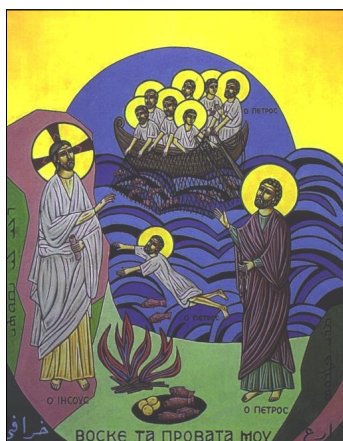




DIMANCHE DE LA MER 2009

SOMMAIRE:

Message pour le Dimanche de la Mer	2
Conférence sous-régionale Afrique Atlantique	3
Une photographie des Gens de Mer	6
Sauvetages en mer	11
Session Nationale de la Mission de la Mer	13
En dépit de la crise	15



Conseil Pontifical pour la Pastorale des
Migrants et Personnes en Déplacement
Palazzo San Calisto - Cité du Vatican
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va
www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical
Councils ...

LE CONSEIL PONTIFICAL REMERCIE LES GENS DE MER À L'OCCASION DU DIMANCHE DE LA MER 2009

“Tandis que nous célébrons le Dimanche de la Mer, je tiens à exprimer toute notre gratitude aux quelques 1.200.000 marins de toutes les nationalités, dont nous dépendons pour satisfaire une grande partie de nos besoins quotidiens, ainsi qu'aux pêcheurs, aux travailleurs portuaires et à leurs familles. En cette journée particulière, fidèle à sa mission de service et à son souci pastoral pour les gens de la mer l'Apostolat de la Mer lance un appel afin que soient adoptées des actions concrètes portant à améliorer l'industrie maritime”.

(Le texte complet du Message à la page suivante)

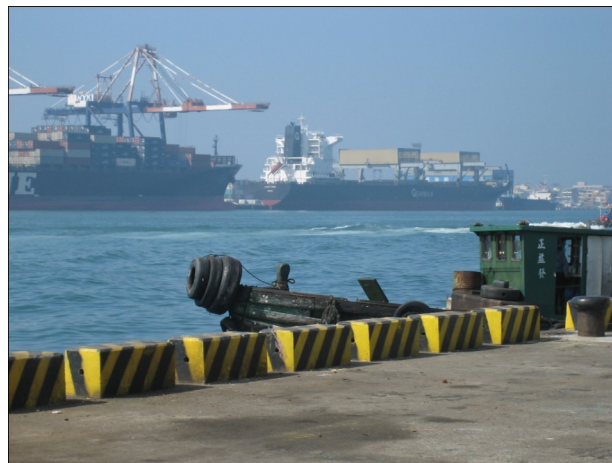
BENOÎT XVI PROCLAME UNE ANNÉE SACERDOTALE

Vendredi 19 juin 2009, solennité du Très Saint Cœur de Jésus, le Saint-Père Benoît XVI a proclamé officiellement une « Année sacerdotale », à l'occasion du 150e anniversaire de la mort de Jean-Marie Vianney, le saint patron de tous les curés du monde.



« Se laisser conquérir pleinement par le Christ! Tel a été le but de toute la vie de saint Paul, vers qui nous avons tourné notre attention au cours de l'Année paulinienne qui touche désormais à son terme – a dit le Saint-Père –; cela a été l'objectif de tout le ministère du saint curé d'Ars, que nous invoquerons particulièrement durant l'Année sacerdotale; que cela soit aussi l'objectif principal de chacun de nous. Pour être des ministres au service de l'Evangile, l'étude et une formation théologique et pastorale soignée et permanente sont assurément utiles et nécessaires, mais cette "science de l'amour" que l'on n'apprend que dans le "cœur à cœur" avec le Christ est encore plus nécessaire ».

MESSAGE DU CONSEIL PONTIFICAL



L'industrie maritime est l'une des activités fondamentales de notre société. C'est aux marins que l'on doit le transport, d'une partie du monde à l'autre, de plus de 90 % des produits destinés à satisfaire nos nécessités et à rendre notre plus vie plus confortable.

Hélas, c'est rarement, ou pratiquement jamais, que nous pensons à ces hommes et à ces femmes qui, souvent, travaillent pendant des mois et même des années à bord des navires marchands. La plupart d'entre nous n'ont jamais eu l'occasion de les rencontrer. Du fait que de nombreux nouveaux ports sont éloignés des villes, de la mécanisation et des arrêts rapides pour les opérations, il ne reste que peu de temps aux équipages pour se détendre et descendre à terre. C'est sans doute là une des raisons pour laquelle les marins sont considérés comme des "personnes invisibles". La notion romantique du marin qui voyage pour voir le monde, sans rien déboursier, n'existe plus, étant donné que cette profession est devenue encore plus difficile qu'elle ne l'a jamais été. Bien que les bateaux soient aujourd'hui dotés des technologies de dernière génération qui les rendent plus sûrs, dans les faits la vie des marins continue de ne pas être facile.

Certes, la récente crise économique qui a sévi et sévit dans tous les pays a profondément influencé la flotte marchande mondiale, comme on peut le déduire du fait que de nombreux navires sont envoyés à la démolition et que d'autres restent ancrées dans les rades de différents ports. Les armateurs en faillite se trouvent contraints à licencier ou à abandonner leurs équipages, de sorte que les marins sont disposés à accepter des travaux avec des salaires et des bénéfices réduits. En outre, certains armateurs sans scrupules battent des pavillons de complaisance pour éviter de se soumettre aux normes de sécurité maritime relatives aux conditions de navigabilité et de sécurité des embarcations. De plus, la piraterie est un phénomène en augmentation sur de nombreuses routes du transport maritime et elle constitue un danger non seulement pour les précieux chargements des navires, mais surtout pour la vie des membres des équipages qui souffrent souvent d'effets psychologiques prolongés dans le temps, tandis que leurs familles subissent un profond traumatisme. Enfin, la criminalisation des marins et le traitement injuste qu'ils reçoivent en cas d'accidents maritimes représentent un drame latent ultérieur dans leur vie.

Tandis que nous célébrons le Dimanche de la Mer, je tiens à exprimer toute notre gratitude aux quelques 1.200.000 marins de toutes les nationalités, dont nous dépendons pour satisfaire une grande partie de nos besoins quotidiens, ainsi qu'aux pêcheurs, aux travailleurs portuaires et à leurs familles. En cette journée particulière, fidèle à sa mission de service et à son souci pastoral pour les gens de la mer l'Apostolat de la Mer lance un appel afin que soient adoptées des actions concrètes portant à améliorer l'industrie maritime.

Aussi encourageons-nous les Gouvernements à reconnaître l'importance et l'urgence de la *Convention sur le Travail maritime 2006* et de la *Convention sur le Travail dans la Pêche 2007*, et à les ratifier dans l'intérêt des marins et des pêcheurs.

Pour tous les marins, nous demandons "un travail productif et décent, dans des conditions de liberté, d'égalité, de sécurité et de dignité humaine".

Nous condamnons la piraterie et nous faisons appel à la communauté internationale afin qu'elle applique les mesures nécessaires non seulement pour prévenir le phénomène, mais aussi pour assurer des soins et un soutien aux équipages qui ont connu un tel drame.

Nous demandons que soit respecté l'environnement et appliquée la législation destinée à éviter les accidents pouvant mettre en danger et contaminer les précieuses ressources maritimes.

Enfin, nous ne pouvons pas oublier tous ceux qui, à la recherche d'une vie meilleure, quittent leur pays à bord de vieilles embarcations rouillées et hors d'état de naviguer et qui entreprennent des voyages plein d'embûches et dangereux pouvant se terminer en tragédie.

Nous demandons à la Très Sainte Vierge Marie, "*Stella Maris*", de guider et de soutenir le travail de nos aumôniers et de nos volontaires qui se consacrent inlassablement à annoncer "la Bonne Nouvelle à toutes les créatures" (Mc 16,15), et donc aux marins.

✠Antonio Maria Vegliò, Président

✠Archevêque Agostino Marchetto, Secrétaire



CONFÉRENCE SOUS-RÉGIONALE DE L'AFRIQUE ATLANTIQUE

(Abidjan, Côte d'Ivoire, 5-6 Mai 2009)

MESSAGE DU CONSEIL PONTIFICAL

Chers aumôniers et volontaires de l'AM,

En ma qualité de nouveau Président du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement, je voudrais vous adresser mes meilleurs souhaits et mes vœux les plus sincères pour le succès de votre conférence.

Cette rencontre sous-régionale est d'une grande importance pour tous ceux qui, non sans difficulté, ont dû laisser leur ministère pour se réunir et réfléchir ensemble sur le thème : *"L'Apostolat de la Mer aujourd'hui dans les port de l'Afrique Occidentale"*.

De telles rencontres, à un niveau régional et national, sont importantes et constituent un élément essentiel du travail international de l'AM ainsi que la force portante de son action pastorale. Il est important pour nous de rendre compte, de prendre en considération ce que chacun de nous a à dire, d'entendre parler de nos difficultés, de nos succès et de nos plans et projets pastoraux, en faisant de notre mieux pour soutenir et développer l'apostolat maritime dans votre région. Il est bon de sentir la solidarité réciproque et de savoir que nous ne sommes pas seuls dans notre ministère parfois complexe, solitaire et difficile.

Notre Conseil Pontifical saisit l'importance de l'AM dans votre région si vaste et pleine de difficultés. Depuis que le Saint-Père m'a désigné à ce poste, j'ai eu l'occasion d'en apprendre davantage sur la sollicitude apostolique de l'AM dans le monde et de réaliser que même si les circonstances et les priorités sont différentes, nous travaillons ensemble *"à ce que les gens de mer disposent en abondance des moyens nécessaires pour mener une vie sainte"* (Motu Proprio *Stella Maris*, Titre II, Art. II, § 2).

Environ 90% du commerce mondial s'effectue par mer, ce qui signifie que le transport maritime est un facteur crucial de la mondialisation qui régit l'économie mondiale.

