

# Apostolatus Maris

L'Eglise en Monde Maritime

Conseil Pontifical pour les Migrants et Personnes en Déplacement, Cité du Vatican



No. 75, 2001/IV



Chers amis de l'Apostolat de la Mer et lecteurs de ce Bulletin, l'année 2001 qui se termine a été riche en événements pour l'Apostolat de la Mer dans le monde. La Rencontre Annuelle des Coordinateurs Régionaux à Rome au mois de janvier a bien lancé la préparation du XXI<sup>e</sup> Congrès Mondial qui se tiendra à Rio de Janeiro du 29 septembre au 5 octobre 2002. Le thème choisi, "*Apostolat de la Mer à l'heure de la Mondialisation*" a été déjà étudié par quatre Conférences Régionales (Afrique-Océan-Indien, Océanie, Asie de l'Est et Sud-Est, Europe). Je n'ai malheureusement pas pu y participer personnellement comme je l'aurais voulu, mais j'y ai été bien représenté par mes collaborateurs.

Cette année pour la première fois, un Séminaire a pu être organisé en Ukraine, à Odessa, auquel ont participé ensemble prêtres catholiques grecs et latins, prêts à s'engager dans l'apostolat maritime sur la côte de la Mer Noire. En de nombreuses parties du monde s'est intensifiée la coopération oecuménique dans les services aux gens de mer avec les autres organisations chrétiennes qui s'occupent du bien-être des marins et de leurs familles.

Au niveau personnel, je dois dire que 2001 a été une année qui a marqué ma vie, en particulier le 19 octobre dernier, quand un malaise imprévu a sérieusement menacé ma vie alors que je participais au Synode des Evêques à Rome. Dieu merci, je me suis remis miraculeusement grâce à l'intervention immédiate des médecins de l'hôpital où j'ai dû ensuite rester plus d'un mois. Durant cette période j'ai pu constater l'affection et la proximité de personnes chères et de tant d'autres qui, de tous les coins du monde, ont voulu me faire sentir leur amitié et m'ont envoyé des messages de sympathie, de consolation et d'encouragement.

Je vous remercie tous et chacun pour vos prières et vos souhaits. A mon tour je veux vous assurer de mes prières et de mes meilleurs voeux pour le Noël qui approche et pour toute l'année 2002, dans l'espoir de voir l'aube d'une Nouvelle Année sans guerre, où les hommes et les femmes vivent en paix et en harmonie, et où, quelle que soit la foi de chacun, tous prient comme frères et soeurs le même Père Céleste.

+ Stephen F. Hamao, Président

## A l'intérieur ....

Ce qu'ils ont dit à propos de la globalisation, Rencontre Rég. d'Asie de l'Est et du Sud Est	page 3
Développements au Mexique	7
"Une pastorale des gens de mer"	8
Des marins parlent	10

## Nouveau Secrétaire au Conseil Pontifical

S. E. Mgr Marchetto succède à Mgr Francesco Gioia, OFM, Cap., Archevêque émérite de Camerino.

Mgr Gioia, au terme d'un mandat de cinq ans comme Secrétaire de notre Conseil Pontifical fut nommé par le Saint-Père le 25 juillet dernier Président de la Peregrinatio ad Petri Sedem, ainsi que Administrateur Pontifical de la Basilique Patriarcale Saint-Paul et Délégué Pontifical pour la Basilique de Saint-Antoine de Padoue.

Nous présentons nos félicitations aux deux Archevêques.

Sa Sainteté le Pape Jean Paul II a, en date du 6 novembre 2001, nommé S.E. Mgr **Agostino Marchetto**, Archevêque titulaire d'Astigi, Secrétaire de notre Conseil Pontifical.

Mgr Marchetto a d'abord travaillé aux Nonciatures de Zambie, Malawi, Algérie, Tunisie, Libie, Maroc, Portugal et Mozambique. Consacré évêque en novembre 1985, il fut nommé Nonce Apostolique à Madagascar, puis en Tanzanie et en Biélorussie. Il est actuellement aussi Observateur Permanent du Saint Siège auprès de la FAO, de l'IFAD et du PAM. Ci-dessous un salut de sa part.

*Quelques mots, très chers amis, au début de mon mandat comme Secrétaire du Conseil Pontifical de la Pastorale des Migrants et Personnes en déplacement. C'est ainsi que j'arrive aussi à l'Apostolatus Maris. Que le Seigneur nous aide " sur le chemin " sur les eaux, vers Lui et vers nos frères.*

*Et puisque Noël approche, je demande à un mystique sur la " matière ", pour ainsi dire, le Père Jésuite Teilhard de Chardin, de se faire notre pédagogue -- je l'espère et je le souhaite -- pour une plus profonde connaissance du Verbe, Fils de Dieu. Voici le texte que j'ai choisi pour vous : " dans la nouvelle humanité -- qui s'engendre aujourd'hui -- le Verbe a prolongé l'acte éternel de sa naissance ; et en vertu de sa descente dans les entrailles du monde, les grandes eaux de la matière, sans un frisson, se sont changées en vie. Il n'y a pas eu un frémissement, en apparence, pour l'ineffable transformation. Cependant, mystérieusement et réellement, au contact avec la Parole, l'Univers, immense Hostie, est devenu Chair. Toute la matière est désormais incarnée, mon Dieu, grâce à Votre Incarnation " (la Messe sur le Monde).*

Joyeux Noël et Bonne Année  
Felices Pascuas y Prospero Año Nuevo  
Buon Natale e felice Anno Nuovo  
Merry Christmas and a Happy New Year  
Frohe Weihnacht und ein Gutes Neues Jahr  
Feliz Natal e Bom Ano Novo

+ Archevêque Agostino Marchetto

## Ce qu'ils ont dit à propos de la globalisation à la Rencontre Régionale d'Asie de l'Est et du Sud Est

*Davao City, Philippines, 8-11, 2001*

### TAIWAN

Les changements politiques et économiques qui ont eu lieu à Taïwan depuis 18/20 mois ont beaucoup affecté l'opération du Centre et la vie des marins venant à Kaohsiung.

➤ après cinquante ans de domination politique du Kuominntang (KMT), celui-ci a perdu le pouvoir et un nouveau président appartenant au parti d'opposition a été installé en 2000.

