

Apostolatus Maris

L'Eglise en Monde Maritime

Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et Personnes en Déplacement



N. 80, 2003/II

Vers un Comité de Pêche



Saint Pierre

*Mosaïque inspirée du dessin de Ciro Ferri
pour le Jubilé de 1675
(Basilique Vaticane)*

A l'intérieur ...

| | |
|--|--------|
| Aller à la pêche dans l'Apostolat de la Mer | Pag. 3 |
| Il ne resterait dans l'océan que 10% des gros poissons | 6 |
| Mission à Cuba | 9 |
| Un engagement croissant | 11 |

Comité de Pêche

Nous avons rassemblé dans ce numéro du bulletin un certain nombre d'articles concernant les pêcheurs et la pêche.

Tout le monde se rappelle que la création d'un **Comité de Pêche** était parmi les résolutions du XXI^e Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer de Rio de Janeiro en 2002. Des premiers pas ont été faits dans cette direction. Ce choix d'articles en est un.

De fait, S. E. Mgr S. F. Hamao, Président du Conseil Pontifical, a décidé de la constitution d'une *commission ad hoc* faite de quelques experts qui se rencontreront à Rome en décembre de cette année. Cette Commission aura la tâche de:

- élaborer les *termes de référence* du futur Comité de Pêche de l'Apostolat de la Mer
- discuter de la *composition* de ce Comité
- décider sur le *choix des objectifs* et de la *stratégie*.

Vous êtes invités à envoyer vos suggestions à Bruno Ciceri (brunostm@ksts.seed.net.tw) qui a accepté de présider cette Commission préparatoire, avec une copie au Secteur A.M du Conseil Pontifical. office@migrants.va .

Il faut se rappeler que les objectifs du Comité de Pêche devraient être réalistes, en ligne avec la spécificité de l'Apostolat de la Mer et qu'ils ne devraient pas dupliquer ou enfreindre sur ce que d'autres Agences peuvent faire.

La Commission devra aussi proposer une date pour la première rencontre du Comité, le plus tôt possible au courant de l'année 2004.

Toute offre de parrainage ou suggestion sur des institutions ou personnes pouvant parrainer les activités futures de ce Comité sont aussi les bienvenues.

« Aller à la pêche dans l'Apostolat de la Mer »

Nous publions ici de larges extraits d'un exposé fait par le R.P. Sinclair Oubre, Président de l'AOS-USA, à l'occasion d'un carrefour sur les pêcheurs, à la NAMMC du 23 juin 1999, à Seattle, Wa., USA.

La pêche est aussi vieille que les villes le long de la côte du Golfe du Texas. Depuis des décennies, des gens de toutes origines ethniques sont partis en mer pour récolter la crevette, la perche rouge et des douzaines d'autres espèces. La mer leur procurait la nourriture de leur famille, et une source de revenus pour vivre. Cependant, une grande partie de l'histoire des crevettiers Cajuns, Hispaniques et Vietnamiens dont la récolte constitue une portion significative de notre consommation de fruits de mer, est habituellement oublié.

Port Arthur, Texas, est la cité la plus au nord-est de la côte du Golfe du Texas. C'est aussi la ville la plus à l'Est de l'Etat. Fondée en 1898, Port Arthur a été le terminus du chemin de fer méridional de Kansas City. Le rêve d'Arthur Stillwell était d'avoir une route directe entre les céréales du Mid-



west et un port en eaux profondes sur le Golfe de Mexico. Port Arthur est devenu ce port.

La pêche était l'occupation naturelle pour les gens à Port Arthur. La ville a été construite le long des berges du lac Sabine, un lac salé et peu profond. Ce lac, qui produisit une ressource intarissable de poissons autant que de crustacés, se jette dans le Golfe de Mexico. Celui-ci procurait un accès facile à la pêche de haute mer et à la crevette dans le Golfe. Pour longtemps dans notre histoire, en Louisiane française les communautés Cajuns constituaient le groupe dominant de crevettiers et de pêcheurs. La situation a cependant commencé à changer radicalement à partir des dernières années de 1970.

Comme résultat d'une meilleure éducation de leurs enfants, d'un plus grand choix d'opportunités d'emploi et de l'augmentation des revenus familiaux, bien des enfants de crevettier et de pêcheurs ont choisi de ne pas suivre les pas de leur parents. Ceci a eu trois effets significatifs: d'abord, les crevettiers Cajuns ont dû chercher ailleurs, en dehors de leur famille étendue, des membres d'équipage. Deuxièmement, lorsque le père se retirait de la pêche, il vendait son bateau à l'une des compagnies de conserveries, ou à quelque nouvel immigrant, des familles vietnamiennes. Troisièmement, les Vietnamiens ont

utilisé leurs bateaux 'en famille', et réinvesti leurs profits dans le bateau et dans l'acquisition d'autres bateaux.

En moins de quinze ans les crevettiers Cajuns et les pêcheurs commerciaux ont pratiquement disparu de Port Arthur. Alors qu'il y a plus de 300 bateaux enregistrés à Port Arthur, et que ceux-ci étaient presque totalement la propriété de Cajuns et armés par des équipages Cajuns, ils sont maintenant à 95 % la propriété de la communauté vietnamienne et gérés par celle-ci.

Les effets de la compétition internationale, des fluctuations des limites à la capture des stocks de poisson par la loi fédérale ou de l'Etat ont eu des répercussions économiques sérieuses pour les crevettiers de Port Arthur et leurs familles. Bien que le public soit de l'opinion que les crevettiers sont hors de la vue, et hors de l'esprit, si cette industrie devaient s'effondrer, cela voudrait dire la perte de plus de 100.000 emplois dans la pêche, et approximativement 600 emplois indirects liés à la conservation, à l'emballage, à l'expédition, à la fabrication, à la réparation de navires, à la distribution des crevettes et à d'autres industries associées. Cette situation de Port Arthur se répète tout

(suit à la page 4)

(suit de la page 3)

au long de la côte du Golfe.

Nous avons vu se développer un conflit sur l'utilisation d'un certain quai en ville, entre les crevettiers et le bureau du tourisme. Les crevettiers ont un bail à long terme avec la stipulation que si on en a besoin pour la visite occasionnelle d'un bateau de la rivière, les bateaux de crevettes se déplaceraient sur un autre quai pour quelques jours. Ce qui a commencé comme occasionnel, est maintenant devenu un service régulier, et la difficulté de déplacer les bateaux lorsque que les propriétaires sont hors de la ville, a causé au moins une dispute dans une réunion du Conseil Municipal. Un conseiller municipal remarqua que l'on ne pouvait permettre aux crevettiers de faire obstacle au développement économique dont la cité pourrait profiter à travers le tourisme. Cette déclaration, cependant, démontrait un manque total de connaissance de la part de beaucoup de leaders locaux concernant l'impact de l'industrie de la crevette sur l'économie locale. Dans le cas de Port Arthur, la situation a été résolue. Cependant, pas loin le long de la côte, à Kemeh, Texas, les crevettiers ne s'en sont pas sorti aussi bien. Kemeh a été pendant des dizaines d'années un petit village de pêcheurs sur la baie de Galveston.

