



## JOURNÉE MONDIALE DE LA MER 2011

### SOMMAIRE:

Piraterie: aider les personnes qui souffrent	3
De Gdynia à Rome	9
Mgr Vegliò exhorte à ratifier la MLC 2006	10
La théologie maritime et la réalité de l'ICMA	11
Nouveau site web du Conseil Pontifical	18
9/11, le jour qui a changé le monde	19

**29 SEPTEMBRE 2011**



### Message du Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale, M. Efthimios E. Mitropoulos

En témoignage de sa grande préoccupation pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'Organisation a choisi, pour la Journée Mondiale de la mer de 2011, d'attirer l'attention sur les efforts qu'elle déploie depuis plusieurs années pour relever les défis posés par la piraterie moderne, en vue de susciter une réaction mondiale de plus grande envergure pour y mettre fin. Ainsi, elle compte également poursuivre et compléter les travaux liés au thème de l'année dernière, qui concernait les gens de mer.

Du début des années quatre-vingts jusqu'à une date récente, l'OMI a axé sa campagne contre la piraterie sur les points chauds traditionnels que constituaient les détroits de Malacca et de Singapour et la mer de Chine méridionale. Grâce à une série de mesures, élaborées et mises en œuvre avec l'étroite et très précieuse coopération des États côtiers, ainsi qu'avec le soutien sans faille du



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

[www.pcmigrants.org](http://www.pcmigrants.org)

www.vatican.va/Roman Curia/  
Pontifical Councils ...

secteur des transports maritimes, le fléau de la piraterie dans ces eaux est aujourd'hui très affaibli. Ces derniers temps, toutefois, cet épique problème est apparu dans d'autres zones du monde, plus particulièrement, mais pas uniquement, dans les eaux au large de la côte somalienne, dans le golfe d'Aden, la mer d'Arabie et l'ensemble de l'océan Indien. Ce sont désormais les pétroliers provenant du golfe Persique et du golfe d'Oman qui sont devenus la cible des pirates, lesquels font preuve de plus d'assurance et d'audace, sont plus agressifs et plus violents et semblent mieux organisés que jamais.

Déconcertante et inquiétante, cette évolution nous a rendus peut-être plus déterminés encore à relever le défi, car nous croyons pouvoir mettre à profit dans le secteur affecté aujourd'hui l'expérience

acquise et les succès obtenus dans le cadre de la prévention des actes de piraterie dans d'autres zones du monde. Pour ce faire, cependant, il faut une réponse bien conçue et coordonnée. Dans le cas de la Somalie, le mode opératoire est l'enlèvement et la demande de rançon. La situation évolue en permanence, mais plusieurs centaines de marins sont actuellement gardés en otages à bord de navires détournés et resteront en captivité en moyenne six mois. Des statistiques choquantes ressortent d'une étude récente : au cours de la seule année 2010, 4 185 marins ont été attaqués par des pirates utilisant des armes à feu, voire des lance-grenades; 1 090 d'entre eux ont été pris en otages et 516 utilisés comme boucliers humains. Il a été signalé que pas moins de 488 marins avaient fait l'objet de violences psychologiques ou physiques graves.

Qui plus est, si des gens de mer innocents sont les premières victimes de ces délits, l'économie mondiale en pâtit également : le coût annuel est aujourd'hui estimé à un chiffre situé entre 7 et 12 milliards de dollars des États-Unis. Le golfe d'Aden, par lequel passe plus de 12 pour cent du volume total de pétrole transporté par mer, pourrait perdre beaucoup de son importance stratégique, alors que les navires, choisissant de faire le détour par le cap de Bonne Espérance pour éviter les attaques de pirates, ont à entreprendre des traversées bien plus longues, dont les coûts sont plus élevés et qui ont des répercussions sur l'environnement.

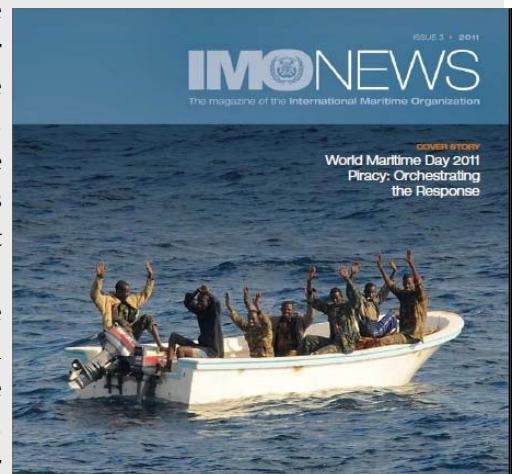
C'est pour toutes ces raisons que l'OMI a décidé non seulement de faire de la lutte contre la piraterie le thème de la Journée mondiale de la mer, mais aussi de lui accorder une large place dans ses travaux cette année, pendant aussi longtemps que cela sera nécessaire. À cette fin, nous avons établi un plan d'action à plusieurs volets, conçu pour tenter de régler le problème à différents niveaux et nous sommes en train de procéder à sa mise en œuvre d'une manière **orchestrée**, pour tenir compte du fait que le problème est devenu trop enraciné et profond pour pouvoir être résolu par une seule entité. Les Nations Unies, les alliances d'États (dans le domaine politique et dans celui de la défense), les gouvernements agissant de façon collective ou séparée, les forces militaires, les compagnies maritimes, les exploitants de navires et les équipages des navires, ont tous un rôle essentiel à jouer, pour débarrasser le monde du danger que constituent les actes de piraterie dans cette vaste étendue qu'est l'océan Indien.

Pour améliorer cette situation unacceptable, il ne faut épargner aucun effort. Les compagnies maritimes doivent s'assurer que leurs navires appliquent strictement et entièrement les directives de l'OMI et les meilleures pratiques de gestion élaborées par le secteur, de sorte que, lorsqu'ils se risquent dans la région de l'océan Indien occidental, ils satisfassent à toutes les mesures recommandées. En effet, aucun navire n'est invulnérable, surtout ceux qui ont des francs-bords assez faibles et des vitesses relativement peu élevées. En outre, les gouvernements doivent mettre leurs actes en conformité avec les préoccupations qu'ils ont souvent exprimées quant à la situation, en déployant des ressources militaires et autres qui soient à la mesure du problème, en nombre et du point de vue technique, et qui aient de bonnes chances d'y apporter une réponse efficace.

S'il est vrai que l'OMI s'est placée au cœur des efforts qui sont en train d'être déployés de concert, elle ne peut, à elle seule, apporter une solution immédiate à la question, d'autant que même si les actes de piraterie se manifestent en mer, l'origine du problème se situe à terre. Néanmoins, par le biais de notre plan d'action et d'autres initiatives et en collaboration avec d'autres parties intéressées, tout autant déterminées et résolues que nous le sommes, nous ne doutons pas que nous serons en mesure d'avoir des effets réels là où le problème se fait sentir avec le plus d'acuité, c'est-à-dire en mer. Il est déjà possible de prétendre avoir dans une certaine mesure réussi à contrecarrer les attaques de pirates, ainsi que le montre la baisse du pourcentage des attaques réussies. Toutefois, comme l'indiquent si sombrement les statistiques, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires restent des dangers réels et permanents pour tous ceux qui utilisent les mers à des fins pacifiques. Tant que les pirates continueront de harceler les transports maritimes, de détourner des navires et de s'emparer de gens de mer, nous ne serons ni fiers ni satisfaits des résultats obtenus.

Il faut faire davantage; il faut notamment appréhender, traduire en justice et punir tous ceux qui participent à des actes de piraterie, retrouver les sommes versées en rançon et confisquer les produits du crime provenant des navires détournés, si l'on veut pouvoir atteindre l'objectif ultime, qui est de reléguer la piraterie dans l'histoire. Nous espérons que le thème choisi pour 2011 constituera un point de ralliement approprié, sur lequel tous ceux qui peuvent avoir une influence sur le cours des événements centeront leurs efforts.

En attendant, nos pensées et prières accompagnent les gens de mer qui sont actuellement dans les mains des pirates. Puissent-ils tous être libérés sains et saufs et rendus prochainement à leurs familles.



## PIRATERIE: AIDER LES PERSONNES QUI SOUFFRENT



terie.

L'ICMA avait décidé depuis longtemps de soutenir les efforts en vue d'aider les marins victimes de la piraterie. A l'époque, l'ICMA avait exhorté l'industrie maritime à unir ses membres afin d'affronter en priorité les conséquences humaines négatives des attaques de pirates. Nous sommes reconnaissants que les divers secteurs de l'industrie se soient à présents unis comme jamais auparavant afin de combattre la tragédie humaine de la piraterie. Le programme déclare:

**Une alliance couvrant toute l'industrie des armateurs, syndicats, gestionnaires, agences de recrutement, assureurs et associations de bien-être (maritime, professionnel, religieux ou séculier) a été établie pour créer le « Maritime Piracy: a Humanitarian Response Program » (MPHRP: Programme maritime de réponse humanitaire face à la piraterie). L'objectif de ce programme est d'affronter les trois phases - « avant, pendant et après l'incident » - de la réponse humanitaire, afin de mettre en place un modèle d'assistance aux marins et à leurs familles, en tenant compte des aspects humanitaires liés au traumatisme provoqué par les attaques de pirate, le vol à main armé ou la prise d'otage.**

Le programme n'est pas une alternative aux projets de l'ICMA déjà existants pour combattre la piraterie dans le cadre de nos ministères. L'approche pastorale des membres de l'ICMA, le Stichting Pastoraat Werkers Overzee, le soin apporté par le Mission to Seafarers dans ce domaine, conjointement à la présence de l'OTAN dans le Golfe d'Aden, ainsi que la recherche des conséquences psychologiques des crimes violents et de la prise d'otage dans un contexte maritime, conduite par le Seamen's Church Institute de New York et New Jersey, apporteront tous une contribution bénéfique au Programme maritime de réponse humanitaire face à la piraterie. Ce programme a pour but de réunir les projets de l'ICMA et les autres initiatives connues afin de répondre aux conséquences humanitaires de la piraterie, de permettre la coordination et la collaboration.

De façon plus importante, le Programme renforcera le rôle des aumôniers et du personnel des centres qui sont membres de l'ICMA en tant que premiers intervenants: nous sommes en effet ceux qui rencontrons en premier et personnellement les marins et leurs familles qui ont besoin d'aide suite à des actes de piraterie. Le programme a été officiellement lancé lors de la Journée maritime mondiale, le 29 septembre 2011, lors d'une réception au siège de l'OMI à Londres.



R.P. Bruno Ciceri et S.E. Mgr Joseph Kalathiparambil représentent l'ICMA au lancement du "Maritime Piracy: A Humanitarian Response Programme" à Londres

**S.Exc. Mgr Joseph Kalathiparambil, secrétaire du Conseil pontifical pour la pastorale des migrants et des personnes en déplacement, s'est rendu à Londres du 27 au 30 septembre pour se rendre compte en personne de l'aide apportée par l'Eglise aux marins. Dans la soirée du 28 septembre, Mgr Joseph a participé avec S.Exc. Mgr Tom Burns SM, évêque promoteur de l'AM en Grande-Bretagne, à une Messe dans la Cathédrale de Westminster, célébrée à l'occasion de la fête de Notre-Dame Etoile de la Mer, patronne des marins, et de la Journée maritime mondiale. Il était accompagné par le p. Bruno Ciceri CS, responsable de l'AM international.**

# CÉLÉBRATION DE LA JOURNÉE MONDIALE DE LA MER

Port Arthur International Seafarer Center

29 Septembre 2011



Le P. Sinclair Oubre, Président de l'AM des Etats-Unis, s'adresse à la Conférence

Pour la plus grande partie des habitants du Texas sud-oriental, la piraterie moderne est une question liée uniquement aux nouvelles provenant de la Somalie ; mais pour les marins elle constitue une véritable menace. Le phénomène a fait l'objet d'une discussion animée le 29 septembre dernier, au centre national de Port Arthur (USA) pour les marins, à l'occasion de la Journée mondiale des Gens de la Mer.

Y ont participé, entre autres, de nombreux représentants de l'industrie maritime, de l'Institut nautique et de l'Administration maritime. Joe Cox, Président de la *Chamber of Shipping* des Etats-Unis, a parlé de la réalité de la piraterie.