La crise économique actuelle a affecté le monde maritime en réduisant les mouvements nationaux et internationaux des navires, ce qui a provoqué la faillite de nombre d'entre eux et une augmentation du

chômage parmi les gens de la mer.

L'augmentation de la piraterie, en particulier dans le Golfe d'Aden, a détourné l'attention de celle qui affecte les voies maritimes dans votre région et des attaques de militants aux plates-formes pétrolières et aux pipe-lines, qui sont en train de paralyser l'économie émergente de votre région.

Des activités de pêche non réglementées dans vos eaux côtières, souvent pratiquée par de grands chalutiers européens et parfois par des "pirates de la pêche" qui pêchent au chalut sans aucune autorisation, a largement réduit les stocks locaux de poissons. Ceci a un impact direct sur le taux déjà élevé de chômage et sur le flux toujours croissant d'Africains de l'Ouest qui s'embarquent dans des voyages dangereux vers l'Europe à la recherche d'une vie meilleure.

Les problèmes susmentionnés sont globaux, mais ils sont également locaux et affectent votre région. Vous connaissez bien cette réalité et il faut que, dans votre réflexion sur la situation actuelle de l'AM en Afrique de l'Ouest, vous trouviez les réponses qui conduisent à des changements radicaux dans la vie des personnes confiées à votre attention pastorale.

Le Conseil Pontifical suit avec le plus grand intérêt les développements de l'AM dans votre région. Il existe des signaux encourageants : l'ouverture du nouveau centre pour marins à Cotonou (Bénin) au mois de juillet dernier, et la tenue de cette Conférence qui peut être vue comme un engagement renouvelé à susciter un nouvel enthousiasme dans la région.

Le XXII^{ème} Congrès Mondial de l'AM à Gdynia (Pologne) nous a tous invités à être des Témoins de

De telles rencontres, à un niveau régional et national, sont importantes et constituent un élément essentiel du travail international de l'AM ainsi que la force portante de son action pastorale.

l'Espérance face aux nouveaux défis que l'Église doit affronter dans le monde maritime. En parcourant la conclusion, permettez-moi d'en signaler quelques-uns :

Développement de l'AM

Les Conférences épiscopales des différents pays de la région doivent savoir que : *"La mise en œuvre concrète de la pastorale des gens de mer dans toute région, diocèse ou port, est la responsabilité de l'Église locale. Pour la garantir, la Lettre apostolique Stella Maris établit la nomination, par la Conférence épiscopale, d'un Evêque promoteur, afin de superviser, encourager et promouvoir l'AM"* (Manuel, chapitre I).

Les aumôniers des ports devraient de temps à autre inviter leur Évêque à célébrer la messe pour les marins à bord du bateau, dans le port de pêche ou dans la paroisse la plus proche, et à visiter le centre local pour marins.

Les Églises locales ne devraient jamais cesser de répondre aux nécessités des marins et des pêcheurs, en étendant les "frontières" de leurs paroisses – pour ainsi dire – en y incluant les ports commerciaux et ceux de pêche.

Coopération œcuménique

Dans son Exhortation apostolique *Ecclesia in Europa* (n° 54), le Pape Jean-Paul II déclarait :

"Dans le même temps, apparaît comme un impératif imprescriptible le devoir d'une collaboration œcuménique fraternelle et convaincue. Le sort de l'évangélisation est étroitement lié au témoignage d'unité que sauront donner tous les disciples du Christ: «Tous les chrétiens sont appelés à accomplir cette mission selon leur vocation. La tâche de l'évangélisation implique d'avancer l'un vers l'autre et d'avancer ensemble, en partant de l'intérieur; évangélisation et unité, évangélisation et œcuménisme sont étroitement liés entre eux»".

Dans le monde maritime, il est demandé aux aumôniers et aux volontaires d'être capables de travailler "de façon œcuménique", et de mettre l'œcuménisme au cœur de la vie pastorale et spirituelle. Ceci comporte que les aumôniers et les volontaires sachent, tout en conservant leurs identités, dialoguer avec leurs collègues d'autres dénominations, et savent donc écouter, en respectant et en reconnaissant les aspects positifs des autres personnes. Dans des endroits où l'expérience œcuménique a connu



du succès, le secteur local de l'AM est encouragé à établir des projets avec d'autres Églises et d'autres communautés ecclésiales, à mettre les ressources en commun en vue de leur réalisation et à les évaluer ensemble.

Manuel pour Aumôniers et Agents pastoraux

Nous croyons que le Manuel qui a été présenté pendant le XXII^{ème} Congrès Mondial de l'AM à Gdynia est un instrument incontournable pour la formation des aumôniers et des volontaires. Sa préparation a coûté beaucoup de sacrifices, vu le grand travail qu'il a exigé. Plus que jamais, il y a un besoin urgent de créer et de soutenir des groupes de volontaires qui puissent assister l'aumônier et être les amis, les guides et les défenseurs des marins et des pêcheurs qui viennent dans nos centres. Ces personnes devraient développer leurs talents pastoraux pour les assister et s'occuper de leurs problèmes.

Le Manuel offre une orientation utile pour traiter des différents thèmes que le monde maritime doit affronter aujourd'hui. Il tient compte des derniers documents de l'Église et de la législation la plus récente applicable au secteur maritime et de la pêche. Il est disponible en anglais, en français et en espagnol, et nous voudrions encourager moralement les différentes régions et les différents pays à le traduire, du moins partiellement, dans les langues locales.

Pêcheurs

Les pêcheurs, leurs familles et leurs communautés constituent traditionnellement une partie importante de la pastorale et du ministère de l'AM. D'un point de vue pastoral, il s'agit peut-être du secteur le plus difficile à approcher. *"La plupart de ce qui a été dit ou sera dit concernant la pastorale maritime, etc., peut s'appliquer aux pêcheurs à bord des navires de pêche internationaux. Il existe toutefois des questions qui méritent d'être prises en compte et*



traitées de façon spécifique en ce qui concerne le ministère auprès des pêcheurs, qui représente un défi, car les besoins et les conditions des pêcheurs et de leurs familles sont très différents" (Manuel, chapitre VII).

Au cours de la rencontre des Coordinateurs régionaux qui s'est tenue en février dernier au siège de notre Conseil pontifical, il a été noté que les statistiques disponibles sur les différents aspects de la pêche, quand et si elles sont soumises aux organisations internationales (FAO, OIT, ITF), sont peu nombreuses, incomplètes et d'une qualité insuffisante. Il a été recommandé que l'AM, avec son réseau très étendu de Centres dans le monde et ses contacts à la source, constitue une source d'information sûre, surtout en ce qui concerne le bien-être des pêcheurs. Il a été aussi suggéré de faire un effort supplémentaire pour créer des occasions destinées aux pêcheurs indépendants, afin qu'ils puissent parler entre eux et pour inviter des groupes de pêcheurs dans nos Centres et nos paroisses, leur permettant ainsi de parta-



ger leurs préoccupations et de s'organiser d'un point de vue pastoral.

Les pêcheurs et les communautés de pêche doivent être soutenus à travers différentes formes d'éducation pour réclamer la défense de leurs droits et s'activer pour l'adoption et l'amélioration des instruments de la FAO/IMO et en particulier de la dernière Convention (188) de l'OIT sur la Pêche.

La visite des navires

En des temps de déchargements rapides, de séjours limités des bateaux dans les ports et de restriction du Code ISPS, les équipages ne trouvent souvent pas le temps de descendre à terre. Ils sont obligés à rester à bord et sont souvent étrangers aux cultures, aux langues et aux personnes des ports où ils arrivent. Ils sont donc contents de recevoir la visite d'un aumônier ou d'un volontaire du centre. La visite des navires est le signe concret de la sollicitu-

de pastorale de l'Église pour les marins et les pêcheurs.

Communication

Avec les progrès technologiques en particulier dans le domaine de la communication, un grand nombre d'instruments (internet, courrier électronique, VOIP, téléphones portables) sont communément disponibles pour presque tout le monde, et permettent le partage des informations et la communication immédiate. Malheureusement, malgré ces facilités, il semble qu'aujourd'hui dans votre région il soit devenu encore plus difficile d'entrer en contact. Partager nos idées et les confronter, avec la connaissance de ce qui arrive dans le pays et dans le port proche du mien est une partie essentielle de notre activité en tant qu'AM, car nous ne travaillons pas dans l'isolement mais bien comme une équipe, même si c'est dans des endroits différents.

Je voudrais exprimer ma reconnaissance la plus sincère à S.E. Mgr Jean-Pierre Kutwa, Archevêque d'Abidjan, qui vous a accueillis dans son diocèse, au P. Cyrille Kete, votre inlassable Coordinateur régional qui a été capable, avec détermination, d'organiser cette rencontre malgré le grand nombre de problèmes qu'il a dû affronter, et au P. Celestin Ikomba pour avoir assuré votre confort.

De Rome, je vous accompagnerai avec mes prières. Je place ces journées de réflexion et de partage sous le manteau de Marie, *l'Étoile de la Mer*, qui guidera et conduira vos pensées et vos décisions pour le bien des marins et des pêcheurs.

✠Antonio Maria Vegliò, Président

✠Archevêque Agostino Marchetto, Secrétaire

CALENDRIER 2009

DES RENCONTRES REGIONALES

Asie de l'Est

20-24 Juillet, Cebu, Philippines

Océan Indien

2-8 Aout, Durban, Afrique du Sud

Amérique Latine

25-29 Octobre, Rencontre CELAM pour l'AM, Lima, Pérou

Océanie:

13-15 Novembre, Brisbane, Australie

Asie du Sud:

21-24 Novembre, Inde

PRÉSENTÉ À GÈNES, AU COURS DU CONGRÈS NATIONAL DE L' APOSTOLAT DE LA MER, LE PREMIER RAPPORT DE RECHERCHE SUR "LE BIEN-ÊTRE DES TRAVAILLEURS DE LA MER ET LES SERVICES OFFERTS PAR LES 60 PORTS ITALIENS" (3 AVRIL 2009)*

UNE PHOTOGRAPHIE DES GENS DE MER

P. Giacomo Martino, *Directeur National
de l' Apostolat de la Mer d' Italie*

Notre recherche est unique en son genre. Non seulement parce que, pour une fois, plutôt que des infrastructures, c'est des hommes et des femmes dont on parle. Et puis, en raison aussi de la vision globale qu'elle donne du marin dans ses activités "hors travail". Le fait que les gens de la mer sont constamment en mouvement donne à ce travail un caractère véritablement international. Les travailleurs de la mer qui transitent aujourd'hui dans un port italien se trouvaient, il y a quelques jours, dans les lointaines Amériques et, dans quelques temps, ils se retrouveront aux Indes. Ce sont ces personnes qui sont au centre de notre étude et de notre activité d'accueil dans les ports.