Ces dernières années, avec le développement explosif de la zone autour du Centre Spatial de Johnson, la marina et les propriété

de front de mer ont de plus en plus augmenté de valeur pour les résidents à salaire élevé de cette région. Si l'on visite les quais de Kemeh aujourd'hui, excepté un seul quai pour les crevettiers, le front de mer a été envahi par des restaurants et des boutiques de bon niveau.

Terminer cet exposé avec une courte description de quelques-uns des défis et des difficultés auxquelles doivent faire face les crevettiers et les pêcheurs aujourd'hui, serait oublier le rôle et la responsabilité qu'ont ces marins dans le contrôle de leur propre destinée. J'aimerais rappeler les paroles du P. Reinhold qui disait: « ces marins ne sont pas de «pauvres types», comme certains voudraient le faire croire; ce sont des *hommes chrétiens*, avec de la dignité et un orgueil *masculin*. » Il y a certainement bien des choses qui arrivent aux pêcheurs et aux crevettiers qui rendent encore leur vie et celle de leur famille difficile. Cependant, à voir ces hommes et femmes comme des victimes enfantines de forces qui seraient trop sophistiquées et puissantes pour pouvoir y faire quoi que ce soit, serait tomber dans la trappe que le P. Reinhold a lutté contre. Si les pêcheurs et les crevettiers qui sont des «hommes chrétiens avec de la dignité et un orgueil masculin», sont capables d'erreur et de péché, ils doivent accepter quelque responsabilité pour les conditions de l'industrie, et la capacité de celle-ci de se réformer elle-même de façon significative.

Dans un rapport de la Garde Côte des USA, une étude commissionnée spécialement et préparée par le Comité de la pêche sur les Accidents déclarait que: «la pêche commerciale continue à être la première, ou presque, parmi les occupations des plus hasardeuses aux USA». Les normes de sécurité de navires sont plus basses que les standards internationaux.

Sur terre, nous comme aumôniers considérerions un industriel coupable de péché grave si, en connaissance de cause et intentionnellement, il soumettait ses travailleurs à des conditions de travail dan-



gereuses et mortelles. De plus, s'il arrivait un accident industriel avec des ouvriers tués ou blessés, il porterait certainement le péché de leur mort et de leurs blessures.

Lorsque le Roi David désira Bathsheba, la femme de son général, Urie le Hittite, il plaça Urie à la tête de son armée, il commanda à Joab de retirer l'armée au coeur de la bataille, causant ainsi la mort de Urie. Je pense qu'un propriétaire ou un industriel qui assujettirait ses ouvriers, en le sachant, à un job dans un environnement de travail dangereux et mortel, pêche lui aussi d'une manière semblable.

(suit à la page 5)

(suit de la page 4)

Il ne tue pas directement ses ouvriers, mais certainement, il établit en le sachant, un environnement où cela peut arriver.

Si cela est vrai à terre, alors certainement c'est vrai en mer. Si un armateur ou le capitaine d'un navire quitte le quai dans un crevettier en mauvais état, si le capitaine n'est pas formé dans son métier de marin de façon suffisante, si l'équipement d'urgence et les radios sont en mauvais état, alors si le bateau va sombrer, et s'il y a blessures et perte de vie, alors lui non plus ne peut pas se défendre en disant que c'est un acte de Dieu ou que c'est quelque chose qui fait simplement partie de l'industrie de la pêche.

Le roi David a péché contre le Seigneur en organisant un environnement

qui conduirait à la mort de Urie. De même, l'armateur crevettier, le capitaine de crevettier désirant toujours plus d'argent, pêche contre le Seigneur, lorsqu'il met en danger sa propre vie et celle de l'équipage en partant sur un navire en mauvais état.

A Port Arthur, nous avons été témoins de nombreux accidents marins durant la dernière campagne de pêche. Dans presque tous les cas, de meilleures connaissances et pratiques de travail les auraient empêchés. Je voudrais rappeler que lorsqu'un accident arrive, cela n'affecte pas seulement les pêcheurs, leurs familles et l'armateur, mais aussi un cercle beaucoup plus large.

Étant donné les vies humaines concernées, le potentiel de dommage pour l'environnement des déga-

zages, et l'investissement capital toujours croissant dans la pêche et l'industrie de la crevette, on ne peut plus se permettre actuellement de prendre cette attitude que « cela fait simplement partie de la vie de pêcheur ».

Nous, comme aumôniers de port, nous pouvons et nous devons faire front avec les pêcheurs, mais aussi, nous devons les évangéliser pour qu'ils soient de meilleurs pêcheurs, et qu'ils soient les gardiens de la création marine de Dieu qu'il peuvent être. De cette manière, nous nous tiendrons ensemble en solidarité avec les pêcheurs, et nous les appellerons à une vision de la plénitude du Royaume de Dieu pour lequel nous sommes tous appelés à faire des efforts.



En Espagne

Un Congrès National

“Pour la protection ouvrière et sociale de la Famille du Marin”

Le 28 novembre dernier s'est tenu à Vigo, à l'Institut Polytechnique Maritime de la Pêche, le Congrès pour la protection ouvrière et sociale de la famille du marin. C'était le début de la Campagne de Sensibilisation pour l'humanisation du travail en mer et, par la présentation de la situation que vivent les pêcheurs et leurs familles, communiquer le programme de cette campagne, dans laquelle il s'agit de réveiller la solidarité de notre société au moyen d'une initiative de récolte de signatures pour appuyer les propositions qui ressortiront de l'acte inaugural.

On y présenta le précédent de plus de 20.000 soutiens, qui ont cautionné cette campagne avant qu'elle ne commence. Les médias de communication, T.V., radio et presse écrite ont couvert le déroulement du Congrès. Ce congrès, projeté comme le début de la campagne de sensibilisation pour la protection ouvrière et sociale de la famille du marin, nous croyons qu'il a atteint son objectif de faire connaître ce que nous cherchons à obtenir. Que la réponse de solidarité d'une société qui a déjà su montrer sa compassion devant l'esclavage dont souffrent les travailleurs de la mer et leur famille, soit un éperon qui nous pousse à continuer à travailler.