"L'une des informations qui n'est pas diffusée par notre industrie est de savoir comment réagir, ce qu'il faut faire lorsqu'un bateau est séquestré. Nous nous trouvons devant un problème qui remonte au XVIII<sup>e</sup> siècle et nous l'affrontons à la façon du XX<sup>e</sup>", a-t-il déclaré.

Pendant la Rencontre annuelle qui s'est tenue à Duluth en mai dernier, les membres de l'AM des Etats-Unis ont voté pour parfaire l'une des deux célébrations de la Journée des Gens de la Mer du pays. La manifestation s'est déroulée au centre de Port-Arthur, le 29 septembre 2011, le même jour que celle tenue à Londres dans les bureaux de l'OMI.

Il a expliqué que le problème de la piraterie dans la région somalienne a pris le monde au dépourvu. Et il a ajouté : "Je me souviens d'une réunion au cours de laquelle j'ai posé la question des 'bateaux-mère' dont j'avais entendu parler, et un Général m'a répondu que cela n'existe pas. Une semaine plus tard, le thème se trouvait à la première place de l'ordre du jour. Nous apprenons chaque jour quelque chose de plus sur ces pirates et sur comment traiter avec eux, mais ce que nous faisons ne semble pas être suffisamment efficace au moment".

Le Cap. Derek McCann, Président honoraire du *Nautical Institute – Gulf Branch*, a parlé plus précisément de la façon dont ces menaces sont perçues par le public et par les gouvernements. "Le vrai problème, c'est l'indifférence, une indifférence des citoyens et des gouvernements. Si ces attaques étaient faites par avion plutôt que par bateau, il y aurait déjà eu un tollé général, mais personne ne se soucie des bateaux et des marins", a dit le Cap. McCann.

Le véritable problème est l'évolution des tactiques, comme l'a souligné Owen Doherty, Directeur de la sécurité de l'Administration Maritime. "Le mot clé, c'est 'adaptation'. De même que l'industrie progresse, les pirates aussi prennent les mesures correspondantes nécessaires. Nous devons les précéder. Nous ne pouvons pas nous permettre le luxe de rester là, à regarder ce que font les pirates, pour répondre ensuite. Nous devons les précéder", a expliqué Doherty.

Robert Gauvin, Directeur exécutif des politiques pour lutter contre la piraterie, des Garde-Côtes des Etats-Unis, a assuré que le gouvernement étudie sérieusement la question de la piraterie.

"L'actuelle administration s'intéresse beaucoup au problème. Chaque fois qu'un incident est signalé, elle envoie un bref rapport à la Maison Blanche, et non pas au Vice-Président, mais directement au Président. Il s'agit là d'une question très grave", a déclaré Gauvin.

Jeff Dixon, "East Texas Catholic", Diocèse de Beaumont, USA

## GOUTER LA TRANQUILLITÉ DE NOS MAISONS D'ACCUEIL

Il est un navire de 31510 tonnes, qui bat pavillon de Panama, d'une compagnie danoise avec équipage indien et philippin.

Un soir, au club, au milieu du brouhaha, l'un s'approcha de moi et doucement, timidement au creux de l'oreille, il me parlait du Pakistan, de la Somalie et d'une petite ville, Bonny, à 20 miles de l'endroit où il venait de mouiller, au Nigéria, à l'entrée du Niger, dans ce coin infesté de derricks de toutes ces compagnies étrangères. Et je ne comprenais pas ; et il n'en finissait plus de me réexpliquer ; et je ne comprenais toujours pas. Mais lorsqu'ils me disaient qu'il y avait eu des blessés à bord ; alors je saisis immédiatement.

Ils allaient partir au Pakistan pour charger du lourd, du fioul. Ils venaient du Nigéria où ils avaient chargé. Et ils appréhendaient. Ils venaient d'être attaqués par les pirates qui, une fois à bord, les forcèrent à tout donner : chaussures, téléphones portables, ordinateurs, argent, tout ce qu'ils avaient de plus précieux, les cadeaux qu'ils voulaient ramener chez eux ; puis la réserve d'argent qu'avait le capitaine pour payer salaires, vivres et matériel. Deux ont dû résister et ils furent matraqués à coups de bâton ; un OS, matelot, eut le dos abîmé et le capitaine reçut des coups sur la tête. Il fut obligé de partir à l'hôpital et de retourner chez lui. Pourra-t-il reprendre la mer ? Et ils ajoutaient que là bas les pirates n'hésitent pas à tuer.

Et ils avaient peur car il leur fallait, pour rejoindre le Pakistan, passer pas loin des côtes somaliennes et dans l'océan indien où les pirates attaquent très loin de la Somalie.

Je ne savais quoi faire et dire. Quelques uns prirent des bibles, sans enthousiasme. Ils avaient peur et ils n'en finissaient plus de vouloir rester au seamen's club, tard dans la nuit ; ils se trouvaient en paix, avec nous et avec leur famille, goutant la tranquillité de cette maison d'accueil.

En partant je ne pouvais que leur dire : « God bless you ; Que Dieu vous garde ». Et le soir, en rentrant dans mon appartement, je m'empressais de les confier au Carmel de Lisieux et aux bénédictins de la Pierre qui Vire, comme je fais toujours dans de tels cas. Portez-les dans votre cœur.

Bernard Vincent, marin retraité, diacre pour les marins les plus pauvres du grand large  
Septembre 2011



### Evénement parallèle de la Journée maritime mondiale 2011 de l'OMI Rome (ITALIE), 13-14 octobre 2011

Le Conseil de l'OMI ayant accepté, lors de sa 101e session en novembre 2008, l'offre du gouvernement italien d'accueillir l'événement parallèle de la Journée maritime mondiale, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, le ministre des affaires étrangères et le ministre des infrastructures et des transports d'Italie ont le plaisir d'annoncer que la célébration aura lieu au Palazzo Colonna « Sala degli Arazzi » à Rome, les 13 et 14 octobre 2011.

L'événement parallèle portera cette année sur le thème: « **Piraterie: orchestrer la réponse** » et le premier jour sera consacré à un séminaire, divisé en deux sessions. La première session affrontera le thème: « Mesures et bonnes pratiques pour combattre la piraterie », tandis que la deuxième session se penchera sur le thème: « La coopération internationale contre la piraterie ».

Le deuxième jour, diverses activités auront lieu autour du port de Civitavecchia.

# L'AFRIQUE DES PIRATES

Le défi de la piraterie constitue l'une des urgences africaines permanente et même en augmentation, malgré le déploiement d'imposantes opérations navales internationales, surtout dans les eaux au large de la Somalie et dans l'Océan Indien, sur des routes cruciales pour les marchandises orientales vers l'Europe et vers le continent américain.

A ces opérations commencent à s'ajouter des initiatives des pays africains eux-mêmes. Si, sur le front de la Corne d'Afrique – surtout en Somalie –, les gouvernements locaux font preuve d'une maigre capacité d'intervention, quelque chose cependant commence à bouger sur la côte atlantique du continent où la sécurité de la navigation commerciale risque d'être compromise par l'action des pirates, selon les rapports de l'International Maritime Bureau.

La semaine dernière, par exemple, du port de Cotonou – principale ville du Bénin – sont parties les premières patrouilles mixtes de militaires béninois et nigérians qui, à bord d'une flotte de sept embarcations, ont commencé à contrôler la partie des côtes qui s'affichent sur le Golfe de Guinée, toujours pris de mire par les pirates. Sous le nom d'Opération prospérité, l'initiative se poursuivra pendant six mois, durant lesquels la marine militaire du Bénin devra s'organiser pour surveiller directement le littoral étroit de son pays.

Dans son intervention à l'Assemblée générale des Nations Unies, Nassirou Bako Arifari, Ministre des Affaires Etrangères, a dénoncé "la nouvelle menace de la piraterie maritime qui a frappé violemment nos côtes et les eaux du Golfe de Guinée", en parlant comme d'une "véritable plaie pour la région, à côté du trafic de drogues et de faux médicaments". Thomas Boni Yavi, le Président, a lui aussi exprimé à plusieurs reprises ses craintes pour les dommages directs sur l'économie béninoise et pour le risque que le port de Cotonou, dont dépendent 90 % des échanges commerciaux avec l'étranger, soit boycotté pour cause d'insécurité maritime. Le gouvernement du Bénin a également annoncé la prochaine création d'un centre de surveillance radar à Grand-Popo, localité sud-occidentale à la frontière togolaise, dans le but de compléter le dispositif déjà actif à Cotonou mais qui ne contrôle que la portion de côtes bordées à l'Est par la Nigéria.

Ce pays, premier producteur africain de pétrole, voit depuis longtemps les bateaux transportant le produit brut pris d'assaut par les pirates, et depuis le début de l'année, au moins 19 attaques ont eu lieu au large du Bénin. Selon le Chef d'Etat majeur des forces navales béninoises Maxime Ahoyo, l'objectif des patrouilles est de "bloquer toute tentative d'assaut contre les bateaux" qui, souvent, transportent du pétrole et du carburant.

Si, du moins sur une vaste échelle, le phénomène de la piraterie est relativement récent dans le Golfe de Guinée, la situation est tout autre en Somalie et dans les autres pays de la Corne d'Afrique où les attaques des bateaux se sont multipliées ces dernières années, générant des affaires pour des millions de dollars. De toute façon, la piraterie moderne à grande échelle en Somalie remonte au moins à une vingtaine d'années. En effet, dans les années 90, la chute de la dictature de Siad Barre et la disparition de toute autorité de l'Etat en Somalie ont fait que les eaux du pays sont devenues une sorte de zone franche pour tous. Les grands bateaux de pêche industrielle – surtout japonais et sud-coréens, mais aussi occidentaux – ont profité de la situation et sont entrés impunément dans les eaux territoriales somaliennes, les saccageant et réduisant les petits pêcheurs locaux à la misère. De sorte que ceux-ci ont commencé à attaquer les bateaux étrangers, en exigeant d'eux une sorte de taxe pour compenser leur manque à gagner. Il faut ajouter à cela le déversement de détritus toxiques dans les eaux et sur les côtes somaliennes, du fait du manque de contrôle et de la complicité de clans locaux et de groupes armés. Ces comportements ont fini par faire un saut de qualité et, d'artisanale qu'elle était au début, la piraterie s'est transformée en une armée bien équipée et dotée d'embarcations très rapides. Au début, les Cours islamiques avaient essayé de s'opposer aux pirates dans les zones qu'ils contrôlaient mais plusieurs sources locales sont concordes pour rapporter que, désormais, les milices radicales islamiques se sont alliées aux clans somaliens qui contrôleraient directement certains groupes de pirates.

En 2008, le Conseil de sécurité de l'ONU a autorisé les bateaux militaires étrangers à intervenir. Depuis, au large de la Somalie patrouillent des navires envoyés par les pays de l'Union Européenne et l'OTAN, mais aussi la Chine, l'Inde et d'autres états qui font leur possible pour que la piraterie ne s'aggrave pas davantage. Toutefois, le résultat n'est pas des meilleurs : dans le premier semestre de 2011, l'ONU a recensé 171 attaques, et les pirates détiennent encore une cinquantaine de navires et plus de 500 otages, principalement des marins philippins, thaïlandais et pakistanais qui constituent la majorité des travailleurs de la mer, une catégorie parmi les plus exposées aux dangers qui accompagnent la mondialisation des commerce le long des liaisons vitales de l'économie universelle.

(Pierluigi Natalia – L'Osservatore Romano, 4.10.2011)



## "NOUS NE SOMMES PAS TOUS DES PIRATES!"

... Documents et uniformes pour différencier les pêcheurs somaliens des pirates

*Les pêcheurs somaliens se trouvent limités par l'impossibilité d'arriver sur les marchés étrangers*

Les pêcheurs somaliens porteront maintenant des uniformes pour les différencier des pirates, ainsi que l'ont déclaré les fonctionnaires du Puntland, région semi-autonome de la Somalie, bien connue pour la piraterie.