➤ la récession économique globale qui a touché le monde a affecté Taïwan profondément et a été aggravée par un exode d'usines vers la Chine Continentale. Durant les derniers 18 mois 8.100 usines ont fermé et en conséquence il y a eu une chute dans la demande de matières premières et l'exportation de produits finis.

➤ le nombre de navires visitant le port est beaucoup plus faible que l'année précédente, beaucoup de navires restent à l'ancre pour des mois parce qu'il n'y a pas de cargo. Certains équipages ont fait l'expérience de retard dans le paiement de leurs salaires.

➤ il y a beaucoup de mouvement dans le port de conteneurs mais il est presque impossible de s'asseoir avec les marins à cause de leurs programmes serrés et du fait que les longues heures de travail

ne leur laissent guère de temps pour la relaxation.

➤ le nombre de pêcheurs qui venaient nombreux en 1996/97 diminue parce que leurs capitaines préfèrent maintenant les Chinois continentaux pour l'équipage. Les philippins ont été remplacés en partie par des pêcheurs indonésiens mais avec les mêmes problèmes.

➤ avec la prolifération des cartes de téléphone à bon marché, de moins en moins de marins viennent au Centre. Nous essayons de trouver de nouvelles manières et nouveaux moyens pour attirer les marins. Économiquement c'est aussi difficile de faire face aux dépenses de l'activité du centre.

### CORÉE

La globalisation à des résultats positifs, dans le sens qu'il y a une grande ouverture entre pays et cultures. Il y a un mouvement qui s'accroît vers l'ouverture des frontières, la disponibilité d'assistance régionale ou même globale, de même qu'une poussée générale vers la création d'un vrai village global. Mais il y a toujours un grand danger d'exploitation. Le "facteur argent" devient le dénominateur dominant. Les compagnies essaient de trouver des équipages le moins cher possible en vue de plus grands bénéfices ; réduction de la main-d'oeuvre ; davantage

d'automatisation. Les mesures pour diminuer les coûts ont été mises en oeuvre très strictement au point que les armateurs de navires puissent rester en compétition avec d'autres compagnies maritimes en offrant les prix les plus bas possibles aux agences de transport de marchandises. De plus, à cause d'une main-d'oeuvre très réduite, beaucoup de marins sont surchargés de travail.

Dans le passé les magasins en Corée vendaient beaucoup de choses ordinaires et d'ustensiles de maison produits en Corée même. Aujourd'hui presque tout ce qui est vendu en Corée est "made in China". Et donc beaucoup de compagnies coréennes produisant ces marchandises ont malheureusement dû fermer parce qu'elles ne pouvaient pas lutter contre les prix des objets "made in China". Dans le monde maritime, il y a la tendance croissante à engager davantage de marins chinois. Beaucoup de compagnies européennes emploient maintenant des marins chinois. Dans un navire dont tout l'équipage est Chinois, un électricien recevra environ 700 dollars. Comparer cela à plus de 2000 pour un électricien européen, ou 1200 pour un philippin. Dans le futur prévisible, il y aura sans doute

*(Suit à la page 4)*

*Quel est l'impact particulier de la globalisation économique dans l'environnement maritime de votre pays ?*

*Est-ce que ce développement a eu des résultats positifs ou négatifs sur la vie des marins de la pêche ou du commerce, leurs familles et sur l'Apostolat de la Mer ?*

Ces questions furent opposées aux délégués des pays de la région à l'occasion de cette Conférence Régionale de préparation au Congrès Mondial. Voici leurs réponses.

(Suit de la page 3)

beaucoup de marins de différents pays en voie de développement, et en conséquence leurs familles devront faire beaucoup de sacrifices. Il semble maintenant qu'il y ait une tendance croissante à employer des marins chinois.

## JAPON

➤ Moins de navires qu'avant venant dans les ports à cause de la détérioration de l'économie, les navires plus gros, etc. mais les plus grands ports comme Tokyo, Yokohama, Nagoya, Kobe reçoivent encore environ 10.000 navires à l'année.

➤ De moins en moins d'emploi pour les marins japonais en raison des hauts salaires. La plupart des navires japonais sont maintenant sous pavillon de complaisance. Avec la mise en oeuvre de l'ISM (Gestion Internationale de la Sécurité), une plus grande uniformité dans le travail et les compétences, plus de sécurité pour les marins, moins de navires inaptes à naviguer, au moins dans les grands ports, mais en même temps des équipages plus fatigués à cause de la garde anti-pirates supplémentaire, à cause aussi de la montagne de papiers à remplir, spécialement pour les navires qui font cinq ports en cinq jours, quelquefois davantage, et seulement trois quatre jours entre ces pays.

➤ Impact sur l'AM :

- beaucoup de marins non chrétiens remplacent les Philippins.

- même parmi les Philippins eux-mêmes, il y a davantage de marins appartenant à d'autres groupes chrétiens.

- accroissement très rapide du nombre de marins venant de pays sans aucun background chrétien, mais avec un background bouddhiste, hindou, musulman ou communiste. J'estime qu'environ 80 % des marins arrivant à Yokohama sont asiatiques, avec une augmentation remarquable des Chinois.

➤ de plus en plus de marins viennent de pays où il n'y a pas de syndicats, ou seulement nominalement. Les marins ne peuvent pas se plaindre à propos de leurs salaires, de contrats non respectés, très souvent ils n'ont même pas en main leur accord collectif, et donc c'est plus difficile de savoir leurs droits et de les faire respecter.

## SINGAPOUR

Le temps du séjour des navires dans le port est très bas (de 8 à 12 h) et il est assez difficile de visiter les navires étant donné que les équipages sont tellement anxieux de terminer leur travail. Le fait que la source des emplois bons marchés est dans plusieurs pays du tiers-monde ; cela a créé des fractures dans la communauté des marins.

## PHILIPPINES

Dans la mesure où l'industrie maritime devient plus "asiatisée", les marins philippins sont affectés souvent de façon négative. Peut-être que le fait le plus évident est la menace d'être remplacés par des

marins d'autres pays qui acceptent de travailler pour des salaires plus bas. Un marin croate me disait récemment qu'il avait des remords de conscience lorsqu'il s'asseyait pour profiter de l'accueil et de l'hospitalité des gens de Davao et du Centre. Il disait "en engageant des marins croates au lieu de philippins, la compagnie économise 34% sur les salaires des officiers et environ 52% sur les salaires de l'équipage. Nous sommes la cause que 26 philippins ont perdu leur job, et ce sont des hommes ayant charge de famille comme nous".