Nous parlons d'une population plutôt jeune (50 %

*Il s'agit d'une enquête statistique pour pouvoir accueillir les marins qui transitent chaque année dans les ports italiens, et faire de ces derniers de "véritables ports d'amitié" dans l'horizon mondial d'infrastructures qui accentuent souvent les difficultés du marin à vivre une vie normale, et rendent difficile également le contact avec la famille et avec le monde d'origine. Le rapport, unique en son genre, a été réalisé à Gênes à l'initiative de la Fondation Migrantes, en collaboration avec les capitaineries de port, et sous la conduite de l'Université de Gênes.

environ n'ont pas encore 35 ans) qui, au niveau de la moyenne mondiale, bénéficie d'une bonne scolarisation et qui, dans 60 % des cas connaît deux langues étrangères ou plus (et même jusqu'à 7). Leur connaissance en langues autres que la leur ne se limite pas au seul salut ou à quelques paroles de circonstance ; ils doivent pouvoir reprogrammer la route, corriger la stabilité du bateau, ou encore réparer un appareil électronique, et même être capable d'agir rapidement dans les cas d'urgence, sous le commandement d'un officier employant une terminologie que tous doivent comprendre. Naviguer requiert une bonne préparation technique, mais en même temps, c'est une école de formation au point de vue humain. Certaines choses sont apprises à l'école, mais seule la vie les enseigne vraiment. Le marin est donc suffisamment scolarisé et, en même temps, l'expérience consistant à vivre avec des personnes de cultures et d'origines différentes lui permet d'apprendre de nouveaux horizons culturels, à partir du "livre vivant",

qu'est l'autre.

Un élément qui, souvent, n'est que sous-entendu dans ce flux de chiffres et de statistiques, mais qui est fondamental, c'est le véritable moteur de la vie du marin : sa famille. En effet, il y a à peine 4 % des travailleurs de la mer qui ont moins de 21 ans et qui, s'étant embarqués très jeunes, ne se sont donc pas encore créés une famille ; le reste de l'échantillonnage est représenté par 62 % des marins mariés ou séparés, avec famille. Ces familles restent pendant de longs mois "orphelines" pendant l'absence de l'un ou des deux parents ; pendant les périodes "à terre", elles s'efforcent donc de récupérer l'affection perdue, qu'elles devront bientôt interrompre à nouveau, à l'occasion d'un nouvel embarquement...

En même temps, et même de façon plus incisive, il est difficile de rester au courant des nouvelles de son propre pays. Lorsqu'un marin navigue loin de son pays

(70% environ des voyages sur les côtes italiennes), il perd contact aussi avec la société civile, culturelle et religieuse. Les téléphones qu'il donne ou qu'il reçoit, peu nombreux et rapi-

des, ne lui permettent pas de disposer des informations utiles, même très réduites, pour vivre sa citoyenneté d'origine... Rappelons ici – un exemple pour tous – l'épisode des deux marins srilankais qui ont appris le 20 février 2007 seulement, en lisant l'un de nos bulletins d'informations distribués à bord, l'immense tragédie du tsunami survenu deux mois plus tôt dans leur pays. Ce



sont des épisodes plutôt fréquents chez les travailleurs de la mer...

De nombreux marins entendent exercer cette activité toute leur vie. Il est certain que, par rapport au pouvoir économique du salaire qu'ils toucheraient dans leur pays, la vie en mer consent une plus grande aisance. En particulier, ceux venant d'Afrique du Nord ou d'Amérique du Sud ont bien l'intention de travailler pour réunir le capital nécessaire afin de mettre sur pied une activité, une fois revenus à terre. Mais si ce sont là les attentes, la réalité est bien différente. S'il est vrai que le salaire moyen – spécialement pour les marins venant de pays en voie de développement – est extrêmement élevé, il est tout aussi vrai que ces personnes sont les plus "mondialisées", au sens négatif également. Cela signifie que le fait de vivre en parcourant le monde, au contact d'économies différentes de celle du pays d'origine, porte ces "épargnants" à dépenser davantage. Ceux qui naissent dans des pays où les populations survivent avec le minimum indispensable développent, dès qu'ils sont en contact direct avec le consumérisme moderne, de nouveaux besoins et de nouveaux *status symbol* qui, souvent, renvoient à bien des années plus tard, par rapport aux attentes qu'ils avaient au départ, la réalisation de leur projet économique et, donc, de leur débarquement définitif.

La religiosité, dans son sens le plus large, est l'un des – peu nombreux – points forts des gens de la mer. 84 % environ disent être religieux, d'une manière ou d'une autre... Les trois quarts de ceux qui se disent croyants sont chrétiens... Vécue de manières diverses, la dévotion de chacun doit trouver sa juste reconnaissance si l'on veut pouvoir parler d'un *welfare* authentique pour les marins. Seule une attention à l'homme dans son intégralité protège des particularismes et de la sectorisation, qui n'engendrent que la partialité...

Malgré l'énorme travail accompli au niveau international pour attribuer aux bateaux un drapeau assurant une référence certaine dans le cadre de la validité des contrats, du versement assuré des salaires, des soins à recevoir ou du rapatriement, cet effort est bien compromis par les pavillons de complaisance. Ce phénomène engendre chez les marins une situation de précarité dans la précarité, du fait que, très souvent, les contrats établis sous ces pavillons ne sont guère plus que des chiffons, et nullement reconnus au niveau international. Ce facteur de grande fragilité, en même temps que la peur de ne plus être embarqués, fait que les équipages sont entièrement dans les mains des armateurs peu scrupuleux. Même s'il existe des armateurs sérieux, le choix des pavillons de complaisance laisse un énorme point d'interrogation sur l'avenir de chaque membre de l'équipage, individuellement.

Cette recherche nous a aidés à comprendre comment

CONGRÈS NATIONAL APOSTOLAT DE LA MER ITALIEN

Le Congrès a vu la participation d'environ soixante-dix délégués provenant de presque toute l'Italie. Ont présidé : l'archevêque de Gênes, le cardinal **Angelo Bagnasco**, l'Evêque promoteur, S.Exc. Mgr **Calogero La Piana**, tandis que S.Exc. Mgr **Agostino Marchetto**, secrétaire de ce Conseil pontifical, a apporté le salut de l'Eglise universelle. Ce dernier a déclaré que « d'après les données recueillies à l'occasion de cette recherche, il est important que l'AM et tous les autres agents qui représentent le port et la société, accomplissent une profonde réflexion pour mieux connaître les besoins des marins et y répondre non seulement en créant des structures plus « personnalisées », mais également en intensifiant l'effort de formation de volontaires et de personnel. Ceux-ci doivent être préparés sur le plan linguistique, culturel et religieux, à accueillir le cœur ouvert les équipages internationaux toujours plus nombreux ».

Le Rév. **Hennie LaGrange**, Secrétaire général de l'ICMA, également présent à la rencontre, a souligné les priorités qui incident profondément sur la vie des marins et de leur famille, et sur lesquelles le ministère maritime doit se concentrer : le phénomène de la piraterie; les licenciements et les abandons à cause de la récession économique; la ratification et l'application de la Convention MLC2006 de l'OIT; la tendance actuelle à criminaliser les marins.

les interventions doivent différer selon les typologies des bateaux. La diversité de chaque port est donc codifiée, selon les typologies des navires qui doivent y jeter l'ancre. Ce sont les différentes catégories de bateaux qui, souvent, indépendamment du pavillon du pays, présentent des groupes spécialisés quant aux nationalités, aux temps d'arrêt uniformisés et aux modalités de gestion pour des chargements identiques. Selon la typologie du bateau, il faut programmer des types d'accueil différents pour les équipages. Un exemple pourrait être celui du port de Gioia Tauro, spécialisé dans le trafic "containers", par rapport à d'autres zones portuaires destinées aux *General Cargo* traitant des matériels variés. Dans le premier cas, les bateaux restent ancrés de 7 à 21 heures, les chargements et déchargements s'effectuant 24 h sur 24, avec l'aide de l'équipage, alors que dans le second cas, les temps d'arrêts sont plus longs, pouvant même atteindre 5/7 jours, pendant lesquels les marins ne sont que peu employés. Cette organisation des temps et l'emploi ou non des équipages induisent

respectivement, dans le premier cas à résoudre nécessairement les nécessités de façon directe en montant à bord et, dans le deuxième, à assurer davantage l'accueil dans les centres comme la *Stella Maris*...

Le manque de transport, que ce soit dans les ports ou pour aller à la ville, ainsi que les grandes difficultés de communication dues aux différentes langues, consti-



tuent des handicaps même pour acheter simplement des remèdes. Les longs parcours qui, au nom de la *Security*, ont été instaurés pour éviter les attaques terroristes sur le trajet entre les bateaux et la ville, ne sont pas compensés par un service adéquat consentant, en quelques minutes, de satisfaire les besoins de

communiquer avec les familles, au sein de la communauté propre. Très souvent, les 2/3 heures de franchise autorisées à certains membres de l'équipage ne suffisent même pas pour parcourir la distance du navire à la ville. Très insuffisantes aussi sont les démarches pour que les marins ressortissants de pays "hors Communauté Européenne" puissent obtenir les autorisations nécessaires pour sortir de la zone portuaire, autorisations qui, pour des raisons différentes et infondées, souvent ne sont pas accordées.