Les pêcheurs de Caluula, Mareero, Qandalla et Bargaal ont déclaré à *Somalia Report* que les gens ont peur d'aller pêcher à cause de la menace des pirates qui volent leurs bateaux, les moteurs et le combustible. En outre, ils craignent que les patrouilles internationales puissent les confondre avec les pirates. Pour palier à cette situation, les fonctionnaires du Puntland ont mis sur pied un programme pour identifier les pêcheurs légitimes, en leur attribuant des uniformes et des pièces d'identité.

"Nous savons bien que les activités des pirates ont semé la crainte chez les pêcheurs ; aussi nous avons le devoir de les aider. Nous leur donnerons des uniformes et des pièces d'identité. Et en premier lieu, nous inscrirons dans un registre tous les pêcheurs locaux du Puntland. Nous avons déjà commencé à le faire à Bosaso et dans la région côtière de Bari", a rapporté Mohamed Farah Aadan, Ministre de la pêche du Puntland, à *Somalia Report*. Et il ajouté : "nous informerons nos garde-côtes et la flotte navale internationale de la différence très nette qu'il y aura entre les pêcheurs et les pirates". *De Jama Deperani, Somalia Report*



## LA STCW POUR LES MARINS DES BATEAUX DE PECHE ENTRERA EN VIGUEUR LE 29 SEPTEMBRE 2012

**Information de l'Organisation Maritime Internationale :** La Convention internationale sur les standards de formation, certification et délivrance des brevets de veille pour les marins des bateaux de pêche (STCW-F 1995) entrera en vigueur le 29 septembre 2012, après qu'ait été atteint le nombre des 15 ratifications nécessaires avant le 29 septembre 2011, avec la signature de la République de Palau. La convention concerne la certification et les conditions minimum requises pour la formation des équipages des bateaux de haute mer, de 24 m. de longueur et plus. Elle comporte 15 articles et une annexe présentant les normes techniques. Selon l'article 12, la Convention entrera en vigueur 12 mois après la ratification de la part de 15 Etats au moins. La STCW-F a été signée par : le Canada, le Danemark, l'Islande, Kiribati, la Lettonie, la Mauritanie, le Maroc, la Namibie, la Norvège, Palau, la Fédération Russe, la Sierra Leone, l'Espagne, la République Arabe-Syrienne et l'Ukraine.

Le Secrétaire général de l'OMI, Efthimios E. Mitropoulos, a accueilli favorablement l'entrée en vigueur de la Convention, en tant que développement significatif de l'amélioration de la sécurité en mer, considérant que l'Organisation se prépare à tenir en 2012 une conférence diplomatique en Afrique du Sud afin d'adopter un accord sur la mise en œuvre d'autres instruments de l'OMI en matière de sécurité des bateaux de pêche, le Protocole de 1993 sur la Convention internationale de 1977 de Torremolinos sur la sécurité des bateaux de pêche. Cet accord tend à faciliter l'entrée en vigueur du Protocole de 1993, qui fut adopté pour modifier la convention originelle de Torremolinos de 1977.

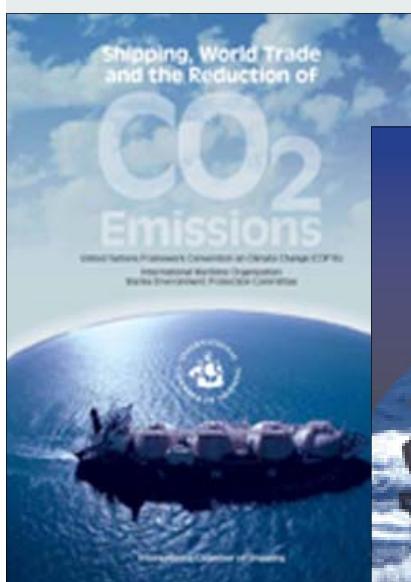
"La sécurité des pêcheurs et des bateaux de pêche fait partie du mandat de l'Organisation, mais les deux instruments sur la sécurité des pêcheurs qui ont été adoptés par l'Organisation ne sont pas encore appliqués du fait d'une série d'obstacles techniques et juridiques et, hélas, le secteur de la pêche continue d'avoir un nombre élevé de victimes chaque année. Il est à souhaiter que l'entrée en vigueur de la STCW-F en 2012 et les travaux en cours pour appliquer le Protocole de Torremolinos en tant que régime contraignant de sécurité internationale puissent jouer un rôle important permettant d'invertir cette tendance", a déclaré Mitropoulos, en formulant le souhait que le dit Protocole puisse satisfaire les exigences pour une entrée en vigueur dans les délais les plus brefs.

# L'INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING PREND POSITION AU PLAN DE L'ÉCOLOGIE ET À PROPOS DE LA PIRATERIE

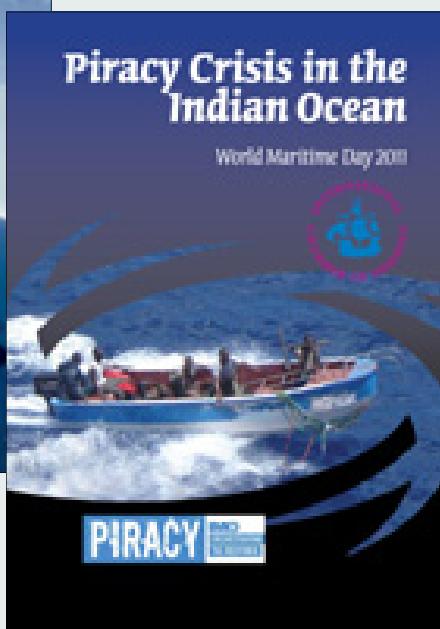


20.9.2011 Londres – L'International Chamber of Shipping (ICS) a tenu son Conseil le 13 septembre dernier et a exprimé sa satisfaction pour l'adoption, de la part de l'Organisation Maritime Internationale (IMO) en juin 2011, d'une série de normes techniques qui aideront le secteur des transports maritimes à réduire encore davantage les émissions de CO<sub>2</sub> au niveau mondial. A cette occasion, certaines règles ont aussi été établies en vue de l'institution d'un fonds de compensation environnementale, à la charge des bateaux – premiers consommateurs de carburant – au lieu d'un système d'échange des émissions.

Ce règlement, coercitif à partir de 2013, vise à dissuader les gouvernements de poursuivre les modalités de diminution de CO<sub>2</sub> dans le cadre de l'UNFCCC (Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques) ou pour satisfaire des exigences régionales, par exemple celles de l'UE. De telles mesures qui n'intéresseraient qu'une partie de la flotte mondiale, et ce avec des contributions minimales, bien que concordées avec l'IMO. Dans tous les cas, les deux questions seront discutées lors de la première Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, prévue en décembre 2011 à Durban.



Pour des raisons politiques, l'EEDI (Energy Efficiency Design Index) qui sera appliqué aux bateaux neufs comportera des dérogations, approuvées par le Conseil de l'ICS et concordées avec l'IMO, afin de dissiper les craintes éventuelles chez les pays en voie de développement, ainsi que l'a rappelé M. Polemis, Président de l'ICS.



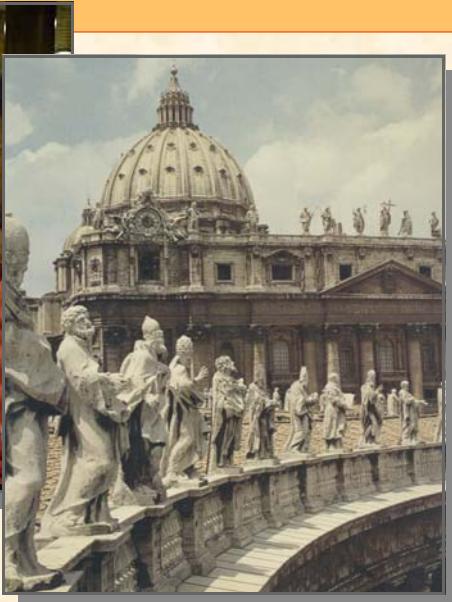
A cette occasion, le Conseil a aussi affronté le thème de la "piraterie", et le Président a souligné que la coïncidence de ces thèmes avec le Xème anniversaire de l'attaque aux Tours Jumelles pourrait sembler présenter une certaine ironie, mais jusqu'à un certain point seulement si l'on considère le fait que les différents gouvernements ont mis en œuvre diverses tentatives pour trouver une solution au problème ; en outre, il faut tenir compte aussi de la souffrance des familles des marins pris comme otages par les pirates sur toutes les mers. Et à propos de ce fléau, tous

les membres de l'ICS ont été d'accord pour que soient utilisées toutes les occasions pouvant souligner la gravité de la crise et de l'abandon – de la part de la communauté internationale – de certaines zones maritimes, comme l'Océan Indien, encore entre les mains des pirates, malgré les efforts et la présence de bateaux des Marines Militaires dans la zone. La contribution de celles-ci, toutefois, reste insuffisante : dans son ensemble, la politique militaire mis en acte par les gouvernements semble tout à fait inadéquate, et pas encore soutenue par une volonté politique.

Par contre, les mesures très radicales prises par l'IMO restent tout à fait valables (comme le Code ISPS - International Ship and Port Facility Security), aptes à réduire la possibilité que le transport maritime puisse être utilisé par les terroristes pour attaquer des domaines importants de la société, déjà lourdement prise pour cible par les pirates au cours des dix dernières années, pour ce qui est du transport maritime et de la fluidité des échanges commerciaux mondiaux.

# DE GDYNIA À ROME

## XXIII<sup>ÈME</sup> CONGRES MONDIAL DE L'APOSTOLAT DE LA MER



Nous sommes heureux de vous annoncer que le XXIII<sup>ème</sup> Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer se réunira au Vatican, dans la Salle du Synode, **du 19 au 23 novembre 2012**. Cet important événement revient à Rome après 30 ans (le dernier y été célébré en 1982), 90 ans aussi après la signature des premières Constitutions de l'Apostolat de la Mer le 17 août 1922, de la main du Pape Pie XI.

En syntonie avec l'Assemblée générale ordinaire du Synode des Evêques fixé pour le mois d'octobre 2012, c'est-à-dire un mois avant le début de nos travaux, le thème du Congrès sera dédié à la nouvelle évangélisation. Nous nous efforcerons, par la réflexion, la prière et le partage, d'examiner l'actuelle situation de notre apostolat "pour pouvoir tracer ensuite, en communion avec le Saint-Père Benoît XVI, évêque de Rome et Pasteur universel de l'Église, des manières et des expressions inédites de la Bonne Nouvelle à transmettre à l'homme d'aujourd'hui, avec un nouvel enthousiasme" (*Lineamenta* du Synode des Evêques 2012).

La "mission" que Jésus a confiée à ses Apôtres a été, est et sera la seule et unique mission, en tous lieux et en tous temps. Mais les circonstances dans lesquelles nous vivons notre vocation de chrétiens, vocation qui change en permanence – de nouveaux problèmes, de nouveaux défis, l'évolution des cultures et de nouvelles possibilités – constituent cette "nouveauté" dans notre vocation d'évangélisateurs du monde des gens de la mer.

Et comme le Congrès Mondial représente un moment important dans la vie de l'Apostolat de la Mer, nous voudrions pouvoir réunir des personnes qui, à des titres divers, sont engagées dans cette tâche pastorale ; nous comptons sur la collaboration de tous pour que l'événement puisse donner les fruits qui en sont attendus. Cinq ans après le Congrès mondial de Gdynia, nous devrons, de façon critique et avec une attention particulière, examiner ce que signifient pour les gens de la mer les changements qu'ils se trouvent à vivre actuellement, et la manière de les analyser à leurs racines les plus profondes. Nous devrons pouvoir nous tourner vers l'avenir avec prévoyance et avoir le courage de nous faire la voix de ceux qui n'en ont pas. Une analyse claire et une réflexion approfondie nous aideront à faire en sorte que les résultats de nos travaux puissent aller au-devant des exigences des gens de la mer.

Les participants seront logés à l'Hôtel *Casa Tra Noi*, qui accordera des tarifs spéciaux à l'occasion du Congrès ([www.hotelcasatranoroma.com](http://www.hotelcasatranoroma.com)). Nous vous enverrons prochainement des informations plus détaillées pour que vous puissiez organiser votre participation de la meilleure façon possible.

