

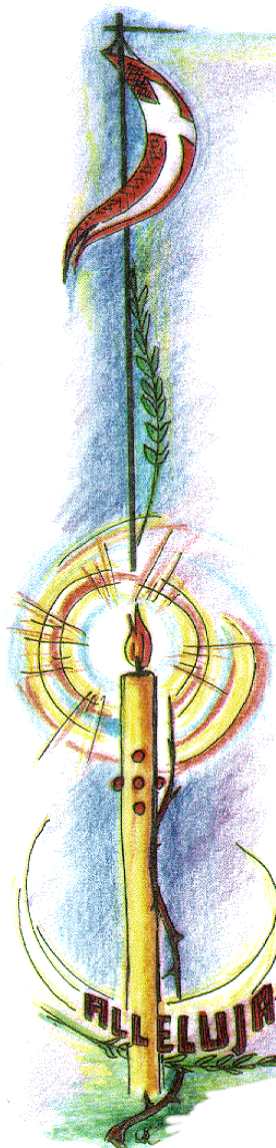
Apostolatus Maris

L'Eglise en Monde Maritime

Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et Personnes en Déplacement



No. 76, 2002/I



LE CHRIST

EST VRAIMENT RESSUSCITÉ!

PAX VOBIS !

“Nous nous engageons à être du côté de ceux qui souffrent de la misère et de l’abandon, nous faisant la voix des sans-voix et oeuvrant concrètement pour surmonter de telles situations, convaincus que personne ne peut être heureux seul”.

(du *Décatalogue d’Assise pour la paix*, par Jean Paul II, le 24 janvier 2002)

A l'intérieur

Eglise en mission parmi les gens de mer à l'heure de la mondialisation	page 3
Les navigants, victimes globales	4
L'Eucharistie et le marin	7
La plus importante initiative en matière de loi maritime	10

L'hommage du Conseil Pontifical à François Le Gall

P. Le Gall fut un collaborateur fidèle, serviteur infatigable de l'Eglise, religieux exemplaire.

Le Père François Le Gall, qui fut responsable de l'Apostolat de la Mer durant cinq années dans notre Dicastère, nous a quittés le 8 janvier dernier. En confiant au Christ, Timonier de l'Eglise, par l'intercession de Marie, Etoile de la Mer, l'âme du prêtre défunt, le Conseil Pontifical invite ceux qui l'ont connu et estimé pour son zèle apostolique si ardent, à prier pour lui de façon particulière.

Nous publions ci-dessous le message du Président, S.E.Mgr Stephen F. Hamao, envoyé à Plougastel Daoulas, en Bretagne, France, pour les funérailles qui ont été célébrées le 11 janvier dernier.

Au nom du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et Personnes en Déplacement, et en particulier de la Direction Internationale de l'Apostolat de la



Mer, je désire exprimer les sentiments de notre profonde douleur pour la mort du Rév. P. François Le Gall, à sa famille et à ses confrères de la Congrégation des

P. Le Gall fut un collaborateur fidèle, serviteur infatigable de l'Eglise, religieux exemplaire, homme de prière et d'intense vie spirituelle, toujours généreux dans le travail auquel il fut appelé aussi par le Saint-Siège: la pastorale du monde maritime.

L'Apostolat de la Mer lui doit beaucoup. Durant les cinq années de son travail au Conseil, cette œuvre bien méritante de l'Eglise pour les gens de mer s'est développée, surtout en Asie, Afrique et Amérique Latine. Aux marins de la marine marchande et de la pêche, et à leurs familles, le P. Le Gall a consacré beaucoup d'années de sa vie en étudiant leurs problèmes, en visitant les ports du monde entier, en participant aussi à de nombreux Congrès, Séminaires et Rencontres internationales.

Comme s'il avait une sorte de pressentiment, au mois d'octobre de l'année passée, il a voulu nous laisser sa dernière œuvre, " Une pastorale des gens de mer ", que notre Conseil a bien volontiers accepté de publier.

A toi, cher P. François, je dis que nous n'oublierons pas ton bon sourire et ta promptitude à répondre à tout type de service demandé. Tu resteras toujours dans notre mémoire et dans nos cœurs. Loué soit le Seigneur pour son Eglise qui vit de son amour et qui aime les hommes et les femmes sur le modèle de la Mère de Jésus, Étoile de la Mer. Nous te demandons de prier pour nous, pour tes amis, tes frères et tes sœurs dans le Seigneur. Merci!

S.E.Mgr Stephen F. Hamao, Président

Une interview de *S.E.Mgr Marchetto* à Radio Vatican

Eglise en mission parmi les gens de mer à l'heure de la mondialisation

*En
préparation
au XXI
Congrès
Mondial de
Rio de
Janeiro, du
22 au 26
janvier s'est
tenue à Rome
au siège du
Conseil
Pontifical des
Migrants et
Personnes en
Déplacement,
une réunion
du Comité du
Programme,
présidée par
le Secrétaire
du Dicastère,
l'Archevêque
Agostino
Marchetto.*

Q. Excellence, comment se présente aujourd'hui l'Apostolat de la Mer?

R. L'Apostolat de la Mer est la passerelle -- disons comme cela -- entre l'Eglise et ce monde de personnes qui vivent de la mer et en mer. Les chiffres sont consolants, au sens que la structure est déjà fortement structurée depuis de longues années : il suffit de signaler que l'Apostolat de la Mer opère dans 416 ports : dans le monde entier, il existe environ 80 organisations, structures, qui s'appellent Stella Maris – Etoile de la Mer - et l'Apostolat de la Mer collabore avec d'autres organisations maritimes chrétiennes aussi, dans 50 autres centres. Cet apostolat en communion avec nos frères chrétiens non encore en pleine communion avec nous, est une des belles caractéristiques de ce type d'apostolat. S'y engagent des prêtres, des diacres, des religieux et religieuses, des laïcs, à temps plein ou à temps partiel; il y a des milliers de personnes, de toute façon, y compris des marins en activité et en pension, des paroisses locales, qui collaborent, des milliers donc, volontairement dans des Centres Stella Maris et autres Centres confessionnels ou ecuméniques.