“Asociación Rosa dos Ventos”, Vigo

Délégation Nationale de l'Apostolat de la Mer pour la Pêche
Espagne



(CNN, May 2003—excerpts)

Il ne resterait dans l'océan que 10 % des gros poissons

L'étude décrit une triste image des populations actuelles sur Terre des espèces telles que requins, espadon, thon et marlin. Les auteurs ont utilisé des données remontant à 47 ans, sur 5 systèmes océaniques et 4 systèmes de plateaux continentaux, allant des Tropiques à l'Antarctique. Que ce soit au niveau des côtes de Terre-Neuve, du Canada, ou dans le golfe de Thaïlande, de terribles résultats, disent les auteurs.

«Je pense qu'il faille dire qu'il ne reste plus aucun endroit dans l'océan qui ne soit sur-pêché,» dit R. Myers, un biologiste de la pêche à l'Université de Halifax, N. Ecosse et principal auteur de l'étude. Il y en a, dans l'industrie de la pêche, qui contestent le ton du rapport.

«Je suis sûr qu'il y a des zones dans le monde ayant ce niveau de dépopulation, mais il y a d'autres zones qui sont en bon état» dit L. Clayton, de la Fondation Canadienne pour les Espèces Hautement Migratoires, qui soutient le développement durable de l'industrie du thon. Il dit que des abus du passé sont aujourd'hui terminés: les longs filets dérivants sont illégaux, l'abandon de longues lignes sont aussi illégales, et beaucoup de pays adhèrent à des systèmes élaborés de licence, de quotas et d'observateurs

tiers à bord des navires.

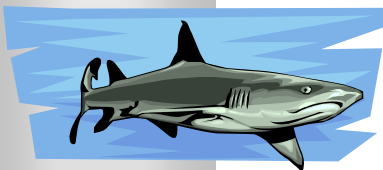
Le grand déclin dans le nombre de gros poissons a commencé lorsque la pêche industrielle a commencé au début des années 50. Un autre auteur, B. Worm, écologiste marin à l'Institut pour la Science Marine à Kiel, Allemagne, dit que les pertes ont le plus grand impact sur les écosystèmes de l'océan. Les changements qui surviendront à cause du déclin de ces espèces sont difficiles à prédire et à comprendre. Cependant, ils surviendront à une échelle globale, et je pense que c'est la vraie raison pour s'en préoccuper.» Il y a quelques décennies, la pêche à la ligne longue attrapait environ 10 gros poissons pour 100 hameçons. Aujourd'hui la norme est d'un poisson sur 100, avec du poisson qui fait à peu près la moitié du poids des autres années.

Dans le passé, dit Worm, lorsque une certaine zone de pêche a été déclarée hors limites à la pêche et que des restrictions à

la pêche ont été obligatoires certaines populations de poissons et de crustacés ont rebondi de façon extraordinairement rapide. Mais avec des chiffres si dramatiquement bas dans toutes les parties du monde, on ne peut pas ignorer la situation pour longtemps.

Des avancées technologiques étaient déjà responsables de certaines améliorations. L'équipement high-tech sur les navires de nombreux pays développés réduit les prises non voulues, poisson et autres animaux pris comme un sous-produit du poisson cible. Mais il existe encore, dit-il, une énorme distance technologique entre les flottes de pêche des nations riches et celles des nations pauvres. Il dit que c'est du bon sens économique pour l'industrie de la pêche que d'adhérer à des mesures de conservation, et de voir l'expansion de l'aquaculture, fish farming, comme une partie de la réponse à cette diminution.

Une nouvelle étude globale—publiée par le journal international Nature—conclut que 90% des plus gros poissons ont disparu des océans du monde durant la seconde moitié du siècle dernier, comme le résultat dévastateur de la pêche industrielle.



Adieu à la pêche irresponsable ?

Les nouveaux accords de partenariat dans la pêche et qui seront promues par l'Union Européenne pourraient éliminer les pratiques de pêche irresponsable.

En décembre 2002, après un long et difficile processus de consultation et de négociation, l'Union Européenne (UE) a mis le point final à un paquet longtemps attendu de réformes de la pêche. L'année précédente, dans son analyse de la politique européenne commune de pêche (PCP), la Commission Européenne (CE) a reconnu que, après vingt années, la PCP «n'avait pas atteint une exploitation durable des ressources de pêche.» Elle note en particulier:

(suit à la page 7)

- possible capacité de pêche des flottes de la communauté dépassant largement celles requises pour récolter le poisson d'une manière durable; - la surcapacité des flottes européennes qui a eu pour effet la surexploitation des stocks cible et une pression excessive sur les espèces non-cible, et, rendu l'industrie de la pêche économiquement fragile à cause du sur-investissement, de l'augmentation rapide des coûts et d'une base de ressources en diminution.

Les réformes furent annoncées le 23.12.2002, à la suite d'une rencontre de cinq jours du Conseil des Ministres de la Pêche des 15 pays Membres de l'UE, et porteraient une plus grande attention sur l'exploitation durable des ressources aquatiques vivantes, basée sur un conseil scientifique de qualité et sur une approche de précaution dans la gestion des pêcheries, d'un côté, et sur une aquaculture durable, de l'autre. La PCP a maintenant été fermement intégrée dans la politique de la Communauté sur le développement durable, en tenant compte d'une manière équilibrée des aspects environnementaux, économiques et sociaux.»

Cela pourrait n'être que de belles paroles, mais il y a un message sans compromis qui le sous-tend de façon importante: si l'Europe décide de maintenir un secteur de pêche en bonne santé pour le long terme, des réductions drastique dans la capacité de pêche sont nécessaires à court terme. Sans stocks de poissons, il ne peut pas y avoir de pêcheries. Et si les stocks de poissons européens s'effondrent, alors ou bien le secteur de la pêche s'effondre aussi, ou bien il devra trouver des ressources alternatives hors d'Europe. Les consommateurs de poissons devront dépendre de façon croissante de poissons capturés hors d'Europe, ou être obligé de manger moins de poisson sauvage. Une plus grande insistance doit être mise sur la politique internationale de l'Europe si l'équilibre entre l'offre et la demande (d'opportunités de pêche et de produits de pêche), doit être maintenu. Le paquet de réformes de la politique internationale de pêche de l'Europe doit consister en trois éléments principaux: un plan d'action pour éradiquer la pêche illégale non régulée et non documentée, un cadre intégré pour les accords de partenariat de pêcheries avec des pays tiers et une initiative de recherche pour évaluer les ressources dans les eaux extérieures.

(Samudra, Mars 2003)

Du rapport du Directeur National d'Australie

Initiative nationale

Mr Ted Richardson, Mars 2003

Au retour du Congrès mondial de Rio, on m'a encouragé à examiner l'industrie de la pêche à l'intérieur de l'Australie. Il y a de nombreuses années, l'Apostolat de la Mer avait une **Association de marins et de pêcheurs côtiers Australiens**, qui avait été créée pour que ses membres soutiennent l'Apostolat. Elle n'a vraiment jamais réussi à sortir du berceau.