## S.Exc. MGR VEGLIO EXHORTE À RATIFIER LA MLC2006



Dans un message envoyé à l'occasion de la 16e Journée mondiale du marin, qui s'est tenue à Manille aux Philippines, le 25 septembre 2011, S.Exc. Mgr Antonio Maria Vegliò a déclaré qu'une loi garantissant la protection et le traitement équitable des marins, est cruciale pour les Philippines. La ratification de la Convention du travail maritime (MLC 2006) représente une opportunité pour le gouvernement des Philippines de voter cette loi, qui apporterait un immense bénéfice aux marins philippins.

« En tant que président du Conseil pontifical pour la pastorale des migrants et des personnes en déplacement, c'est un grand plaisir pour moi de m'adresser à vous et d'offrir mes meilleurs voeux pour la célébration de la 16e Journée nationale du marin, un événement important coordonné par l'Apostolat de la mer-Manille, en coopération avec un grand nombre d'agences gouvernementales et non-gouvernementales maritimes engagées dans les différents aspects du bien-être des marins.

Avec une moyenne de plus de 300,000 marins déployés chaque année, les Philippines représentent l'une des principales sources de marins dans l'industrie maritime et elle est appelée pour cela à juste titre: « le capital humain du monde ». Toutefois, de nombreux défis se présentent au gouvernement et aux agences de bien-être pour apporter une meilleure protection et un meilleur soin à cette catégorie de travailleurs qui, à travers l'envoi d'argent dans leur pays, apportent une contribution importante à l'économie nationale.

Afin de surmonter ces défis, il est important que vous mettiez en œuvre le thème choisi pour cette célébration: *Marinong Pilipino: Lakas ng Pagkakaisa* (*marins philippins: La force est dans l'unité*). Les marins philippins doivent œuvrer en union avec les agences de bien-être des marins afin d'accroître son influence auprès du gouvernement, en vue de faire ratifier aux moins ces deux conventions importantes de l'OIT: tout d'abord, la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958 (OIT 108) – C 185, qui a suscité au cours des derniers mois de nombreux problèmes pour beaucoup de Philippins au Brésil qui se sont vu refuser l'autorisation de descendre à quai.

En deuxième lieu, étant donné que 20% des 1,5 millions de marins dans le monde sont philippins, votre gouvernement devrait comprendre l'importance de ratifier la Convention du travail maritime 2006, qui assurera aux marins des conditions équitables d'emploi et leur garantira des conditions de vie et de travail stables, sûres et décentes à bord des navires.

Je voudrais également mentionner le problème particulier de la piraterie et de ses effets sur des centaines de marins philippins et sur leurs familles. Une fois de plus, il est d'une importance fondamentale dans ce domaine que l'AM renforce ses réseaux nationaux et travaille de façon conjointe avec d'autres organisations internationales, afin de se proposer comme un fournisseur de service de bien-être et offrir une assistance professionnelle spécifique aux victimes de la piraterie et à leurs familles avant, pendant et après l'épreuve.

Afin d'obtenir davantage de résultats dans la mobilisation au niveau du gouvernement et l'offre de services de bien-être aux marins, aux pêcheurs et à leurs familles, il est également nécessaire que les évêques locaux, l'évêque promoteur de l'AM, le directeur national ainsi que tous les aumôniers et volontaires de l'AM Philippines renforcent leur coopération et assument un rôle plus responsable dans la gestion des ressources et la recherche de fonds locaux pour soutenir les diverses initiatives.

Enfin, j'invoque l'intercession de Marie, *Etoile de la Mer*, pour les gens de mer aux Philippines. Puisse le Seigneur continuer de les protéger de tout danger spirituel et matériel, afin qu'ils puissent contribuer au développement du pays ».

S.Exc. Mgr Antonio Maria Vegliò  
Président

# LA THÉOLOGIE MARITIME ET LA RÉALITÉ DE L'ICMA

Un discours édifiant de Hennie la Grange



C'est l'histoire d'un jeune professeur en visite à l'Université de Cambridge pour tenir une conférence. Etant jeune et visitant Cambridge, l'une des universités les plus reconnues dans le monde, le jeune professeur aurait eu tendance bien sûr à faire tout son possible pour impressionner son auditoire. Le professeur de l'Université d'accueil, Cambridge, en présentant l'orateur invité, entoura de ses bras le jeune homme et dit : « Nous sommes tous intelligents ici. Tout comme vous, j'en suis sûr. Alors n'essayez pas d'être intelligent. Soyez juste bon. Soyez bon avec nous ».

Eh bien aujourd'hui, je compte sur votre bonté. Et



je prie pour que vous me pardonnerez d'être davantage bon qu'intelligent. Car ce que j'ai à dire vient davantage du cœur que de l'esprit, et traite peut-être moins de la théologie que de la foi. Mais je suis convaincu que si les organisateurs avaient voulu un traité académique, ils auraient choisi n'importe lequel d'entre vous ici présents

pour cela. Je suis bien conscient qu'il y a ici de nombreux théologiens de haut niveau qui auraient été bien plus adaptés pour cette tâche. Mais je suis également reconforté par une lettre que j'ai reçue d'Eerik Joks de la Mission des marins d'Estonie, qui a composé ce magnifique chant de la cérémonie d'ouverture spécialement pour notre conférence. Eerik participe activement au mouvement œcuménique en Estonie. Et ce qu'Eerik a écrit en substance est que je devrais être bon, avant d'être intelligent. Qu'aujourd'hui devrait être une célébration du miracle de l'ICMA, plutôt qu'un exercice académique dénué de tout sentiment. Et bien, Eerik, j'espère que j'y arriverai.

Permettez-moi d'ajouter également qu'être Secrétaire Général de l'ICMA ne signifie pas que je peux parler au nom de l'ICMA. La nature de notre Association est telle qu'aucun d'entre nous ne pourrait vraiment le faire. Voici donc mon opinion que je suis heureux de partager avec vous. Une raison de plus pour vous de faire preuve de bonté à mon égard...

Je commencerai là où l'ICMA commence et là où l'œcuménisme prend véritablement forme. Bizarrement, lorsque l'œcuménisme – cette noble théologie de l'unité de l'Eglise, le corps du Christ, fondée sur la Bible – est pratiqué là où il est le plus important, il fait rarement l'objet d'une réflexion.

Ce n'est sans doute qu'en passant qu'un aumônier réfléchit sur l'œcuménisme lorsqu'il est en route vers

**Au terme de son discours, le secrétaire général de l'ICMA, le Rév. Hennie la Grange, a reçu l'unique ovation de la Conférence mondiale de l'ICMA (Hambourg, 19-23 août 2011)**

le port pour une journée de travail ordinaire. S'il devait avoir une raison de penser à la théologie si tôt le matin, ce serait uniquement pour se rappeler d'être patient et tolérant envers ses collègues des sociétés rivales. Mais, même si nous n'y pensons pas beaucoup, c'est là, dans les ports, dans les centres et sur les navires que notre foi chrétienne commune dans le Dieu unique est cruciale. C'est ici, dans les ports, que l'œcuménisme compte le plus. Et nous, les aumôniers portuaires, sommes les personnes qui sont le plus appelées à agir sur la base de cette foi selon laquelle nous ne sommes qu'un. Notre rôle est de croire que nous ne sommes qu'un même lorsque la réalité que nous vivons chaque jour peut contredire cette foi à tout moment. C'est là où il est le plus important que l'œcuménisme est le plus difficile à mettre en pratique.

Mais c'est aussi là que j'ai appris les leçons sur l'unité de notre foi et l'unicité de l'Eglise. Avant cela, travaillant dans une église paroissiale, je dois admettre que je ne m'occupais pas beaucoup d'œcuménisme. Provenant d'un pays considéré comme un paria dans le monde, mon église n'était pas tellement intéressée par les relations œcuméniques. A cette époque, nous étions très contents de nous. Nous étions parfaitement heureux d'être isolés du reste de l'Eglise, car nous étions si fermement convaincus d'avoir raison, même si c'était seulement notre impression.

C'est l'amitié qui a tout changé pour moi. Je suis entré dans une réunion d'aumôniers où j'ai été accueilli par des gestes d'amitié. Cette amitié était fondée sur la simple reconnaissance de ma foi – ce qui, en fait, est en soi absolument remarquable – le respect pour mon travail, la tolérance à l'égard de mon Eglise, l'acceptation de ma société, et, par-dessus tout, sur l'amour pour qui j'étais et le souci de la situation dans laquelle je me trouvais, car je vivais une situation difficile alors. Cette relation était cultivée avec soin par le culte hebdomadaire, les réunions régulières de l'équipe, du thé, des biscuits et parfois du braai, et les week-ends de retraite chaque année dans une petite station balnéaire sur la côte où nous partagions la communion. L'équipe d'aumôniers de Durban occupe une place particulière dans mon cœur et a façonné ma confiance dans l'ICMA. Parmi les héros incon-

nus de l'ICMA, je voudrais citer Millen Adams (qui, vous vous en rappellerez peut-être, a organisé la Conférence mondiale de l'ICMA à Durban, dont on se souvient avec nostalgie), John Kunst (notre président) et Mama Paddy Percival. Aucun d'entre eux, malheureusement, n'a pu être ici en cette occasion. Mais leur héritage est véritablement concret. Ils m'ont enseigné que la fraternité est le lieu où l'écuménisme est né.

Pour moi, faire, c'est avoir la foi. Je fais le mieux ce en quoi je crois. Je pense que faire quelque chose dans la foi permet de développer une théologie pratique. Je suis un fan de Don S. Browning, à propos. Il a écrit un livre intitulé *A Fundamental Practical Theology* en 1996, dans lequel il a notoirement déclaré que la théologie est fondamentalement pratique. Il voulait dire par là que la pratique forme notre pensée autant que ce que nous pensons, de même que ce en quoi nous croyons forme notre action. Et cela s'applique également lorsque nous formulons la théologie. Je pense que de ce point de vue, il est sans doute possible de développer une théologie pratique descriptive pour l'ICMA également. Une théologie pratique descriptive tiendrait compte et interpréterait ce que nous faisons déjà et la façon dont nous le faisons, en référence à la foi que nous confessons. Telle est la façon dont je suis arrivé à comprendre l'écuménisme : à partir de l'amour que la minuscule communauté de foi qu'était l'équipe d'aumôniers portuaires de Durban m'a donné librement, la façon dont elle a développé ma conviction que l'amitié et la fraternité (la fraternité est l'amitié donnée et reçue à travers la foi) sont les premières conditions du travail ecuménique. Voilà ce qu'est, je pense, la théologie pratique... Il existe toutefois des risques liés à une telle théologie « pratique ». Tout ce que nous sommes et tout ce que nous faisons, notre être et nos actions, sont fondés sur la foi. Le danger de se concentrer sur la pratique est que nous pourrions accepter la foi comme étant toujours quelque part, en toile de fond, profondément enracinée dans tout ce que nous faisons. En fait, la foi pourrait même être ignorée, afin que nous nous concentriions sur notre action, sur notre travail en vue du bien-être des marins. Eh bien, cela serait triste. Notre travail cesserait d'être fondé sur la foi. Mais j'espère pouvoir revenir sur cela plus tard...

Permettez-moi pour commencer de lancer un autre avertissement et un appel à votre compréhension: je suis autant un calviniste convaincu qu'un ecuméniste convaincu. Cela peut sembler contradictoire, sur le plan théologique, je n'en sais rien. Du point de vue philosophique, je suis d'accord avec Hegel, qui conçoit la réalité comme étant en proie à des oppositions en contradiction entre elles, les deux étant simultanément vraies. Et la vie est le noble art de se frayer un chemin entre les deux. Sans trop entrer dans les détails, laissez-moi juste vous avertir que mon type de théologie sera toujours fondé sur mon éducation protestante, tandis que je rechercherai toujours l'unité

dans l'action de Dieu parmi nous et que j'aspire à trouver l'unanimité dans toutes nos réponses à Dieu.

