos.

3.4. El aumento de medidas de protección, sobre todo en puertos de los Estados Unidos, ha originado trámites difíciles y costosos para lograr la documentación exigida para bajar a tierra.

Estas condiciones adversas aumentan la necesidad de visitas a los barcos y de una acogida hospitalaria. Por otro lado, y a pesar de ello, algunos visitantes de barcos han experimentado un mayor grado de dificultad para tener acceso a los miembros de la tripulación, que permanecían a bordo del barco por tener restringido el acceso a tierra.

3.5 El registro de un barco se refiere al país donde está matriculado.

El registro determina la bandera del barco y las leyes nacionales que rigen su funcionamiento. El término “registros abiertos” se refiere a países que admiten matricular en su registro barcos de navieras de cualquier nacionalidad que frecuentemente apenas tienen negocios o contactos personales con dicho país. A los registros abiertos se les suele llamar también “banderas de conveniencia”.

Podemos encontrar navieras deficientes y navieras ejemplares, tanto en registros nacionales como en registros abiertos.

3.6 Debido al control internacional rigurosamente forzoso sobre las medidas de protección y de la formación de los marinos, todos los registros deben vigilar que sus barcos cumplan con las normas de protección y seguridad o enfrentarse a la denegación de entrada en los puertos o a la detención en los mismos.

3.7 A parte del incremento de las medidas de protección exigidas después del 11 de septiembre, también ha habido otros cambios significativos en la industria marítima a causa de la competencia, la política de reducción de costos y las mejoras tecnológicas.

La tecnología, con la mecanización de las funciones, ha supuesto la posibilidad de prescindir de algunos trabajadores y, en consecuencia, el volumen de la tripulación se ha visto disminuido. Sin embargo, la tecnología nunca ha reducido las largas temporadas que los marinos pasan fuera de casa.

3.8 A causa de estas condiciones los oficiales y la tripulación pueden sufrir estrés y una sobrecarga de trabajo. Consecuencia de ello es la fatiga y la falta de vida de comunidad a bordo de los barcos. La industria marítima ha empezado a preocuparse por los problemas relacionados con la fatiga.

3.9 La composición de la tripulación también ha cambiado. Muchas tripulaciones están integradas por personas procedentes de países diversos y este hecho puede llevar a problemas de comunicación y al aislamiento social de aquellos miembros de la tripulación que no hablen la misma lengua.

3.10 Los marinos tienen en la actualidad menos oportunidades para disfrutar del tiempo libre y del ocio en puerto, porque la modernización en la manipulación de la carga que viene en contenedores y a granel ha dado como resultado unos tiempos de escala más reducidos.

4. Ni congregación ni púlpito, sino cocina y cubierta

4.1 Organización de la tripulación del barco

* Capitán	* Captain
o Cubierta	o Deck
▪ Primer oficial	▪ Chief Officer (Chief Mate)

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Segundo oficial ▪ Tercer oficial ▪ Alumnos de cubierta ▪ Contramaestre y subalternos de cubierta o Radio <ul style="list-style-type: none"> ▪ Oficial de radio y electrónica o Fonda <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mayordomo ▪ Primer cocinero ▪ Segundo cocinero ▪ Marmitones ▪ Camareros o Sala de máquinas <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jefe de máquinas ▪ Primer oficial de máquinas ▪ Segundo oficial de máquinas ▪ Tercer oficial de máquinas ▪ Alumnos de máquinas ▪ Calderero ▪ Electricista ▪ Subalternos de máquinas y engrasadores 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2nd Officer ▪ 3rd Officer ▪ Deck cadets ▪ Bosun and Deck ratings o Radio <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radio and electronics o Catering <ul style="list-style-type: none"> ▪ Chief Steward ▪ Chief Cook ▪ 2nd cook ▪ Galley assistants ▪ Stewards o Engine Room <ul style="list-style-type: none"> ▪ Chief Engineer ▪ 2nd Engineer ▪ 3rd Engineer ▪ 4th Engineer ▪ Junior Engineers ▪ Donkey man ▪ Electrician ▪ Motorman & E/R ratings
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.2 Guardias de mar

* Segundo oficial de cubierta y segundo oficial de máquinas

- o Medianoche y mediodía
- o De las 24:00 a las 04:00 horas
- o De las 12:00 a las 16:00 horas

* Primer oficial de cubierta y primer oficial de máquinas

- o Alba y tarde
- o De las 04:00 a las 8:00 horas
- o De las 16:00 a las 20:00 horas

*Tercer oficial de cubierta y tercer oficial de máquinas

- o Mañana y anochecer
- o De las 08:00 a las 12:00 horas
- o De las 20:00 a las 24:00 horas

4.3 Personal - Capitán y tripulación

- ❖ Los barcos son ahora 80 veces más grandes que en el siglo XVI
- ❖ Un barco de 160 toneladas podía tener en 1550 una tripulación de 25 miembros
- ❖ Hoy en día, un barco de 260.000 toneladas tiene una tripulación de 25/30 miembros.
- ❖ La tendencia es a reducir personal.
- ❖ Esto aumenta la cantidad de trabajo

- ❖ Los turnos de trabajo son incómodos y las horas se hacen largas
- ❖ Los tiempos de escala en puerto son más breves
- ❖ La legislación intenta regular el tema de la fatiga

4.4 Tareas y Responsabilidades (a parte de hacer guardia)

- ❖ Comunicaciones y seguridad
- ❖ Manipulación y estiba de la carga
- ❖ Navegación e instrumentos de navegación
- ❖ Mantenimiento de las máquinas y de los equipos
- ❖ Avituallamiento del barco
- ❖ Combustible y agua dulce
- ❖ Gestión de personal
- ❖ Estabilidad (en la mar y en puerto)
- ❖ Protección en puerto

4.5 Principales tipos de barcos y su finalidad (entre paréntesis, término en inglés)

- ❖ Productos del petróleo (Petroleum products)
 - o Superpetrolero (very large crude carrier - VLCC)
 - o Petrolero (product carrier)
 - o Gasero (gas carrier)
 - o Quimiquero (chemical carrier)
- ❖ Buques de carga a granel (bulk carriers)
 - o Mineralero (ore carrier)
 - o Petrolero – mineralero (oil bulk ore carrier – OBO)
 - o Cerealero (bulk grain carrier)
 - o Maderero (timber carrier)
- ❖ Barcos de Carga General (general cargo)
 - o Buque de carga general (Break bulk ship)
 - o Buque frigorífico (Refrigerated ship)
 - o Portacontenedores (Container ship)
 - o Portacoche (car carrier)
 - o Buque de carga rodada (Ro-Ro)
 - o Portagabarras (Lighter aboard ship's hold– Lash)
- ❖ Barcos de Pasajeros (passenger vessels)
 - o Barco de cruceros (cruise liner)
 - o Transbordador (ferry)
- ❖ Pesqueros y otros (fishing & others)
 - o Pesquero de arrastre (trawler)
 - o Pesquero de cerco (purse seiner)
 - o Pesquero de curricán (line fisher)
 - o Remolcador (tug)
 - o Pesquero de altura (off- shore fisher)

4.6 Terminología Náutica (Entre paréntesis término inglés)

A la deriva: se dice del barco que está sin control ni gobierno, a merced de las olas (**adrift**).

A popa: situado en la parte posterior del buque (**aft**).

A proa: situado en la parte anterior del buque (**ahead**).

A son de mar: se dice del barco que está en condiciones de salir a navegar, cumpliendo todos los requisitos de estiba, estructura, estabilidad, estanqueidad, seguridad, maquinaria, comunicaciones y tripulación (**seaworthy**).

Abanico de la proa: parte del costado del barco cercana a la proa curvada hacia fuera, que desvía el agua hacia el mar y aumenta la flotabilidad cuando el barco cabecea. (**flare of the bow**).

Abarloado: se dice del barco que se encuentra amarrado al costado de otro (**alongside**).

Aleta: zona del costado del barco próxima a la popa (**quarter**).

Alta mar: zona de mar más allá de las aguas territoriales de un país (**high seas**).

Alumno: oficial en practicas (**cadet**).

Amurada: Prolongación del costado del barco por encima de la cubierta principal, para proteger la misma (**bulwark**).

Arrufo: se dice del sobreesfuerzo vertical que sufre el centro del barco cuando la proa y la popa se hallan sobre sendas crestas de ola (**sagging**).