A la lecture des documents antérieurs, il apparaît qu'il n'y avait aucune raison de s'inscrire pour les membres et que ceux qui se sont joint étaient déjà volontaires dans les centres d'accueil de marins.

Mais les temps changent. Je pense que l'Apostolat et la communauté maritime plus large pourraient bénéficier d'une nouvelle approche, avec un focus spécial sur la communauté de pêcheurs. Le concept de l'association en

serait de développer l'adhésion parmi tous ceux qui sont dans l'industrie. Les adhérents auraient accès à tous les Centres de marins à travers l'Australie.

Nous sommes en train d'élaborer un Bulletin pour l'Industrie Maritime et nous aimerions former des représentants de l'industrie pour faire des propositions aux Gouvernements des Etats et au Gouvernement Fédéral lorsqu'ils envisagent des changements dans l'industrie.

Il n'y a aucune organisation centrale à laquelle les pêcheurs pourraient appartenir. Il n'y a aucun syndicat ou association pour leur donner quelque protection que ce soit ou parler en leur nom.

Par les membres, on aimerait secourir par un soutien financier urgent les familles de ces membres qui ont perdu la vie en mer. J'ai été en

contact avec le coordonnateur national de la Société de Saint-Vincent-de-Paul, qui a été d'accord pour aider à coordonner ce secours aux familles à travers l'Australie.

J'ai aussi été en contact avec Mr. Russ Neal, du Conseil Australien de l'Industrie des Fruits de Mer, qui a exprimé clairement son soutien.

Depuis que j'ai commencé ce projet, plus de 20 marins environ ont déjà péri le long de la côte australienne et, dans de nombreux cas, les familles ont été laissées dans la misère.

Ce sont ces familles que nous devons aider le plus et l'Apostolat de la Mer en tant qu'Agence de Bien-être crédible et notre structure à l'intérieur de l'Eglise, nous permettrait d'utiliser les services et les réseaux d'autres Agences telles que la Société de Saint-Vincent-de-Paul.

Nouvelle édition de la Lettre Apostolique Motu Proprio “Stella Maris”

Le 26 mai dernier, le Président du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et Personnes en Déplacement, a envoyé au Saint Père — grâce aux bons offices de S.E. le Cardinal Secrétaire d’État — le premier exemplaire de cette édition, en 7 langues, de la Lettre Apostolique *Motu Proprio* “Stella Maris” sur l’apostolat maritime, qui fut publiée en 1997. Voici la réponse du Cardinal Angelo Sodano à Msgr. Hamao:

A report on the visit of Fr. Gérard Tronche in Cuba (May 19-28, 2003)

Mission à Cuba

Le 24 juin 1999, devant tous ses Membres qui étaient venus à Rome pour la Quatorzième Réunion-Plénière du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et Personnes en Déplacement, S.E. Mgr Stephen Fumio Hamao, son Président, déclarait dans son rapport sur les activités du Conseil Pontifical, qu'une attention particulière serait donnée en vue de continuer le travail de promotion de l'Apostolat de la Mer dans les pays maritimes où il n'existe pas encore, particulièrement en Europe de l'Est et à Cuba.

Deux années plus tard, le premier Séminaire de l'Apostolat de la Mer qui se soit jamais tenu en Ukraine eut lieu à Odessa du 15 au 18 mai 2001, sous les auspices de son Eminence le Cardinal Archevêque Majeur de Lviv.

Mai 2003, de nouveau deux ans plus tard, je rentre d'une visite de dix jours à Cuba avec une lettre pour notre Président, l'informant que les Archevêque de La Havane et de Santiago de Cuba ainsi que l'Evêque de Cienfuegos avaient décidé de lancer l'AM dans les ports de leurs diocèses respectifs, et qu'ils avaient nommé à la pastorale maritime le Diacre permanent Juan Rios à La Havane, le P. John Jairo à Cienfuegos et le Père Valentin Sanz, cm. à Santiago de Cuba.

En fait, tout avait déjà commencé avec la décision de la Conférence des Evê-

ques Catholiques de Cuba (COCC) d'envoyer un délégué au XXI^e Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer à Rio de Janeiro, en octobre 2002. Ce délégué, Dr Rolando Suarez Cobian, Secrétaire Exécutif de la Commission Episcopale de la Mobilité Humaine, rentra à Cuba un ardent promoteur de l'A.M.. Sans lui, cette mission n'eut pas été possible. Il prépara un programme extensif, ayant arrangé tous les rendez-vous nécessaires durant lesquels il se trouva souvent à faire aussi l'interprète.

J'avais atterri à La Havane lundi soir, le 19 mai. Notre premier rendez-vous était déjà à neuf heures du matin le jour suivant avec l'Ing. Joaquin León Responsable du Secteur de Pastorale et plus tard avec Mgr Félix Riera, Secrétaire Exécutif de la Conférence des Evêques Catholiques de Cuba. S.E. le Cardinal Jaime L. Ortega Alaminó, Archevêque de La Havane et Président de la COCC nous reçut dans l'après-midi pour une longue, fraternelle, et très ins-

tructive conversation. Le Diacre permanent récemment nommé par le Cardinal pour l'A.M. s'était joint à nous pour cette visite. Entre ces deux visites j'avais accepté avec plaisir l'invitation à déjeuner de S.E. Mgr José Luis Roblès, Nonce Apostolique à Cuba, qui nous offrit aimablement un chauffeur et une Toyota pour aller le lendemain à Cienfuegos sur la côte Sud de l'île.

Une rencontre avec S.E. Mgr Carlos Baladrón, Evêque de Guantanamo et Président de la Commission Episcopale pour la Mobilité Humaine de la COCC était prévue pour le jeudi, au début de notre visite à Santiago de Cuba.

Mercredi, c'était la journée de Cienfuegos. Nous fûmes reçus cordialement par S.E. Mgr Emilio Aranguren Echeverria, qui est aussi le Secrétaire de la COCC, et le P. John Jairo Sierra, curé de la Cathédrale. Jeudi et vendredi nous étions à Santiago de Cuba, les hôtes de l'Archevêque, S.E. Mgr Pedro Meurice Estiú, et nous

(suit à la page 10)



(suit de la page 9)

avons rencontré aussi le P. Valentin Sanz, cm, Directeur de l'Eglise Saint François d'Assise toute proche du port, et M.lle Mercedes Ferreiro, responsable des programmes de pastorale de l'Archidiocèse. Elle organisa pour nous une visite, a bord d'une Plymouth (modèle 1949!), de la baie, de la cathédrale et de cette ville historique. Nous avons aussi visité le Sanctuaire de Notre-Dame de la Charité du Cobre. Finalement, le mercredi 28, nous avons fait une visite de courtoisie au responsable du Bureau des Affaires Religieuses au Comité Central du Parti Communiste de Cuba, et de son assistant pour l'Eglise Catholique.