### Structure

Permettez-moi de revenir un instant en arrière pour vous donner une idée de la structure de mon intervention. Je ne suis pas un théologien systématique, mais je voudrais que vous compreniez où je veux en venir. Je l'ai déjà dit et il ne s'agit en aucun cas d'une vérité profonde, mais elle n'est pas non plus facile: il existe d'un exercice d'équilibre particulier que les aumôniers portuaires doivent savoir accomplir dans leur activité quotidienne. En fait, deux exercices d'équilibre, si l'on tient compte de gravir les passerelles sans se tenir à la rampe pour éviter que les mains ne

soient couvertes de graisse. Nous devons savoir équilibrer dans notre esprit trois types de relations simultanément, ou trois contextes, si vous préférez. Trois mondes différents semblent se croiser dans la personne de l'aumônier portuaire. En fait, cette conférence était plus ou moins fondée sur le même principe. En accomplissant notre travail quotidien, nous devons associer dans notre esprit trois réalités:

1. Le monde de notre propre foi
2. Le monde de la vie du marin
3. Le monde de l'industrie et du commerce maritime

Examinons ces réalités l'une après l'autre et voyons si vous êtes d'accord.

### Le monde de notre foi

Tout d'abord, c'est *notre* foi et, bien sûr, tout ce qui accompagne nos confessions de foi qui compose le monde de notre foi. Notre relation de grâce personnelle avec le Père, notre dépendance à l'égard de Jésus Christ, notre confiance dans le Saint-Esprit, tout cela est important. Etre captivé par notre propre tradition religieuse, s'engager à l'égard de notre propre Eglise, et être loyal à notre propre communauté de foi. Telle est notre réalité. Mais aussi découvrir que nous ne sommes ni uniques, ni seuls. Nous partageons ce lieu de travail, mais, de façon encore plus fondamentale, nous partageons le même appel du Dieu unique qui consiste à prendre soin des marins (Je le répète pour être sûr que vous comprenez bien, car, il n'y a encore que 40 ans, j'aurais pu être banni pour avoir dit cela! Oui, j'aurais très bien pu le dire il y a 40 ans, c'est-à-dire il n'y a pas très longtemps. Malheureusement, j'ai beaucoup plus de 40 ans, enfin, un peu plus, je n'ai pas encore 100 ans, heureusement, car là, j'aurais pu être brûlé au bûcher!). Ce que je veux dire est ceci: il y a encore très peu de temps, nous ne pouvions pas dire publiquement: nous nous occupons des marins car nous partageons de la même manière la mission de Dieu dans le monde. Car, de manière très choquante, ceux avec lesquels nous partageons à présent résolument la mission de Dieu à l'égard des gens de mer, appartiennent à l'autre côté du schisme. Je veux dire



par là que ce sont des personnes avec lesquelles normalement, nous ne serions pas d'accord, avec lesquelles nous ne partagerions aucun acte liturgique, et pourtant, nous avons Dieu en commun. Rien que cela est une réalité difficile à concevoir. Et le faire fonctionner est encore plus difficile. Mais vous et moi savons que, miraculeusement, cela fonctionne. Oui, cela fonctionne. Regardez autour de vous. Ce n'est jamais facile. Et la preuve est inscrite dans la déclaration de la mission de l'ICMA: l'objectif de l'ICMA est d'inspirer la tolérance. Ne vous trompez pas sur le sens de cette phrase, on nous demande de promouvoir la tolérance non pas dans le monde, mais les uns à l'égard des autres. Et la tolérance s'acquierte avec la connaissance. Les relations humaines ne sont jamais établies de façon définitive. Comme dans le mariage, le plus dur commence après que les invités ont quitté la réception. Comme dans le mariage, il est difficile de concilier l'Eglise et l'épouse du Christ.

Souvenez-vous que nous sommes encore en train d'examiner la façon dont notre propre monde de foi est important pour nous. L'œcuménisme devient un problème lorsque la petite bulle dans laquelle nous nous sommes réfugiés est éclatée par quelqu'un venant de l'extérieur. Et voilà, j'ai prononcé la parole fatidique. J'ai dit ce qui est le plus difficile pour nous. Nous sommes contraints de tenir compte de l'œcuménisme lorsque quelqu'un d'autre vient de l'extérieur frapper à notre porte: lorsque nous rencontrons le monde des autres, notre propre monde diminue de taille et d'importance: notre petite bulle... Notre monde est plus petit que ce que nous croyons. Nous apprenons la tolérance lorsque nos mondes s'entrechoquent. Et l'œcuménisme est la façon dont nous gérons cette crise existentielle. L'œcuménisme a besoin d'être l'objet d'une plus grande réflexion ici, à l'ICMA.

Avant que je ne me perde dans l'œcuménisme, comme si ce premier monde dans lequel nous vivons était dominé par les dénominations, je voudrais revenir un instant sur ce que j'ai défini comme notre propre foi. Notre foi est une réalité très personnelle. Certaines, elle possède une antécédence théologique (notre foi est l'œuvre de l'Esprit de Dieu, et non pas de notre propre action), et elle possède même des origines collectives (nous croyons parce que nos parents croient, et notre éducation renforce notre foi) et notre foi a également une importance publique (la foi qui demeure cachée de façon privée n'existe pas), mais dans notre expérience, la foi se manifeste en nous d'abord au plus profond de notre être. La foi détermine notre être.

C'est pourquoi la foi est fondamentale. La foi régit ce que nous sommes autant que ce que nous faisons, la façon dont nous faisons les choses et la raison pour laquelle nous les faisons. La métaphore que Jésus uti-

lise sur l'arbre qui porte du fruit, est importante ici. C'est pourquoi je pense que ce que nous faisons en nous occupant des marins reflète qui nous sommes. Je sais que je me répète, mais soyez patients.

Essayons d'éclaircir tout cela, car il est important de souligner ce que j'ai dit et ce que je ne voulais pas du tout dire. Je voudrais souligner que je n'ai pas dit que nous sommes poussés dans notre travail par l'idée que nous avons des marins et par ce que nous voudrions qu'ils deviennent. Notre engagement dans ce ministère n'est pas dû au manque de foi des marins, pas plus qu'à l'abondance de foi parmi les gens de mer. Nous nous occupons du bien-être des marins à cause de ce que nous sommes et non pas à cause de ce qu'ils sont. C'est nous qui avons la foi qui nous inspire à servir Dieu, et non pas les marins qui manquent de foi, de sorte que nous les approcherions uniquement pour les changer. Nous sommes poussés par notre foi à servir le monde de Dieu de façon inconditionnelle.

Nous commençons avec la foi, la foi et la conviction que Dieu nous envoie pour apporter notre sollicitude pastorale à cette communauté particulière du monde de Dieu: et donc fondée sur la foi. La foi est

notre fondement: la foi est à l'origine de ce que nous faisons, et non pas au terme. Nous ne sommes pas là pour pousser les marins à la foi en laquelle nous croyons. Nous sommes poussés par Dieu à suivre le mouvement de Dieu dans son monde. Dieu nous envoie comme il a envoyé son Fils dans le monde. Nous suivons la mission de Dieu. C'est pourquoi nous nous appelons « missions », et c'est la façon dont nous entendons notre « mission » (dans ce cas, comme un « envoi »).

Je vous entends d'ici objecter: évidemment que l'objectif de Dieu est de réconcilier toute l'humanité. Mais Dieu seul peut réussir cela, c'est un travail qu'il est préférable de laisser à Dieu, à travers le Christ et son Esprit. En étant là où Dieu va, parmi les personnes qu'il déclare aimer, nous remplissons notre part de la mission confiée aux disciples. Ce n'est pas tout, mais j'y reviendrais. Laissez-moi dire tout d'abord, en ce qui concerne notre premier contexte: c'est dans ce monde créé pour nous par notre propre foi, que Dieu nous nourrit et nous équipe pour nous préparer au moment où nous devrons sortir de notre monde pour aller dans le monde des autres. Car nous sortirons de notre monde. Mais la motivation qui nous pousse à aller dans le monde extérieur n'est pas que ce monde est désespérément perdu. Notre motivation pour aller à la rencontre du monde là où il se trouve, provient de la vie nouvelle que Dieu nous a donnée dans le monde nouveau créé pour nous dans le Christ. Sortir de notre monde et entrer dans le monde des autres est le mouvement qui conduit du pasteurat à l'apostolat. Cela a lieu car « ma coupe déborde ».



L'équipe de Hamburg

## **Le monde de la vie du marin**

Le deuxième monde avec lequel nous jonglons est le monde du marin; le monde d'un marin. Je crois qu'il est important de le souligner. C'est le monde du marin, pas le mien, pas le vôtre, mais le monde de quelqu'un d'autre. A partir du moment où l'on s'aventure en dehors de son propre monde, il y a des règles à respecter. En fait, « jongler » n'est pas le terme qui convient pour décrire ce que nous faisons. Ne prenons personne à la légère. Il est parfois bon d'approcher les personnes de façon légère, mais on ne doit pas jouer avec la vie des autres. Notre foi exprime cela simplement : l'amour est la façon dont nous vivons ensemble. Il faut entrer dans la vie des autres avec amour, qu'ils le méritent ou pas. Il faut aimer, quoi qu'il en soit. C'est ce que nous disions en parlant de notre propre monde, n'est-ce pas ? Nous faisons ce que nous faisons à cause de ce que nous sommes : nous sommes fondés sur la foi, poussés par la foi. Nous aimons parce que Dieu nous a aimés bien avant que nous ne commencions à l'aimer en retour. Donc, en frappant à la porte d'un marin et avant d'entrer dans son monde, il faut attendre qu'il nous invite à entrer. Et, une fois que nous sommes entrés, nous n'allons que dans les pièces communes, pas dans les espaces privés si nous n'y sommes pas invités, et parfois, il faut nous déchausser avant d'entrer.

Pourquoi le monde d'un marin ? Je pense que Dieu a en quelque sorte identifié pour nous les personnes auxquelles il souhaite que nous adressions son attention et son amour : les gens de mer. Vous seuls savez pourquoi vous avez consacré votre vie aux marins. Mais je suis presque certain que la plupart d'entre nous pourraient raconter comment Dieu les a guidés vers les gens de mer. Pour moi, ce fut une décision de foi. Je pense que les marins sont importants pour Dieu. Je suis convaincu que je dois aimer les marins parce que Dieu les a aimés le premier. C'est ce qui fait de l'ICMA une ressource précieuse dans le domaine du bien-être des marins. Nous avons une bonne raison de mettre le plus grand soin possible dans notre travail, avant même de pouvoir décrire de façon théologique notre engagement à l'égard des gens de mer, et cette raison, c'est tout simplement la foi.

Pour moi, il y a une bonne raison de faire référence de façon générale aux marins en tant que « gens de mer ». Je rappelle constamment à moi-même que les marins sont des personnes à part entière. Les marins ne sont pas de simples instruments de travail, ni simplement un élément humain: le maillon le plus fragile de la chaîne lorsque la sécurité n'est plus assurée. Les marins ne sont pas non plus des gens dans la misère, devant être traités avec condescendance et pitié, et dont il faut prendre soin et assurer le bien-être car leur vie en dépend. Ils ne sont pas non plus systématiquement victimes d'injustice, pas plus qu'ils n'ont toujours raison ou qu'ils ne peuvent être mis en doute. Ce sont là des opinions réductrices intolérables qui ne correspondent pas à la théologie chrétienne sur la plénitude de l'être humain. Nous reconnaissons la dignité des marins lorsque nous nous comportons avec les



St. Michael's Church

marins de la même façon que nous devrions nous comporter avec toutes les personnes : en reconnaissant leur plénitude. Ne critiquons-nous pas avec vigueur toute industrie ou ordre politique qui réduit notre humanité à notre degré d'utilité? Il faut alors faire attention à ne pas traiter les marins avec le même manque de respect. Nous faisons partie de l'« industrie religieuse ». Notre intérêt pour les marins pourrait facilement être interprété comme visant uniquement, ou même comme étant limité, à les christianiser tous. Je voudrais suggérer que nous, qui sommes dans le secteur de la foi, devrions faire attention à ne pas contribuer à la perception que nous nous occupons des marins uniquement pour les convertir. En fait, nous ne devrions pas nous concentrer uniquement sur leur spiritualité comme si c'était l'unique chose qu'ils sont ou qu'ils recevront de nous. En faisant cela, nous nous servirions nous-mêmes, nous ne servirions ni les marins, ni Dieu. Notre relation avec les marins repose sur une solide anthropologie chrétienne. La dignité humaine est reconnue dans la plénitude. C'est ainsi que nous avons été créés par Dieu et recréés par le Christ et l'Esprit.