Q. Excellence, quels sont les problèmes qui émergent dans ce domaine particulier de l'Apostolat de la Mer ?

R. Le thème qui a été choisi pour ce XXIe Congrès Mondial - et ce titre en dit long, n'est -ce pas, sur l'expérience de l'Apostolat de la Mer – c'est " l'Apostolat de la Mer à l'heure de la mondialisation ". Ce thème permettra d'analyser et de présenter les aspects de la globalisation - je veux dire positifs et négatifs sûrement - en nous mettant à l'écoute des gens de mer eux-mêmes. Ce qui émerge assez fortement c'est l'aspect des difficultés, des crises que peut causer cette mondialisation. C'est déjà évident, en ce qui concerne le côté travail, - cadences de travail, rythme stressant, - justement pour être capables de faire face à une compétition qui se fait toujours plus mondiale. Il y a donc ces difficultés. Il y a aussi les infrastructures portuaires qui se ressentent de ces problèmes de la mondialisation. Donc nous voulons actualiser le rôle de ces Centres Stella Maris, qui sont un peu les poumons spirituels à l'intérieur de ce monde.

Q. Que fait l'Eglise dans ce vaste champ d'apostolat ?

R. Je dirais surtout qu'elle est une présence d'accueil, et ensuite qu'elle ouvre le chemin pour la Parole, pour les Sacrements, pour l'accompagnement des personnes, des gens de mer, pour l'attention aux familles : par exemple dans ses Centres Stella Maris, on trouve de plus en plus couramment la présence d'un terminal de poste électronique qui certainement crée un intérêt pour le Centre, parce que, à bord des navires, cette facilité est encore rare : c'est une chose à promouvoir. Et en même temps, ils donnent aux marins la possibilité de vaincre ce grand problème de l'isolement. Je crois que ce sont les marins qui souffrent le plus de cette réalité qu'est l'isolement et donc il faut prendre en compte la dimension psychologique et personnelle de notre préoccupation pastorale et apostolique.

XXI Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer

TRES IMPORTANT!

Veuillez noter que le numéro de fax pour Rio de Janeiro a été changé: **+55 - 21 - 2233 1925**

Le nom de l'Organisateur Local est le R.P. **Claudio Ambrozio**, cs

Cte Augusto Meriggioli ("Uomini e Navi", no. 6, octobre-novembre-décembre 2001)

Les navigants, "victimes globales"

" Le navigant est un élément incontournable de la globalisation, et non pas une de ses victimes " affirmait William O'Neill, le Secrétaire Général de l'IMO, récemment réélu à son poste, dans son message annuel habituel au monde maritime. "Malheureusement, il en est aussi le premier

Les navigants sont souvent considérés comme un coût et non comme un facteur humain.

sacrifié" répètent les syndicats du secteur et les associations professionnelles qui rappellent à O'Neil, la plus haute autorité du monde maritime et donc informé des faits, comment le navigant est toujours un sujet *expendable*, disons " à utiliser et jeter ". En font foi les centaines d'équipage abandonnés à leur merci, quand les choses vont mal.

Sur l'évident *lapsus calami* du Secrétaire Général de l'IMO s'est exprimé David Cockroft, Secrétaire d'ITF, l'organisation syndicale des travailleurs de la mer, qui a confirmé comment le travailleur à bord " est encore en danger, isolé et avec tant de revers négatifs ". "Non seulement" - a-t-il ajouté -- "les navigants sont souvent considérés comme un coût et non comme un facteur

humain, dont on se souvient seulement pour leur imputer 85% des accidents et des calamités qui se succèdent sur tous les navires".

En fait chaque fois qu'il y a un accident, un naufrage, une collision, un incendie, un désastre, le premier coupable est l'équipage, souvent dans la personne du commandant. Avec une fréquence suspecte depuis quelque temps, l'unique personne à être arrêtée est justement lui. C'est arrivé au Venezuela, lors de l'échouage d'un pétrolier grec dans le petit canal de sortie du Lac de Maracaïbo, causée par un mauvais dragage de celui-ci et le manque d'avertissement de la part de l'autorité portuaire de la diminution de profondeur. Cela s'est répété en France, en Angleterre, en Australie et d'autre parties du monde. En Arabie, on a carrément envisagé la possibilité de pendre un commandant en cas de pollution.

Souvent l'équipage est la première victime de ce qui arrive et ensuite de la punition de la loi. Jamais le constructeur, l'inspecteur, le superviseur technique, l'opérateur ou l'armateur, qui cependant portent leur part de la faute. Espérons que viendra le jour dans lequel, après un incident naval, on arrêtera l'armateur avant d'arrêter le

capitaine. Que toujours on arrive à le trouver avec la même célérité !

Et la globalisation est phénomène commercial fumeux où la voracité impérieuse de gains odieux justifie la compétition commerciale et permet à tout le monde, sauf aux navigants, de s'esquiver, de se camoufler et de se soustraire à la vue quand il faut assigner les responsabilités à chacun des acteurs. Sauf ensuite de retourner sur le marché à bord de quelque vieux rafiots prêt au naufrage auxquels les " registres opaques " ont vendu sans vergogne, via Internet, de " valides " certificats de classification et des certificats professionnels contrefaits. Et des navigants peuvent mourir en paix sur cette ferraille usée qui se désagrège.