Atracado: se dice del barco que se encuentra amarrado a un muelle (**alongside**).

Atrás: se dice del barco cuando va marcha atrás. (**astern**).

Avante: se dice cuando el barco va marcha adelante (**ahead**).

Babor: costado izquierdo del barco cuando miramos hacia la proa (**port side**)

Bandera de cortesía: bandera del país que se visita, que se iza en el palo trinquete en señal de respeto (**courtesy flag**).

Barlovento: Zona del barco o junto al barco abierta al viento (**windward**).

Bodega: zona del barco habilitada para almacenar la carga (**hold**).

Boya: objeto flotante fijado al fondo del mar, que sirve para indicar zonas de peligro o canales de navegación (**buoy**).

Braza: Medida de longitud inglesa que equivale a seis pies o a la milésima parte de una milla náutica (1,85 metros) (**fathom**).

Brusca del bao: curvatura transversal convexa de la cubierta para facilitar el desagüe rápido del agua embarcada (**camber**).

Cabeceo: Movimiento ascendente y descendente de la proa y la popa del barco debido al oleaje (**pitching**).

Cable: décima parte de una milla (185 mts) (**cable**).

Calado: distancia entre la superficie del agua y la quilla del barco (**draft/draught**).

Cámara: sala de estar de la tripulación (**mess room**).

Cámara de pasajeros: cuarto de estar para huéspedes o pasajeros (**stateroom**).

Carga a granel: carga sin embalaje y homogénea como el cereal, el mineral o el petróleo (**bulk cargo**).

Carga general: carga embalada de diversa manera (cajas, fardos, etc.) (**break-bulk cargo**).

Cargado: barco que lleva carga completa (**laden**).

Carta de navegación: mapa náutico apto para la navegación (**chart**).

Caseta del palo: habitáculo situado en cubierta en la base de un palo (**mast house**).

Castillo: superestructura de proa (**forecastle / fo'cstle**).

Chimenea: Conducto por donde salen los humos de combustión de la máquina (**funnel**).

Ciudadela: Superestructura en la parte central del barco (**midcastle**).

Cocina: cocina del barco (**galley**).

Cofre: espacio vacío situado entre compartimentos estancos (**cofferdam**).

Compás: instrumento que nos indica el norte y que sirve para gobernar el barco a un rumbo determinado (**compass**).

Consignatario: persona o agencia que representa los intereses comerciales del barco en un puerto (**agent**).

Corredera: Instrumento que sirve para medir la velocidad y la distancia recorrida por el barco sobre la superficie del agua (**log**).

Crujía: se dice de la zona central del barco en sentido proa-popa (**amidships**).

Cuaderno de bitácora: cuaderno en el que se anotan diariamente los acaecimientos propios de la navegación (**log book**).

Cubierta de botes: cubierta en donde están situados los botes salvavidas u otros equipos de salvamento (**boat deck**).

Cubierta: cualquier piso del barco (**deck**).

De babor a estribor: de una banda a otra del barco en sentido transversal (**athwartships**).

De proa a popa: de un extremo al otro del barco en sentido longitudinal (**fore and aft**).

Demora: indemnización que se paga por día de retraso en las operaciones de carga o descarga (**demurrage**).

Desembarcar: dejar el barco (**debark, disembark**).

Dique seco: instalación que permite poner un barco en seco para poder efectuar trabajos de mantenimiento o reparación por debajo de la línea de flotación. (**dry dock**).

Disco Plimsoll: nombre que se da también al conjunto de líneas de carga, dibujadas en el casco y que proviene de Samuel Plimsoll, quién fue el primero en aplicarlas en 1876. (**Plimsoll mark**).

Echazón: acto de lanzar al mar carga u otros objetos para salvar el barco (**jettison**).

Embarcar: subir a bordo. (**embark**).

En lastre: barco que no lleva carga (**light ship**).

En tierra: cuando algo o alguien no está a bordo sino en tierra (**ashore**).

Escala de Beaufort: tabla de fuerzas de viento que va de 0 a 12 (de calma a huracán). (**beaufort scale**).

Escobén: orificio tubular del casco por el cual está suspendida el ancla (**hawse pipe**).

Escora: ángulo de inclinación del barco hacia una banda (**list**).

Escotilla: abertura practicada en la cubierta para poder acceder a su arte inferior (**hatch**).

Estribor: costado derecho del barco, cuando miramos hacia la proa (**starboard**).

Flete: precio que se paga por el transporte de una mercancía (**freight**).

Fondeadero: espacio apto para fondear (anclar) un barco (**berth**).

Francobordo: la altura del casco desde la línea de flotación hasta la cubierta superior (**freeboard**).

Grillete: pieza de acero que sirve para unir eslabones de cadena; cada uno de los tramos de la cadena del ancla (**shackle**).

Guiñada: oscilación de la proa del barco a babor y estribor con respecto al rumbo que tiene marcado (**yaw**).

Hacia proa: hacia la parte delantera del barco (**foreword / for'ard**).

Hélice: Conjunto de aletas helicoidales que al girar hacen avanzar al barco (**screw**).

Imbornal: conducto de desagüe para librar la cubierta del agua embarcada (**scuppers**).

Indicativo: grupo de cuatro letras que sirven para identificar internacionalmente a un barco (**signal letters**).

Lastre: agua, arena o piedras que se cargan para dar mayor estabilidad al barco (por ejemplo, cuando no lleva carga) (**ballast**).

Líneas de carga: sistema de líneas horizontales dibujadas en el costado del barco que indican la máxima profundidad hasta la que se puede cargar el buque en distintas condiciones (**loadlines**).

Litera: cama a bordo de un barco provista de protección lateral para evitar la caída en caso de movimiento de balanceo (**bunk**).

Lugar de atraque: espacio apto para amarrar un barco (**berth**).

Madera de estiba: tablas de madera que se colocan en la bodega para separar la carga de las planchas de hierro del barco (**dunnage**).

Mamparo de colision: el mamparo situado más a proa y que es estanco al agua. (**Collision bulkhead**).

Mamparo: cualquier pared o división vertical interior del barco (**bulkhead**).

Manga: el ancho de un barco (**beam**).

Mar de leva: ola grande que avanza sin romper (**swell**).

Marinero preferente: Marinero experimentado (**AB seamen**).

Muelle: lugar de atraque (**pier, dock**).

Muelle: zona portuaria en donde atracan los barcos (**pier**).

Nudo: Unidad de velocidad equivalente a una milla por hora (1.852 mts/h) (**knot**).

Pabellón: Bandera que se iza para mostrar la nacionalidad del barco (**ensign**).

Palo macho: Palo robusto que soporta los puntales (**kingpost**).

Palo: Estructura vertical para el soporte de puntales, antenas, banderas, etc. (**mast**).

Pantocazo: golpe del pie de roda contra una ola con mar gruesa de proa (**pounding**).

Pasarela: paso protegido para desplazarse sobre la cubierta de un petrolero (**catwalk**).

Pasillo: corredor, vestíbulo (**passageway**).

Pescantes: brazos que se usan para izar ya arriar los botes salvavidas (**davits**).

Pico: palo situado a popa del palo mayor, en el que habitualmente se iza el pabellón del barco (**gaff**).

Pitada: Acción de hacer sonar la sirena del barco (**blast**).

Popa: parte posterior del barco (**stern**).

Por el través: situado con un ángulo de 90° respecto de la línea de proa (**abeam**).

Por la popa: situado por detrás del barco (**abaft**).

Portas de desagüe: aberturas en las amuradas para expulsar rápidamente el agua embarcada (**freeing ports**).

Práctico: Asesor de navegación que asiste al capitán del barco en las maniobras dentro de un puerto o por zonas que exigen un conocimiento local detallado (**pilot**).

Proa: parte delantera del barco (**bow**).

Puente de mando: Zona del barco en donde están situados los instrumentos de navegación y de control general del buque. (**bridge**).

Puerto: Lugar protegido de la costa, apto para realizar con seguridad las operaciones de tráfico, carga y descarga de los barcos. (**port – harbour**).

Puntal: Palo debidamente aparejado para izar carga u otros objetos (**boom, derrick**).

Puntos de reunión: lugares a los que deben acudir las personas que se hallan a bordo en caso de ejercicio de abandono o en una emergencia. (**boat stations**).