La diminution de taille et des coûts affecte aussi les philippins comme tous les marins. Un navire frigorifique portant 250.000 cartons de bananes venant de Davao pour sept ports au Moyen-Orient a été chargé en 45 heures - une rapidité jamais vue dans le port de Davao. Il fallait jus-qu'ici environ de 7 à 10 jours pour charger ce navire. C'est descendu à 3 ou 5 jours après la construction de magasins réfrigérés dans le port. Maintenant les navires doivent avoir des conteneurs de 30-32 et 40 pieds, chargés de bananes avant que le navire n'arrive. Et donc le chargement peut continuer jour et nuit. Au lieu de trois ou cinq jours, le navire peut repartir en deux jours. Et maintenant lorsqu'ils arrivent au Moyen-Orient, ils sont supposés décharger leur cargo dans cinq ports en sept jours. Quand donc l'équipage trouve-t-il un moment pour se reposer ?

On blâme la plupart des accidents sur l'erreur humaine! Et l'erreur humaine

(Suit à la page 5)

(Suit de la page 4)

elle-même peut-on en blamer la fatigue de l'équipage ? Avec la rapidité des escales plus les 36 heures de garde ininterrompue lorsqu'ils naviguent à travers le détroit des Molucques infesté de pirates entre l'Indonésie et la Malaisie, quand donc l'équipage peut-il trouver le sommeil ou le repos ?

Quand les hommes rentrent chez eux, on leur demande de prendre des cours de perfectionnement, mais ceux-ci sont en général à Manille et quelquefois à Cebu. Les hommes sont bien chez eux aux Philippines mais pas avec leur famille.

Les marins philippins doivent aussi faire face à de longues attentes pour obtenir un nouveau contrat, seulement en vertu de leur grand nombre - 350.000, selon les chiffres du gouvernement, mais seulement 198.622 sont embarqués en ce moment.

La compétition avec les marins des autres pays d'Asie est aussi bien réelle. Ces changements dans la réalité des marins philippins nous affecte aussi, les hommes sont beaucoup plus tendus et dans l'insécurité. Ceci entraîne souvent des problèmes domestiques, des tensions et aussi l'addiction à la boisson, quelquefois même à la drogue, l'infidélité. Tout cela affecte les familles et c'est vers nous qu'elles se tournent pour avoir de l'aide, un conseil. Les enfants sont aussi affectés par les problèmes et tensions de leurs parents et par l'insécurité de l'emploi de leur père.

### HONG KONG

Les navires ordinaire ou vraquiers sont dans une mauvaise passe, les temps sont durs, et les petits armateurs de petits navires ne peuvent plus lutter avec les grands amateurs. À part le bois, l'acier et le

charbon, il y a très peu de navires avec chargement international, excepté les Chinois, qui sont le plus souvent plus petits ou font du cabotage.

Même les navires conteneurs sont sous charter des grandes compagnies et changent de noms presque chaque année. À cause de la détérioration économique globale, le trafic de cargo au dernier trimestre a diminué de 10 %.

### THAÏLANDE

➤ il y a des conditions de travail plus stressante à cause du changement d'habitudes sexuelles.

➤ solitude, nostalgie de la maison et manque de communication avec les personnes aimées et les amis, ce qui cause souvent l'éclatement des familles.

➤ raccourcissement des escales ou congés à terre.

## Filipino and AOS chaplain in Antwerp

My sister Mayeth married Mike, a seaman, Chief Cook in the ship. They were lucky to have a daughter, Mariguel. When she was 4 years old, her father arrived at the end of a ten-months contract. Mike was not recognized by his daughter: He wanted to embrace her but she cried and hid behind her mother. I saw Mike so sad and cry. It took maybe 3 weeks for Mariguel to recognize him. This changed my life as a diocesan priest. I feel I had to do something for seafarers like Mike. I also knew all the experiences of my sister, left alone and worried when Mike was out at sea in a foreign land. Bishop's Paul Van Den Berghe of Antwerp, asked for a Filipino priest and Bishop Arguelles, who is responsible for all Filipino priests working abroad, asked my Bishop in the Diocese of Lucena, Bishop Ruben T. Profugo, if he could send among Filipinos one of his priests to carry out this kind of apostolate.

I am **Fr. Jorgedy Q. Bago**. For 17 months I was here in Stella Maris, studying Dutch. I also work with the Filipino community in Antwerp. Every evening we celebrate Holy Mass for the seamen. During this period, some seamen died by accident and one due to heart attack. Two Filipino seamen died because they were hit by their own crane. It was a very sad experience seeing their bodies under the crane for many hours. We prayed and talked to the members of the crew who happened to be all Filipinos. They were all shocked and could not believe what happened. Then, Geert Bamellis and myself informed their families. It was such a difficult job, to tell the wives that their husbands died in an accident. One of them who has 3 children, the youngest which was maybe 4 years old, said to me, "Father tell me that your just joking, tell me that it was not my husband. Then she cried and then came a moment of silence. Many meet an accident, some get into trouble with the authorities and are jailed. Visiting all the seafarers regardless of their faith in the hospital and prisons, providing them liturgical services, talking with them, welcoming and helping them in what we of the AoS can do, alleviate their loneliness and give them the feeling that they are at home away from home.