Et Don Giacomo Martino* lui fait écho:

... Il y a en Italie, plus de 25 navires bloqués pour des motifs de sécurité ou pour non conformité des responsabilités contractuelles de l'armateur. Nous parlons malheureusement de centaines de personnes, en Italie uniquement, loin de chez eux pour des mois et quelquefois des années.

Nous parlons de familles

(Suit à la page 5)



entières, abandonnées, détruites, dans de graves difficultés économiques et personnelles. Une législation inadéquate fait que les équipages restent à leur tour relégués sur ce navire; arrêtés sans faute, citoyens du port où ils se trouvent, mais sans aucun droit; pas même celui de s'éloigner trop du navire. Abandonner le navire sans le consentement de l'armateur fautif, signifie perdre le droit au salaire acquis, devenir des clandestins et une sorte de déserteurs dans son propre pays.

De Jérusalem à Jérico la route est encore longue et pleine de blessés à secourir et de prêtres et de lévites qui passent outre, en faisant semblant de ne pas voir. Par son expérience d'une mission quotidienne, avec des visites à

bord effectuées par ses volontaires, l'Apostolat de la Mer apprend non seulement à chercher son prochain mais, avec des laïcs et des prêtres, à se faire le prochain de tant de frères et soeurs abandonnés. Souvent nous n'avons pas les yeux pour voir et combattre les injustices dans notre propre maison alors que nous tournons notre pensée vers ceux qui souffrent au loin. La peur de nous " mêler " à ces gens et à combattre ces injustices à la première personne, fait que nous sommes plein de compassion envers ceux qui sont assez loin pour ne pas avoir à s'attrister de leurs histoires familiales, pour ne pas se salir avec leurs mains sales d'huile de moteur, pour ne pas sentir leurs habits

malodorants. Il est facile de projeter son regard au-delà de l'horizon et, en regardant un navire, de penser au romantisme de quelque croisière de divertissement sans avoir le courage d'abaisser son regard et de s'engager avec tous ces gens qui touchent nos ports, touchent nos côtes et qui crient leur besoin de justice. Il faut nous engager et nous compromettre à cause de la parole de Jésus: "*Bienheureux ceux qui sont persécutés à cause de la justice parce que le Royaume des Cieux est à eux*". Ce ne sont pas des paroles sans signification, dépouillées du cynisme des hommes qui n'ont plus yeux pour voir, ou de coeur pour aimer.

Nouvelles de Singapour

du R.P. **Romeo Yu Chang**, CICM, aumônier du port

Pour l'instant, comme Centre, j'ai un bureau à la paroisse et, pour toute activité que je veux organiser pour les marins, j'utilise les facilités de l'église et de la paroisse. J'y invite tout le monde, mais beaucoup de marins préfèrent rester à Orchard Road pour y faire leurs affaires (en-voyer de l'argent) et rencontrer des amis philippins.

La semaine dernière j'ai embarqué sur le Virgo, de la compagnie de croisières Superstar, comme aumônier navigant. Je ferai cela sur la base d'une fois tous les deux mois. Je célèbre quotidiennement la messe sur le navire et je suis à la disposition des gens pour confessions et conseil pendant le voyage. Je

rencontre aussi les membres de l'équipage. Comme c'était la première fois pour moi, le nombre de gens avec qui j'ai eu un contact a été plutôt limité. Éventuellement au cours des prochains voyages j'aurai la possibilité de contacter plus de gens. Il y a une assistance moyenne de 50 à 60 participants à la messe quotidienne. C'est difficile d'en avoir autant parmi les membres d'équipage pour assister à la messe, étant donné leur programme de travail. Je vais essayer d'imaginer un système pour que le plus grand nombre puisse venir. Pour ce ministère, j'alterne avec un groupe non catholique. Ce

groupe chrétien est composé d'un couple et de deux assistants laïcs. Je leur ai demandé comment ils conduisaient leurs services religieux et combien de gens y participaient. Je pense que ce serait bien aussi pour moi d'avoir un compagnon ou deux pour ces voyages, pour que notre présence soit plus efficace.

J'ai l'intention de former des ministres extraordinaires de l'Eucharistie pour conduire des services paraliturgiques à bord des navires. Actuellement il y a un philippin ici dans la paroisse et il m'aide à préparer une page web où je fais une chronique de mes activités et aussi des facilités offertes au centre de marins. J'espère que je pourrai faire inclure cette page nationale sur le site stellamaris.net. Je sais de recruter davantage de



Le R.P. **Brian McMahon** est aumônier AM à Fleetwood (U.K.)

La mondialisation et l'aumônier des pêcheurs



Les chrétiens n'ont pas cessé de proclamer publiquement leur foi par le symbole du poisson – I X T H U S – Jésus-Christ, Fils de Dieu, Sauveur. Les communautés de pêcheurs sont fières du fait que les quatre premiers apôtres furent des pêcheurs: les petits chalutiers mettent leurs filets de pêche à l'eau généralement du côté tribord, un rappel de la "pêche de toute une nuit"; beaucoup de pêcheurs utilisent une arête en forme de croix pour décider de la meilleure pêche.

Malheureusement les traditions chrétiennes ne peuvent pas aider les communautés de pêcheurs là où le nouveau dieu est la globalisation. Les mers généreuses sont en danger de devenir vides, et ce problème grandissant a rendu l'industrie peureuse devant un futur incertain.

Les causes en sont complexes: les pays construisent des chalutiers alors que leurs régions sont déjà sur-pêchées; traditionnellement le pêcheur est un chasseur mais le sonar a fait de lui un récolteur; l'espace qu'on a pris aux petites communautés de pêche qui doivent aller pêcher toujours plus loin de chez eux; taille illégale des mailles de filet; etc. Quelles qu'en soient les

raisons, depuis la mer de Baring jusqu'à la mer du Nord, il y a moins de poisson.