Quebranto: se dice cuando el centro del barco se halla sobre la cresta de la ola y sufre sobreesfuerzos verticales en ambos extremos (**hogging**).

Quilla: Estructura longitudinal en la parte inferior del casco del buque (**keel**).

Restos flotantes: objetos flotantes que han sido arrojados al agua (**flotsam**).

Roda: extremo anterior del casco que corta la mar al avanzar (**stem**).

Rumbo: dirección en la que navega un barco (**course**).

Sotavento: Zona del barco o junto al barco protegida del viento (**lee**).

Superestructura: Estructura por encima del casco. (**superstructure**).

Tanques de combustible: Espacios en donde se almacena el combustible (**bunkers**).

Toldilla: Cubierta de popa (**poop**).

Tripulación: grupo de personas que van en el barco y están dedicadas a su maniobra y servicio (**crew – complement**).

Varado: se dice del barco que ha quedado encallado por falta de profundidad en el mar o en un río (**aground**).

5. Perfil del “buen” visitador de barcos

5.1 Las claves para realizar una buena visita a un barco son la preparación y la motivación. Una motivación altruista nos debe llevar siempre a trabajar en favor de los intereses del marino. Si bien es evidente que la manera de realizar la visita dependerá de las circunstancias, es esencial, en cualquier caso, estar atento a las necesidades del marino.

5.2 Un buen visitador de barcos disfruta encontrándose con personas de distintas nacionalidades y religiones y desea establecer comunicación con todos los que se hallan a bordo sin excepción. El visitador de barcos tendrá que estar dispuesto a conocer y utilizar las formas comunes de saludo y además deberá saber algunas frases en una lengua internacional que no sea la suya.

5.3 Un buen visitador de barcos ha de saber escuchar y ser capaz de dar algún consejo. Al comienzo de una conversación puede comentar noticias generales y sucesos del puerto. En cualquier caso, la labor principal del visitador de barcos es establecer contacto verbal y visual con su interlocutor. Mientras escucha, el capellán no debe tratar de imponer su punto de vista personal, ya sea cultural, religioso o moral, sino más bien interesarse por un intercambio de puntos de vista, en el cual puede lógicamente hacer una presentación no coercitiva del evangelio cristiano.

5.4. Un buen visitador de barcos tiene siempre algo que ofrecer a los marinos durante su estancia en puerto, sin pedir nada a cambio.

5.5 El mantenimiento de un cuaderno de visitas en el que se anoten las observaciones de interés sobre los barcos visitados, permite al visitador, previa consulta al mismo, subir ya a bordo con un conocimiento del barco y de las necesidades de su tripulación.

5.6 Un visitador de barcos debería someterse a un período de formación y evaluación antes de iniciarse en su tarea. Esta preparación debería incluir unas indicaciones sobre cómo reaccionar ante a un hipotético recibimiento poco amable a bordo.

5.7 Los consignatarios tienen la responsabilidad de representar al naviero mientras el barco se halla en puerto. Aunque su papel es distinto al del capellán o visitador del barco, también deben ofrecer apoyo a la tripulación.

5.8 Un buen visitador de barcos hace del puerto un lugar acogedor para el marino. Una buena preparación de los visitadores y un continuado apoyo a su labor, reflejará por parte de la entidad promotora una actitud respetuosa y considerada hacia los marinos.

5.9 Un buen visitador de barcos debe mostrar un espíritu de compañerismo ecuménico, procurando cooperar con visitadores de barcos que representen a otras comunidades cristianas o entidades de la misma área portuaria.

6. La seguridad en áreas portuarias y a bordo

6.1 Es importante familiarizarse con las pertinentes leyes nacionales y normas de seguridad del puerto, ateniéndose a ellas. Es preciso también estar atento a las señales de seguridad del puerto.

En caso de duda, hay que consultar con el operador de la terminal, el capitán de puerto o el oficial encargado de la seguridad portuaria.

6.2 El visitador debe llevar un casco protector, un chaleco fluorescente o una vestimenta muy destacada y calzado seguro, especialmente en aquellas áreas del puerto y de a bordo donde hay manejo de carga.

6.3 Cuando un barco atraca, es preciso mantenerse apartado de cabos y estachas que pueden tensarse y romperse. Se debe respetar el tiempo y el espacio de atraque, evitando molestar.

6.4 Antes de entrar en las áreas de manipulación de carga hay que comprobar los movimientos de las grúas del muelle y del barco, vigilándolos con atención. Nunca se debe permanecer debajo de cargas colgantes, ni en la zona de recorrido de una grúa.

6.5 No hay que sobreestimar nunca la propia capacidad física. Se debe tener mucho cuidado al subir a bordo por escalas inseguras o muy empinadas. El descenso es mucho más difícil que la subida. No hay que temer pedir ayuda.

6.6 Para subir y bajar por las escalas del barco debe hacerse de medio lado, lo que permite un mayor asimiento del zapato al peldaño y de la mano a la barandilla de la escala.

6.7 Se deben 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.

6.8 A bordo del barco nunca:

- esté en un lugar donde se pueda ser golpeado por una estacha o un alambre,
- se apoye sobre un pasamanos,
- entre en un compartimiento sin ser invitado,
- toque ningún equipo.

6.9 Debe aparcar su vehículo sólo en áreas autorizadas y protegidas.

El chorreado de arena que se practica en los astilleros puede ser perjudicial para su coche.

7. Planificación del trabajo del día

7.1 Si un centro para marinos dispone de más de un visitador de barcos, deben organizarse unos turnos de guardias u otras medidas de distribución de las tareas.

En puertos grandes puede ser que existan otras agencias de marinos u organizaciones de asistencia social. En tal caso, hay que intentar cooperar y llegar a acuerdos con las mismas a fin de evitar la duplicación del trabajo y la interferencia mutua.

7.2 Probablemente se puede obtener de la Autoridad Portuaria u otro organismo portuario, por fax o correo electrónico, un listado diario de la previsión de entradas y salidas de barcos. En la misma se incluyen habitualmente una serie de detalles importantes como, por ejemplo: muelle de atraque, hora de entrada/salida, consignatario, tipo de carga, último puerto de escala, etc. En puertos grandes es muy útil tener buenos contactos con navieras, terminales portuarias, consignatarios, etc.

7.3 Al preparar una visita a un barco, se debe comprobar qué tipo de programa se puede ofrecer para ese día o esa semana. Esto puede incluir el acceso a sistemas de comunicación, el transporte a las zonas turísticas, las compras, actividades culturales, deportivas o recreativas. Si se mantiene contacto con parroquias y comunidades locales también se podrán ofrecer servicios adicionales. Una tripulación puede tener múltiples necesidades y es fácil hacer demasiadas promesas. Hay que prometer sólo aquello que se pueda cumplir.

7.4 Es conveniente llevar un registro de los barcos que hay en puerto y de las actividades que se están llevando a cabo. Esto se puede realizar por medio de una lista en una hoja de papel, de un gráfico en la pared o mediante el ordenador.

La mayoría de capellanes de puerto prefieren en la actualidad el sistema de registro a través del ordenador porque es más fácil de actualizar. Estos registros permiten hacer una valoración de la situación de los barcos en puerto y establecer prioridades a la hora de organizar las visitas y los programas. En el registro es importante hacer constar sólo los datos como: el nombre del barco y la bandera, el tonelaje, el muelle, la hora prevista de llegada ETA y la hora prevista de salida ETD, con el fin de reconocerlos de un vistazo.

Sin embargo, también se pueden hacer anotaciones que incluyan más detalles como, por ejemplo, las actividades planificadas y el informe de visita al barco.

Las listas de barcos y los programas tienen que actualizarse diariamente, y si todas las citas y compromisos constan con exactitud, cada visitador de barcos estará al tanto de todos los recursos.

7.6 El programa de visitas debe ser flexible y tener en cuenta la posibilidad de que una visita se prolongue más de lo habitual. El primer barco o cualquiera de los siguientes pueden necesitar mucho más tiempo del previsto. Hay que dar prioridad a los barcos con tiempos de escala cortos o aquellos que están atracados en un muelle situado lejos del transporte público.

8. Material para la visita a bordo

8.1 Para la visita a bordo se debe llevar material que contenga información general, folletos sobre el puerto, la ciudad y el propio centro de marinos, así como un posible calendario de eventos.