Si notre devoir de sollicitude doit être fondé sur notre foi, nous devons traiter les gens de mer comme des voisins (« naastes ») : comme des personnes qui non seulement sont pleinement humaines, mais qui ont également été créées par le même Dieu que nous servons. Même ceux qui semblent en être le moins dignes – peut-être précisément ceux qui n'en sont pas dignes – sont l'objet de la grâce de Dieu. Le fait que nous soyons envoyés à leur rencontre fait partie de la mission de Dieu. Et quant à moi, je participe à cette mission. Voilà pourquoi je sers les gens de mer.

Mais même l'autorisation de Dieu de s'aventurer dans le monde des autres ne facilite pas pour autant la tâche. Entrer dans le monde des autres est chargé de risques et de difficultés. On peut faire beaucoup de mal. Aller sur le lieu de travail des marins signifie s'aventurer dans leur espace vital. Si le navire est la maison d'un marin et que nous sommes, dans le meilleur des cas, son hôte, quelle que soit l'hospitalité avec laquelle il nous accueille, pénétrer dans l'esprit et dans la foi d'un marin, dans sa vie et dans ses sentiments, dans son espace et dans ses biens, dans ses droits, dans ses relations professionnelles et dans ses perspectives de carrière signifie fouler un sol sacré. Nous ferions bien de nous rappeler là où les anges craignent

de marcher et pourquoi. Nous devons nous en tenir aux limites de notre fonction.

Rencontrer les marins là où ils se trouvent, dans leur monde, est le champ de mine de la pastorale. S'agit-il d'ailleurs même d'une pastorale ?

Ne commettons pas l'erreur de penser que nous comprenons pleinement la pastorale. Nous devons étudier la théologie de la pastorale et nous avons besoin d'une formation permanente sur les techniques d'assistance spirituelle et d'assistance psychologique. Non seulement parce que la discipline de la théologie pratique évolue rapidement, mais également parce que c'est là que le problème de la mission confiée aux disciples tracasse notre conscience, pas vrai ? Les membres de l'ICMA se débattent avec cette question théologique : est-ce que travailler auprès des marins fait vraiment partie de la pastorale ou avons-nous franchi la frontière vers l'apostolat ? Sommes-nous dans l'Eglise ou en dehors de l'Eglise ? Faisons-nous des disciples ou pas ? Si la réponse est non, sommes-nous en train d'enfreindre la mission confiée aux disciples ?

Cette controverse existe parmi les membres de l'ICMA et se manifeste certainement aussi dans le léger malaise des organisations partenaires de l'ICMA. Elle existe au sein de l'ICMA car nous avons tous différentes réponses sur ce que la mission confiée aux apôtres exige de nous, et nous avons différentes attentes de la façon dont chacun de nous y répond.

Je voudrais suggérer qu'il existe une autre façon de considérer le ministère des marins, au-delà de l'optique de la mission confiée aux apôtres. La question qui devrait être posée est peut-être celle-ci : Existe-t-il d'autres modèles bibliques pour le ministère auprès des marins à part la mission (« envoi »/prosélytisme) ? Devons-nous justifier tout notre travail parmi les marins à partir de ce paradigme unique de faire des disciples ? Ou bien notre engagement auprès des marins pourrait-il être également une attention diaconale ? Ne pourrions-nous pas tout simplement nous occuper des plus faibles dans le Royaume de Dieu ? Ne pourrions-nous pas tout simplement obéir au commandement de Dieu d'être le sel de la terre ?

Ken Peters a dit l'an dernier à Penang : « Ce que nous faisons en nous engageons auprès des marins est créer un moment d'Eglise ». Pour moi, cela signifie que nous apportons la présence de Dieu aux personnes et aux situations qui ne pourraient pas moins être qualifiés d'Eglise. Mais être Eglise, au-delà du témoignage apostolique et de la défense prophétique, signifie également aimer et prendre soin. Nous pouvons être diaconaux. En fait, nous n'avons que l'embarras du choix en ce qui concerne les modèles bibliques pour le ministère auprès des marins.

La Christian Seamen's Organisation est, je pense, un bon exemple du type d'organisation qui agit conformément à ce choix : elle choisit de se concentrer sur les visites à bord des navires et sur le soin pastoral dans un but apostolique. Ce faisant, la CSO reconnaît que ce qu'elle fait n'est qu'une partie de ce dont les marins ont besoin, qu'elle peut choisir de se concen-

trer sur l'aspect spirituel dans son activité uniquement parce que d'autres membres de l'ICMA avec lesquels elle travaille étroitement dans les mêmes ports font ce qu'il faut pour répondre de façon concrète aux autres besoins des marins. Elle qualifie son modèle de ministère complémentaire. Cela signifie-t-il alors que les membres de l'ICMA qui se concentrent sur l'offre de services dans les centres d'accueil et les centres de marins sont moins obéissants à Dieu, ou n'est-ce pas plutôt qu'ils accomplissent simplement ce que Dieu demande d'autre à côté de la mission confiée aux apôtres ? Je pense que c'est cette dernière hypothèse qui est la bonne. Si la tolérance que la déclaration de la mission de l'ICMA définit comme l'objectif de l'ICMA veut encore dire quelque chose, alors cette tolérance



ne s'applique pas seulement à notre travail complémentaire aux côtés des autres traditions de foi, mais également à la reconnaissance de la légitimité d'autres *modus operandi*, ou mieux, du fondement biblique de modèles alternatifs de ministère. Si les églises paroissiales offrent du thé après la Messe du dimanche (entre parenthèses, la mienne offre du vin!), alors on pourrait offrir des boissons aux marins dans leurs « églises », c'est-à-dire nos centres de marins.

En bref, je ne crois pas que l'on puisse raisonnablement limiter notre modèle de service aux marins à un seul verset des Ecritures, même si ce verset est la mission confiée aux disciples dans l'Evangile de Matthieu, en ignorant le reste de la Bible. Cela reviendrait à être sélectifs et irresponsables.

De façon significative, certains de nous se qualifient d'aumôniers. Les aumôniers sont présents là où les prêtres de paroisse et les ministres sont absents. En fait, on ne trouve pas d'aumôniers dans les églises. On les rencontre dans les instituts médicaux, les écoles et les universités, dans les armées, dans les grandes entreprises, au niveau des autorités locales ou même nationales. Et, précisément, dans les ports. Les aumôniers apportent ce moment d'Eglise aux communautés qui sont justement en dehors de l'Eglise. J'aimerais pouvoir vous lire en entier le livre de Naomi Paget et Janet McCormack, « The Work of the Chaplain » (*le travail de l'aumônier*). Le verset 25 de l'Evangile de Matthieu est central pour leur paradigme concernant le ministère de l'aumônier. Jésus y enseigne la valeur de toutes les personnes, et l'exigence que le juste pourvoit aux besoins de toutes les personnes, même les derniers dans le monde de Dieu. Si c'est là le soin à apporter en situation de crise, alors cela pourrait être également l'essence de tout type de soin apporté aux marins. Ce que je veux dire est que le paradigme de l'aumônerie est autant une façon d'être et un moyen

de s'engager pour les ministres des marins que peut l'être le prosélytisme.

Mais entrer dans le monde d'un marin a ses limites, à cause de ce que nous sommes et de ce que nous ne sommes pas, quel que soit ce dont les marins ont besoin. Très souvent, les marins n'ont pas besoin de nous, mais de quelqu'un d'autre. Nous ne sommes pas des docteurs. Nous ne sommes pas des psychologues. Nous ne sommes pas des avocats. Nous ne sommes pas des représentants de syndicats. Nous ne sommes pas des agents maritimes. Nous ne sommes pas des agents de voyage. Nous ne sommes pas des banquiers. Et, même si nous aimerais être toutes ces choses, même si nous avons beaucoup d'expérience dans de nombreuses choses que les marins désirent et dont ils ont besoin, nous sommes des pasteurs. Nous sommes des experts religieux et spirituels. Mais, en dépit de notre profonde connaissance de la spiritualité de la foi chrétienne, nous en savons très peu, par exemple, de l'islam, de l'hindouisme, et des autres grandes fois présentes parmi les marins. Mais les protestants comprennent-ils pleinement la spiritualité catholique ? Les catholiques comprennent-ils pleinement la spiritualité du renouveau charismatique ? Les évangélistes comprennent-ils pleinement le mouvement œcuménique ? Je ne le crois pas. Nous sommes des pasteurs, et nous partageons les uns avec les autres et avec certains des marins la même foi chrétienne. Mais, au mieux, nous sommes les « premiers intervenants ». Attention, il ne faut pas que cela sonne superficiel. Nous sommes des premiers intervenants très professionnels. « Aujourd'hui, l'aumônerie continue à répondre aux besoins spirituels de toutes les personnes d'une façon qu'aucun autre groupe religieux établi ne peut faire ». Je cite le livre de Paget et McCormack (page 4). Et bien, je pense que cela s'applique à nous ! Mais nous aimons nous mettre en avant : nous aimons nous présenter comme des psychologues, et même des spécialistes en psychologie post-traumatique. Soyons honnêtes : aucun degré de formation que nous avons reçue jusqu'ici au sein de l'ICMA ne nous rend aptes à gérer les syndromes de stress post-traumatique. Il s'agit d'un trouble médical et aucun de nous n'est médecin. Vous ne tenteriez pas une opération à cœur ouvert, n'est-ce pas ? Ne vous lancez pas dans des choses que vous ne comprenez pas. Mais nous sommes animés des meilleures intentions. Nous sommes si préoccupés par les marins dans les situations de crise, après les actes de piraterie et d'autres tragédies, que nous voulons intervenir en prétendant savoir – et même en croyant que nous pouvons apporter – ce dont ils ont besoin. C'est pourquoi, à un certain stade du processus de service au marin, nous devons avoir confiance dans le contrôle final de l'Esprit Saint sur le processus et adresser les marins vers d'autres professionnels mieux équipés que nous. Non seulement nous réalisons que nous ne pouvons pas assurer la plénitude d'une personne avec notre soin pastoral, mais nous ne jouons qu'un rôle limité dans leurs vies et les autres continueront le travail et en verront les fruits ; nos limites ont également

besoin de l'intervention des professionnels d'autres disciplines.

Cela se résume à ce que vous vous attendez à trouver dans la vie et dans le monde de cette autre personne, non ? Qu'y cherchons-nous ? Qu'avons-nous l'intention de faire à ce propos ? Cherchons-nous la foi, et, ne la trouvant pas, nous hâtons-nous d'appuyer sur le bouton « installation » ? Notre attente de ce qu'il y a au-delà de notre propre monde dans une autre vie régit souvent la façon dont nous traitons les autres et dont nous nous conduisons. J'ai fait l'expérience de la façon dont Dieu m'a révélée mon attente, et laissez-moi vous dire que c'était une attente très écrasante. Pardonnez-moi, je reviens sur mon histoire, mais je pense que c'est important en l'occurrence.