Deux exemples illustrent ce problème: le Conseil International pour l'Exploration des Mers a déclaré en 2001 qu'il y a trente ans on estimait à un million de tonnes les morues de la mer du Nord. L'estimation est maintenant de 54.000 tonnes. La "Coalition Nationale pour la Conservation Marine" affirmait en 2001 que les espèces exotiques, par exemple l'espadon, sont en danger d'extinction, à cause d'une pêche sans discrimination.

Dans le passé on disait que les meilleures conservationnistes étaient les communautés de pêcheurs elles-mêmes, mais la recherche scientifique semble le contredire: un rapport de l'Université d'Oxford, commissionné par l'UE, déclare qu'un peu plus de 90 % des pêcheurs vivent à moins de cinq kilomètres de leurs bateaux. À la différence de l'aumônier de la marine marchande qui visite un marin et peut jamais le revoir, l'aumônier des pêcheurs à l'opportunité de relativement bien connaître le marin mais aussi toute la famille.

La rareté de la ressource ne fait pas seulement que les pêcheurs perdent leur job, mais que leur communauté souffre de façon dramatique. Fleetwood (UK) confirme cela; en 1970 il y avait 89

chalutiers de haute mer, chacun avec un équipage moyen de 15. Ils sont tous partis et Fleetwood est la ville de la province dont l'économie est la plus pauvre.

La conséquence pour l'aumônier de l'AM est étonnante. Il peut nous falloir promouvoir des causes impopulaires. Beaucoup dans l'industrie sont incapables d'envisager un futur sans le poisson. Et donc ils rejettent les données scientifiques et ne veulent pas entendre un message qui les contrarie.

À une époque où les réserves de poisson diminuent, il faut revenir au principe de base. À moins que nous ne conservions le poisson, la vie des pêcheurs tels que nous la connaissons est condamnée. Nous devons soutenir la politique de conservation en reconnaissant ses problèmes inhérents. Nous devons souligner que notre attention (pas nécessairement notre prise) de poisson est essentielle.

Sommes-nous prêts à prendre ce nouveau rôle? Des aumôniers préparés aux changements qui s'imposent, être avec nos familles de pêcheurs qui acceptent ces changements, les soutenir dans leur campagne pour défendre leurs droits, être une voix qui demande un futur plus juste et une reconnaissance de ce qu'ils ont souffert par le passé, les introduire à d'autres communautés, dont

*C e s
merveilleux
gens de mer
ont quelque
chose de
spécial à nous
offrir, ils
sentent aussi
que nous
avons quelque
chose de
spécial à leur
offrir, quelque
chose que
p e r s o n n e
d'autre dans
le monde de la
pêche ne peut
leur offrir.
N o u s
partageons un
engagement
chrétien à
défendre la
dignité des
familles de
p ê c h e u r s .
N o u s
partageons un
lien commun.
Nous sommes
attirés par le
P o i s s o n ,
I X T H U S ,
Jésus-Christ,
Fils de Dieu,
Sauveur.*

*L'article
complet sera
publié sur le
n. 88 de
People on the
Move,
magazine du
Conseil
Pontifical.*

Le témoignage d'un "Senior" ... par le R.P. Peter de Sousa C.Ss.R., Mumbai, India



L'Eucharistie et le Marin

J'ai entendu l'appel à la prêtrise, au partage du pain, au partage de Jésus avec les autres, alors que j'étais cadet à bord d'un navire, après deux ans sur le navire-école Dufferin, suivis d'un an et trois mois comme apprenti chez Scindias. Notre navire était en carénage à Calcutta et j'avais à peine un peu plus de 21 ans. C'était en septembre 1958. Huit ans plus tard j'étais ordonné prêtre rédemptoriste. Peut-être est-ce pour cela que l'on m'a demandé de partager avec vous ces quelques réflexions sur l'Eucharistie et le marin.

Rite d'entrée

De même que Dieu est entré dans notre monde dans la simplicité et l'humilité de l'enfant de Bethléem pour être un ami des pécheurs et des pauvres, ainsi Jésus entre dans le monde de tout marin au long de son voyage solitaire, pour être son Emmanuel, son Dieu-avec-nous. Il est réellement présent en l'accompagnant et en le fortifiant jour après jour, en s'occupant de lui matériellement, émotionnellement et spirituellement. Le marin est loin de son foyer et il se fait du souci à propos de sa femme et de ses enfants. Chaque jour il doit soimême se confier, il doit confier ses camarades et sa famille restée à la maison aux mains aimantes d'un Dieu qui se fait du souci pour nous.

Le rite pénitentiel

Nous sommes pécheurs, faibles, fragiles, aisément tentés, impulsifs et quelquefois arrogants dans notre attitude. En parole et en action nous pouvons être rudes, durs, quelquefois grossiers. Nous pouvons avoir besoin du pardon de notre Dieu sept fois par jour. A notre tour nous pouvons avoir à pardonner 70x7 fois un camarade ou un membre de notre famille qui a fait une faute. Ça c'est

difficile. Il faut, avec ceux qui nous ont fait du mal, se placer sous la sainte croix, pour laisser le sang précieux de Jésus laver le péché qui nous sépare de lui et les uns des autres. Nous demandons sa force et sa grâce pour être patient, compréhensif et respectueux, — exactement comme Dieu l'est envers nous

Paroles de Vie

La Parole de Dieu est une parole qui donne vie. Peut-être n'avons-nous pas l'Eucharistie à bord du navire mais nous pouvons nous nourrir à la table de la Parole de Dieu, si nous prenons le temps d'écouter chaque jour dans la prière, ce que Dieu veut nous dire dans le contexte de notre vie. Quand la Parole devient chair et habite en nous, nos paroles sont pour les autres donneuses de vie au lieu d'être donneuses de mort. Les mots qui donnent la mort, ce sont les jugements, le soupçon, la grossièreté, le mépris, la méfiance, le cynisme, le sarcasme, la critique et la mesquinerie, qui font que l'autre se recroqueville, qu'il veut se cacher de honte. D'un autre côté, les mots qui donnent la vie ce sont les mots qui aiment, qui encouragent, qui apprécient, qui remercient, qui félicitent, qui font confiance, qui construisent, qui pardonnent, qui

guérissent et qui font que l'autre se sent apprécié.