8.2 También se deben llevar mapas de la ciudad que incluyan las atracciones turísticas de la zona circundante, la misión de los marinos, las zonas municipales de ocio, centros comerciales y los campos de deporte. Hay que recordar también los horarios y la información sobre el transporte público. El muelle donde el barco está atracado debe señalarse en los mapas.

8.3 El material tiene que contener información más específica sobre cómo llegar al centro para los marinos, sus horarios de funcionamiento y los servicios que ofrece.

8.4 Se puede incluir también un surtido de los periódicos del día, noticias impresas bajadas de internet en la lengua de la tripulación, libros y revistas. Es importante seguir un buen criterio al escoger el material de lectura que se vaya a ofrecer.

8.5 Entre el material para la visita a bordo también debe haber: Biblias, Nuevos Testamentos y/o textos de las Escrituras, material de asistencia religiosa y de lectura inspiradora, cintas y vídeos. Siempre que sea posible todo ello tiene que estar en el idioma de los marinos. Este material debe ofrecerse con criterio prudente y sensible.

8.6 Es conveniente llevar también, para su venta, tarjetas telefónicas accesibles, a buen precio y que funcionen bien. El visitador debe estar bien informado acerca de qué otros tipos de sistemas de comunicación dispone su centro para marinos, tales como el fax, el teléfono, el telégrafo, el correo electrónico e internet. Para barcos que estén amarrados en muelles aislados o aquellos con tiempos de escala muy cortos, es recomendable llevar sellos y material de escritura.

8.7 El visitador debe intentar poder entregar algo a cada tripulante, preferiblemente en su propia lengua o en una que éste entienda.

8.8 Muchos capellanes consideran que este material para la visita a bordo es una buena ayuda para un domingo marinero y para el aprendizaje de voluntarios.

9. Protocolo para el visitador de barcos en puerto y a bordo

9.1 El visitador 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 de los barcos. La lista de los funcionarios que son autoridades portuarias incluye: el director del puerto, el capitán de puerto, el jefe de protección del puerto, los oficiales de aduana, la policía de la frontera de inmigración y los consignatarios. Es muy importante disponer de la debida autorización y estar familiarizado con las medidas de control y de protección del puerto, así como con las de la aduana, las de inmigración y todas las normas de protección. Se debe llevar siempre una identificación válida.

9.2 Si a bordo del barco hay vigilancia en el portalón, se tiene que preguntar por el primer oficial. Pídale a él que le presente al capitán. En caso de que el primer oficial no se encuentre a bordo, pida directamente por el capitán. Si ambos están ausentes, se debe pedir por el oficial de guardia. No despierte nunca a un oficial que esté durmiendo en un barco que acabe de llegar.

9.3 Tras presentarse a uno de estos oficiales y después de explicar sus intenciones, pida autorización para visitar al resto de la tripulación.

9.4 Si la tripulación está trabajando, deberá esperar a que hagan un descanso. No obstante, en todo barco hay otras personas con quienes relacionarse mientras tanto, por ejemplo el mayordomo o el sobrecargo, el cocinero, el contraamaestre, etc.

9.5 Cuando la tripulación está trabajando, debe hacerse una breve presentación y comunicar que se les ha dejado material de información en manos del camarero, el cocinero o quien sea. Es bueno dejar una tarjeta de visita o un folleto del centro de marinos, que les recuerde su visita.

9.6 En barcos con carga peligrosa (por ejemplo: municiones o cargamento nuclear), consulte con los funcionarios de protección del puerto antes de embarcar. Normalmente estos barcos exigen una autorización específica para hablar con la tripulación y para invitarla a su centro de los marinos.

10. La necesidad de la identificación del visitador de barcos

10.1 La identificación inconfundible y rápida como visitador de barcos de una misión de marinos, facilitará su acceso a bordo y la acogida que reciba. El reconocimiento visual se puede conseguir a través de diferentes medios: Puede ser una chaqueta especial, una camiseta, una gorra o un casco protector, o bien un brazalete, siempre con el escudo o emblema de la misión.

Un capellán de puerto tiene menos problema para ser reconocido si lleva un alzacuello o algún distintivo especial. Es conveniente que su coche luzca algún distintivo de la misión a la que pertenece y aparcarlo dentro del campo visual del barco para que contribuya a su identificación.

10.2 Para presentarse a bordo, utilice tarjetas de visita que tengan el logotipo de su misión. Lleve consigo trípticos o algún tipo de folletos ilustrativos con los que pueda mostrar a los marinos su centro, albergue o club. Es importante también llevar, en lugar visible, su pase o tarjeta de identificación.

10.3 En la mayoría de los barcos, los tripulantes conocen lo que son las misiones de marinos. En caso contrario, explique el motivo de su visita y cuál es la función de dichas misiones. Aclare cuál es su propósito a bordo, pregunte el tiempo que va a estar el barco en el puerto e infórmese también sobre cualquier característica especial. Seguidamente exponga los servicios que usted y su misión ofrecen al marino.

10.4 Deje claro que usted no representa ninguna organización comercial, y que no está queriendo vender a los marinos diversión a cambio de dinero.

10.5 En puertos grandes es posible que existan varias organizaciones de asistencia social. No permita que haya ninguna confusión acerca de a quién esta usted representando.

11. La Visita a bordo

(Noticias sobre la ciudad y la misión local de los marinos)

11.1 Describa específicamente cómo puede ser útil la misión de los marinos a los miembros de la tripulación de ese barco en particular. Diga también lo que no puede ofrecer, a fin de eliminar falsas expectativas. Si la tripulación habla diferentes lenguas, debería buscar a alguien que le entienda. Explique sus propuestas y sugerencias a la tripulación, utilizando material ilustrado que muestre su centro de los marinos, el club o las instalaciones recreativas. Deje ese material a bordo.

11.2 Informe a los miembros de la tripulación sobre las características del barrio donde está situado el muelle y sobre el puerto. Advierta a la tripulación acerca de las zonas peligrosas, explique dónde se ubican y cómo evitarlas. También dé información sobre temas de interés general, como por ejemplo decir dónde se encuentran la oficina de correos y el banco más próximos, las zonas comerciales para ir de compras y también los horarios e itinerarios del transporte público. Utilice mapas, planos y folletos adecuados y déjelos después a bordo para la tripulación.

11.3 Describa la ciudad, los lugares de mayor interés y su historia. Informe sobre los próximos sucesos culturales y deportivos así como las festividades venideras, destacando especialmente aquellos cuyo precio de entrada sea bajo. Marque claramente los lugares y sucesos que tengan un interés especial en los mapas y periódicos que lleve a bordo para la tripulación, de manera que éstos queden bien destacados.

11.4 Hable con la tripulación acerca de las necesidades específicas que puedan tener o de cualquier problema. Es habitual que necesiten adquirir sellos de correo o tarjetas telefónicas, acceder al correo electrónico y al teléfono, y a veces realizar giros bancarios. A menudo se interesan por actividades que normalmente no hay a bordo, como los deportes, los espectáculos y

el entretenimiento. Muchos marinos agradecen que les lleven revistas, libros o videos en su lengua, incluidos los de contenido cristiano.

11.5 No olvide preguntar si hay alguien enfermo a bordo, o alguien que al llegar haya desembarcado para ir a un hospital.

11.6 Mientras esté a bordo, debe intentar reunir información sobre el barco y su tripulación. Eso le ayudará a la hora de idear un programa adecuado. ¿Cuál es la bandera del barco? ¿Cuánto tiempo ha estado el barco navegando? ¿Ha sufrido la tripulación algún incidente de especial naturaleza? ¿Cuál ha sido el último puerto y cuál será el próximo? ¿Cuánto tiempo estará el barco en este puerto? ¿Permanecerá en el mismo muelle o cambiará de atraque? ¿Qué grupos étnicos, nacionalidades y religiones conviven a bordo? ¿Cómo son los turnos de trabajo de la tripulación en puerto?

11.7 Si para el transporte se necesita el minibús o la furgoneta de la misión de los marinos, acuerde una hora de recogida y cuente con alguien de a bordo que le confirme por teléfono la hora y la cantidad de personas que irán. Siempre que se trate de cuestiones de horarios, de lugares de encuentro o de dinero, debe asegurarse de que su intérprete le ha entendido bien y de que traducirá su mensaje con exactitud.