Enfin, il existe d'autres signaux indiquant que de grands changements sont en cours. En commençant par un nouveau "peuple de la mer", représenté par les équipages monoethniques des Chinois qui, comme c'était le cas autrefois avec ceux de l'ancienne URSS, descendent du bateau par petits groupes, avec à leur tête l'un d'eux parlant anglais. Ce sont les nouveaux défis qui passent aussi par l'étude, bi ou multilatérale, des nouveaux idiomes et des nouvelles cultures pouvant permettre une rencontre authentique des marins entre eux.

La "crise économique", comme on l'appelle, a récemment amené au premier plan le thème des bateaux abandonnés. En Italie seulement, du 15 décembre 2008 au 10 janvier 2009, on a compté 14 "appels" indiquant des séquestres ou abandons possibles de navires et d'équipages, de la part de leurs armateurs. Aujourd'hui, on a jusqu'à une dizaine de situations, dans lesquels les équipages reçoivent un soutien local pour leurs premières nécessités (il s'agit souvent de leur fournir de la

nourriture, des vêtements et de l'eau) ; par l'intermédiaire de l'ITF, lorsque c'est possible, ils sont soutenus lors des jugements afin de voir reconnus leurs droits à leurs salaires et de pouvoir être rapatriés chez eux le plus tôt possible. Un phénomène qui a besoin de la concertation non seulement de tous les membres institutionnels du port, mais aussi de toutes les villes qui ont à faire avec le port et qui bénéficient aussi de ses activités. Malgré les engagements de nos centres en Italie, il est encore impossible, aujourd'hui, de couvrir pas même 5 % des échanges qui font l'objet de notre recherche. Il est certain que ces données nous font réfléchir sur la nécessité de poursuivre le travail commencé avec les Comités territoriaux pour le *Welfare* maritime. Il est indispensable d'élaborer une série de synergies permettant aux agents du *Welfare* d'avoir davantage d'influence sur les cas de besoins particuliers, et de fournir aussi leur soutien dans tous les autres cas, les avis étant partagés. Le pilote du port, qui est le premier à monter à bord, peut être le premier aussi à indiquer les besoins, suivi de tous les autres sujets, tels que les remorqueurs, les amarreurs, les préposés au bateau, les agents de la sûreté et de la Capitainerie de Port et, bien sûr, nos volontaires. L'empreinte fortement statistique de cette fenêtre ouverte sur le peuple des mers n'est autre qu'un modeste début des approfondissements majeurs mis au programme.

Cette contribution, modeste elle aussi, de la Fondation *Migrantes* et de l'Apostolat de la Mer italiens veut être un soutien, et entend encourager le Comité national de *Welfare* maritime pour qu'il promeuve d'ultérieures réflexions capables d'aller au-delà d'une empreinte fortement statistique. Après avoir analysé les besoins, il faut maintenant identifier un plan concret et pratique d'intervention en faveur des gens de la mer. Ce n'est qu'à travers une coordination efficace et réelle de tous, que les marins qui transitent dans nos ports sauront les reconnaître vraiment comme des "ports amis".

INFORMATION

Nous vous faisons parvenir le second numéro du bulletin "Apostolatus Maris" en format électronique. Les réactions à la suite du premier numéro ont été très positives et encourageantes.

Nous vous remercions de votre soutien et nous vous prions de nous faire parvenir toute information ou article que vous jugez utile de faire connaître aux autres AM.

Nous vous prions en outre de nous aider à maintenir nos adresses e-mail à jour en nous informant de tout changement.

UNE MÊME PAROLE, UNE MÊME FAMILLE

XXIIIe Assemblée nationale de l'Apostolat de la Mer en Espagne



... Le fait que quelqu'un soit né dans un milieu marin, ou que l'un de ses grands-pères, son frère, ou son beau-frère aient péri en mer, ou encore qu'il soit entouré depuis longtemps chez lui de tous les types d'embarcation de pêche hauturière (pêche à la traîne, pêche au lancer, etc.) ou de tous les types de filets possibles, ne veut pas dire qu'il est expert.

Il faut analyser et savoir déchiffrer les signes des temps, comme le conseillait Jean-Paul II. Nous voulons dire par là que dans le processus d'évangélisation, une attitude d'approfondissement constant est nécessaire, qui implique une ouverture à la voix de l'Esprit, comme le dit un écrivain profane : « Il faut toujours garder une fenêtre ouverte dans son âme ; car nous ne saurons jamais quand nous pourrions recevoir un appel à travers elle ».

Pour les chrétiens, cet appel est constant et se trouve dans l'Évangile. Il suffit de garder notre âme ouverte, afin que la Bonne Nouvelle y pénètre de toute sa force... La prière est fondamentale, elle constitue notre cordon ombilical avec le monde transcendant, avec le monde de la grâce et de la foi. C'est la boussole de notre chemin. Sans elle, il est facile de s'égarer ; nous le savons par notre propre expérience et celle des autres...

Dans la revue (NODI (Nouvelles diocésaines), j'ai lu : « Le christianisme est une expérience de foi, avant d'être un message de foi ». Je rapporte un passage de « Redemptoris Missio » (nn. 42-43) contenu dans ses pages, qui s'applique bien

à notre devoir d'évangélisation : « L'homme contemporain croit plus les témoins que les maîtres, l'expérience que la doctrine, la vie et les faits que les théories. Première forme de la mission, le témoignage de la vie chrétienne est aussi irremplaçable. Le Christ, dont nous continuons la mission, est le "témoin" par excellence (cf. Ap 1, 5; 3, 14) et le modèle du témoignage chrétien ». « Le témoignage évangélique auquel le monde est le plus sensible est celui de l'attention aux personnes et de la charité envers les pauvres, les petits et ceux qui souffrent. La gratuité de cette attitude et de ces actions, qui contrastent profondément avec l'égoïsme présent en l'homme, suscite des interrogations précises qui orientent vers Dieu et vers l'Évangile. De même, l'engagement pour la paix, la justice, les

maine comme créature de Dieu, devient sensible à son milieu naturel (prix de la rédemption du Christ), à partir du moment où Dieu a confié à l'homme la continuité de la création. L'un des objectifs analysés et proposés dans le Congrès de Rio (2002) était celui de transformer les océans de poubelles en source de vie et de richesse. Le concept écologique est une idée éminemment chrétienne et révélée dans la Genèse lorsque Dieu confie à l'homme le devoir de donner un nom à tous les animaux et les plantes de la création et de cultiver la terre. En définitive, une pastorale générale et intégrante a pour objectif l'homme intégral et son milieu. Dieu, en nous créant à son image et ressemblance, nous confia la mission de cultiver et de transformer le monde afin que nous en soyons les

Nous présentons ici un résumé du discours d'ouverture du P. Agustín Romero Lojo, Directeur national de l'Apostolat de la Mer Espagne, lors de la XIIIe Assemblée nationale qui s'est déroulée à Santa Pola, du 16 au 19 avril 2009.

Il est possible d'en tirer des points de réflexion intéressants pour notre apostolat en faveur des gens de mer.

droits de l'homme, la promotion de la personne humaine est un témoignage évangélique dans la mesure où il est une marque d'attention aux personnes et où il tend vers le développement intégral de l'homme ». « L'Eglise est appelée à rendre son témoignage au Christ en prenant des positions courageuses et prophétiques face à la corruption du pouvoir politique ou économique ».

La dignité de la personne hu-

co-créateurs. C'est pourquoi, l'une des valeurs fondamentales de notre évangélisation doit tenir compte de l'éducation et de la culture des valeurs écologiques. L'amour de Dieu inclut l'amour pour la création. Et l'on prend soin de ce que l'on aime. Il est nécessaire de faire émerger cet amour occulte et profond que l'homme de la mer ressent pour l'élément de la création qui lui procure nourriture et bien-être. Ce sen-

timent quasi-religieux doit nous conduire à un compromis de respect de l'environnement, d'étude, d'amélioration et de culture. Il est nécessaire que les hommes de la mer transforment le concept de la pêche comme extraction ou prédation en celui de protecteur et cultivateur. Nous nous trouvons à une période cruciale de l'économie marine, semblable à celle préhistorique où l'homme est passé de prédateur à agriculteur.

Nous devons prêter attention à ces changements, déjà en cours, de la pêche extractive à la pêche cultivatrice, ainsi qu'à d'autres utilisations économiques de la richesse de nos littoraux, comme par exemple la commercialisation de la flore marine et son application dans le domaine de l'alimentation, de l'industrie cosmétique et médico-pharmaceutique... Nous devons donc encourager nos gens de mer à collaborer et à s'intégrer à des projets de cette portée, à travers, bien évidemment, une normative qui contribue à l'enrichissement du littoral.

Le respect pour l'environnement, la culture et l'amour de la nature sont les seuls arguments pour éviter une exploitation incontrôlée de l'environnement qui nous conduise à long terme, comme cela est déjà le cas, à un appauvrissement aussi bien économique que naturel et personnel. L'évangélisation et la foi doivent nous renforcer à lutter contre l'excessive ambition de s'enrichir rapidement au prix de la destruction de l'environnement.

Ce principe est également valable contre l'invasion des constructions touristiques sur les plages et le long des côtes. Nous devons défendre les lois relatives à la distance, établies par les dispositions communales pour pouvoir garantir un tourisme de qualité, qui ne détruit pas la nature et ne transforme pas nos océans en poubelles.

L'écologie signifie respect, culture, étude, et surtout protection de cette partie du monde que Dieu a

donnée aux chrétiens qui habitent la côte. C'est également dans ces activités que doit se refléter la lumière de l'Evangile. Et cette évangélisation est accomplie en solidarité et en commun avec les prêtres des populations maritimes et, d'après mon expérience personnelle, je peux dire qu'il s'agit d'un thème qui suscite un profond intérêt en raison de la complexité des aspects qu'il comporte et qui touchent directement les habitants des zones côtières...