Travail de mains d'homme

Notre pain et notre vin sont transformés par l'Esprit au corps et au sang de Jésus. Chaque jour sur un navire il y a différentes sortes de travaux: sur le pont, aux machines, à la cuisine. Tout travail est noble et peut devenir un acte d'adoration. Notre autel du sacrifice c'est l'endroit où nous travaillons et où nous offrons au Seigneur ce travail de nos mains. Nous apprécions à notre tour le travail des autres et nous nous rappelons que, tous ensemble, nous sommes interdépendants entre tous pour pouvoir survivre chaque jour.

Notre Sacrifice et le Sien

Nous sommes invités à joindre chaque jour notre sacrifice à celui de Jésus sur la croix.

Les sacrifices dont je parle sont ceux qui nous rendent capables de vivre et de travailler ensemble dans l'harmonie. Le sacrifice de pardonner, d'écouter et de comprendre, d'être patient et aimable, gentil, chaleureux et soucieux. Le sacrifice de reconnaître le faible et celui qui a de la peine, et de les remonter et d'être pour eux source de vie. Nous sommes appelés à mourir à l'orgueil, à la conviction que l'on a toujours raison, à notre colère et à notre souffrance, afin que nous puissions être toujours

(Suit à la page 8)

prêts à voir le bien dans les autres et à le faire ressortir de façon positive.

Louange action de grâces

“Quand je vois le ciel, l'oeuvre de vos mains, la lune et les étoiles que vous y avez placé, qui est l'homme pour que vous pensiez encore à lui, cet homme mortel, pour que vous ayez souci de lui” criait le prophète. En mer, on est conscient de la merveilleuse beauté de toute la création, les cieux, la mer, les rivières, les ports nous parlent de Dieu, de l'amour extraordinaire de Dieu pour nous.

En général les marins gagnent relativement bien leur vie et jouissent d'une cabine et d'une table assez confortable. Ils peuvent remercier Dieu de toutes ces bénédictions et pour l'expérience de voyager à travers le monde et de s'enrichir au contact des différents peuples qu'ils rencontrent. Remercier Dieu pour cette merveilleuse épouse qui est à la maison et s'occupe des enfants en votre absence, et vous donne son amour et son soutien. Louange et action de grâce envers Dieu pour tous ces biens.

Partager la paix

À la messe le partage de la paix est souvent un rite vide. Mais Jésus veut que nous vivions en paix et que nous soyons les instruments de sa paix envers tous ceux que nous rencontrons chaque jour. À bord du navire comme au port, nous pouvons avoir de nombreuses occasions de partager la paix en étant patient, compréhensif, en sachant pardonner et aider,

en étant réjoui, généreux et attentif aux autres. Nos efforts seront le point de départ d'une vague parce que tous ceux que nous traitons avec amour seront plus inclinés à montrer de l'amour envers les autres. Que le soleil ne se couche jamais sur votre colère. Réconciliez-vous avant de vous endormir.

Repas qui nourrit et qui nous unit dans l'amour et le service.

Nous qui sommes nombreux, nous devenons un à travers le pain unique et la coupe unique que nous partageons. Nos repas ensemble peuvent devenir notre Eucharistie, si nous reconnaissons Jésus lorsque nous partageons le pain entre nous. Le temps des repas est l'occasion pour partager, pour écouter et pour développer un sens de camaraderie et de fraternité à bord du navire. N'oublions pas d'exprimer notre gratitude et notre appréciation à ceux qui nous font la cuisine et qui nous servent, et ne faisons pas comme si c'était un dû.

Envoyés

Finalement à la messe nous sommes envoyés pour construire le royaume de Dieu et être Jésus pour les autres. Saint-Paul était conscient de ne pas être simplement un serviteur et un messager du Christ envers les autres. Paul lui-même fut chaque jour crucifié avec le Christ sur la croix, par amour et par sacrifice. “ Ce n'est plus moi qui vis, mais c'est le Christ Jésus qui vit en moi”. Comme prêtre je suis

conscient que les gens s'attendent à ce que je sois un autre Christ. Soyons Jésus pour les autres, voyons Jésus dans les autres et reconnaissons Jésus dans chaque personne que nous rencontrons.

Le Magnificat de Marie et le Salve Regina

Je termine sur une note personnelle. Mon père est mort environ un mois avant que j'embarque sur le navire-école et ma mère n'était pas très heureuse de ma décision de partir en mer. Mais elle m'a laissé libre de choisir. Elle m'a cependant demandé une chose, dire chaque jour la prière de la Légion de Marie qui inclut le rosaire et le Magnificat. Après 3 ans fidèle à ces belles prières d'action de grâces de Marie, j'ai finalement compris que l'argent, le plaisir, l'aventure ou la sécurité, n'étaient que passagers.

Au chantier naval de Calcutta, j'ai vu des affamés que le Seigneur voulait combler de bonnes choses et des humbles qu'il voulait exalter. J'ai entendu l'appel à faire



quelque chose pour cela, et j'ai senti une grande paix et une grande joie à répondre à cet appel.

On ne sait jamais !