Recuerde: Incluso en barcos que regularmente hacen escala en su puerto, puede haber nuevos miembros de la tripulación y marinos que no conozcan los servicios y el asesoramiento que ofrece la misión de los marinos.

12. La Comunicación a bordo – Las relaciones personales

(Para ganarse la confianza de los marinos que visitan su puerto)

12.1 Siempre que sea posible, haga su visita en un horario en que la tripulación esté disponible en su mayoría, por ejemplo a la hora del café, después de comer, después del trabajo, el sábado por la tarde, el domingo al anochecer o en cualquier otro rato de ocio.

12.2 Vaya a los lugares clave, tales como los comedores de los oficiales y de la tripulación o las salas de estar. En las pausas, a menudo puede encontrar grupos de tripulantes cerca de la cocina y en algunas zonas de la cubierta, especialmente a popa. Diríjase allí donde oiga gente conversando. Llame siempre a la puerta antes de entrar, incluso aunque esté abierta.

12.3 Aprenda a hacer una evaluación rápida de la situación. Perciba la disposición general de la tripulación e intente averiguar cuáles son los problemas o las necesidades especiales. Haga entonces sus propias preguntas para clarificar la situación.

12.4 Preste atención a aquellos que puedan tener un problema o una necesidad personal. Si es posible, espere para poder hablar con ellos a solas. Tal vez necesiten una asistencia complementaria con posterioridad, en el mismo puerto o en el próximo de escala, a través de un colega de otra misión.

12.5 Converse con grupos de marinos. A continuación aconseje individualmente o acuerde citas en la misión de los marinos (a veces, es más fácil para un marino hablar abiertamente de un problema en territorio neutral). También se puede considerar repetir la visita a bordo en otro momento más propicio para el marino en cuestión.

12.6 Cuando haya una comunidad cristiana a bordo, por pequeña que sea, debe ser una prioridad para usted encontrarse con sus miembros, alentarlos y, si es posible, reforzar sus recursos para la práctica de la oración, la meditación y la devoción.

Recuerde: Usted ofrece algo valioso y no exige nada a cambio. Primero siempre escuche, y después haga sus comentarios o aconseje.

13. Tripulaciones con necesidades especiales

13.1 Se debe hacer un esfuerzo especial para ofrecer lo siguiente a aquellas tripulaciones que han pasado un tiempo considerable navegando, o que tengan por delante una temporada larga en la mar:

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

13.2 Para tripulaciones de barcos de contenedores y otros que cuenten 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 que funcione con tarjeta o hasta la misión de los marinos.
- el suministro de sellos de correo, la recogida de cartas y la asistencia para enviar dinero
- la asistencia para las compras, que puede incluir proporcionar el transporte a una zona comercial
- el suministro de periódicos actuales, revistas y libros
- la oferta de servicios religiosos a bordo.

13.3 Pregunte cuántas mujeres hay a bordo y si éstas son pasajeras, esposas o tripulación. A veces, las esposas constan en la lista de tripulantes. Busque la oportunidad para hablar con las mujeres. Si la situación requiere de otra mujer para hablar con alguna de ellas, póngase en contacto con la misión de los marinos. Ofrezca ayuda para ir a comprar y sugiera lugares de la ciudad donde puedan pasar su tiempo libre en el puerto. Ofrezca material de lectura adecuado que esté disponible.

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

13.5 Si se encuentra con alumnos en prácticas o cadetes y dispone de tiempo, procure organizar un encuentro con gente de su edad que pertenezcan a su comunidad o a un centro de enseñanza.

13.6 Para un capellán deben ser prioridad las personas enfermas a bordo y los miembros de la tripulación que estén hospitalizados en puerto. Hágales llamadas regularmente mientras el barco esté en puerto y con posterioridad. Cuando vaya de visita al hospital, lleve consigo a un intérprete o a un compañero del barco. Asegúrese de que haya una buena comunicación entre el paciente y el hospital, y entre el barco y el consignatario. Si detecta problemas, no dude en intervenir. Cuidar de un miembro de la tripulación que esté hospitalizado es especialmente importante cuando el barco ya ha partido del puerto.

13.7 Asegúrese de que los marinos que estén en prisión o detenidos por las autoridades reciban atención pastoral y una asistencia legal adecuada, y que cuando sea posible sean visitados por un representante de su país natal.

13.8 Al hablar con la tripulación, observe si percibe señales de crisis. Será capaz de ver signos de angustia a través de sus preguntas y de la conversación, pero también por medio de los gestos, de las expresiones y de la comunicación no verbal. Una tripulación infeliz puede significar una verdadera situación de crisis que requiera una intervención inmediata. A veces, lo que ocurre es consecuencia de un incidente anteriormente ocurrido. Son posibles causas de malestar una tormenta fuerte en la mar, una muerte a bordo, conflictos personales graves, una serie de accidentes en los cuales se ignoraron las normas de seguridad, cobro atrasado de salarios, u otros incidentes. Es labor del visitador de barcos ver cuál es la raíz del problema y cómo ayudar. (El próximo capítulo da más información.)

13.9 Consulte con un segundo visitador de barcos o con otro que tenga más experiencia a la hora de preparar un plan de ayuda. Nunca actúe ante terceros en nombre de la tripulación sin su aprobación (a excepción de cuando el barco no está en buen estado para la navegación y usted teme por su seguridad).

13.10 Esté preparado para buscar ayuda llevando una lista actualizada de nombres de y números de teléfono de personas y entidades de referencia.

14. Cuándo es necesario intervenir

14.1 La clave de un acuerdo satisfactorio es la comunicación. Inicie conversaciones pacientemente y actúe de modo conciliador, no como un entrometido.

14.2 Una pobre comunicación entre el personal a bordo de un barco y la falta de un adecuado ambiente de comunidad, debido a problemas de idioma y de distintas normas éticas y valores, pueden conducir al stress o a una indebida soledad.

14.3 Cuando haya un problema, escuche todas las versiones. No crea automáticamente a las primeras personas que le presenten una queja. Pregunte sobre el asunto a otras personas a las que posiblemente también les concierna o que estén implicadas. Consiga un intérprete si lo necesita.

14.4 Si llega a la conclusión de que se trata de un verdadero problema, debería hablar con el capitán y con varios miembros de la tripulación. Puede ocurrir que la tripulación no esté de acuerdo con que hable con el capitán. Por otra parte, a no ser que sea una cuestión que comprometa la seguridad del barco, es mejor no proseguir una discusión si la tripulación no está conforme. De vez en cuando, el capitán y los oficiales no están al corriente de los problemas que hay entre los miembros de la tripulación. El capitán agradecerá la posibilidad de enmendar una situación antes de que se descontrole. En función de cómo sea el problema que haya que afrontar, debe considerarse la conveniencia de tratar el tema con el consignatario del barco. Presuponga la buena voluntad por parte de todos los implicados.

14.5 Si es necesario, recuerde a los miembros de la tripulación las cláusulas del contrato que han firmado con la compañía operadora. El marino tiene que cumplir el contrato. Esta sumisión no incluye el ser puesto en peligro o expuesto al abuso por parte de otros. Si un marino está considerando abandonar el barco, explíquele la gravedad que supone infringir el contrato y la

ley. El conocimiento por parte del visitador de barcos de los derechos del marino, de la ley del estado de la bandera, y la legislación local sobre repatriaciones, servirán para ayudar a los marinos.

14.6 Si le parece que se está violando el derecho marítimo internacional o que hay un quebrantamiento de las normas de seguridad a bordo, puede establecer contacto con la capitanía de puerto o con la autoridad competente en su puerto para pedir una inspección.

14.7 Demuestre siempre interés, pero no prometa nunca lo que no puede mantener o cumplir. Proteja en toda situación la dignidad personal del marino.

14.8 En ocasiones extraordinarias, cuando todos los otros medios han fallado, la única manera de presionar a los responsables de subsanar las condiciones que ponen en peligro la vida y el bienestar del marino, es recurrir a los medios de comunicación.

14.9 Los contactos con la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) o con un centro especializado como el *Center for Seafarers Rights* del *Seamen's Church Institute de New York* o el Centro para los Derechos de los Marinos de Barcelona pueden contribuir a solucionar situaciones difíciles que tengan que ver con quejas contractuales.