Au cours des dernières années, les routes touristiques des grands transatlantiques ainsi que les escales dans les ports espagnols, ont augmenté. C'est pourquoi la nécessité d'accueillir la population touristique et maritime de ces navires s'est accrue et nous oblige à préparer immédiatement et de toute urgence les visiteurs... Nous exhortons les délégations dans les ports où les navires de croisière ou les navires de containers accostent, à préparer leurs collaborateurs afin qu'ils puissent communiquer, si possible en anglais, avec les équipages des navires étrangers...

Nous avons déjà exprimé en diverses occasions, et nous le constatons à chaque fois que nous nous réunissons avec les prêtres du littoral, la joie et l'espérance apostolique en faveur de la survie des croyances religieuses dans l'environnement affectif de l'âme maritime. La paroisse est, en outre, une source de futurs professionnels qui accomplissent leur travail avec foi et dignité de fils de Dieu. Il s'agit de quelque chose de vital en ce moment présent, face à la désertion que subit, depuis des années, la profession maritime...

Le point positif le plus remarquable est celui de la présence même de l'AM dans le monde maritime espagnol, c'est-à-dire dans chacune des communautés paroissiales de tout le littoral. Nous devons renforcer cet aspect grâce à une évangélisation intégrale, comme nous exhorté à le faire le Conseil pontifi-

cal, qui prévoit une étude et une connaissance de l'environnement en vue de le cultiver et de l'enrichir, la dignité de la profession, le respect écologique, le partage d'expériences professionnelles avec les marins immigrés ; la manifestation et l'exaltation des valeurs typiques de l'homme de la mer : l'ardeur au travail, la solidarité, la générosité et la religiosité. En outre, nous signalons... le manque de groupes de collaborateurs engagés. Le devoir de l'évangélisation, en tant que transmission de la foi, est de susciter dans des cœurs généreux... ces valeurs de solidarité et de générosité dans l'utilisation de leur temps. C'est dans cette liste de candidats que nous aurons le plus de chance de trouver la réponse désirée.

La mission de notre apostolat nous conduit à collaborer avec les institutions politiques portuaires dans tous les projets qui favorisent le bien-être des marins au cours de leur séjour dans les ports. Les centres *Stella Maris* contribuent et contribueront à cet objectif. Nous croyons que cela a été l'un des projets qui a apporté et qui continue d'apporter le plus grand service aux hommes de la mer lorsqu'ils arrivent dans un port après de longues journées de travail et de longues traversées en mer. Nous nous réjouissons de constater, dans certains ports, ce désir renouvelé de collaborer avec les autorités portuaires à travers nos délégations.

Je ne veux pas terminer sans rappeler les grands dangers qui menacent le plus nos marins : le manque de sécurité juridique sur les navires battant pavillon de complaisance, qui peuvent les abandonner dans n'importe quel port, ainsi que les embarcations des pirates et la possibilité d'être victimes d'enlèvements en mer.



SAUVETAGES EN MER

UN DEVOIR ET UNE AFFAIRE DE CONSCIENCE!

Déclaration d'Erika Feller, Haut commissaire assistante, protection, UNHCR
Rencontre annuelle des propriétaires de pétroliers INTERTANKO, Tokyo, Japon, 14 mai 2009 (*extraits*)

Le sauvetage en mer est une tradition consacrée par l'usage, une affaire fondamentale de conscience, et une responsabilité juridique internationale. Il est également soumis à des pressions importantes en raison de facteurs variés, tels que la crise économique mondiale, le retour des actes de piraterie, l'augmentation des crimes transnationaux, comme le trafic de personnes humaines, ainsi que la réapparition de la xénophobie qui y est souvent liée, et le durcissement de l'attitude des gouvernements à l'égard des immigrations irrégulières de toutes sortes. L'impératif de protéger la tradition du sauvetage en mer contre de nouveaux obstacles, devant ou malgré une telle multitude de préoccupations, est le sujet de mon exposé...

La mondialisation a facilité de façon importante et positive le mouvement légal des biens et des personnes à travers le monde. On ne peut pas en dire de même pour les mouvements de personnes. Tandis que les possibilités de transport internationaux se sont multipliées, elles ont été accompagnées par un renforcement des réglementations en ce qui concerne l'entrée dans un pays tiers, allant de pair avec une forte augmentation des obstacles visant à empêcher la progression des candidats à l'entrée. Bien que cela puisse être compréhensible en soi, pour les réfugiés, qui doivent fuir afin de protéger leur intégrité physique, ainsi que celle de leurs familles, de la persécution, de la guerre ou de la discri-

mination flagrante, cela signifie qu'il est de plus en plus difficile de trouver l'asile nécessaire de façon légale. L'attitude à laquelle ils se heurtent, dans ces possibilités d'asile toujours plus restreintes, est la suivante: « Nous comprenons vos



difficultés, mais s'il vous plaît, allez les résoudre ailleurs ». L'un des résultats manifestes, bien que néfastes, de tout cela, a été, outre refouler ou renvoyer les réfugiés vers les dangers qu'ils tentaient de fuir, que réussir à entrer de façon illégale est devenue une affaire très rentable pour les trafiquants. Cela est particulièrement le cas pour les arrivées par mer.

Le phénomène des boat people n'est pas nouveau. Il suffit de repenser aux années 80 et au début des années 90, qui ont vu l'une des plus grandes fuites de personnes par mer, provenant des pays d'Indochine. Les journaux rapportent presque chaque jour les derniers débarquements de bateaux, avec leur cargaison humaine, sur les rives du Yémen, de la Mauritanie ou de Malte, sur les îles au large de l'Australie, les pays de la mer de Chine méridionale, ou les îles européennes de Lampedusa en Italie, les Iles Canaries ou les îles grecques comme

Mytilène au large des côtes turques. Le problème est que la visibilité conférée par les médias aux arrivées par mer évoque des images qui n'ont rien à voir avec les chiffres réels des mouvements mondiaux. Même en mettant de côté les afflux de masse de réfugiés, les arrivées par bateau ne représentent qu'un petit pourcentage du nombre total de demandeurs d'asile arrivant dans les pays de destination...

La perte de vie est une menace réelle et constante. Les bateaux ne sont pas adaptés, les trafiquants sont sans scrupules, et les personnes ne sont pas préparées pour affronter un tel voyage. Malheureusement, ces facteurs ne suffisent pas à faire renoncer au départ ; les facteurs d'incitation sont plus forts que les craintes liées au voyage et sont le plus souvent un mélange complexe de préoccupations propres aux réfugiés et aux migrants, incluant la guerre, les violations de droits humains, et l'impossibilité de survivre dans son pays, qui se mêlent à des facteurs d'attraction comme la réunification avec les familles et l'attrait de meilleures possibilités économiques et d'éducation à l'étranger. Très souvent, la capacité et la volonté des Etats côtiers, d'où partent ces bateaux, en vue de contrôler ces départs est très limitée, étant donnée la longueur des côtes et les sommes d'argent échangées, qui poussent les autorités locales à fermer un œil. Il existe parfois également une certaine sympathie à l'égard

de ceux qui recherchent une vie meilleure pour eux-mêmes et pour leur famille, ou même un sentiment du type « ce n'est pas notre problème, à partir du moment où les personnes ne veulent pas rester ». Quoi qu'il en soit, il y aura toujours des personnes qui aideront les migrants et les réfugiés dans leur voyage pour différentes raisons, mais particulièrement au vu des bénéfices financiers lucratifs qu'elles espèrent en tirer.

Leur sauvetage est impératif, mais loin d'être simple. Le bateau de sauvetage est le plus souvent un navire officiel d'un Etat côtier, mais il peut également être un navire commercial privé... Les pétroliers ne sont ni équipés, ni compétents pour faire office de navire de sauvetage. Les prix à payer pour accomplir cette fonction sont nombreux. Les retards entraînent des pertes de revenu. Les passagers à bord, même pour de courtes périodes de temps, peuvent représenter un risque pour la santé et la sécurité. Pour les navires, le débarquement de personnes entrant de façon irrégulière entraîne des répercussions juridiques avec les autorités portuaires. L'explosion des actes de piraterie et les préoccupations que cela doit susciter lorsque l'on pense aux personnes à sauver et à la façon de les sauver est encore un autre problème. Tout cela pèse inévitablement fortement dans les décisions prises par les capitaines de navire quant à la façon de répondre aux situations des boat people...

145 Etats ont signé la Convention internationale relative au statut des réfugiés, la Convention de 1951, qui leur interdit de refuser l'entrée dans leur pays si cela expose les demandeurs d'asile à un danger pour leur vie ou à la persécution. La Convention contient un régime de droits et de responsabilités que les Etats contractants sont juridiquement contraints de respecter à l'égard des réfugiés. De plus,

le cadre humanitaire fondamental, ainsi que le cadre plus général des droits humains, auxquels la plupart des Etats adhèrent également, exige que le droit à la vie de toute personne, réfugiée ou non, soit respecté, et que personne ne soit traité de façon cruelle, inhumaine ou dégradante. En bref, lorsqu'il s'agit d'arrivée par bateau, les Etats sont obligés par le droit international, et probablement également par les lois de leur propre pays, de répondre conformément à des principes établis aux situations des réfugiés et d'autres personnes demandant leur protection et leur assistance.

Il existe ensuite un autre régime de droits et de responsabilités qui est directement applicable. Le sauvetage de personnes en détresse en mer est une obligation selon le droit international, en plus bien sûr d'être un impératif humanitaire, et ce indépendamment des personnes ou de leurs raisons de se déplacer. C'est pourquoi nous avons choisi, dans le magazine que nous avons distribué à cette Conférence, de mettre le titre suivant en couverture : « Réfugiés ou migrants : pourquoi cette question compte ». Il est clair que cela n'a aucune importance au moment du sauvetage. Nous pensons que l'intégrité du régime mondial de recherche et de sauvetage en mer, tel qu'il est régi par la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR), doit être scrupuleusement respecté, en tant que responsabilité de la communauté internationale tout entière. Bien évidemment, les capitaines de navire ont une obligation première d'assister, qui commence au début du sauvetage et qui se termine lorsque les passagers ont été débarqués en lieu sûr. La façon dont ce devoir est exercé sera influencée par des facteurs tels que la sécurité et le bien-être du navire et de son équipage et

de l'emplacement approprié du lieu de débarquement, mesurés à des facteurs tels que la sécurité, la proximité et le programme du navire prévu avant le sauvetage. Le jugement professionnel du capitaine de navire est ici fondamental. Mais il est également de la responsabilité des Etats, selon le droit international et en tant qu'impératif pour préserver la pratique ancestrale du sauvetage, de faciliter le sauvetage de toutes les façons possibles, y compris en premier lieu à travers une approche qui minimise



les pertes et les inconvénients pour les acteurs privés dans l'accomplissement de leurs obligations maritimes. Il va sans dire que cela exige en premier lieu un débarquement rapide.