## Adieu d'un Directeur National !

*Cher Ami,*

*Me voici de retour en France, définitivement, après un séjour de deux mois à Madagascar. J'ai pu participer à plusieurs événements dont je te fais part.*

*Un grand moment à Tamatave la Rencontre Nationale de L'Apostolat de la Mer. Avec plus de 25 participants de tout le pays. Avec des invités Luthériens, et pour la première fois Anglicans. (2 Evêques)*

*La situation des marins malgaches reste très précaire et plein d'inquiétude devant l'avenir. Celles des pêcheurs traditionnels en a-venir reste difficile ainsi que pour les familles. L'Apostolat de la Mer est un lieu de rencontre et de partage de vie de croyants. Pour moi c'est un lieu pour "agir ensemble en chrétien dans les mondes maritimes".*

*C'est aussi la passation des responsabilités au niveau local et national, même si les personnes pressenties ne sont pas libres de suite. Ce fut aussi les o aux revoirs " aux amis, familles, frères, connus depuis mes débuts à Madagascar il y a 18 ans ! C'est toujours un peu émouvant et festif.*

*Enfin, avec famille et amis, j'ai fait un peu de tourisme sur les Hauts Plateaux et la côte : Majunga, Ste Marie, pour m'imprégner encore une fois des beaux paysages et des situations des personnes, connues.*

*Hélas durant mon séjour deux naufrages faisant plus de 40 morts et disparus ont eu lieu, comme pour me rappeler que le travail ne manque pas en monde maritime, spécialement sur la formation, la sécurité, la solidarité, la justice...*

*J'ai pu participer et mesurer le travail du " COMM " le Collectif des Organisations Maritimes Malgaches et du Comité National pour le bien-être des marins o IOSEA".*

*Et maintenant, je rembarque entre Nantes et ST Nazaire avec la Mission de la Mer et Jeunesse de la Mer et autre accueil maritime, nouvelles aventures ?*

*Véloma ! A bientôt.*

Yves Aubron

## Changements dans l'anglais de la mer.

Le mois de novembre verra une petite révolution dans la communication en mer : le Vocabulaire Standard de Communication en Navigation Maritime, SMNV, en usage depuis 1977 pour les contacts entre navigants et entre eux et les navires et la terre sera remplacé par des Phrases Standard de Communication Marine SMPC.

Le SMNV avait été élaboré pour les navigants dans la conviction que leur langue commune - l'anglais - ne devait pas être celle de Shakespeare, mais un langage technique simplifié accessible à la majorité des opérateurs. Les changements permanents

dans le monde du travail en mer imposèrent une première révision en 1985, mais on avait déjà commencé à travailler sur un système plus efficace de langage basé sur des phrases plutôt que sur des mots pris un par un.

Le langage est construit sur une connaissance de base de l'anglais ordinaire et technique et inclut des phrases utilisées normalement et de façon répétitive dans le travail à bord. Par exemple dans les opérations d'amarrage ou de départ, de chargement et de déchargement des marchandises, mais surtout dans les circonstances d'urgence et de danger... N'oublions pas que les

navires, en particulier les navires de croisière, ont à bord une myriade de nationalités, comme en a déjà rencontré jusqu'à 42 différentes. La diversité des langues a causé des centaines de victimes en mer, soit en cas d'incendie à bord, soit à l'occasion de collisions qu'elle a aussi pu contribuer à causer. Cela vaut la peine de se rappeler les 173 victimes de la Skandinavian Star, où, selon la commission d'enquête, les 23 langues diverses existant à bord ont gravement empêché d'accomplir les manoeuvres d'abandon du navire. Imaginons ce qui pourrait arriver avec la Babel des langues sur les nouveaux navires de croisière avec 5000

## Développements au Mexique

### ZONE GOLFE ET CARAÏBES

Voici les étapes à suivre dans l'itinéraire de l'AM, Zone Golfe des Caraïbes:

- solliciter la nomination de coordinateurs de pastorale de la mer dans chaque diocèse côtier, une connaissance de la situation des gens de mer et l'identification des principaux problèmes

- Dans cette Zone il existe des coordinateurs de la pastorale de la mer à Quintana Roco, Yucatan, Campeche, Tabasco, Coatzacoalcos et Veracruz.

- Au Yucatan, le coordinateur diocésain a convoqué les curés de paroisse de la côte (9 paroisses côtières sur un littoral de 392 km). Les réunions se tiennent chaque mois. Ces réunions ont servi à faire connaître les lignes principales de l'AM, la nécessité de l'évangélisation des gens de mer, programmer les activités à réaliser, et l'intégrer au plan diocésain de pastorale. Les destinataires de cette action pastorale sont les pêcheurs, environ 25.000 et leur famille, les entrepreneurs, les armateurs et les autorités portuaires.

- À Progreso, nous continuons avec la visite aux navires qui viennent au port, le transport des équipages à terre, la distribution de " Balita " que nous recevons du Stella Maris de Venise aux philippins et

occasionnellement aux Russes et aux Grecs. On a célébré la première messe à bord d'un navire. Ce fut une excellente expérience pour toute l'équipe de l'AM. Nous avons presque obtenu l'Acte Constitutif de l'AM du Yucatan, pour obtenir l'enregistrement de cet AC, et ainsi pouvoir réaliser les procédures pour l'obtention de subsides pour le Centre Stella Maris de cet endroit. Samedi prochain le 28 août, nous aurons une entrevue avec le nouveau Gouverneur de notre Etat pour lui demander son appui pour toutes les oeuvres de restauration de l'édifice vétuste (datant de 1893) qui nous a été donné pour notre Centre Stella Maris. Le nouveau Gouverneur s'est montré très intéressé par ce projet, surtout parce qu'il a des entreprises en relation avec la pêche.

### VERACRUZ

Dans le diocèse de Veracruz, nous avons le port le plus important du Mexique. Il y arrive des navires de toutes tailles dans un flux constant de navires de commerce.

Dans la pastorale de la mobilité humaine, il s'agit de donner des réponses aux défis qui se présentent dans le ministère spirituel envers les marins et les touristes. Les premiers pas pour la promotion de la

présence de l'église dans ces environnements, la formation et le soutien d'agents qui soient familiarisés à ce secteur.

On a l'intention de constituer une équipe de marins à la retraite pour travailler dans l'AM.

Une commission de l'ordre de la Capitainerie et des Pilotes des Services aux Marins s'est présentée à l'évêché avec l'intention de fonder un Centre d'Accueil International de Marins, avec des subsides de l'ITF. Ce Centre offrira tous les services aux marins et on a demandé à l'évêque l'appui spirituel, et il y a aussi dans le plan de la maison la création d'une chapelle oecuménique. Nous pouvons conclure que le projet avance et que petit à petit cette pastorale prend forme, pour accomplir notre devoir de pratiquer la charité chrétienne comme aussi l'attention aux personnes qui se trouvent en constante mobilité pour diverses raisons.