J'ai été agent maritime travaillant à partir du Port de la Nouvelle Orléans, tout en ayant une connaissance au premier degré de tous les ports du Golfe du Mexique et de l'Atlantique Sud. Durant les trente années dans le business, je n'ai jamais rencontré un seul aumônier catholique, laïc ou ordonné, dans aucun de ces Ports ni entendu parler de l'AM.

La première fois que je suis devenu conscient de l'intérêt de l'Eglise pour les gens de mer date du jour où la Conférence des Evêques Catholiques de la Louisiane (LCCB) au milieu des années quatre-vingts me demandèrent de voir ce que je pouvais faire pour les hommes et les femmes qui travaillent offshore dans l'industrie pétrolière. J'ai été la première et la dernière personne à ma connaissance, à avoir occupé le poste de Directeur de la Pastorale Offshore pour la LCCB. J'ai voyagé tout le long de la côte de Louisiane et à l'intérieur aussi pour rencontrer les travailleurs offshore et leurs familles. J'ai vite découvert que les travailleurs offshore passaient la moitié de leur

vie séparés de leurs familles. Pour faire face à ce style de vie, ils se donnent une image aussi dure que le chapeau qu'ils portent. Cependant, j'ai persisté à les encourager à se mettre au service les uns des autres lorsqu'ils sont en mer. Je leur suggérais de prendre un moment durant les temps libres pour des prières en commun, pour un partage d'Ecriture Sainte ou une étude de la Bible. J'ai



insisté pour l'organisation de services de communion pour le week-end sous la responsabilité de ministres extraordinaires de l'Eucharistie. A terre, je faisais la promotion d'une association de familles. Ce fut un job difficile. On ne m'avait donné aucune

directive à suivre pour remplir ce ministère et, comme je ne connaissais pas l'existence de l'AM, je n'avais personne vers qui me tourner pour une aide ou un conseil. Après avoir semé pendant deux ans dans la communauté offshore, j'ai été rappelé par mon évêque qui me dit de laisser ce que je faisais pour revenir à nouveau à la Nouvelle-Orléans. Il me dit qu'il avait besoin de moi comme aumônier catholique du port de la Nouvelle-Orléans et voulait que j'assume la fonction de Directeur du Centre Stella Maris.

J'ai quitté la communauté offshore et je n'ai jamais pensé que j'avais accompli grand-chose. En fait, je pensais que j'avais échoué *m i s é r a b l e m e n t*. Aujourd'hui, certains de mes paroissiens ici à la paroisse Ste Catherine d'Arnaudville, La., travaillent offshore et l'un d'eux fait partie d'un groupe de prières offshore. Et d'autres m'ont dit qu'ils ont entendu parler d'une activité semblable sur d'autres plates-formes. Il s'est écoulé tant de temps depuis pour que je puisse être crédité de ce qui se passe maintenant offshore, mais cela me met du baume au cœur de savoir que ce dont j'avais rêvé, offshore, s'est en fait

Bien que j'ai fait partie de la communauté maritime pendant trente ans avant mon ordination au Diaconat en décembre 1981, je n'ai jamais su que l'Eglise s'intéressait aux gens de mer.

Bob Balderas, ancien Directeur National de l'Apostolat de la Mer aux USA et Coordinateur pour l'Amérique du Nord, nous raconte.

Le navire-hôpital "Remolcagure Bat" a assisté 122 travailleurs en 2001

La campagne "assistance médicale embarquée" (A.M.E. 2001), dont l'objectif est de s'occuper de l'assistance sanitaire des flottes qui naviguent dans les eaux de Cantabrique et de l'Atlantique Nord, à remplis, une année de plus, ses objectifs, et à cette occasion on peut dire de façon doublement satisfaisante, puisque l'année passée la campagne a duré neuf mois dans des lieux de pêche habituels, et a pu assister les flottes de thoniers et d'espardon. Le navire "Remolcagure-Bat" affrété par l'Institut Social de la Marine, a été le navire hôpital sur lequel les médecins de la Santé Maritime ont assuré le service médical aux travailleurs tant espagnols qu'étrangers qui le demandaient. Au total il y a eu 116 jours de mer et 27.654 milles parcourus. ("Mar", n° 401 – Janvier 2002)

Un article de **Douglas Stevenson** sur les normes internationales du travail maritime

La plus importante initiative en matière de loi maritime

J'ai parlé dans *The Sea*, numéro d'octobre 2001, des normes internationales pour l'industrie maritime et les marins, élaborées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation Internationale du Travail (BIT). Dans cet article je soulignais que les Conventions du BIT, bien que comprenant une grande variété de normes du travail à bord des navires marchands, étaient décevantes parce qu'elles n'étaient pas largement ratifiées. Les normes contenues dans ces Conventions n'ont que peu de valeur à moins que les pays ne les ratifient et ne les appliquent.

Le BIT a répondu au défi de rendre ces normes plus attrayantes pour les pays, en entreprenant un projet monumental de mise à jour et de consolidation des instruments existants du BIT dans une seule Convention les intégrant toutes. Il y a 30 Conventions maritimes de travail maritime différentes et 23 Recommandations couvrant une variété de questions. Quelques-uns des instruments font double emploi. Certaines sont trop complexes. Certaines normes sont obsolètes. Malgré les obstacles devant lui, le projet du BIT est facilité par une alliance sans précédent entre armateurs et syndicats.