L'UNHCR est un organisme de protection des réfugiés. Toutefois ... nous jugeons nécessaire de nous engager avec les capitaines de navire des Etats côtiers et des Etats du pavillon dans le contexte du droit maritime international, et de promouvoir des approches au sauvetage en mer qui respectent non seulement le droit en matière de réfugiés, mais également les fondements du droit maritime, afin que les réfugiés ne soient pas doublement mis en danger en étant ignorés lorsqu'il se trouvent en haute mer. Nous avons fortement encouragé les Etats interlocuteurs à accepter et à respecter des ententes de base : les capitaines de navire qui entreprennent des opérations de sauvetage ne soient pas considérés comme

(suit à la page 14)

VIVRE ENSEMBLE, COMME DISCIPLES DU CHRIST, POUR QUE LE MONDE SOIT SAUVÉ

DÉCLARATION FINALE DE LA SESSION NATIONALE 2009

La Mission de la Mer a tenu sa session nationale à La Rochelle à l'Ascension 2009 sur le thème : « **Vivre ensemble, comme disciples du Christ, pour que le monde soit sauvé** ». Notre rôle, dans l'Eglise est d'être signe de la communion de Dieu avec les hommes et des hommes entre eux, en apportant notre grain de sel spécifique dans le monde maritime.

Nous avons repéré la persistance de problèmes lourds, que la crise actuelle amplifie, entraînant beaucoup de difficultés à vivre dans des familles.

A la pêche, nous sommes attentifs à un contrôle raisonné de l'effort de pêche qui permette de préserver la ressource, et d'assurer de dignes conditions de travail et de vie aux pêcheurs et à leurs familles.

Nous sommes inquiets de la possibilité de cession des quotas de pêche, et de la place réduite laissée aux pêcheurs dans les aires mari-

nes protégées. Nous encourageons les pêcheurs et leurs organisations représentatives à renforcer leur présence effective dans les organismes professionnels, afin que la prise de décision se fasse avec eux.

Au commerce, le désarmement de nombreux navires entraîne la diminution des emplois, et la mise au chômage de nombreux marins. Les actes de piraterie au large de la Somalie nous préoccupent : ils rendent la navigation dangereuse, périlleuse pour les marins dont quelques-uns sont pris en otage, blessés ou tués.

Dans les ports, autour des escales et de l'accueil des marins, nous voyons une avancée dans la création des commissions portuaires de bien-être ; mais nous regrettons la lenteur de leur mise en place. Nous sommes inquiets pour la pérennité financière des foyers d'accueil.

Nous constatons l'union des efforts des associations et des Eglises, qui œuvrent pour le bien-

LES PERSPECTIVES ET LES ENGAGEMENTS DE L'AM INTERNATIONAL ET DE LA MISSION DE LA MER

La pêche illégale et une certaine iniquité des accords de pêche entre pays du Nord et ceux du Sud sont régulièrement dénoncés en particulier par les pêcheurs artisans du Sud. Des règles de lutte contre la pêche illégale et non contrôlée sont mises en place par les pays du Nord (ceux qui en ont les moyens), mais elles sont contestées par les pays du Sud qui leur reprochent une mauvaise prise en compte de leurs pêcheurs artisans.

Au niveau européen, et français, la refonte de la Politique Commune des Pêches est un enjeu majeur pour l'avenir des pêcheurs. La gestion des quotas en est certainement le point crucial. On parle de créer des quotas individuels transférables (attribués par navire et qui pourront être revendus). Dans certains pays, comme le Canada ou les Pays Bas cela a amené à la disparition des pêcheurs artisans au profit de gros armateurs à la forte capacité financière. Le Canada a dû racheter ses quotas pour les redistribuer aux petits pêcheurs.

Un autre sujet d'inquiétude pour les pêcheurs est la mise en place d'aires marines protégées. L'idée est de préserver la qualité de l'écosystème côtier en y limitant – ou réglementant – un certain nombre d'activités. Cela concerne tous les usagers du littoral (communes, touristes, pêcheurs, ...). Quelles seront, pour eux, les restrictions imposées ? On voit aussi fleurir des projets de fermes éoliennes marines, et bon nombre de réalisations sont faites ou en cours (Pays-Bas, Royaume Uni, ...).

être des marins, avec l'appui des directions des Gens de Mer ; nous voyons cela comme un signe positif.

La Mission de la Mer participe à l'accueil des marins de navires de croisières, comme à Marseille, et commence à être présente auprès des équipages et des passagers.

Notre difficulté demeure de rejoindre les plus jeunes dans les écoles et sur les bords. Des initiatives ont été prises, comme à Marseille, Ciboure, Saint Malo, et sont à amplifier.

Les marins professionnels des navires de plaisance restent aussi une préoccupation ; mais ils ne pourront être rejoints qu'avec la participation des Eglises locales.

Dans une perspective de salut, il y a encore du chemin à parcourir. Le monde maritime reste, pour nous, un monde de mission. Les changements ne pourront véritablement se faire qu'en prenant en compte les aspirations et les compétences de tous les acteurs du monde maritime, par un dialogue respectueux des uns et des autres, en partenariat avec tous les hommes de bonne volonté, et avec le souci constant des plus défavorisés.

La Rochelle, le dimanche 24 mai 2009
Monsieur Philippe Martin, Président
Père Guy Pasquier, Secrétaire national

(suit de la page 12)

une partie du problème, mais que leur action visant à sauver la vie de personnes en détresse soit reconnue et soutenue par les Etats ; un navire privé n'est pas un lieu approprié pour examiner et classer les personnes sauvées, ou pour trouver des solutions à leur situation, et ne doit pas non plus faire fonction de centre de détention flottant ; le capitaine de navire a le droit d'attendre une assistance de la part des Etats côtiers qui facilite le débarquement et la fin des opérations de sauvetage ; les Etats ne devraient pas imposer comme obligation que les compagnies de transport maritime ou leur compagnie d'assurance couvrent les frais de rapatriement des personnes sauvées en mer comme condition préalable à leur débarquement ; les procédures de débarquement ne devraient pas être régies par des objectifs de contrôle de l'immigration et la responsabilité de trouver des solutions en vue de permettre le débarquement rapide dans des conditions humaines relève entièrement de l'Etat et non des acteurs privés...

Les capitaines de navire et les compagnies pour lesquelles ils travaillent ne doivent pas se sentir seuls lorsqu'ils font leur devoir ... Les distinctions entre les réfugiés ou les migrants, entre les personnes entrant possédant un visa ou de façon illégale, n'ont pas d'importance au moment du sauvetage. Mais la responsabilité de ne pas ignorer les personnes est collective et implique les capitaines de navire, les compagnies pour lesquelles ils travaillent, les Etats du pavillon et les Etats côtiers qui sont des acteurs principaux dans le sauvetage, ainsi que la communauté internationale tout entière, y compris les organismes des Nations Unies tels que le nôtre.

Les pêcheurs ne contrôlent pas le prix de vente de leur pêche. Le vieux système de la criée fait que c'est l'acheteur qui fixe les prix. Il y faudrait bien pourtant compenser la diminution des volumes des prises par une meilleure valorisation de celles-ci si on veut qu'il y ait encore dans un avenir proche des poissons et des pêcheurs.

Le 15 juin 2007 a été adoptée par l'OIT, une Convention sur le Travail dans la Pêche. Cette convention met en place nouvelles normes qui sont destinées à garantir : l'amélioration de la sécurité au travail, de la santé et des soins médicaux en mer, des périodes de repos suffisantes, le respect des accords d'engagement, un même droit à la protection sociale des autres travailleurs. Un droit à l'inspection des navires et des conditions des marins devrait bannir les navires sous normes, bien que dans nombre de pays ces contrôles soient peu fréquents par manque de personnel qualifié ou manque de volonté politique pour les effectuer.

C'est dans ce monde que l'Apostolat Maris au niveau international et la Mission de la Mer en France sont engagés. Pour ce qui relève du secteur de la pêche et en particulier de la pêche artisanale, l'implication des églises locales est primordiale pour assurer une présence auprès des marins. Tout au long de la côte, il y a un port dans presque chaque village côtier. Les sorties en mer sont courtes et les marins ne sont jamais bien longtemps loin des communautés chrétiennes. Les femmes de marins sont des liens essentiels entre les Eglises et les hommes en mer et elles jouent un rôle important dans la présence de l'Eglise au monde maritime. Les marins de la pêche industrielle vivent, comme leur collègues du commerce des séquences de présences et d'absences qui demandent une présence spécifique. C'est le rôle d'aumôniers de port.

Philippe Martin

EN DÉPIT DE LA CRISE

LE MARCHÉ DES CROISIÈRES EN EUROPE CONTINUE DE CROÎTRE



Des hôtels flottants qui ressemblent à des villages de vacances, une offre variée, un personnel préparé, des moyens de transport toujours plus accessibles. Le marché des croisières en Europe continue de croître, en dépit de la crise économique et affichant une tendance contraire à une certaine baisse de la demande constatée dans le secteur touristique.