En vue de faire connaître cette pastorale au public, le logo de l'A.M. sera placé sur les tableaux d'affichage des trois Cathédrales, dans les églises de Notre-Dame du Carmen à Casablanca (La Havane), et de Saint-François d'Assise à Santiago de Cuba, où cette pastorale sera lancée.

Rolando, en tant que Secrétaire Exécutif de la Commission de la Mobilité Humaine de la COCC, établira des contacts avec les Aumôneries des divers ports dans le monde d'où proviennent les navires venant à Cuba, pour échanger des informations et pour faciliter l'orientation des professionnels de la mer, une fois qu'ils seront sur ses rives. Les collègues de l'Apostolat de la Metr à Barcelone, Marseille, Vigo, Rotterdam, Tampico, Veracruz, Puerto Cabello et Haina peuvent donc s'attendre à avoir de ses nou-

velles !

À La Havane, on prendra contact avec le «Historiador» de la ville en vue d'explorer la possibilité de créer un Centre d'Accueil de Marins à La Havane (Havana Vieja). Au Diocèse de Cienfuegos, les navires de croisière visitent le port ainsi que quelques navires marchands dont les équipages commencent à venir visiter la Cathédrale. À Santiago de Cuba, le père Valentin a déjà visité des navires de croisière par le passé, (le *Mistral* est un visiteur hebdomadaire les mercredis, et un autre navire plus petit vient les dimanches), et il a pu célébrer la messe à bord, bien que ce fut chaque fois après de longues négociations. Il apprécierait le don de Missels en anglais et en français, car maintenant il peut seulement en emprunter un en Anglais.

Ils ont à cœur, à Cuba, d'accueillir au nom de l'Eglise et de la société locales, les marins et professionnels de la mer qui arrivent dans leurs ports, pour leur offrir un ministère pastoral qui inclue les sacrements et le conseil spirituel au besoin, des informations sur la ville, ses habitants et ses services ou institutions intéressantes, et éventuellement la possibilité, si les conditions sont remplies, de pouvoir communiquer avec leur famille ou avoir accès aux journaux et informations concernant leur propre pays. Les commandants de navires ne devraient pas avoir peur de demander aux autorités maritimes et à celles du parti de permettre la célébration de la sainte messe à

bord de leur navire.

Avec, au commencement, un minimum de services, ils espèrent être capables de développer des Centres Stella Maris qui seront un jour prochain soit indépendants soit faisant partie de quelques institutions déjà existantes dans certains ports où les marins pourront être accueillis, utiliser les moyens de communication avec chez eux, prendre un snack, avoir un endroit pour se reposer ou pour dormir.

Partout on aura besoin de transport, à partir du port et vers le port. Il est entendu que de l'argument principal pour toute requête d'aide de la part de sponsors sera de citer le nombre relatif de marins qui profiteront des services offerts par l'Apostolat de la Mer dans ce port particulier.

Nous prions pour que l'Esprit de la Pentecôte renforce le réseau de l'AM dans la zone des Caraïbes, où, nous en sommes convaincus, l'Eglise de Cuba jouera un rôle important. Notre-Dame de la Règle, Notre-Dame du Carmen, Notre-Dame de la Charité du Cobre, *ruega por nosotros*, prie pour nous !



Don Giacomo Martino, Directeur National, Italie

Un engagement croissant

***Du Rapport
Annuel de
l'Apostolat
de la Mer
Italien 2002.***

On a reconstitué de nouveau la Direction Nationale, premier organe exécutif de l'A.M.I., dont font partie des prêtres engagés dans ce domaine et des laïcs comme l'Amiral Pollastrini et le Dr. Ivo Guidi qui représentent respectivement les Capitaineries et les Agents Maritimes en Italie. Le monde maritime évolue très rapidement, en nous forçant à inventer de nouvelles méthodes d'approche pastorale. Cette année on a tenu compte en particulier du fait que :

- dans les ports conventionnels, l'utilisation des conteneurs s'accroît et les opérations de chargement et déchargement des marchandises s'accélère. Ceci fait que les équipages ont toujours moins de temps pour entrer en contact avec la société civile et ecclésiastique et, donc, encore moins la possibilité d'entrer en

contact avec leur propre famille.

- la plaie des pavillons de complaisance continue qui permettent à des armateurs sans scrupules d'embarquer des personnes qui n'ont aucune garantie de recevoir un juste salaire. Jusqu'à 15% des marins embarqués vivent une réelle condition d'esclavage. Incertitude du salaire, manque d'assistance sanitaire, absence de loi et de protection des travailleurs et conditions dangereuses par manque de sécurité à bord.

- Le phénomène des navires séquestrés continue dans les ports à cause de l'insolvabilité des armateurs. Des équipages entiers restent des mois et des années loin de leur famille, sans nourriture, vêtements, salaire ou chauffage. Dans les années 1999 et 2000 dans la seule Italie, une quarantaine d'équipages ont ainsi été placés sous

séquestre judiciaire avec diverses conséquences pour les gens de mer, mais surtout pour leurs familles restées sans le soutien et l'affection de leurs êtres chers, «volés» en terre étrangère.

- Sur les navires marchands, au moins 50 % des équipages sont philippins et, dans les visites à bord et, que ce soit dans les visites à bord ou dans le Centre d'accueil, cela fait 75 % qui sont catholiques et 85 % qui sont chrétiens. Tous accueillent le prêtre et le volontaire laïc avec grande joie, requérant souvent la célébration de la Sainte Messe à bord et les sacrements de la confession et la communion, qui est aussi distribuée par des ministres extraordinaires de l'Eucharistie. Le dialogue oecuménique et inter-religieux sont excellents.

À partir de ces données, on s'est engagé à :

- publier un livre de photos pour sensibiliser l'opinion pu-

(suit à la pag. 12)



With this book, the Authors want to help seafarers aboard many types of vessels to identify the work-related difficulties they may encounter, inform them of the regulations that apply, and advise them of the best way to secure their rights in various situations.

**Cornell Maritime Press Centreville,
Maryland 21617, USA, US\$ 14,00**

Handbook of Rights and Concerns for Mariners



**Roberto Tiangco
Russ Jackson**

(suit de la page 11)

blique sur des thèmes forts et les urgences de la mer, en particulier les navires séquestrés;

- à travers la préparation et la diffusion sur Internet, fournir des journaux dans les différentes langues relatives aux diverses zones géographiques de tous les Centres d'accueil de marins dans le monde;

- préparer un projet d'information et de formation des volontaires pour rendre disponible, dans tous les Centres, le service d'Internet et de poste électronique.

- promouvoir et encourager la naissance de nouveaux Centres d'accueil en les liant franchement à l'église paroissiale déjà existante, afin que la pastorale maritime entre à plein titre dans la pastorale ordinaire diocésaine ;

- créer un climat de rapports nouveaux avec les autorités civiles et les agences maritimes. On souligne, en particulier, un nouveau rapport sanctionné officiellement avec les Capitaineries de Ports.