Nos efforts ont pour but d'arriver à motiver les gens, à être un condensateur d'espérance, un dessinateur de rêves, promoteur de joie, cherchant la présence de tous les êtres humains sensibles, pour qu'ils s'unissent à cette lutte, soient sensibilisés dans cette problématique, ne cherchent rien d'autre sinon d'étendre dans la

*Ces deux rapports ont été préparés respectivement par le R.P. Lorenzo Mex, aumônier du port de Progreso, et par le R.P. Angelo Castillo Lopez, aumônier du port de Veracruz.*

## “Une pastorale des gens de mer”

Présentation du Rév. P.François Le Gall, SMM

Le Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et Personnes en Déplacement vient de publier un livre écrit par le RP.

François Le Gall, Montfortain. Le P. Le Gall a été Directeur National de l'AM à Madagascar et Coordinateur Régional pour l'Afrique-Océan Indien. De 1988 à 1994 il été à la Direction Internationale de l'A.M. au Conseil Pontifical.

Le livre constitue une excellente initiation au travail apostolique d'un aumônier ou d'un assistant pastoral. La version anglaise est en voie de

Le modeste ouvrage, “ *Une Pastorale des Gens de Mer* ”, que Gérard Tronche m'a suggéré de vous présenter, comprend 5 chapitres, encadrés par un Prologue et un Epilogue. Mgr Molères, évêque de Bayonne et Promoteur, en France, de la Mission en monde maritime, a bien voulu lire attentivement l'ouvrage, et en a rédigé la Préface ; ce dont je le remercie chaleureusement, car cette Préface souligne des dimensions et des mérites auxquels je n'avais pas pensé. Les références, mentionnées à la fin du livre, veulent être une reconnaissance des sources auxquelles j'ai puisé, et un remerciement à tous ceux à qui j'ai emprunté quelques textes, et surtout le Bulletin “Apostolatus Maris”, pour donner plus de poids ou de vie à l'ouvrage.

L'**objectif** poursuivi dans cet ouvrage est de faire connaître, apprécier et stimuler le travail de l'Eglise en monde maritime, par l'Apostolat de la Mer. Jean Paul II nous a déjà donné le motu proprio *Stella Maris* sur le sujet. Pourquoi ne pas y faire écho dans un livre accessible à un plus grand nombre de lecteurs ? Et je me suis souvenu d'une réflexion

de Mgr Molères, au cours du dernier Congrès mondial à Davao : “ vous devriez écrire quelque chose de votre expérience. ” Quand l'âge et l'indisponibilité physique m'ont obligé à mettre un terme à l'activité d'aumônier de port à l'île de La Réunion, voilà bientôt 3 ans, Mgr Aubry m'avait, également, fait la même suggestion.

A **qui** s'adresse ce livre ? J'ai voulu le rendre lisible, aussi bien par des gens qui ne connaissent rien au monde maritime, que par les marins eux-mêmes. Et avant de remettre l'épreuve à Mgr Molères, je l'ai soumise à la lecture de plusieurs prêtres, anciens de la Mission de la Mer ou encore actifs, ainsi qu'à deux marins, à des religieuses, et à quelques militants laïcs. Tous ont bien voulu m'encourager à la publication. Je l'ai alors envoyée au Conseil Pontifical, qui a bien voulu procéder à l'édition en français.

**Quelle méthode adopter dans la rédaction ? Pour quel contenu ?**

La méthode ? ce fut... la seule dont je suis capable, l'ayant pratiquée dans la JOC pendant de longues années. C'est la méthode : Voir, Juger, Agir !

D'abord, **voir**, de près, de quoi il s'agit, quand on parle de la vie des marins, de la vie des gens de mer, de l'activité maritime, dans

une perspective d'évangélisation. Des hommes de toutes nationalités, vivant sur des navires... non pas occasionnellement, mais parce que leur travail, leur métier c'est d'être en mer. Une mer proche pour les pêcheurs traditionnels ou artisans, d'un pays à l'autre, parfois d'un continent à un autre pour les pêcheurs industriels ou les marins de commerce. Tandis que leur femme et leurs enfants vivent à terre, dans leur pays.

C'est l'objet du prologue et du Chap. I : Panorama de l'activité maritime.

Le Prologue raconte 4 aventures maritimes authentiques... 1) un marin breton qui célèbre, avec tout l'équipage, son départ en retraite, au Foyer du marin de Tamatave. - 2) Un équipage de marins philippins, commandant français, sur un navire gazier, au port ouest à La Réunion. - 3) Un marin malgache sur un navire norvégien en route vers le Portugal. - 4) Des pêcheurs chiliens, arrêtés pour pêche illégale, en zone antarctique.

Dans le Chap.I, sont décrits le Transport des passagers, le transport du fret, la pêche industrielle, la pêche artisanale et la pêche traditionnelle. Après la présentation des types de navires, sont décrits aussi les aspects financiers, la place des marins dans la compagnie, la composition

(Suit à la page 9)



des équipages, le travail et les relations à bord, les rapports du marin avec sa famille.

Ensuite *juger*, afin de découvrir... comment est structurée une vie de marin,... les aspects professionnels,... la dimension internationale du métier,... les problèmes écologiques,... la culture propre des marins,... la complexité et la précarité de leur situation,... mais aussi les valeurs vécues par les marins... Y compris celles qu'une Eglise vivante, en prise sur la vie des hommes, et présente jusque sur mer, permet d'espérer. C'est toute la question d'une nouvelle évangélisation : garder la foi, intégrer la promotion humaine, protéger l'unité de la famille, promouvoir les valeurs morales et

culturelles.

Cet aspect est développé dans le chap.2 : La pastorale maritime.

Et enfin *agir*, en s'inscrivant dans l'élan imprimé par l'Apostolat de la mer depuis sa fondation ; en mettant en œuvre l'imagination d'une charité active afin de progresser encore ; en précisant ce qui doit être amélioré, proposé, changé, dans la vie des marins.

C'est le Chap. 3 ; L'Apostolat de la Mer: un aperçu historique, une tâche qui est d'Eglise, une tâche missionnaire, un travail œcuménique. On y détaille par quels engagements concrets passe l'évangélisation, depuis l'hospitalité, la visite des navires, à l'hôpital et en prison, en passant par la vie

communautaire à bord, le travail d'éducation, le soutien aux familles, l'aide juridique, l'activité des Associations et le dimanche de la mer.