Je me souviens lorsque j'ai commencé le ministère portuaire. La CSO m'avait donné une minuscule fourgonnette pour circuler dans le port. Le matin, j'avais l'habitude de rouler sur le quai (on pouvait encore le faire à cette époque), et de me garer au bord de l'eau, à l'avant du bateau. Je me souviens très bien être assis dans mon Opel Cadet et regarder en l'air les grues imposantes et la masse impressionnante du navire haut de plusieurs étages qui me dominait. C'était plus qu'intimidant : c'était absolument effrayant. Je restais assis là et je priais encore plus longtemps que je ne le faisais avant de parler du haut de ma chaire le dimanche. L'immensité du monde des marins semblait tout simplement insurmontable. Et je me souviens de ce que je répétais encore et toujours dans mes prières : Mon Dieu, ne m'abandonne pas. Mon Dieu, viens avec moi. J'étais écrasé par mes responsabilités : j'allais faire monter Dieu à bord. Et ça n'a jamais été bien mieux. Car je retournais trop souvent chez moi en me sentant un misérable perdant pour devenir confiant. En 2004, ma société m'envoya à La Nouvelle Orléans, pour étudier de plus près l'ICMA afin de voir si nous pouvions éventuellement y adhérer. De nombreuses personnes ont critiqué cette Conférence. C'était la première à laquelle j'assistais, et je me souviens encore de ma stupéfaction en voyant de si nombreux aumôniers portuaires. Je savais bien qu'il y avait des aumôniers portuaires ailleurs, mais autant que ça ? Sans doute mon sentiment d'isolement était trompeur après tout. Il y avait un atelier à La Nouvelle Orléans devant être guidé par le révérend Jaakko Laasio et le père André Quintelier. Ce jour-là a changé ma vie. Et je me souviens encore de la phrase qui la changea. Ce fut le père André qui dit : Nous ne montons pas à bord pour apporter Dieu aux marins. Car Dieu y est déjà. Nous allons à bord pour rencontrer Dieu. Cela ne vous semblera peut-être pas très profond, mais ça a changé ma vie. Et cela m'a probablement aidé à faire prendre conscience à une poignée de marins qu'ils ne sont pas seuls non plus.

### Le monde de l'industrie maritime

Ce n'est pas le monde accueillant des gentils Philippins, cela dit. Il est question ici du monde réel et froid des affaires et de l'argent, beaucoup d'argent, ou de la perte d'argent, comme on veut parfois nous faire

croire. C'est le monde du commerce international, de l'offre et de la demande, de l'avidité, du consumérisme, et, en dernière analyse, du matérialisme. C'est un environnement sans pitié. Aussi imprévisible que le cours de ses actions, aussi sans scrupule que ses politiciens et aussi violent que ses pirates. Ce n'est pas un lieu où la dignité humaine s'épanouit.

Dans ce monde, il y a une place pour le témoignage prophétique de la justice et de la défense des droits. Une voix indépendante, qui s'élève sans crainte en faveur de la plénitude des gens de mer, de leurs droits, de leur bien-être, de leur humanité même. C'est un monde où la grâce est un refuge, l'hospitalité un miracle et la dignité un moment d'Eglise. Ce sont les dons que nous apportons de Dieu. La grâce, l'amour et la foi.

C'est dans ce monde que nous nous élevons pour défendre la justice. Mais ne vous y trompez pas, la justice n'est pas universellement séduisante. C'est dans ce contexte que l'amour est systématiquement crucifié et il survit rarement. L'amour aux conditions de Dieu n'est généralement pas recherché. L'ICMA n'est pas toujours accueillie à bras ouverts. Dans ce monde, la foi elle-même est suspecte et honteuse.

Est-ce là le signal que nous devons quitter la scène? Certainement pas. S'il existe un aspect humain dans cette industrie, c'est nous qui l'incarnons. Mais soyons honnêtes : si les autorités portuaires et les compagnies maritimes voient d'un bon œil les aumôniers portuaires, ce n'est pas parce que nous sommes chrétiens. Ni parce que nous sommes si admirablement humains. S'ils portent sur nous un regard favorable, c'est parce que grâce à nous, ils ont le bénéfice d'avoir des équipes en meilleure santé et plus sereins en échange d'un investissement très réduit.

La plupart du temps, nous sommes un problème. Nous sommes ici face au dilemme théologique de s'abandonner au monde et de s'y engouffrer, en étant esclave de ses priorités, ou de lutter passionnément avec et ongles contre lui, comme s'il était l'incarnation de Satan, ou encore de communiquer avec lui, comprendre ses priorités, être un partenaire et un collaborateur et célébrer ses victoires, faire un bout de chemin ensemble, mais garder également ses distances, ainsi que son identité et son intégrité d'agent de Dieu œuvrant pour la justice, et d'avocat de Dieu en faveur d'êtres humains qui ne le méritent pas mais que Dieu, lui, estime. Nous avons tous une façon différente d'agir. Ne critiquons pas la relation que nous avons les uns les autres à l'égard du monde en faisant notre travail. En revanche, rendons-nous indispensable dans un monde où nous sommes uniques.

Il y a plusieurs façons d'entrer en contact avec le monde de l'industrie maritime : occuper une haute fonction à l'OIT et à l'OMI ou s'arranger pour avoir libre accès à la machine à café du capitaine du port ; réussir à franchir l'entrée du port ou passer le personnel de quart. Il faut s'intégrer dans le monde, n'étant pas du monde, mais certainement dans le monde.

Nos membres ont forgé des relations avec cette industrie. Nous sommes reconnus comme une res-

source, acceptés comme des partenaires, et même amplement soutenus. Mais les conditions sont celles imposées par l'industrie, que ce soit le Code ISPS, les cartes du TWIC ou les conditions d'octroi d'aides, ce ne sont pas nous qui dictons les règles. C'est ici, dans ce monde, que le professionnalisme dans l'activité de l'aumônier est important. Notre intégrité est vitale. Le service que nous offrons est apprécié. Certains des membres ont été employés et soutenus par l'industrie, après avoir convaincu l'industrie de la différence qu'un aumônier peut faire. Costa utilise l'AM, les navires dragueurs hollandais utilisent SPWO, le gouvernement des Etats-Unis utilise SCI. Après les récents tremblements de terre en Nouvelle-Zélande, un aumônier de l'ICMA a fait la traversée avec un navire qui était dans le port de Christchurch lorsque la ville a tremblé, pour apporter son soutien aux passagers et à l'équipage. Les liens avec l'industrie devraient être entretenus non pas pour le plaisir, mais pour les portes qu'ils ouvrent aux marins.

### En conclusion...

J'arrive à la conclusion de mon intervention. Je me rends compte à nouveau que je n'ai pas traité de théologie, ni même de théologie descriptive, et certainement pas de théologie systématique non plus. Mais je vous avais avertis avant de commencer. Je sais que je n'ai pas vraiment contribué à notre compréhension de nous-mêmes. Je me suis sans doute égaré, et je vous ai peut-être fait perdre le fil dès la deuxième page. Mais aujourd'hui, j'ai osé vous appeler mes amis, et j'ai profité de votre bonté pour poser des questions fondamentales qui peuvent apparaître aussi déconcertantes que stimulantes. J'ai été irritant, je m'en rends compte, non seulement j'ai parlé trop longtemps, mais j'ai posé bien plus de questions que je n'ai apporté de réponses, et peut-être ressentez-vous à présent davantage un sentiment de malaise que de paix.

Mais réfléchissez un instant : le miracle de l'ICMA n'a que 40 ans. Pensiez-vous vraiment que l'on arriverait à régler nos différences du passé, souvent violentes, en l'espace de quatre décennies? Certainement pas! Voilà ce qui est étonnant : que l'ICMA existe tout court, et que le travail oecuménique fait fonctionner l'œcuménisme ici plus que nulle part ailleurs dans la chrétienté. Vous participez à un miracle.

Je prie pour que Dieu le Père nous accorde le don de la foi en Jésus Christ qui vient de l'Esprit Saint. Je prie pour que l'amour ait le dernier mot parmi nous. Je prie pour qu'ensemble, nous devenions la voix des marins. Je prie pour que les marins et leurs familles apprennent à compter sur les ministères chrétiens auprès des marins réunis ici. Et je prie pour que l'industrie maritime reconnaît le professionnalisme avec lequel nous apportons notre soin fondé sur la foi. Je prie pour que l'industrie maritime redonne dignité à l'humanité. Et je prie pour votre épanouissement et votre paix dans l'accomplissement de ce que vous devez faire pour Dieu et les marins. Je prie pour que vous ne renonciez jamais.

22 août 2011

# La Confraternité de Notre-Dame Etoile de la Mer

L'AM-USA entretient d'excellentes relations avec la Confraternité de Notre-Dame Etoile de la Mer. Le vice-président et marin, M. Chris Fogarty, a récemment écrit un historique de la Confraternité et aimerait le faire connaître aux membres.

## De modestes débuts

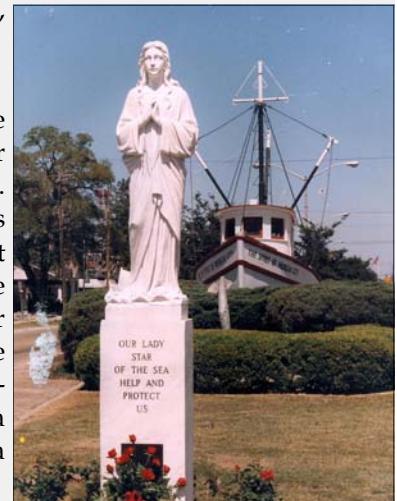
La confraternité de Notre-Dame Etoile de la Mer a connu de modestes débuts à Morgan City, en Louisiane. A partir de 1970, un groupe de prière du rosaire a commencé à se réunir toutes les semaines dans les maisons du quartier. Avec l'autorisation du pasteur, le groupe s'est réuni plus tard dans l'église catholique Holy Cross, à Morgan City pour réciter la prière du rosaire.

## L'inondation de 1973

En 1973, une inondation a posé de graves menaces à la région. Au cours de cette période cruciale, alors que de nombreuses personnes priaient, le groupe de prière du rosaire a élevé de fervents appels à Dieu, à travers l'intercession de Notre-Dame Etoile de la Mer. Leurs prières ont été entendues. Lorsque le danger disparut, le groupe de prière décida de se donner pour nom Groupe de prière du rosaire Notre-Dame Etoile de la Mer. Les efforts du groupe devaient avant tout encourager la dévotion à Notre Bienheureuse Vierge Marie. Le groupe décida ensuite de placer toute la région sous la protection de Notre-Dame Etoile de la Mer. Les membres commencèrent une neuviaine de prière à Notre-Dame Etoile de la Mer pour invoquer la protection contre les ouragans et les catastrophes naturelles dans le diocèse de Houma-Thibodaux et pour permettre aux marins et à ceux qui vivaient du travail en mer de rechercher sa protection. Toute autre intention était inclue dans les prières, les Messes et les bonnes œuvres du groupe.

## La statue

Le groupe de prière du rosaire commissionna une statue de Notre-Dame Etoile de la Mer sculptée dans du marbre de Carrare à l'artiste italien Salvi Giorgio. Leur première préoccupation était le financement. Le maire de Morgan City, C.R. Brownell, apporta son soutien total à l'entreprise etaida le groupe de nombreuses façons, notamment en facilitant les droits de passages sur les autoroutes de l'Etat et afin d'obtenir la permission de placer la statue dans un lieu sûr à proximité de l'autoroute. Larry Bergeron aida le groupe en préparant les fondations et le pilier sur lequel la statue devait être placée. Le 27 juillet 1975, la statue de marbre de Carrare grandeur nature de Notre-Dame Etoile de la Mer fut érigée à Morgan City. L'archevêque de La Nouvelle Orléans, S.Exc. Mgr Philip M. Hannan, consacra la statue et plaça toute la région sous la protection de Notre Dame Etoile de la Mer.



## Le développement successif

Des Messes pour l'Année Sainte furent programmées en 1975, et le 5 octobre, une bénédiction et la récitation aux flambeaux de la prière du rosaire eurent lieu au Tiger Stadium à Morgan City. S.Exc. Mgr Hannan et S.Exc. Mgr Maurice Schexnayder, archevêque de Lafayette, présidèrent les cérémonies de clôture de l'Année Sainte.

## La médaille

Le 17 mai 1978, l'évêque Warren L. Boudreux, du diocèse de Houma-Thibodaux, accorda la permission de frapper et de distribuer une médaille en l'honneur de Notre-Dame Etoile de la Mer. Il s'est agi d'une étape supplémentaire pour renforcer les efforts visant à promouvoir la dévotion à Notre-Dame. Le 27 juillet 1978, à l'église du Sacré-Cœur de Morgan City, l'évêque Boudreux consacra et bénit la première médaille frappée dans le diocèse en l'honneur de Notre-Dame de la Mer. La médaille est frappée au recto de l'image de Marie, Etoile de la Mer, entourée des mots « Stella Maris, guide-moi », et au verso d'une image du chapelet avec les paroles « Notre-Dame Etoile de la Mer, accorde-nous ton aide et ta protection ».