L'A.M.I., Bureau de la Fondation Migrants, s'est engagé à créer plusieurs *task forces* nationales et régionales pour affronter les graves urgences des navires séquestrés et des clandestins à bord des navires. En Italie, plus de vingt navires, avec leurs équipages, sont actuellement bloqués dans les ports.

On se concentrera sur une *task force* d'avocats maritimes qui, gratuitement, apportent leur assistance pour un rapatriement rapide des équipages et pour qu'ils obtiennent le salaire qu'ils ont honnêtement gagné. Ceux-ci, en outre, s'occupe-

ront des cas de clandestins qui demeurent à bord pendant des années, apatrides sans espérance, qui, quelquefois, risquent même d'être jetés à la mer.

Une autre *task force* sera composée de médecins, psychologues et spécialistes, pour l'assistance gratuite à toute forme de trouble particulièrement lié aux nécessités de la navigation maritime (distance de la maison, brièveté des escales dans les ports, pauvreté des moyens économiques). Les Centres régionaux, par contre, s'appliqueront à la collecte de nourriture, d'habillement et d'équipements pour les centaines de marins qui, demeurant « prisonniers » des navires séquestrés, ont besoin du strict nécessaire. On prévoit en outre la promotion dans les ports italiens de Comités de Bien-être pour les marins, en contactant tous les opérateurs publics et privés du monde maritime portuaire, la coordination des projets pour la naissance de structures et de renforcement des Stella Maris dans les ports et l'assistance juridique aux structures de l'A.M. de la part des structures légales de l'ITF en Italie.

Aumôniers de bord. L'expérience de l'Eglise italienne, unique au monde, encourage à intensifier cette générosité missionnaire qui est aussi un choix de partage et de solidarité. Aujourd'hui une douzaine de prêtres s'engagent régulièrement pour une tâche pastorale difficile mais fructueuse, assister avec régularité les équipages et les passagers de huit navires. Chaque jour, plus de 6.000 marins et

14.000 passagers reçoivent l'attention pastorale de l'Eglise. Une présence indispensable pour des gens de mer ayant de longs contrats de 8 à 12 mois, loin de leur famille. Aujourd'hui une trentaine de prêtres, dont seulement huit comme ministère permanent, s'engagent régulièrement dans ce service. Il devient cependant toujours plus difficile de trouver des prêtres qui comprennent la nécessité de cet apostolat de soutien à ceux qui naviguent et, par là même, les familles qui les attendent à la maison. On a organisé sur ce sujet des cours de formation et de sensibilisation (même pour des séminaristes). C'est l'occasion pour donner un nouvel élan pastoral, avec un fort groupe de jeunes actuellement engagés de façon stable dans ce ministè-



re.

Pêcheurs. La diminution de ceux qui autrefois était un secteur fort d'engagement pastoral est dû surtout aux conditions moins aléatoires de la vie des pêcheurs. Aujourd'hui la pêche italienne n'oblige plus à de longues absences de la maison et n'est plus sujette à de graves accidents de travail. Des contrats particuliers, en outre, assurent au moins un minimum de salaire à ceux qui, à une époque, vivaient seulement d'une pêche précaire plus ou moins abon-

Alongside, Issue 1, Easter 2003

« Alongside » est le nouveau bulletin de l'A.M. d'Angleterre & Pays de Galles. Il sera publié quatre fois par an, chaque numéro centré sur la Mission, la Solidarité, le Bien-être, l'Hospitalité.

« Anchor » devient maintenant le bulletin interne de tous ceux qui sont engagés dans l'accueil des marins dans les ports : armateurs, visiteurs de navires, personnels volontaires des Centres d'accueil etc.

Construire une Solidarité Globale Campagne de l'A.M.

La Convention 163 et la Recommandation 173 du B.I.T. concernent toutes les deux le bien-être des marins. Toutes les deux sont importantes, et pourtant elles n'ont pas encore été ratifiées par le Gouvernement de Grande Bretagne.

La ratification est cruciale. Pourquoi ?

-- pour assurer que la GB joue et soit vue comme jouant sa part pour la promotion des droits humains sur la scène internationale, dans une industrie globale qui, en Grande-Bretagne, est particulièrement vitale puisque c'est une île.

-- pour renforcer la préparation de la Convention de Genève en 2005, afin que la Grande-Bretagne puisse négocier à partir d'une position de force, en ayant donné le bon exemple. Cela sonnerait faux de demander aux autres de remplir des obligations envers les marins si nous n'avons pas réussi à ratifier les conventions telles que la 163 et 173.

Perspectives 2005.

Toutes les conventions et recommandations actuelles seront mises à jour et intégrées dans le seul cadre d'une convention unique en 2005, dans le but de rendre plus aisée sa ratification et appliquer la pléthore de conventions qui existent aujourd'hui. Cependant la ratification de 163 et 173 est trop importante pour être ignorée.

Que faire ?

Contactez l'A.M. pour sa Fiche d'Action sur les 163 et 173 du B.I.T..

Leadership et travail d'équipe

Projet du Nautical Institute pour de Futurs Leaders.

Comme une contribution majeure au projet *Futurs Leaders*, qui fait partie des plans stratégiques de l'Institut, Glasgow a accueilli un Séminaire majeur sur le leadership et le travail d'équipe dans l'industrie maritime.

Des délégués de nombreux secteurs maritimes, ayant la plupart une expérience de gestion ou de commandement de navires, ont pris part à cet événement et contribué à un vivant débat. Son résultat positif est la formation d'un groupe de travail sous la direction du Président de la Branche de l'Écosse-Ouest du N.I., et comprenant des représentants de toutes les compagnies de gestion de navires basées à Glasgow et des commandants en service actif de compagnies maritimes. Voici le travail qui leur a été demandé :

1. élaborer et se mettre d'accord sur une spécification des meilleures pratiques concernant la formation au leadership et au travail d'équipe. Il est vraisemblable que cela incorporera quelque formation à la gestion, étant donné l'inter-relation de ces sujets.
2. évaluer quelle formation est déjà disponible internationalement et estimer l'utilisation le besoin de développer un nouveau programme de formation.
3. trouver les fonds pour que le N.I. développe un programme basé sur les spécifications du numéro 1 ci-dessus.
4. le Schéma de Diplômes du N.I. devrait être lié à la sélection de la promotion et, de façon préférable, procurer des crédits vers un Degré. Ce groupe de travail aura besoin de la contribution de la communauté maritime internationale et ils seront capables d'obtenir cela à partir de leur réseau de bureaux à travers le monde. Cependant, dans toutes les parties du monde, les branches du N.I. sont invitées à organiser des Ateliers sur des aspects particuliers de la formation au leadership et au travail d'équipe, à partir de leur perspective nationale et d'envoyer, par l'intermédiaire du Secrétariat du N.I., les résultats de ces Ateliers au groupe de travail

(Seaways, June 2003)

(Le Monde, mardi 25 mars 2003)

Avec Malte et Chypre, l'Union Européenne devient la première Marine Marchande mondiale

L'arrivée de Malte et de Chypre dans l'UE n'étendra pas simplement la communauté à 25 vers le sud. Elle l'ouvrira un peu plus vers le grand large. Ces pays sont, en effet, des grandes puissances maritimes, en termes commerciaux et financiers.