Tandis que le chap.4, dans la même perspective de l'Agir, détaille l'engagement conjoint des laïcs et des ministres ordonnés, ainsi que l'organisation... que l'Eglise peut se donner, grâce à l'Apostolat de la Mer, (Motu proprio), pour réaliser sa mission dans le monde maritime.

L'Epilogue est une analyse sociologique conclusive, qui est due au P. Sylvain Urfer, Jésuite à Tananarive, qui a aidé, énormément, l'Apostolat de la Mer dans l'Océan Indien.

Mgr Molères, dans sa Préface, souhaite de

Pour se procurer ce livre, s'adresser à la Mission de la Mer, 27 rue Jean de Beauvais, 75005 Paris

## La technologie informatique au service des marins

Pour un marin en escale, les idées bouillonnent dans la tête en refoulant la terre ferme: une touchée après quelques jours ou quelques semaines de mer renferme toujours des programmes individuels inédits. Le plus connu et commun parmi ces programmes se situe au niveau des communications aux parents et amis: *lettres à poster, coup de fil par-ci par-là, recevoir du courrier, etc.* Et depuis un certain temps, les demandes en courriers électroniques aussi s'accroissent considérablement.

Pendant les visites à bord, après les formules d'usage, les marins s'empressent toujours de demander : " *Peut-on envoyer un e-mail ? Avez-vous une connexion à internet ?* ". Et c'est le premier motif qui les pousse à venir au Seamen's Club.

Il est impératif que les Foyers d'Accueil puissent s'équiper de ces matériels informatiques d'actualité pour leur permettre de répondre à toutes ces demandes. Mais plus impératifs encore la compétence nécessaire que doivent acquérir les personnes engagées à ce service d'accueil des gens de mer.

Conscient de ce besoin in pressant, *exigence de la mondialisation aussi en même temps*, l'équipe du Foyer Stella Maris Club de Toamasina, Madagascar, a participé à une "formation d'initiation et de perfectionnement en informatique" afin de leur permettre de mieux se servir des outils modernes en communication. Comme cette promotion a été baptisée "**Disque Dur**", on espère que l'espace ne sera jamais saturé dans l'accueil et l'engagement mis au service pour le bien être des gens de mer.

E il faut que les matériels aussi suivent la promotion humaine.

(Flash Maritime, Madagascar, No. 76 – Septembre 2001)

## Des marins parlent

.... un jeune marin philippin à des futures marins

.... un vieux loup de mer

### Mécanicien Richie Boy

J'ai un job dur, chaud, pesant, bruyant et qui m'occupe beaucoup. J'espère que toutes les femmes de marin sont au courant de cela et qu'elles ne dépensent pas l'argent imprudemment.

Hier j'ai parlé à notre chef cuisinier ukrainien qui ait été marin depuis trois ans. Il n'a rien, il a seulement pu faire une rénovation très simple de la maison de ses parents, alors que la plus grande partie de son salaire est partie pour assurer le bien-être de ses trois enfants. Il est déjà fatigué de son job, mais il n'a pas d'autre choix que de reprendre la mer, parce que sa femme n'a aucune économie.

Je ne veux pas ici décourager les étudiants maritimes, mais bien de les décourager de se marier tôt et de continuer à rêver à une vie de grand luxe. J'ai observé que la plupart des marins sont à la fois des dépenseurs d'argent et des faiseurs d'enfant. Ils veulent que leurs femmes soient enceintes avant leur départ. Ils veulent avoir beaucoup de bébés pour que leurs femmes soient occupées avec leurs enfants.

De toutes façons, la vie ici est trop ennuyeuse et isolée; réveil à cinq heures du matin, être prêt pour six heures et travailler jusqu'à cinq heures du soir. Et cela

je le fais tous les jours. Je n'ai pas de regrets, parce que c'est le genre de vie que j'ai choisi. Je voudrais aussi attirer l'attention de tous les instructeurs des écoles maritimes sur la possibilité pour eux de faire au moins l'expérience d'avoir été à bord, pour qu'ils puissent partager cette expérience pratique et réaliste avec leurs étudiants pour qu'ils y réfléchissent. Ce n'est pas suffisant de résoudre des problèmes mathématiques et de réussir l'examen.

Alors que j'étais encore étudiant, j'étais loin de penser que je ne pourrais dormir que deux heures par jour, ou que je devrais aller à l'intérieur du collecteur de vidange à deux heures du matin, essuyer tous les résidus d'huile en moins de 24 heures pour changer les coussinets, les pistons et les joints du moteur principal, le corps exposé à une haute pression et une très forte température assez pour me brûler le corps. Je n'ai pas la protection nécessaire pour me protéger des cris de mes supérieurs ni de la rage des tempêtes, ni du vomit. Je dois me tourner vers tous les Saints pour m'aider et le souvenir de ma famille constamment me hante. Il y a quelquefois de la mauvaise nourriture, voire de l'eau rouillée, des réductions de salaire par les agences de recrutement ou le danger de signer un

contrat en blanc. Je n'ai jamais entendu parler de toutes ces choses à l'école. Ce serait une bonne chose de suggérer que les instructeurs qui ont eu une très bonne expérience à bord puissent faire 10 minutes de partage sur leur vie en mer, en vue de préparer les étudiants maritimes à leur destin en mer. Salut à tous.

(AOS Cebu Newsletter no. 28, May-June 2001)

### Richard Lloyd, AOS Adelaide, Australia

J'ai passé quelques 25 ans de ma vie en mer, et durant toute cette époque il y a eu des navires presque aussi bons que vous pouviez l'espérer, alors que d'autres semblaient avoir été conçus par quelqu'un qui n'avait aucune idée de la vie en mer. C'étaient les mauvais navires, où le travail est exténuant, qui roulaient comme sur de l'herbe mouillée. Il y avait les navires bruyants dont les vibrations étaient transmises à travers la coque pour empêcher une seule bonne nuit de sommeil. C'étaient des navires où la convivialité était au minimum, et la confiance, un ingrédient essentiel de la vie à bord, était jetée par les hublots.