15. Ministerio para pescadores

15.1 La pesca es la profesión más peligrosa del mundo. Además, normalmente está mal pagada. Estas condiciones requieren una sensibilidad especial por parte del capellán de un puerto pesquero, así como también una celeridad para asistir a las víctimas de tormentas y naufragios, a los supervivientes y a sus familias.

15.2 Los pescadores de bajura pasan muchas noches en tierra y pueden participar de las actividades de las parroquias locales. Es posible que, a veces, sus párrocos no entiendan las necesidades que puedan tener los pescadores y sus familias y que no se reserven un tiempo especial para atenderlas. En ese caso, el capellán del puerto pesquero puede aprovechar la oportunidad para ayudarles.

15.3 Los pescadores que están en el muelle se encargan de descargar la pesca con rapidez o de llevar a cabo el mantenimiento necesario de la barca. El tiempo libre en puerto lo pasan normalmente en bares cercanos. Tanto el muelle como los bares son buenos lugares para acudir a ofrecer asistencia.

15.4 Por ello, un capellán de pescadores debería llevar un casco protector con una cruz visible, ropa que no se estropee con aceite de pescado, y ser un observador perspicaz, paciente y con una mente abierta.

15.5 La tripulación y los oficiales de barcos factoría también necesitan de asistencia ministerial. Algunos operan durante meses, con ninguna o escasa ocasión de desembarcar durante ese tiempo. El personal de estos barcos no esté asentado localmente y experimentará las mismas penurias que cualquier otro marino mercante. Ellos también necesitarán el contacto con parroquias, oportunidades de diversión, ir de compras, recibir asesoramiento, etc.

15.6 Los problemas de idioma entre la tripulación - y en tierra - hacen que este ministerio sea muy especializado. Hay que tener presente que los cristianos pueden en ocasiones sufrir

intimidación física y ridiculización por parte de los compañeros de a bordo que no sean cristianos.

16. Ministerio para barcos de crucero

16.1 La tripulación y el personal de barcos de crucero tienen la misma necesidad de recibir asistencia que los marineros de barcos de carga general, porta-contenedores o buques tanque, pero las condiciones del ministerio a realizar son diferentes.

16.2 Normalmente los barcos de crucero - fuera del caso de que sea precisa alguna reparación - no suelen permanecer en puerto más de ocho horas, aunque algunos a veces hacen noche. Durante dicha estancia, la tripulación - al igual que en un barco mercante - puede ser que obtenga permiso para salir a tierra, o no. Sin embargo, dado que en estos barcos se suelen mantener en puerto los mismos turnos de guardia que en la mar, los tripulantes dispondrán de hasta un máximo de cuatro horas para bajar a tierra.

16.3 Además, los barcos de crucero modernos emplean una gran cantidad de personal que se acerca a la proporción de un empleado por cada dos pasajeros. Debido a que los barcos de crucero tienen capacidad para llevar desde varios centenares de pasajeros en los barcos más pequeños hasta varios miles en los más grandes, el ministro que trabaje en un barco de cruceros tiene que estar preparado para acomodar y, si es necesario, trasladar, cientos de ellos a la vez.

16.4 Por norma, todo el personal de un barco de crucero tiene que hacer un aprendizaje sobre seguridad a bordo y formación básica para la navegación. Sin embargo, la mayor parte de la tripulación se encarga de tareas como son la lavandería, acondicionar los camarotes, cocinar, lavar los platos, servir las mesas, atender el bar, ser animadores sociales y guías turísticos, etc. En principio, en la mayor parte de cruceros la tripulación propiamente náutica no está separada del resto del personal. Sin embargo, sus distintas obligaciones, la formación que reciben y, a veces, también su cultura los mantiene a parte.

16.5 Aunque sus tareas y sus ámbitos sean distintos, tanto la oficialidad y el personal directivo de un barco de crucero como el resto del personal tienen las mismas necesidades a la hora de llamar por teléfono o enviar dinero a casa, y de abastecerse de lo que necesitan en un muy poco tiempo.

17. Ministerio para la tripulación de yates

17.1 Los puertos recreativos tienen sus propias características y necesidades especiales. Los propietarios de yates constituyen una colectividad mundial numerosa y expansiva en la cual sus integrantes encuentran apoyo espiritual y sustento. Los patrones de yate, sus familias y amigos pueden dirigirse al puerto y valerse del clero pastoral local siempre que lo deseen.

17.2 De todos modos, un capellán visible y vestido de manera que se le reconozca, es algo que agradecen los navegantes deportivos en general. El capellán tendrá muchas ocasiones de bendecir barcos, hacer actos informales de reconciliación y satisfacer demandas puntuales para recibir la comunión.

17.3 No obstante, el sector de la náutica deportiva que más asistencia y trabajo ministerial necesita, es la tripulación remunerada de los yates. En puertos internacionales, al finalizar el viaje para el que fue contratada, la tripulación puede encontrarse en tierra, necesitada de

alojamiento, asistencia médica, transporte para ir a casa, desplazamiento a otro muelle para realizar otro viaje o, simplemente, cubrir las necesidades “normales” de cualquier persona en un puerto extraño. Dependiendo de la temporada que sea y de la cantidad de personas que haya, es imposible que logren satisfacer sus necesidades sin ayuda.

17.4 En lugares de larga permanencia, los propietarios de grandes yates o sus patrones pueden desembarcar más o menos forzosamente a los tripulantes aunque éstos dispongan de pocos o de ningún recurso. La tripulación de los yates está mal pagada en su mayoría; el alojamiento en los lugares de larga permanencia es caro y difícil de conseguir en temporada alta, y entonces sólo queda la capellanía del puerto como único refugio.

17.5 En estos mismos lugares de larga permanencia, la tripulación profesional de veleros de competición son un campo del ministerio que va en aumento durante las grandes regatas. Los profesionales de competición son un grupo orgulloso, y pueden parecer prósperos. Sin embargo, todos necesitan soporte espiritual a un nivel u otro, y los nuevos padecen todos los contratiempos y desamparos que uno pueda imaginar. Como los pescadores, los profesionales se alegran normalmente de recibir cualquier tipo de ayuda práctica tanto en el muelle como en el tinglado. Se puede ver a los profesionales de una regata trabajando en la embarcación hasta altas horas de la noche, antes de una gran competición.

Anexo 1. EL CÓDIGO DE CONDUCTA DE LA ICMA

Ser miembro de la Organización Internacional Marítimo Cristiana (ICMA) conlleva la obligación de respetar la constitución de la asociación y este 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 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 II El Código Internacional de Protección del Buque y de la Instalación Portuaria

El 1 de Julio de 2004, fue aprobado por la Organización Marítima Internacional el Código Internacional de Protección del Buque y de la Instalación Portuaria (PBIP), en inglés Internacional Ship and Ports Security (ISPS). Este código trata de asegurar la protección de los barcos y de las instalaciones portuarias mediante el control del riesgo de cada barco e instalación portuaria en particular. El propósito del Código ISPS es proporcionar un sistema consistente y uniforme para evaluar el riesgo, y posibilitar a los gobiernos el establecimiento de medios de protección adecuados al nivel de amenaza que pueda darse.

Cada país que participe del Código ISPS debe identificar y evaluar infraestructuras y detectar los elementos en estado precario de sus instalaciones portuarias, así como en aquellas áreas o estructuras que, si están deterioradas, podrían ocasionar un importante número de pérdida de vidas o un perjuicio para las instalaciones portuarias o para el medio ambiente. También se deben identificar cuáles son las verdaderas amenazas sobre bienes e infraestructuras en estado crítico para poder establecer prioridades en las medidas de protección. Las evaluaciones de protección prescritas por los gobiernos deben ir orientadas a la identificación de los puntos débiles en la protección física, la integridad estructural, los sistemas de protección, las políticas procesales, los sistemas de comunicación, la infraestructura de transporte, los servicios públicos y otras áreas dentro de una instalación portuaria que sean un objetivo probable.

Debido a que cada barco (o clase de barco) y cada instalación portuaria presentan diferentes riesgos, el método a seguir para satisfacer los requisitos del Código ISPS lo determinan y aprueban individualmente los países integrantes.