Le poids de ces deux îles-Etats va faire de l'UE la première marine marchande mondiale, détrônant ainsi Panama. Et si, de surcroît, on regarde du côté de la Baltique, la Pologne et les trois Etats baltes apporteront à la «vieille» Europe une dimension navale supplémentaire significative dans le concert des nations.

Le volet maritime des négociations d'adhésion entre les autorités des deux Etats méditerranéens et la Commission fut délicat, car Malte comme Chypre (aux 5^{ème} et 6^{ème} rangs mondiaux en tonnage) ont longtemps eu la réputation - largement vérifiée - d'abriter sous leur pavillon des opérateurs pas toujours recommandables.

Leur législation sociale, fiscale, patrimoniale et leurs exigences en matière de sécurité et de contrôle des navires étaient connues pour leur libéralisme, voire leur laxisme. D'où l'afflux de sociétés offshore, d'intermédiaires, d'avocats, mais aussi d'affairistes spécialistes du montage de sociétés écrans et des immatriculations fictives. Chypre et Malte figuraient parmi les pavillons de

complaisance les plus «cotés» et les plus sûrs pour dissimuler ou évaporer des revenus.

On assure aujourd'hui à Bruxelles que Nicosie comme La Valette ont accepté de se plier, sans délai et sans demander de dérogation, à toutes les règles en vigueur - les «acquis communautaires» - au moment de leur adhésion, surtout en ce qui concerne le

sensible dossier de la sécurité maritime.

Le naufrage du vieux pétrolier maltais Erika en décembre 1999 au large de la Bretagne, qui avait provoqué une dramatique marée noire, et toutes les anomalies qui, à l'époque, furent révélées ont sans doute été pour quelque chose dans l'accélération de cette prise de conscience.

L'union européenne cherche des professionnels pour le transport maritime

Les Ministres du Transport de l'Union Européenne ont adopté hier officiellement une série de moyens pour améliorer l'image du transport devant la pénurie de professionnels dans un secteur-clé qui s'occupe d'exporter 90 % des marchandises de la Communauté. Ces propositions seront présentées pour approbation officielle au prochain Conseil des Ministres du Transport qui se tiendra les 5 et 6 juin au Luxembourg, explique dans une conférence de presse la Commissaire aux Transports et Vice-présidente de la Commission européenne, Loyola de Palacio. Dans une réunion ministérielle informelle qui s'est tenue à bord d'un navire navigants dans la localité grecque de Santorini (Mer Égée), les représentants des 15 se sont montrés d'accord pour la nécessité d'arriver à un secteur maritime de qualité qui permette d'attirer les nouvelles générations.

Les participants sont d'accord pour dire que les récents accidents maritimes ne devraient pas obscurcir l'image de ce moyen de transport qui est le plus efficace, le meilleur marché, et respectueux de l'environnement. De plus, la demande de services maritimes va croître dans la prochaine décennie et pour l'année 2010 il y aura un déficit de 46.000 officiers dans le monde entier, ce qui représente 12 % de la main d'oeuvre du secteur, avec un tiers de sa capacité totale correspondant à l'UE. Et donc il faut promouvoir l'intérêt des jeunes pour la profession maritime, étant donné que la portion de population entre 15 et 25 ans atteint rarement 40 % d'emploi, et dans certains pays à peine 30 %.

Selon la même Loyola de Palacio, le désintérêt actuel des jeunes pour les professions maritimes « aura des incidences très graves à moyen terme. » Elle souligne la nécessité d'améliorer les conditions de travail dans tous les pays de l'UE, pour faciliter l'entrée de nouveaux professionnels parce que la population côtière, d'où provenaient traditionnellement ces travailleurs, n'apporte plus suffisamment de candidats pour remplacer ceux d'aujourd'hui. Les campagnes de promotion devraient toucher les citoyens d'autres zones qui n'ont pas la possibilité de travailler dans le secteur maritime. (El faro de Vigo, 20/05/03)

Nouvelles du Canada

C'est arrivé bien souvent au cours des quelques dernières années, étant engagé dans l'Apostolat de la Mer et la Mission des marins, que de cette parole (*) m'est revenue fréquemment.

En ce qui concerne la Mission, il y a eu de nombreux problèmes de pouvoir, de temps qui changent, et d'ouverture. La Mission des marins à Saint-Jean a ses racines dans un très vieux Club, établi dès la fin des années 1800. À une époque récente, ils se sont associés avec l'aumônerie catholique des marins, elle aussi de vieille tradition ici. Les difficultés ne sont pas venues du contexte de l'effort œcuménique ou du travail en commun, ni du manque de ressources physi-

ques puisqu'elles ont été fournies par l'ITF. C'était la perte graduelle de bénévoles et de groupes de soutien qui, à cause de l'âge ou de la mort, nous a laissés trop peu nombreux pour faire face aux problèmes des changements actuels dans le transport maritime. Il y avait beaucoup de prière, mais le besoin était de chercher dans nos communautés le genre de personnes de foi, prêtes à partager leurs compétences et leur temps. Le CEO du Port a été le premier à venir à bord.

Il avait toujours été un ami de la Mission et avait été marin lui-même. Il parla de la valeur de la Mission durant sa vie en mer. Les contacts pris avec les dockers, les gardes de sécurité, le personnel des services, et d'autres, ont ap-

porté de l'harmonie et un sens de fraternité, non seulement pour les gens de mer, mais aussi pour ceux qu'ils rencontrent dans le port. L'addition d'un nouvel aumônier, un ministre presbytérien à la retraite, qui a de bonnes relations avec les gens de toutes dénominations ou religion, est une merveilleuse acquisition. Nous avons pu obtenir un soutien financier pour avoir quelqu'un qui gère la Mission, ciment et lien entre nous tous.

Nous venons juste de célébrer Pâques et l'image de la Résurrection me vient fortement à l'esprit. Il nous suffit de lever notre regard pour voir et reconnaître les dons et la générosité qui sont sous nos yeux. Le Saint Esprit fait le reste.