Il y a certain choses qui, lorsqu'on construit le

*(Suit à la page 11)*

\*\*

**Richard  
retired as  
Chief  
Engineer.**

**We give most  
of his talk to  
the AOS  
Training  
Course for  
Australian  
AOS  
Members in  
Adelaide  
(October 2-3,  
2001)**

**On peut trouver un intéressant point de vue sur la vie à bord dans "Seaways", December 2001, page 22: "STCW 95: are minimum standards good enough?"**

*(Suit de la page 10)*

navire, demeurent pour la vie.

1. Les échelles de navires occasionnels ne sont pas un problème à moins qu'elles ne soient en mauvais état. Mais pour la personne qui les utilise chaque jour, elles peuvent constituer une épreuve de plus. La plupart des échelles de navires imposent un changement abrupt de direction lorsque le propos on arrive à son extrémité. C'est un stress intense sur les ligaments du genou et cela cause une arthrite précoce et peut-être la mise en pension bien avant le temps normal. Sur mon dernier navire, il fallait négocier chaque jour un minimum de 68 escaliers. Il y avait des nuits où le sommeil ne venait pas à cause de la douleur. Le docteur de la Compagnie me dit que c'était normal, que ce navire était très probablement la cause de cette usure excessive, mais les conditions sur ce navire, concernant les échelles, étaient loin d'être normales. La longueur des échelles variait, la hauteur des marches n'était pas la même pour toutes les échelles et spécialement dans le quartier, elles étaient si étroites qu'il était même difficile de porter une valise jusque dans notre cabine.

2. Le bruit qui envahit tout. Il peut venir de nombreuses sources, mais les principales sont les machines, du pont

jusqu'aux cales, les hélices, spécialement en eaux moins profonde, les activités et les salles de récréation.

C'est sûr que l'on ne peut pas faire grand-chose à propos du bruit des machines et des hélices. Mais occasionnellement on peut y remédier dans la région des cabines. Un navire a été construit selon un mauvais plan lorsque les cabines pour dormir sont proches du mess, de la salle de télévision ou de récréation, de la buanderie du navire ou des portes ouvrant sur l'extérieur sur le pont. Des améliorations peuvent être apportées en augmentant l'épaisseur des cloisons ou en améliorant l'isolation.

3. Je regrette le remplacement du rideau par une porte pour les cabines. C'est bon pour des raisons de sécurité, mais elle a supprimé les visites de l'un ou l'autre membre d'équipage. Dans n'importe quel navire, et spécialement sur ceux qui ont un petit équipage mais font de longs voyages, tout ce qui diminue l'interchange social devrait être évité.

4. Je voudrais voir inclus dans les stages de formation d'officiers quelques cours sur le ministère pastoral relatif au bien-être de ceux dont ils auront la charge. Ce ne serait pas nécessaire qu'il ait une base religieuse mais il devrait être centré sur la dignité propre de chaque personne.

5. Un article du dernier numéro du Beacon

(Bulletin de l'AM-Australie) réfère à un nouveau système appelé 'Crewlink' destiné à faciliter la communication navire-terre, pour que les équipages puissent plus facilement appeler chez eux. Cela semble bon, mais peut aussi créer des problèmes dans certaines circonstances. J'ai été appelé à bord d'un navire, où un homme avait un sérieux problème. Sa mère était morte subitement et il se le reprochait lui-même parce qu'alors il était loin en mer et incapable de la protéger. Quand il est rentré chez lui en congé il a trouvé toute la responsabilité de régler l'héritage. À la fin de son congé il est revenu à son navire, mais seulement pour s'y sentir misérable à cause des appels téléphoniques continuels de chez lui. Son père n'était pas satisfait de la manière dont il avait réglé les affaires, son frère voulait davantage, et sa femme était en mauvais termes avec la famille et leurs enfants devenus indésirables. Tout était mis sur le dos de cet homme en mer et éventuellement ce fut trop pour lui. Il commença à craquer. Je peux dire maintenant avec plaisir qu'il s'est remis de tout cela. Dans nos échanges avec les marins on rencontre fréquemment quelqu'un qui a de la peine pour une raison pour une autre. Comme visiteurs de navires nous sommes peut-être la seule personne à qui ils peuvent se confier et parce que le

## Publication obligatoire des données sur les navires étrangers détenus dans les ports

(Vita e Mare 8/9-2001)

Depuis le mois de juillet dernier les informations relatives aux navires étrangers détenus dans les ports nationaux en effraction après des contrôles effectués par l'Etat du port d'accostage, se trouvent désormais disponibles sur le site du Corps de la Capitainerie de Ports.

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

Les inspections effectuées par les services des capitaineries de ports en possession des données spécifiques requises, ont pour but de vérifier si les navires étrangers sont en règle avec les conventions internationales en matière de sécurité de la navigation et d'identifier pour les éliminer, ces unités qui présentent des déficiences capables de compromettre la sécurité des navires mêmes, de l'équipage et d'en déterminer les risques sérieux pour l'environnement maritime.

La détention du navire se prolonge jusqu'au retour à la

complète réparation, et les informations correspondantes sur les navires donnés et les déficiences relevées sont rendues publiques pour l'armateur à travers le site Web déjà cité.

La publication de ces informations, rendue obligatoire chaque mois, contribue à mettre en relief le trafic des navires dits sous-standard grâce à la disponibilité des données relatives aux inspections PSC auxquelles peuvent accéder tous les acteurs maritimes intéressés.

Les données que l'on peut trouver sur le site des Garde-côtes sous le directoire "Port State Control", assument un relief particulier étant

donné que l'Italie est un des pays les plus actifs parmi les membres du Memorandum de Paris (15 pays européens plus le Canada, la Croatie, la Pologne et la Russie.

Durant l'année 2000, en fait, dans les ports italiens on a effectué 2104 inspections ce qui correspond à environ 11 % des 18.000 inspections effectuées dans les ports de la Région du MoU et on a retenu 183 unités sur les 1764 qui ont été retenues en tout dans les 19 pays adhérents à l'accord cité.