Le 5 juin dernier ont été «baptisés» à Gênes, par l'archevêque de la ville, le Cardinal Bagnasco, les deux derniers navires de croisière de la compagnie Costa, le *Pacifica* (jauge de 114.500 tonneaux, capacité de 3.780 passagers et 1.050 membres d'équipage), et le *Luminosa* (92.600 tonneaux, capacité maximale de 2.826 passagers et 921 membres d'équipage), un événement unique qui a valu à la compagnie Costa d'entrer dans le Guinness World Records, dans une nouvelle catégorie de records: celui du "Most ships inaugurated in one day by one company" (Plus grand nombre de navires inaugurés par une même compagnie en un jour). Trois autres navires seront livrés d'ici 2012.

La MSC Crociere a elle aussi décidé d'agrandir sa flotte : après le lancement de *«Fantasia»*, qui a

eu lieu en décembre dernier à Naples, c'est au tour de sa jumelle, *«Splendida»*, le dixième navire (jauge de 133.000 tonneaux, capacité de 3.971 passagers et 1.332 membres d'équipage), dont le «baptême» est prévu le 12 juillet, à Barcelone.

Cette nouvelle génération d'embarcations porte un regard particulièrement attentif également à l'écologie. En effet, le *«Luminosa»* est équipé d'un système de branchement à quai, ou *cold ironing*, qui permet aux navires en escale de se connecter à un réseau électrique terrestre, sans avoir à maintenir les générateurs allumés, tandis que le *«Splendida»* pourra se vanter des systèmes technologiques les plus innovateurs, pour garantir l'économie d'énergie et la protection de l'environnement, de l'*energy saving* au système de traitement des eaux noires et grises.

En dépit, donc, de la période délicate que nous traversons au niveau mondial, ce modèle itinérant de tourisme continue de croître, produisant un revenu induit important qui génère des mouvements d'argent et crée des postes de travail. Mais quelles sont les raisons d'un tel succès ? Celles-ci semblent résider dans le «phénomène de masse» du produit, qui a été adapté aux changements du marché, réussissant à transformer un produit « de luxe » en un produit de masse, avec un rapport qualité-prix que d'autres segments du secteur touristique ne

peuvent généralement pas atteindre. De plus, les navires sont actifs 365 jours par an, et les compagnies préparent leurs offres dès l'année précédente.

Pour 2009 également, la tendance en Europe reste positive, au point que l'on peut affirmer que le secteur des croisières est celui connaissant le plus fort taux de croissance de toute l'industrie touristique (environ 10% en termes de passagers et une valeur de 32 milliards d'euro, employant 311.000 personnes).

Lorsque les passagers montent à bord, ils mènent une vie insouciant dans un cadre que l'on peut qualifier de luxueux, où ils sont dorlotés par des personnes prêtes à satisfaire toutes leurs demandes légitimes. Mais qui sont ces hommes et ces femmes qui cousent, lavent, rangent, repassent, accueillent et animent, et dont personne ne se souvient ? Pourtant, l'équipage d'un navire représente sans aucun doute l'un des facteurs de plus grand succès d'une croisière. En effet, un équipage professionnel et serein contribue non seulement à rendre positive l'expérience des passagers, mais favorise également le fonctionnement efficace du navire. Bien sûr, de nombreux jeunes rêvent de travailler sur les navires de croisière, mais peu d'entre eux arrivent à imaginer ce que comporte effectivement ce type de travail : apprentissage plus ou moins long à bord, discipline de fer, dur labeur en devant toujours garder le sourire aux lèvres. Faire



partie d'un équipage peut donc se révéler stressant à la longue : séparation prolongée de la famille, coexistence constante avec des personnes de cultures et de nationalités différentes (sur un grand navire, il arrive même que 50 nationalités différentes soient présentes), longues heures de travail et peu de possibilités de descendre à terre.

Depuis plusieurs années, l'AM de divers pays assure une présence morale permanente sur ces navires, avec ses aumôniers qui portent une attention à la dimension humaine et religieuse des équipages et des passagers, devenant marins parmi les marins et partageant avec eux les «joies, les espoirs, les tristesses et les angoisses» (*Gaudium et Spes*, n. 1).

«Le service de l'aumônier – affirme le P. Luca Centurioni, chef des aumôniers de l'Apostolat de la Mer italien dans ce secteur – est un service à toute la personne du marin, qui inclut ses exigences plus matérielles, qui sont celles d'avoir accès à des services d'assistance (la réception et l'envoi du courrier, le dépôt de leur argent en lieu sûr, etc...) ainsi que ses exigences plus spirituelles (la nécessité de parler à quelqu'un des problèmes à bord ou au foyer, un conseil sur des décisions personnelles à prendre, la médiation dans les rapports avec les autres compagnons de bord, la recherche de Dieu, le réconfort dans la solitude ou la souffrance). La plus grande attention consiste à comprendre quelles sont les exigences de chacun et les accorder avec celles de tous. Dans ce sens, le devoir de l'aumônier est celui de pressentir les besoins et les espérances des personnes, si différentes les unes des autres en raison de leur race, de leur langue, de leur culture et de leur religion, et de chercher de répondre aux besoins de chacun, en œuvrant pour

le bien de toute la communauté à bord. On comprend alors que le bien-être de l'équipage est une prérogative essentielle [égale-ment] pour un service d'excellence, car la première ressource pour offrir un service de qualité aux passagers n'est pas le navire en soi, mais l'excellence du service

de tout le personnel de bord».

Le navire est comme une grande paroisse flottante et à bord, l'aumônier est un prêtre, un conseiller, un guide et un animateur, un curé, de la même façon que son confrère de la paroisse sur la terre ferme.

EXTENDING RESPONSIBLE FISHERIES MANAGEMENT TO THE OCEAN DEEPS

ON WORLD OCEANS DAY, FAO RELEASES TECHNICAL GUIDELINES ON DEEP SEA FISHING



8 June 2009, Rome - On the first-ever UN World Oceans Day FAO has published a set of technical guidelines aimed at helping the fisheries sector reduce its impacts on fragile deep-sea fish species and ecosystems.

The guidelines provide a framework that countries can use, individually and in the context of regional fisheries management organizations, to manage deep sea fisheries (DSF) in high-seas areas outside of national jurisdictions. Many deepwater fish species grow slowly, reach sexual maturity late, and may not always reproduce every year. As a result they have low resilience to intensive fishing, and recovery from overfishing can take generations.

Stating that all fishing activity in deep sea areas should be "rigorously managed," the guidelines prescribe steps for identifying and protecting vulnerable ocean ecosystems and provide guidance on the sustainable use of marine living resources in deep-sea areas. They also outline ways that information on the location and status of vulnerable marine ecosystems, including vulnerable deep-sea fish stocks, should be improved.

Fishing nations should assess the deep-sea fishing being undertaken by their fleets in order to determine if any significant adverse impacts are involved. Deep sea fishing activity should cease in any area where significant adverse impacts to vulnerable marine ecosystems are taking place and remedial steps have to be taken if these are likely to occur. And where it is determined that DSF can be undertaken responsibly, appropriate fishing methods should be used to reduce impacts such as impacts on non-target species.

Much needed guidance

Because deep sea fishing is a relatively new activity and requires considerable resources in terms of investment and technology, few countries have developed policies and plans specifically related to managing it. "These guidelines provide much-needed guidance on the responsible way to approach deep sea fishing, and are a breakthrough in that they address both environmental and fisheries management concerns in an integrated manner," said Ichiro Nomura, Assistant Director General of

UN MAL AJOUTÉ



Les chercheurs de trois Universités des Etats-Unis, le Centre national de recherches atmosphériques et la Commission internationale Pacífico Halibut, dans un rapport préparé par le Centre Pew, ont souligné que le changement climatique représentera une menace importante pour les écosystèmes côtiers et marins. Dans ce même rapport... on prévoit qu'au cours des prochaines décennies, le climat de la planète changera plus rapidement que par le passé, ce qui provoquera l'extinction locale, sinon totale, de certaines espèces, ainsi que des modifications dans le flux d'énergie et de recyclage des matériaux présents dans l'écosystème.

Le temps n'a fait que confirmer ces prédictions, taxées d'alarmistes dans de nombreux cas. Les pêcheurs savent très bien que l'une des conséquences principales de ces changements est le déplacement des espèces. Les poissons, les mollusques et les crustacés remontent vers le Nord à la recherche d'eaux plus froides, tant parce que leur organisme a besoin de températures spécifiques, tant parce que dans leur migration, ils suivent les végétaux, le plancton ou les autres organismes marins dont ils se nourrissent.

Il suffit de signaler que, dans une étude effectuée sur plus d'un milliard d'espèces, et dont était responsable l'éminent chercheur canadien Daniel Pauly, les scientifiques ont évalué à une moyenne de 45 kilomètres par décennie le déplacement des diverses espèces vers le Nord et vers des eaux plus

profondes. Outre la disparition de la pêche de type commerciale, dans ces mêmes zones abandonnées auront lieu des invasions d'espèces dont les effets sont difficilement mesurables. Les espèces qui rencontreront le plus de complications sont celles qui vivent dans les latitudes extrêmes, comme certains types de langoustes ou de morues.

Ces changements ont déjà été évoqués en diverses occasions dans les pages de « MAR », en particulier les changements qui ont été constatés dans la mer cantabrie. Selon Luis Valdés, directeur de l'Institut océanographique de Gijón, il n'est pas rare désormais de rencontrer dans ces eaux des espèces subtropicales, qui sont caractéristiques des zones proches de Cap-Vert, à plus de 3.500 kilomètres de distance. Le maquereau, au contraire, s'est déplacé de 120 miles environ vers le Nord.

L'institut espagnol d'océanographie vient de publier les résultats de la campagne RadProf0209, qui s'est conclue le 14 février dernier, et dont les résultats obtenus font état d'un réchauffement local très accentué dans les eaux des Mer de Galicie et de Cantabrie. Au cours des 15 dernières années, la température dans les mille premiers mètres de la colonne d'eau a augmenté de 0,3°C.