Para comunicar la amenaza en una instalación portuaria o en un barco, los países establecen niveles adecuados de protección. Los niveles de protección 1, 2, y 3 se corresponden respectivamente con una situación de alarma normal, media y alta. Los niveles de protección crean un vínculo entre el barco y la instalación portuaria, ya que provocan la puesta en práctica de medidas de protección adecuadas para el buque y la correspondiente instalación portuaria.

Los barcos están sujetos a un sistema de inspección, verificación, certificación y control para asegurarse de que han cumplido sus medidas de protección. A las instalaciones portuarias también se les exige que presenten a la autoridad gubernamental pertinente cierta información referida a la protección, y ésta a su vez presentará a la Organización Marítima Internacional (IMO) una lista de los planes de protección de las instalaciones portuarias que también incluirá información sobre la ubicación y detalles para el contacto.

El Código ISPS exige a las empresas navieras que designen a un Oficial de Protección de la Empresa y a un Oficial de Protección del Barco para cada uno de sus barcos. Es responsabilidad del Oficial de Protección de la Empresa asegurarse de que se lleva correctamente a cabo la Evaluación de Protección del Barco, y que los Planes de Protección de Barco están preparados y se han presentado para ser aprobados por (o en nombre de) el Gobierno, tras lo cual se colocarán a bordo de cada barco.

El Plan de Protección del Barco deber indicar las medidas operacionales y de protección física que el barco tiene que tomar con el fin de asegurarse de que funciona siempre con un nivel 1 de protección. El plan también debe señalar las medidas de protección adicionales o intensificadas que el barco tendría que tomar para pasar a funcionar con un nivel 2 de protección, cuando así se

le ordene que lo haga. Además, el plan debe indicar las posibles acciones preparatorias que el barco habría de realizar, para poder dar una rápida respuesta, en el caso de recibir instrucciones de adoptar las medidas necesarias para funcionar con un nivel 3 de protección.

Los barcos tienen que llevar un Certificado Internacional de Protección del Buque, que indique que está cumpliendo con el código ISPS. Cuando un barco está en puerto o se dirige a puerto, el país al que pertenece este puerto tiene derecho a ejercer diversas medidas de control y de exigencia de acatamiento sobre el barco en cuestión. El barco está sujeto a inspecciones de control estatal del puerto. Sin embargo, dichas inspecciones no incluyen normalmente el examen del propio Plan de Protección del Buque, excepto en circunstancias determinadas.

El barco puede estar sujeto a medidas adicionales de control si la autoridad contratante, al ejercer las medidas de control pertinentes, tiene motivos para creer que la protección del barco o de las instalaciones portuarias en las que ha operado se han podido ver comprometidas.

Cada país debe asegurar el cumplimiento del código mediante un sistema de evaluación de la protección de todas las instalaciones portuarias que, dentro de su territorio, reciban barcos que realicen travesías internacionales. Una evaluación de la protección de una instalación portuaria es un análisis del riesgo bajo todos los aspectos operativos, con el fin de determinar qué partes de la misma son más débiles o susceptibles de sufrir un ataque. El riesgo de protección se contempla en función de la amenaza de ataque unida a la vulnerabilidad del objetivo y a las eventuales consecuencias del ataque.

A la luz del análisis realizado, será posible establecer una evaluación general del nivel de riesgo. La Evaluación de Protección de la Instalación Portuaria ayudará a determinar qué instalaciones portuarias requieren la designación de un Oficial de Protección de la Instalación Portuaria y la confección de un Plan de Protección de la misma. Este plan debe indicar las medidas de protección físicas y operacionales que tendría que adoptar la instalación portuaria para asegurarse de que siempre funciona con un nivel 1 de protección. El plan también tiene que indicar las medidas adicionales o intensificadas que la instalación portuaria debería tomar para pasar a funcionar con un nivel 2 de protección, cuando así se le mandara. También debe indicar las posibles acciones preparatorias que la instalación portuaria tendría que tomar para posibilitar una rápida respuesta a las instrucciones que puedan darse para un nivel 3 de protección.

Los barcos que utilicen instalaciones portuarias pueden estar sujetos a inspecciones de control estatales del puerto y a medidas de control adicionales. Las autoridades competentes pueden pedir que se les proporcione información concerniente al barco, su carga, los pasajeros y el personal del barco antes de que éste entre en puerto. Es posible que haya circunstancias en las cuales se deniegue a un barco la entrada.

El Código ISPS trata de equilibrar los requisitos de protección con los derechos de los marinos, incluyendo el permiso para bajar a tierra. La conferencia que aprobó el Código ISPS también adoptó la resolución de apremiar a las autoridades para que proporcionen a los marinos una protección especial y para que tengan en cuenta la importancia crítica del permiso para bajar a tierra a la hora de poner en práctica el código ISPS. También exhorta a las autoridades, a los Estados integrantes de la IMO y a las organizaciones no gubernamentales, como por ejemplo la ICMA, a informar a la Organización Marítima Internacional sobre cualquier situación en la que algún marino se haya visto afectado por una aplicación inapropiada del Código ISPS.

ANEXO III OIT y OMI

OIT

La Organización Internacional del Trabajo – OIT – (en inglés *International Labour Organization – ILO*) 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 ICMA participa como organización no gubernamental, a través de una delegación, en las reuniones de la OIT.

La OIT formula convenios que comprometen a las naciones que los ratifican. Cada convenio recibe un número que lo identifica. Desde la perspectiva de los capellanes de puerto, los convenios más importantes de la OIT son: el Convenio 147 sobre normas mínimas para los barcos mercantes y el Convenio 163 sobre el bienestar de los marinos.

Desde el 2001, la OIT ha estado trabajando en un ambicioso proyecto para consolidar los principios, derechos y normas clave que se encuentran recogidos en más de 60 convenios y recomendaciones en un único convenio sobre trabajo marítimo, que los englobe todos. A principios del 2006 se tiene que presentar un anteproyecto de dicho convenio en la Sesión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo para su adopción.

OMI

La Organización Marítima Internacional – OMI (en inglés *International Maritime Organization – IMO*), con sede central en Londres, es la agencia de las Naciones Unidas responsable de mejorar la seguridad marítima y de prevenir la contaminación en los mares. Se compone de 164 países miembro 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 de 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 máxima responsabilidad de asegurar el acatamiento de las normas OMI. Los Estados exigen también el cumplimiento de las normas OMI a los barcos extranjeros que recalcan en sus puertos.

ANEXO IV La ITF y la ICSW

ITF (Internacional Transport Federation)

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) fundó en 1981 el Consorcio ITF de Marineros (*ITF Seafarers Trust*). Este se dedica a promover el bienestar espiritual, moral y físico de los marineros independientemente de cual sea 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. Este fondo, a pesar de su nombre, acostumbra a proporcionar una amplia gama de servicios de sindicato a los marineros. El Consorcio, por otro lado, se limita a apoyar proyectos que benefician directamente el bienestar espiritual, moral o físico de los marineros como individuos.

ICSW (International Committee on Seafarers' Welfare)

El Comité Internacional sobre el Bienestar de los Marineros 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 marineros. La ICSW, organización sin ánimo de lucro, adoptó en 2003 estos nuevos proyectos: Información Sanitaria para Marineros, Centros Hermanados, y Servicios de Información sobre Internet IT. Estos proyectos están disponibles junto con la información adicional sobre la organización en la página web: www.seafarerswelfare.org.

ANEXO V GLOSARIO DE AGENCIAS DE BIENESTAR DE LOS MARINOS

A

AGGIES – Royal Sailors’ Rests (Sociedad de Asistencia a los Marineros y sus Familias - Reino Unido).

AGISM – Association pour la 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).

AMMLA – American Merchant Marine Library Association (Asociación de Bibliotecas de la Marina Mercante Americana).

AOS – Apostleship of the Sea (Stella Maris). Roman Catholic seafarers’ ministry (Apostolado del Mar - Stella Maris. Ministerio Católico Romano para los Marineros).

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).

CSWB – Cameroon Seafarers Welfare Board (Junta para el Bienestar de los Marineros de Camerún).

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 Estoniana del Marino).

F

FAAM – Federation des Associations 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

IACS – International Association of Classification Societies (Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación).

IAPH – International Association of Ports and Harbours (Asociación Internacional de Puertos).

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 de Navegación).

ICS – International Chamber of Shipping (Cámara Internacional de Navegación).

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

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

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).