En janvier 2001 la Commission Paritaire Maritime du BIT qui est composée d'armateurs et de représentants des syndicats, s'est mis d'accord pour dire que les instruments existants du BIT devraient être consolidés et mis à jour dans une seule Convention nouvelle les intégrant tous d'ici à l'année 2005. Cet accord est maintenant connu comme l' "Accord de Genève". Pour la première fois dans l'histoire du système tripartite du BIT, armateurs et syndicats ont collaboré pour prendre l'initiative d'insister auprès des Gouvernements pour qu'ils les rejoignent pour élaborer une Convention complète, mais simple, qui établisse des normes de travail maritime pour le monde entier, et telles que les pays puissent la ratifier et l'appliquer.

Le processus a commencé en décembre dernier à Genève lorsque que le Groupe de Travail de Haut Niveau sur les normes du travail maritime a tenu sa première réunion. Le Groupe était composé de 12 représentants des Armateurs, 12 des Syndicats et 32 de Gouvernements. Il se rencontrera au minimum une fois par an durant les deux prochaines années. Un sous-groupe du Groupe de Travail s'attellera à l'élaboration propre de la

Convention entre les rencontres du Groupe de Travail. L'ICMA qui représente presque tous les clubs de marins et ministères auprès des marins, participe activement à ce processus comme organisation non-gouvernementale.

Ce projet du BIT a le potentiel d'élever la qualité et les normes du travail maritime et leur donner la place à laquelle ils ont droit dans la loi maritime.

La nouvelle Convention sur le travail maritime devrait attirer au moins la même attention de la part des Etats du pavillon et des autorités de contrôle des Etats du port, que la SOLAS (Sécurité de la Vie en Mer) et la Convention Internationale pour la Prévention de la Pollution des Navires (MARPOL).

ICMA soutient entièrement ce projet de développer une Convention du BIT qui soit complète, cohérente et applicable, une Convention qui détermine les droits des marins et les normes minimum acceptables de travail. Cette convention devra au minimum:

- faire avancer et améliorer les droits des marins et leur acquis;
- mettre à jour les droits des marins selon les changements dans

(Suit à la page 11)

Pour y représenter l'ICMA, qui a la qualité d'Observateur auprès du BIT, à Genève, le Cdr Dr Douglas Stevenson, Directeur du Centre pour les Droits des Marins (S.C.I.) de New York, et



le P. Gérard Tronche de l'Apostolatus Maris, venu du Vatican, ont participé à la première réunion du Groupe de Travail Tripartite de Haut Niveau sur les normes du travail maritime qui s'est tenu à Genève, Suisse, du 17 au 13-12-2001. Voici le compte-rendu de Douglas, tel que publié par "The Sea", de la Missions to Seafarers.

(suit de la page 10)

l'industrie, sans éroder les droits des marins traditionnels existant; - être pratique et applicable par les Etats du pavillon et les autorités des Etats du port; - être largement ratifiée et incorporer un mécanisme pour une révision effective et une mise à jour de l'instrument lorsque que ce sera nécessaire.

Le succès de ce projet important requiert la participation de tous ceux qui sont concernés. Premièrement: rester informés, rester à jour sur ce qui se passe dans ce projet. Le BIT a un site web excellent pour cela, www.iloo.org. Deuxièmement: exprimer vos opinions. Vous devez exprimer vos idées sur les questions qui sont sous considération au BIT avec votre employeur, votre



From the ICMA desk

On October 2001, the ICMA Executive Committee met in the German Seamen's Mission in Amsterdam, Netherlands. One of the most important items was the Development Study.

This issue was discussed at length. A diagnosis of ICMA's organization structure is needed. Questions were raised like: How are we working and how do we want to work? What are the shortcomings? How to broaden the basis of the decision making process? As to ICMA's policy, what are our medium term goals? Such goals would make an assessment possible: have we achieved them? Who are the other players in the filed: ICSW, ITF (ST), etc. and what is ICMA's relation to them?

It was decided to work on this item in two phases. In phases 1, a subcommittee has to answer in more detail the question: what does ICMA want to achieve with such a Development Study? Tenders from two professional institutes will be asked. In April, the EC will decide which one will be accepted. The Study itself will be carried out in 2002. In phase 2, the Executive Committee will assess what the Study's results mean for ICMA's organisation and policy and how they eventually should be implemented. The Study is ITF ST sponsored.

Bonne nouvelle pour les Gens de Mer

Le 21-2-2002, en session plénière, le Parlement Allemand a, à l'unanimité, demandé au gouvernement Fédéral de ratifier la Convention 163 du B.I.T.

Le Dr. Margrit Wetzel, Membre du Parlement et Vice Présidente de la German Seamen's Mission, avait introduit la motion et travaillé sans relâche jusqu'à son aboutissement.

Félicitations pour ce succès!

En France, un observatoire des droits des gens de mer

La rencontre sur le thème des marins abandonnés, organisée en avril 1998, a donné naissance à un observatoire des droits des gens de mer, composé de personnes morales, d'associations, de syndicats, de juristes, d'universitaires. L'un de ses objectifs est de fournir des études sur les conditions de vie et de travail (sur un plan social, économique et juridique) des gens de mer dans un monde maritime aujourd'hui totalement mondialisé.

Il s'agit de mettre en lumière une réalité ignorée et de favoriser ainsi l'adaptation des textes législatifs français et des pays de la francophonie. Il sera complété d'un réseau maritime francophone international.

Cet observatoire bénéficie du soutien logistique de la Maison des sciences de l'homme " Ange Pépin " de Nantes, en tant que projet de recherche au sein de la Maison des sciences humaines. Composé de syndicats, d'associations et de représentants des ministères concernés, il devrait bénéficier de Conventions pluriannuelles avec le Gouvernement. Ce projet prend corps sous l'égide de Patrick Chaumette, professeur de droit et spécialiste de droit social maritime à la Faculté de Nantes.