Grâce au prélèvement régulier d'échantillons, effectué au cours des dernières années, les scientifiques ont pu apporter des précisions plus détaillées sur certains processus. Par exemple, que la succession d'années chaudes avec

des périodes froides en 2005 et 2006 a conduit à une injection de chaleur jusqu'à des niveaux intermédiaires situés entre 300m et 500m de profondeur, ou encore, que les changements météorologiques des eaux à 2000m environ de profondeur varient selon les changements météorologiques enregistrés dans leur lointaine région d'origine, la mer du Labrador.

Les changements qui se produisent dans les deux pôles sont plus que préoccupants et tiennent en alerte la communauté scientifique, étant donné leur impact sur la planète tout entière. Le volume de la couche de glace des pôles diminue à grande vitesse. Les glaciers éternels de l'Arctique, par exemple, se sont réduits d'un million de mètres carrés au cours des deux dernières années, tandis que la couche de glace l'hiver est extrêmement délicate. En Antarctique, un phénomène semblable se produit.

Eileen Clauseen, présidente du Centre Pew sur le changement climatique, a averti que cela pourrait être le coup de grâce pour les écosystèmes côtiers et marins déjà perturbés, et a même comparé cette situation à celle d'un être humain dont le système immunologique est affaibli, et dont la vie la vie pourrait être mise en danger à cause d'une maladie qui, pour une personne en bonne santé, ne représenterait pas de risque. La pêche à grande échelle apparaît victime du changement climatique et de l'altération des écosystèmes et, dans le même temps, influe sur les fac-

teurs qui provoqueront ce changement (en raison des émissions polluantes) ainsi que l'altération des écosystèmes (surpêche et destruction des écosystèmes).

Selon le dernier rapport de l'Organisation des Nations unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), la production totale de la pêche mondiale a atteint un nouveau record en 2006, avec 143,6 millions de tonnes (soit une augmentation de 0,6% par rapport aux 92 millions de la pêche extractive). Le même rapport souligne que 19% des principales espèces analysées sont surexploitées, et que les remèdes visant à affronter la surexploitation des stocks de poisson ont été lents et « intégrés uniquement de façon limitée par une approche préventive et systématique de la pêche ».

La FAO lance un appel à l'industrie de la pêche et aux responsables de ce secteur dans chaque pays, afin qu'ils accomplissent de plus grands efforts en vue de comprendre les effets que le changement climatique aura dans la pêche au niveau mondial, et qu'ils s'y préparent.

La pêche industrielle est en train de provoquer un profond déséquilibre dans les écosystèmes marins. En effet, de nombreuses espèces d'un grand intérêt commercial n'ont pas été récupérées en dépit de nombreuses années de suspension de la pêche. C'est le cas de la morue, en Terre-Neuve, dont la suspension de la pêche commença en 1992, et qui ne montre aucun signe de réapparition. Il faut également se pencher sur le déséquilibre qui se produit dans l'écosystème marin à la suite de la diminution drastique d'une espèce. Nous avons déjà parlé de certaines de ces situations en de précédentes occasions, mais il vaut la peine de rappeler la crise que traverse le marché des anchois dans la Mer cantabrieenne.

PROTECTION DE L'ARCTIQUE

L'abondance du chinchard, par exemple, est considérée par certains presque comme une plaie, car il se nourrit de larves de nombreuses espèces (parmi lesquelles celles des anchois), et ses prédateurs naturels, somme le thon, la bonite et la sériole, ont diminué à cause de la surpêche... La prolifération de méduses en Méditerranée, pourrait être causée, outre par l'augmentation de la température de l'eau et de la salinité des eaux côtières en raison de l'abaissement des sédiments fluviaux, également par la diminution des prédateurs naturels, tels que le thon ou la tortue. Dans le même temps, les méduses se nourrissent de larves d'espèces d'importance commerciale, ce qui rend la réapparition de celles-ci difficile, sinon impossible.

Certaines des espèces en danger occupent les places au sommet de la chaîne trophique. D'où la préoccupation, par exemple, pour la persécution contre l'un des plus grands prédateurs tels que le requin, qui conduit dans de nombreux cas à sa disparition, comme en Méditerranée. Les conséquences ne semblent être importantes pour personne, sauf pour les écologistes et les scientifiques, en ce qui concerne le contrôle réel de cette situation.

Limiter la pêche industrielle, en la réglementant, apparaît être l'une des mesures fondamentales pour ne pas aggraver la détérioration de l'écosystème marin. Sur ce sujet avait déjà insisté il y a longtemps Oceana, en soulignant qu'u-

ne industrialisation irresponsable de l'Arctique pouvait avoir des conséquences catastrophiques au niveau mondial, étant donné que l'Arctique joue un rôle critique dans les modèles climatiques de la planète. En particulier parce qu'avec la diminution de l'étendue des glaciers, de nouvelles zones, jusqu'à alors vierges, sont à présent menacées par l'activité de la pêche industrielle et par le développement de nouvelles voies de transport. C'est pourquoi, étant donné l'importance de cet écosystème, une politique préventive urgente avait été exigée de la communauté internationale.

C'est ce qu'a compris également le Conseil de gestion de la pêche du Pacifique Nord, dépendant des Etats-Unis, qui a décidé d'empêcher l'extension de la pêche dans toutes les eaux du pays au nord du Détroit de Bering. Cette mesure représente l'une des principales mesures préventives dans l'histoire de la gestion de la pêche, qui, comme le signale Oceana, contribuera à soulager la pression exercée sur l'écosystème océanique à cause du changement climatique. La zone protégée s'étend sur environ 518.000 kilomètres carrés. Cette mesure ne concernera pas la pêche artisanale traditionnelle des communautés autochtones de la région.

Il s'agit sans aucun doute d'une réalisation de grande importance, tant en ce qui concerne la mesure elle-même qu'en raison du message sur la nécessité de protéger l'écosystème marin.

("Mar", n. 480, Mars 2009, R.G.)





"LIBEREZ-NOUS, OU ALORS NOUS MOURRONS DE PRIVATIONS"

Appel dramatique lancé par le Commandant du *Buccaneer*, entre les mains des pirates depuis le 11 avril dernier

L'entretien téléphonique avec Mario Iarloi, Commandant du *Buccaneer* est dramatique. Le bateau, appartenant à la Micoperi Marine Contractors, de Ravenne, est encre au large de Las Qorey, un village de pêcheurs dans le Puntland, région septentrionale de l'ancienne colonie italienne. Les conditions de vie sont terribles, l'équipage du remorqueur de haute mer (dix Italiens, un Croate et cinq Roumains) se sent abandonné. Certains marins sont malades, tous sont sur le bord de la dépression. Six des seize marins ont été amenés à terre et probablement distribués dans différents villages de la côte, pour les cacher en cas d'un raid improbable des "têtes de cuir" italiennes. Il sera donc plus difficile de les retrouver au moment de la libération...

"Libérez-nous, ou alors nous demanderons aux pirates de nous fusiller...", se désespère le Commandant, d'une voix brisée par les larmes. "Nous sommes malades, certains souffrent de dépression, d'autres du cœur,

**L'ÉQUIPAGE DU "BUCCANEER",
REMORQUEUR ITALIEN DE HAUTE MER
SEQUESTRE DANS LES EAUX DU GOLFE
D'ADEN AU LARGE DES COTES DE SO-
MALIE, ALORS QU'IL REMORQUAIT
DEUX PENICHES VIDES,
COMPTE SEIZE MARINS.**

et nous n'avons pas de remèdes. Il y a quelques temps, nous en avons reçu (l'un des membres de l'équipage est cardiaque, ndr), mais ils sont pratiquement finis maintenant, avec cette histoire qui n'en finit pas... Je ne suis pas docteur... il n'y a pas de docteur... Je ne peux pas soigner des personnes dont j'ignore de quoi elles souffrent... ou alors deviner leur mal seulement en les regardant dans les yeux... Ou les regarder souffrir. Elles finissent par déraisonner... Et il m'arrive de perdre la raison, à moi aussi". Le Commandant Iarloi, 51 ans, originaire d'Ortona, s'efforce de raisonner : "C'est une situation absurde et nous ne pouvons plus continuer comme

ça. Certains d'entre nous commencent à perdre la tête. Il n'y a plus rien à manger. Juste de petites choses pour rester en vie ; nous nous lavons avec l'eau de mer. Nous sommes à bout de forces. S'il vous plaît, délivrez-nous, ou alors nous demanderons aux pirates de nous tuer eux-mêmes. Eux aussi (les geôliers, ndr) sont nerveux et ils tirent des coups de fusil de temps en temps. Comme aujourd'hui, par exemple. Une balle m'a effleuré la tête. Nous n'en pouvons plus et nous voulons rentrer chez nous ; et le plus vite possible ! Nous passons six heures dans la planche, sans climatisation... (là, la chaleur est insupportable et les températures dépassent facilement 40°, ndr)".

Pendant la conversation téléphonique, le Capitaine du *Buccaneer* (ironie du sort, cela signifie "boucanier", "pirate") informe qu'il n'y a plus ni eau potable à bord ("nous buvons de l'eau bouillie") ni nourriture ("nous mangeons du riz et du pain préparés par le cuisinier"). Il a ensuite démenti que leur aient été remis les aliments envoyés par un camion parti de Djibouti. ("Nous n'avons rien reçu"), et qui, avait-on assuré, étaient bien arrivés jusqu'à eux. A propos des négociations, le Commandant dit ne rien savoir : "Les pirates ne nous disent rien à ce sujet. S'il n'y a pas de négociation en cours, il faut les faire, il faut leur téléphoner. Qu'ils se mettent d'accord et fassent ce qu'ils doivent faire. Cela fait 51 jours qu'ils doivent le faire".

Et d'ajouter : "Nous en avons assez d'être sur ce bateau. Je n'en peux plus. Je vous passe la personne qui est à côté de moi" (c'est-à-dire le pirate qui parle italien). Celui qui, justement, quelques jours auparavant, avait assuré au journal *Il Corriere della Sera* qu'aucune négociation n'était en cours. Et parlant des otages, avec un certain nervosisme, il avait déclaré : "Ils veulent rentrer chez eux, mais personne ne nous a jamais contactés".

(*Corriere della Sera*, 2 juin 2009, Massimo A. Alberizzi)