Les informations analogues concernant les inspections et les détentions effectuées dans les 19 pays du mémorandum sont à disposition sur le site du

### DCC (Délégation Catholique pour la Coopération)

*Créée en 1967, la DCC est une Organisation non gouvernementale, un Service de l'Episcopat Français agréé par les Pouvoir Publics pour l'envoi de volontaires à l'étranger. Chaque année, près de 200 nouveaux volontaires laïcs partent pour aider les Eglises du monde à mener à bien leurs projets de développement dans une soixantaine de pays, en Afrique, dans le Bassin Méditerranéen, au Proche et Moyen-Orient, en Amérique latine et en Asie. La DCC gère actuellement 500 volontaires dans 65 pays.*

*Les volontaires envoyés par la DCC sont des personnes qui s'engagent pendant au moins deux ans, soit dans le cadre de leur service national, soit comme civil, à partager le quotidien des populations locales et à se mettre à leur service.*

*Cette année 150 volontaires se sont préparés à vivre leur future mission au cours d'un stage, où ils ont participé à diverses conférences pour :*

- . mieux connaître leur future destination ;*
- . mieux en comprendre les diversités culturelles ;*
- . appréhender les réalités sociales auxquelles ils seront confrontés ;*
- . situer leurs temps de coopération parmi les enjeux du développement humain ;*
- . cerner les obstacles auxquels ils vont être confrontés.*

*La DCC est prête à examiner les requêtes des aumôneries francophones d'Apostolatus Maris. Son adresse : Délégation Catholique pour la Coopération, BP 303, 11 rue Guyton de Morveau, 75625 Paris Cedex 13. Tél. +33 1 4565 9665, fax +33 1 4581 3081,*

*e-mail : [dcc.com@ladcc.org](mailto:dcc.com@ladcc.org), <http://www.ladcc.org>*

*Contact médias : Manuèle Derolez (+33 1 4565 9980)*

## The “Stella Maris” of Trieste Re-Opens Its Doors

*On Sunday, November 18<sup>th</sup>, the Stella Maris in the heart of the port of Trieste re-opened. It was the local bishop, the Most Rev. Eugenio Ravignani, who explained the reason that led to resuming this socio-pastoral service. “As the Church, we wish to offer a home away from home to the seafarers. It is a duty for us to respond to this expectation of the people of the sea”.* (MIGRANTI-press, Year XXIII – No. 48)

# AM World Directory

<b>CAMEROUN</b>	<b>DOUALA</b> ( <i>new chaplain</i> ) Fr. Polycarpe Gilbert Nta Mak
<b>PHILIPPINES</b>	<b>CEBU</b> ( <i>new e-mail address</i> ) aoscebu@info.com.ph

## Navalweb.com informe

### Un énorme navire

Le nouveau navire amiral de la Hapa-Lloyds, le “Hamburg Express” a été batisé le 23 novembre dernier à Hamnourg. Cette nouvelle construction fait 320 mètres de long et 43 mètres de large, avec une capacité de 100.000t, et peut transporter 7.500 TEU. Le moteur principal fait 68.640 kW, permettant une vitesse de 25 noeuds. L’hélice, d’un diamètre de 9,1 mètres et pesant 100 tonnes. Il est aujourd’hui le plus gros au monde dans un porte conteneur.

### Malta n’a pas peur de manquer de touristes

Le gouvernement de Malte a lancé un de ses plus grands projets de financement avec la signature d'un contrat pour un nouveau terminal de passagers de navires de croisière : 14 millions de livres C. (30 millions de dollars US). Le terminal sera opérationnel dans quatre ans et une fois terminé il emploiera environ 400 personnes. Les revenus accumulés grâce aux dépenses des passagers de navires de croisière est estimé couramment à quelque 6 à 8 millions de livres par an. 140.000 passagers sur 312 navires de croisière ont visité Malte dans l'année financière finissant en septembre, ce qui représente une augmentation de 70.000 passagers et de 60 visites de navires de plus que l'année précédente. (NavalWeb.com : lundi 26 novembre 2001)

### Les Croisières Costa retournent à l'école

Les Costa Crociere et la Central Romana Corporation vont investir 600.000 US\$ pour une école hôtelière pour la République Dominicaine, l’Amérique Centrale et Sud. Les deux compagnies sont déjà partenaires dans la gestion de Catalina Island où s’arrêtent les navires de la Costa, et elles espèrent que l’école “Casa de Campo” à La Romana sera un centre d’excellence pour la formation de personnels de l’hôtellerie. L’investissement sera utilisé pour moderniser les bâtiments existants pour des salles de classe et des bureaux, et pour construire un hostel pour les étudiants. On espère que l’école formera quelque 2000 étudiants par des cours de perfectionnement pour le personnel de la Costa et pour de nouvelles recrues natifs de la République Dominicaine. from the Dominican Republic.

## L’Apostolat de la Mer en Mauritanie

La capitale de la République Islamique de Mauritanie est **NOUAKCHOTT**. C’est un port sur l’Océan Atlantique. La superficie de la Mauritanie est de 1 million de km<sup>2</sup>. La population est de 2.400.000 habitants, tous musulmans. Population arabo-berbère et négro-africaine.

Le diocèse de NOUAKCHOTT fondé en 1960, comprend environ 5.000 baptisés, tous étrangers, des 5 continents. Notre évêque est le Père Martin HAPPE, de la Société des Missionnaires d’Afrique. Nous sommes 12 prêtres et 40 religieuses. Il y a 6 églises.

NOUADHIBOU est un port de pêche et de commerce. L’aumônier est le Père Guy DANIEL, de la Congrégation du Saint-Esprit. Adresse de la paroisse : B.P. 32. Tél : 574.53.39. E.mail : misndb @opt.mr Un jeune coopérant, séminariste du diocèse de TOULOUSE, Guillaume LOZE, est aussi responsable des marins étrangers. Il anime le foyer des marins, avec des jeux, lectures, rencontres, il leur donne aussi des cours d’anglais et de français. Nouadhibou est aussi un port minéralier (fer).

---

**Conseil Pontifical pour la Pastorale  
des Migrants et Personnes en Déplacement**  
Palazzo San Calisto - 00120 Cité du Vatican  
Tel. +39-06-6988 7131  
Fax +39-06-6988 7111  
e-mail: [office@migrants.va](mailto:office@migrants.va)  
<http://www.stellamaris.net>