** «Lorsque vous arrivez au bout de votre corde, faites un nœud et tenez bon». Cette petite phrase était sur une affiche qui m'a été donnée par un membre du staff du centre diocésain où je travaille.*

Toutes les nations du monde, ensemble à bord, pour la même expédition

Le changement de système de l'économie contrôlée à l'économie du libre marché, a été la cause de quelques phénomènes jamais encore expérimentés en Pologne. Certains sont dans le processus pénible de la faillite de compagnies maritimes. La communauté maritime appauvrie fait face à des problèmes concernant la difficulté de travailler sous des pavillons étrangers, car il n'y a plus que quelques navires actuellement sous le pavillon polonais. Dès qu'un marin commence à travailler pour un armateur étranger on l'oblige à accepter les conditions offertes par l'employeur, équipage mixte, qui consiste en représentants de différentes nationalités, foies et cultures. C'est sans doute une chance pour approfondir sa propre personnalité et enrichir sa vision du monde. Cependant, nous devons voir aussi les désavantages, qui causent de la dépression, un sentiment d'incertitude, et assez souvent la nécessité de porter les conséquences résultant du fait de n'avoir pas reçu le salaire pour le travail qui a été fait, de travailler dans des postes ne demandant pas de si hautes qualifications et beaucoup d'autres inconvénients. La vie normale en mer est déjà assez souvent rendue difficile pour la barrière de langue qui a pour résultat le stress et des tensions dans l'équipage.

La majorité des marins polonais sont croyants. Dans la situation actuelle, il y a de nombreuses opportunités pour approfondir sa vue du monde dans un sens religieux, et beaucoup d'opportunités pour témoigner de sa propre foi religieuse. L'amour de l'autre, le respect, la compréhension et la confiance sont des éléments nécessaires de la vie commune à bord. Un marin plus que tout autre, expérimente des crises variées dues à la séparation de sa famille. Chaque embarquement met le marin dans une communauté plus grande, plus diversifiée, la famille des nations maritimes du monde. L'amour chrétien devrait améliorer notre capacité à aimer les autres, ce qui est exprimé dans le commandement le plus important du Christianisme: «Vous devez aimer le Seigneur votre Dieu de tout votre coeur, de toute votre âme, de toutes vos forces, et de tout votre esprit, et votre prochain comme vous-même» Lc 10,27.

Notre foi ne peut rester cachée, nous devons la partager avec les autres dans les bons et les mauvais moments. Cela veut dire aussi maintenir un lien chaleureux entre les personnes, entre amis, et à bord parmi les membres de l'équipage. Les êtres humains ne sont pas capables d'aimer Dieu par leurs propres forces, mais c'est la grâce qui leur donne d'aimer. L'amour pour les autres est le signe d'un réel amour de Dieu. Jésus nous appelle aussi à aimer nos ennemis. «... aimez vos ennemis et prier pour ceux qui vous persécutent, et vous serez les enfants de votre Père des Cieux» Mt 5, 44-45. La foi en Dieu Créateur est de l'essence du catholicisme, et c'est de cette foi que naît la foi dans l'unité de tous les peuples et de l'égalité dignité de chaque être humain. Je cite un poème d'Ingrid Hagerup : « Toutes les nations sont à bord ensemble pour la même expédition. Nous ne pouvons pas demeurer à terre et vous regarder partir pour un voyage, notre petite Terre. Nous naviguons des mers démontées, voulant atteindre sûrement le port. Solitaires, nous devons naviguer ensemble, au nom de l'amitié entre les peuples». (Joanna Rylko, AM Gdy-

ARGENTINA

Le R.P. Costanzo Tessari, c.s., a été nommé Directeur National de l'Apostolat de la Mer, en remplacement du R.P. Aloys Knečick, parti en Uruguay. Nos meilleurs voeux pour lui et son Apostolat.

CUBA*(new addresses)*

LA HABANA - Diacono Juan Ríos
Iglesia Nuestra Señora del Carmen
Casablanca, Ciudad de La Habana, Tel. 830 1230

CIENFUEGOS - Fr. John Jairo Sierra
Parroco de la S.M.I.Catedral de Cienfuegos

SANTIAGO DE CUBA - Fr. Valentin Sanz, c.m.
Convento San Francisco, Sagarra 121
tel/fax 622 812 valentin@cocc.co.cu

VENEZUELA*(new address)*

PUERTO CABELLO
Stella Maris, Zona 1, Muelles, by the Fire Station
Tel +58 (242) 4152 176 puertocabello@stellamaris.net
Director: G. Irving Vierma L. Chaplain: Fr. Luis Parada

Une sentence qui fait jurisprudence

Le 5 mars dernier, a été confirmée la sentence prononcée le 11 février 2002 par le tribunal de Naples, relative à la reconnaissance des bénéfiques d'assurances prévus pour 43 travailleurs de la mer de Procida qui étaient restés exposés à l'amiante pendant une période de plus de dix ans.

Cette décision prévoit que les contributions d'assurances, acquises durant la période d'exposition à l'asbestos, sont multipliés jusqu'à un maximum de 40 ans. En bref, on a reconnu à ces marins, embarqués sur des navires où l'on a prouvé la présence d'amiante dans l'environnement et les équipements à bord, 50 % de la période de navigation effectuée en addition aux années arrivées à maturation. C'est la première sentence de ce genre en Italie.

("Vita e Mare". Anno XXXX, n. 34, mars-avril 2003)

Acronyms & abbreviations *(to be continued)*

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

Compiled by The Nautical Institute

LEO — low earth orbit (satellite configuration)
LF —summer fresh water load line (timber)
LLA — Local Lighthouse Authority
LMT—local mean time
LNG— liquified natural gas
LO—lubricating oil
LOA— length over all
LOC— letter of credit, letter of compliance
LOL— limitation of owner's liability, loss of life
LOP— line of position
LOR— letter of readiness
LOS— line of site, Law of the Sea
LP— liquid petroleum, low pressure
LSA— life saving appliance

LST— local standard time
LW— low water, winter load line (timber)
LWL— length on water line, low water line
MAIB— Marine Accident Investigation Board
MAIFF—Marine Accident Investigators' Int. Forum
Marisat— maritime satellite system
Marpol 73/78— International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, IMO
Mb— megabyte
MEO— medium earth orbit (satellite configuration)
MEPC— Marine Environment Protection Committee,IMO
MERSAR— Merchant Ship Search and Rescue Manual
MIS— management information system
MNI— Member of The Nautical Institute

**Conseil Pontifical pour la Pastorale
des Migrants et Personnes en Déplacement**

Palazzo San Calisto - Cité du Vatican

Tel. +39-06-6988 7131

Fax +39-06-6988 7111

e-mail: office@migrants.va

<http://www.stellamaris.net>

[www.vatican.va/Curie Romaine/Conseils Pontificaux ...](http://www.vatican.va/Curie_Romaine/Conseils_Pontificaux...)