(" Faim Développement Magazine ", n° 173 / Janvier 2002 /3)

Le Dimanche de la Mer 2002

Un offre de l'AM d'Angleterre et Pays de Galles

England_wales@stellamaris.net

Cette année le Dimanche de la Mer sera célébré en Angleterre le 14 juillet et ici nous travaillons ensemble avec nos amis de la "Missions to Seafarers" et de la "British & International Sailors Society" pour avoir un programme de publicité commun pour cette journée. Je sais que cela arrive aussi ailleurs, même si la date choisie puisse être différente.

La MtS a offert de coordonner l'impression des posters communs (en A3 et A4) que nous utiliserons dans toutes

nos églises. Il y a aussi de brèves notes pour donner aux curés de paroisse des intentions de prière et une lettre de la part de l'Evêque Promoteur. Ici nous avons l'intention de promouvoir la nécessité d'avoir une seconde quête pour aider le travail de l'Apostolat de la Mer.

Nous pouvons vous procurer ces posters si vous le désirez. Il y a l'option d'avoir la date du 14 juillet inclus ou non, l'endroit laissé blanc où vous pourrez ajouter vous-même la date choisie. Veuillez me faire savoir si vous voulez que vos posters

soient imprimés en Angleterre et envoyés chez vous. Alternativement, si vous désirez ce dossier de données dans un format électronique particulier, faites nous savoir ce dont vous avez besoin.

Chris York, Directeur



Acronyms & abbreviations

A mariners' instant guide to some of the acronyms and abbreviations in use at sea and ashore.

Compiled by The Nautical Institute

ABS - American bureau of shipping
(classification society)

Aframax - Tanker < 80,000 dwt
(average freight rate assessment)

AIS - automatic identification system

AMNI - Associate Member of
The Nautical Institute

AMVER - US Coast Guard's Automated
Mutual-assistance Vessel rescue System

API - American Petroleum Institute

ARCS - Admiralty Raster Chart Service

Arpa - Automatic Radar Plotting Aids

BC - Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes

Bimco - Baltic and International Maritime
Council

Bimcosale - The Bimco standard form of
bill of sale

BV - Bureau Veritas (classification society)

CAD - computer assisted design

CBI - computer-based information

CBT - computer-based training

CCS - China Classification Society

CD - compact disc

CD Rom - compact disc read-only memory

CEN - European Committee for Standardisation

CES - coast earth station

CG - coast guard

CIT - Chartered Institute of Transport

CLC - International Convention on Civil Liability
for Oil Pollution Damage

Class - Category in classification register

COA - contract of affreightment

Colreg - International Convention on Collision
Regulation, IMO

COW - crude oil washing

CSS - Code of Shipmanagement Standards

DERA - Defence Evaluation and Research
Agency (UK)

DETR - Department of the Environment, Transport
and the Regions (UK)

(Suit)

**ENGLAND
& WALES**

From Feb. 01, 2002, Commodore Christopher York, AOS National Director, is a member of ICMA's new Standing Delegation to the IMO.

UNITED STATES

Bishop Joseph Howze, of Beloxi, *has retired from the office of National Episcopal Promoter of the AOS.*
Bishop Curtis Guillory, svd, of Beaumont, *has been elected at his place.*
Bishop Guillory is very familiar with the work of the AOS and has an active port ministry in three ports within his diocese.

AM World Directory

- ARGENTINA** *(New Bishop Promoter)*
H.E.Msgr. Ruben Oscar Frassia, Bishop of Avellaneda-Lanus
Pasaje Gutiérrez 893, 8400 San Carlos de Bariloche, Rio Negro
Tel + Fax +54 944 23142 obispadoave@infovia.com.ar
- LITHUANIA** *(New Bishop Promoter)*
H.E.Msgr. Jonas Boruta, Bishop of Telsiai,
Katedros g., 5, LT-5610 TELSIAI
Tel +370 94 51157 Fax +370 94 52300
tkurija@pikuolis.omnitel.net
- GUADALUPE** **POINTE APITRE** *(new chaplains)*
Fr. Pierre Leboulanger and Deacon Bernard Vincent
- UNITED STATES** *(new Bishop Promoter)*
Bishop Curtis Guillory, Bishop of Beaumont (Tx)
- PHILIPPINES** **DAVAO** *(new e-mails)*
aos-dvo@skynet.net for the National Office
seaman1@skynet.net - seaman2@skynet.net - seaman3@skynet.net
(these three mail boxes are set aside for the seafarers)
- REUNION** **PORT LOUIS** *(new e-mail)*
stellamarisreunion@wanadoo.fr
- INDONESIA** **JAKARTA** *(new fax number)*
+62 21 8834 7168

ITALIE

Le 21 janvier dernier, S.E. Mgr Alfredo M. Garsia, Président de la CEMi et de la Migrants, a nommé Don Giacomo Martino, aumônier du port de Gênes, "Responsable national p.i. de la pastorale des gens de mer", tant que le Directeur National, Mgr Costantino Stefanetti, reste empêché dans son service pour cause de maladie.

U.N. Refugee award for Tampa Captain and Crew

Owners of the Norwegian freighter Tampa, Wallenius Wilhelmsen Line, Captain Arne Rinnan and his crew onboard the ship during the refugee crises off Australia's Christmas Island last year, have been presented with the United Nations' Nansen Refugee Award 2002. The UN High Commissioner for Refugees said that Captain Arne Rinnan and his crew had demonstrated respect for the international principle of assisting people in distress at sea. The Tampa rescued 438 refugees in distress off Australia's coast last August.

The \$100,000 prize will be donated to a refugee project chosen by the recipients.

**Pontifical Council for the Pastoral Care
of Migrants and Itinerants**

Palazzo San Calisto - 00120 Vatican City

Tel. +39-06-6988 7131

Fax +39-06-6988 7111

e-mail: office@migrants.va

<http://www.stellamaris.net>