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

IMO – International Maritime Organization (Organización Marítima Internacional).

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

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

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).

ISO – International Standards Organization (Organización Internacional de Normas).

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 Marinos). (ICSW).

ITF – International Transport Workers’ Federation (Federación Internacional de Trabajadores del Transporte).

ITF ST – International Transport Workers’ Federation Seafarers’ Trust (Fundación de Marinos 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).
JMC – Joint Maritime Commission (Comisión Marítima Conjunta).
JSWA – Japan Seamen’s Welfare Association (Asociación Japonesa de Bienestar del Marino).

K

KGFS - King George Fund for Sailors (Fondo Rey Jorge para Marineros) (Reino Unido).
KHE – Korea Harbour Evangelism (Asociación Coreana para la Evangelización en Puerto).
KIMM – Korea International Maritime Mission (Misión Marítimo Internacional de Corea).
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 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 AOS

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).

ANEXO VI DIRECCIONES ÚTILES

CENTER FOR SEAFARERS RIGHTS (CSR) of the Seamen's Church Institute of New York
New Jersey

(Centro de los Derechos del Marino de New York)

241 Water Street, New York, NY 10038, USA

Tel: +1 232 3499 090 Fax: +1 212 3498 342

E-mail: csr@seamenschurch.org Douglas Stevenson, Esq.

Página web: www.seamenschurch.org

CENTRO DE LOS DERECHOS DEL MARINO

Delegación Diocesana del Apostolado del Mar

Pg. Josep Carner, 51

08038 Barcelona - España

Tel.: 934431965 Fax: 934431843

E-mail: apomar@icab.es

INTERNATIONAL COLLECTIVE IN SUPPORT OF FISHWORKERS

(Colectivo Internacional de Apoyo al Pescador Artesanal)

Indian Office ICSF, 27 College Road

Chennai 600006 India

Teléfono: + (91) 44-2827 5303

Fax: + (91) 44 – 2825 4457

E-mail: icsf@vsni.com

Oficina en Bruselas :

ICSF, Brussels Office

Rue du Midi 165,

B – 1000 Brussels, Belgium|

Teléfono: + (32) 2-513 1565

Fax: + (32) 2-513 7343

E-mail: icsfbrussels@vucom.be

Página web: www.icsf.net

INTERNATIONAL COMMITTEE ON SEAFARERS WELFARE (ICSW)

(Comité Internacional para el Bienestar de los Marineros)

Forsyth House

77 Clarendon Road

Watford

Hertfordshire WD17 1DS, United Kingdom

Tel: 44 1923 222 653 Fax: 44 1923 222 663

E-mail: icsw@icsw.org.uk

Página web: www.seafarerswelfare.org

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)

(Organización Internacional del Trabajo – OIT)

4 Route des Morillons,

CH-1211, Geneva 22, Switzerland

Tel: 41 22 799 6111 Fax: 41 22 798 8685

E-mail: ilo@ilo.org

Página web : www.ilo.org

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB)

(Oficina Internacional Marítima)

Maritime House, 1 Linton Road, Parking

Essex IG11 9hg, United Kingdom

Tel: 44 20 8591 3000 Fax: 44 20 8594 2833

E-mail: ccs@icc-ccs.org.uk

Página web : www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_bureau.asp

INTERNACIONAL TRANSPORTWORKERS FEDERATION (ITF)

ITF House

(Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

49-60 Borough Road

London, SE1 1DR England

Tel: 44 (0) 20 7403 2733

Fax: 44 (0) 20 7357 7871

E-mail: mail@itf.org.uk

Página web: www.itf.org.uk

JUSTICE AND WELFARE SECRETARIAT (JAWS)

(Secretariado de Justicia y Bienestar)

c/o The Misión to Seafarers

St. Michael Paternóster Royal

College Hill, London EC4R 2RL United Kingdom

Tel: 44 (0) 20 7248 5202 Fax: 44 (0) 20 7248 4761

Página web: www.missiontoseafarers.org

Rev. Ken Peters

MERCHANT NAVY WELFARE BOARD (MNWB)

(Comisión de Bienestar de la Marina Mercante)

30 Palmerston Road

Southampton Hants S014 ILL United Kingdom

Tel: 023 8033 7799

Fax: 023 8063 4444

E-mail: enquiries@mnwb.org.uk

Página web: www.mnwb.org.uk

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING and

INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION

(Federación Internacional de Armadores)

12 Carthusian Street

London EC1M 6EZ England

Tel: 44 20 7417 8844

Fax: 44 20 7417 8877

E-mail: post@marisec.org

Página web: www.marisec.org

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

(Organización Marítima Internacional)
4 Albert Embankment
London SE1 7SR United Kingdom
Tel: 44 (0) 20 7735 7611
Fax: 44 (0) 20 7587 3210
Página web: www.imo.org

SEAFARERS INTRENATIONAL RESEARCH CENTRE
(Centro internacional de investigación sobre los marinos)
Cardiff University,
P.O. Box 907,
Cardiff, CF10 3YP Wales, UK
Tel: 44 (0) 29 2087 4620
Fax: 44 (0) 29 2087 4619
E-mail: SIRC@cardiff.ac.uk
Website: www.sire.cf.ac.uk

Dirección física:
52 Park Place
Cardiff, CF 10 3AT Wales, UK

INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR THE STUDY OF MARITIME MISSION
(Asociación Internacional para el Estudio de las Misiones Marítimas)
York St. John Collage,
York YO31 7EX, UK
Tel: +44(0) 1904 716861
Fax: +44(0) 1904 612512
E-mail: s.friend@yorks.j.ac.uk
Página web: www.freewebz.com/iasmm/index.html

ACRONYMNS AND ABBREVIATIONS OF MARINE INDUSTRY TERMINOLOGY
(Acrónimos y Abreviaturas de Terminología empleados en la Industria Marítima)
Página web: www.nautinst.org/acronymns.htm

Anexo VII – Recursos útiles

Servicio de asistencia telefónica ISAN

“Ayuda al marino” es un servicio de asistencia telefónica completamente gratuito de ISAN (Internacional Seafarers’ Assistance Network – Red de asistencia internacional al marino) para todos los marinos y sus familias. Cualquier problema que tenga, cualquier cosa que desee saber, en cualquier idioma, esté donde esté y sea la hora que sea, ISAN está para asistir al marino. Los operadores de ISAN ofrecen al marino servicio interpretación en cualquier idioma.

Teléfono – Seafarer: (ver tabla) + 44 800 73 23 27 37

La llamada es gratuita desde:

Alemania	00	Israel	012
Australia	0011	Italia	00
Austria	00	Japón	001
Bélgica	00	Luxemburgo	00
Canadá	0011	Macao	00
Corea	001	Malasia	00
Chipre	00	Nueva Zelanda	00
Dinamarca	00	Noruega	00
España	00	Países Bajos	00
Estados Unidos	011	Portugal	00
Finlandia	00	Reino Unido	00
Francia	00	Singapore	001
Hong Kong	001	Sur África	09
Hungría	00	Suecia	00
Islandia	00	Suiza	00
Irlanda	00	Taiwán	00

Si llama desde cualquier otro país, marque el: +44 20 73 23 27 37

Le devolveremos la llamada inmediatamente

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 Website: www.seafarerhelp.org

ICMA Secretariat, *ICMA Directory: Christian Chaplaincies and other Seafarers’ Welfare Agencies throughout the Maritime World* (Updated regularly)

MNWB, *Medical Emergency Resource*

Bill Down, *On Course Together: The Churches’ Ministry in the Maritime World Today* (1989)

Vincent A. Yzermans, *American Catholic Seafarers’ Church* (1995)

Leah Robinson Rousmaniere, *Anchored Within the Veil: A Pictorial History of the SCI* (1995)

SCI of NY/NJ, *The Nicos J. Vardinoyannis Seafarers' Handbook* (1999)

Paul K. Chapman, *Trouble on Board: The Plight of International Seafarers* (1992)

Kaarlo Kalliala, *Stangership: A Theological Etude on Strangers Aboard and Abroad* (1997)

Paul G. Mooney, *Maritime Mission in the New Millennium* (2005)

Roald Kverndal, *Seamen's Missions: Their Origin and Early Growth* (1986)

Roald Kverndal, *The Way of the Sea: History & Theology of Maritime Mission* (2006)