## La constitution de la Confraternité

Le 22 août 1979, en la fête de la Vierge Marie Reine, S.Exc. Mgr Boudreux donna officiellement au groupe de prière du rosaire le nom de Confraternité de Notre-Dame Etoile de la Mer. L'évêque rendit le décret public le 8 septembre 1979, en la fête de la Nativité de Notre-Dame. Sa Sainteté le Pape Jean-Paul II donna officiellement sa Bénédiction apostolique à tous les membres de la Confraternité.

## Objectifs et activités

L'un des objectifs de la Confraternité est d'accroître la dévotion à Marie sous le titre de *Notre-Dame Etoile de la Mer*. Fidèles à ses débuts, la Confraternité se réunit encore le mardi matin à 9h00 dans l'église de la Sainte-Croix pour prier Notre-Dame et demander son intercession pour les nombreux besoins du peuple de la région à travers l'un de ses instruments les plus puissants et préférés, la prière du rosaire. Chaque année, au printemps, la Confraternité

té s'unit en prière avec de nombreuses autres personnes dans la communauté pendant neuf jours pour invoquer la protection de Notre-Dame à l'approche des ouragans et pendant la saison des crues. En automne, les fidèles élèvent à nouveau des prières comme action de grâce pour sa protection contre les dangers de la nature. Les membres de la Confraternité fabriquent des chapelets qui sont distribués aux missionnaires aux Etats-Unis et à travers le monde, dans les écoles locales, les maisons de retraite, les hôpitaux et les prisons. Des paniers de nourriture sont distribués aux personnes dans le besoin à Noël et pendant l'année. La Confraternité a aménagé un lieu où dormir et manger pour les familles sans-abris, dans l'attente de trouver un travail.

#### Les membres dans le monde

La Confraternité possède des membres dans 24 des 50 Etats composant les Etats-Unis. D'autres membres proviennent du Canada, des Philippines, d'Inde, de Finlande, du Nigeria et du Ghana. La Confraternité est ouverte à tous les catholiques pratiquants qui désirent suivre la constitution contenue dans le programme d'adhésion. Pour toute demande d'informations supplémentaires concernant l'adhésion à la Confraternité, s'adresser à: The Confraternity of Our Lady Star of the Sea, Central Headquarters, P.O. Box 609, Morgan City, LA 70381

#### Une invitation

Notre-Dame Etoile de la Mer, Stella Maris, est la patronne de tous ceux qui naviguent en mer. Saint Bonaventure nous rappelle qu'elle « guide en un lieu sûr au Ciel ceux qui naviguent les mers de ce monde sur les navires de l'innocence et de la pénitence ». Les navires en mer sont guidés par l'Etoile polaire. Notre-Dame, Etoile de la Mer, apporte son assistance non seulement aux marins à bord de ces navires, mais aident également tous ceux qui naviguent dans les eaux agitées de la vie. Si vous avez l'impression que les flots tumultueux de ce monde vous ballorent au gré des orages et des tempêtes au lieu de vous faire marcher sur la terre ferme, tournez votre regard vers la lumière de Notre-Dame Etoile de la Mer. Ne vous égarez pas dans les tempêtes de la vie. Faites appel à Marie.

#### Dédicace

Cette histoire est dédiée à la mémoire du p. John Paul Finke, S.M., dont l'amour et la dévotion pour Notre-Dame a aidé les membres de la Confraternité à maintenir le cap de leur âme fixé sur l'Etoile de la Mer.

www.pcmigrants.org  
www.pcmigrants.org

**Le Conseil Pontifical de la Pastorale pour les Migrants et les Personnes en Déplacement a le plaisir d'annoncer l'ouverture de son propre site web, que pourront consulter utilement tous ceux qui, à différents titres et pour diverses raisons, sont intéressés par le phénomène articulé de la mobilité humaine, ou qui y sont impliqués directement ou indirectement.**

## PONTIFICAL COUNCIL FOR THE PASTORAL CARE OF MIGRANTS AND ITINERANT PEOPLE



[Home](#)   [Chi siamo](#)   [Settori](#)   [Pubblicazioni](#)   [Documenti](#)   [Contatti](#)

Il Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti è "uno strumento nelle mani del Papa" (Pastor Bonus, Proemio, n. 7) e "rivolge la sollecitudine pastorale della Chiesa alle particolari necessità di coloro che sono stati costretti ad abbandonare la propria patria o non ne hanno affatto; parimenti procura di seguire con la dovuta attenzione le questioni attinenti a questa materia" (Pastor Bonus, art. 149).

[Presentazione](#)  
[Presentation](#)  
[Presentación](#)



# 9/11

## LE JOUR QUI A CHANGE LE MONDE



Dix années sont passées depuis le 11 septembre 2001, une date entrée bien tristement dans l'histoire ; dix années qui n'adoucissent aucunement la douleur pour environ ces trois mille vies humaines balayées par la folie homicide.

Depuis ce jour, la sécurité a changé. Les attaques terroristes ont eu de graves conséquences au niveau mondial. La première répercussion pour le monde des gens de la mer a été l'introduction du Code ISPS ("International Ship and Port Facility Security Code"), dont les dispositions structurent un tableau international permettant de coordonner les navires et les installations portuaires afin de prévenir les actes qui représentent une menace pour la sécurité dans le secteur des transports maritimes.

Ces mesures de contrôle risquent de traiter les gens de la mer comme des "ennemis potentiels" en les reléguant toujours plus sur les bateaux et dans les limites des zones portuaires, et pas seulement aux Etats-Unis. Le Code a également entravé l'accès à bord pour les représentants syndicaux et les aumôniers. Une telle situation contribue à augmenter la pression et le stress chez les membres de l'équipage. En effet, pour un marin ou un pêcheur, descendre à terre n'est pas seulement un droit ; c'est aussi une nécessité.

Certes, les Etats doivent se protéger contre les risques pouvant porter atteinte à la sécurité maritime, mais le Code ISPS semble restreindre les marges de liberté de mouvement pour les marins, en déshumanisant encore davantage leurs conditions de vie déjà difficiles.



### « Rescue at Water's Edge » La réponse de la marine marchande américaine au 11 septembre

L'héroïsme des marins de la marine marchande qui ont évacué des centaines de milliers de personnes du quartier de Lower Manhattan après les attaques terroristes du 11 septembre 2001 apparaît dans une vidéo publiée aujourd'hui par le « Department of Transportation's Maritime Administration » des Etats-Unis. La vidéo intitulée « Rescue at Water's Edge » (« sauvetage au bord de l'eau ») inclut des interviews avec les armateurs des navires, les secouristes et des passagers.

« Le geste des marins de la marine marchande venant à l'aide des personnes dans le besoin le 11 septembre 2001 est très impressionnant », a déclaré le secrétaire des transports des Etats-Unis, Ray LaHood. « En, ce jour terrible, les marins de notre nation, avec courage et générosité, ont transporté des centaines de milliers de personnes à l'abri dans des lieux sûrs ». Plus de 300,000 personnes ont été évacuées du quartier de Lower Manhattan par voie maritime, après les attaques terroristes, dans ce qui restera comme la plus grande évacuation sur les eaux non programmée dans l'histoire des Etats-Unis.

« Les hommes et les femmes de la communauté de la marine marchande de New York et du New Jersey ont été un phare qui a illuminé l'une des journées les plus sombres de l'histoire de notre pays. Ils comptaient parmi les héros qui couraient vers le danger et illustrent ce que cela signifie de faire partie de la marine marchande des Etats-Unis », a dit l'administrateur des affaires maritimes des Etats-Unis, David Matsuda.

L'administration maritime renforce le système de transport maritime des Etats-Unis afin de répondre aux besoins économiques et en matière de sécurité du pays. Elle gère également l'Académie de la Marine marchande des Etats-Unis à Kings Point, New York, qui fournit une éducation et une formation de pointe pour les professionnels, par la communauté maritime, le secteur privé, le gouvernement et l'armée.

<sup>1</sup><http://www.youtube.com/watch?v=yc66PsnXPoA>

## CONGRES NATIONAL DES COMITES POUR LE WELFARE DES GENS DE MER

Depuis la fin de 2008 et jusqu'au mois d'août de cette année, on a compté jusqu'à 37 bateaux abandonnés dans les ports italiens et, à leur bord, presque 700 marins sont restés bloqués sur les quais, sans salaire, ni vivres, ni combustible pour le chauffage.

C'est ce qui ressort des Actes du Congrès national des Comités pour le *Welfare* des Gens de la Mer, qui s'est tenu aujourd'hui à Rome, au Ministère des Infrastructures et des Transports, en présence – entre autres – du Commandant général du Corps de la Capitainerie de Port, l'Amiral Inspecteur en Chef Marco Brusco, et du Président de la Confédération italienne des Armateurs, Paolo d'Amico.

"L'accueil global des gens de la mer, sans aucune sorte de distinction, ennoblit non seulement l'escale maritime, mais aussi la communauté locale vivant dans le port, au sens large" a déclaré l'Amiral Brusco, Président du Comité national pour le *Welfare*, en rappelant l'engagement dont ont fait preuve les Comités territoriaux en synergie avec la Capitainerie de Port, la Fédération nationale *Stella Maris*, les agents portuaires, les organisations locales, les syndicats et tous les volontaires. "L'urgence pressante vécue à cause des bateaux abandonnés – a continué l'Amiral – s'est hélas accompagnée de celle (ayant aussi de graves implications humanitaires) des marins prisonniers des bateaux séquestrés par les pirates, ainsi que de leurs familles, obligées à connaître de longues périodes d'attente anxieuse et de peur". Et il a ajouté que le Comité pour le *Welfare* se consacrera pleinement à cet aspect du problème, en attendant que l'Italie ratifie la Convention sur le travail maritime, MCL 2006.

Pour Paolo d'Amico, Président de la Confitarma, les interventions sont programmées sur deux plans : "Un *welfare* avancé pour les marins en navigation, et un autre territorial, ayant pour objectif d'assister, dans les ports, les marins qui souffrent et ont perdu leur sérénité à bord". En outre, "le *welfare* et les affaires doivent savoir cohabiter et c'est là l'objectif auquel tend l'engagement commun de la Confitarma et de la Capitainerie de Port".

Don Giacomo Martino, Directeur général de l'Apostolat de la Mer (de la Fondation *Migrantes* de la CEI), a tracé les lignes possibles de développement du Comité pour le *Welfare* des Gens de la Mer, des lignes visant un rapport toujours meilleur entre le port et la ville ("la ville ne s'aperçoit pas toujours de son port"), avec l'implication inévitable du bénévolat. Mais il a précisé : "A condition que ce bénévolat – bien que généreux – ne soit pas improvisé, mais caractérisé par un professionnalisme maritime bien spécifique (*Adnkronos*, 4 octobre 2011).

## NOUVELLES DU PORT D'ODESSA

Le SS **Admiral Nakhimov** (en russe: Адмирал Нахимов), appelé à l'origine Berlin III, était un navire utilisé à l'origine par l'Allemagne, mais transformé ensuite en navire de passagers soviétique. Le 31 août 1986, l'*Admiral Nakhimov* est entré en collision avec le grand cargo Pyotr Vasyov dans la baie de Tsemes, près du port de Novorossiysk, en RSFS de Russie. 423 des 1234 personnes à bord sont décédées.



Comme chaque année, le 31 août, l'*Apostolat de la Mer*, avec la *Mission to Seafarers*, a commémoré cet événement à travers une célébration dédiée à toutes les personnes frappées par cette tragédie. La cérémonie a commencé par un « requiem » organisé par l'AM et la MtS dans le port d'Odessa.

Le lendemain, 30 représentants d'Ukraine, guidés par le p. Oleksandr Smerechynskyy (aumônier de l'AM d'Odessa) se sont rendus à Novorossiysk (Fédération russe) où a eu lieu la tragédie. Un « requiem » a été célébré et des couronnes de fleurs ont été lancées en mer. Le p. Smerechynskyy a ensuite eu un entretien amical avec Nikolay Motrenko (aumônier de la « Sailor Society » à Novorossiysk).

P. Oleksandr Smerechynskyy, AM Odessa, Ukraine