

Apostolatus Maris

L'Eglise en monde maritime

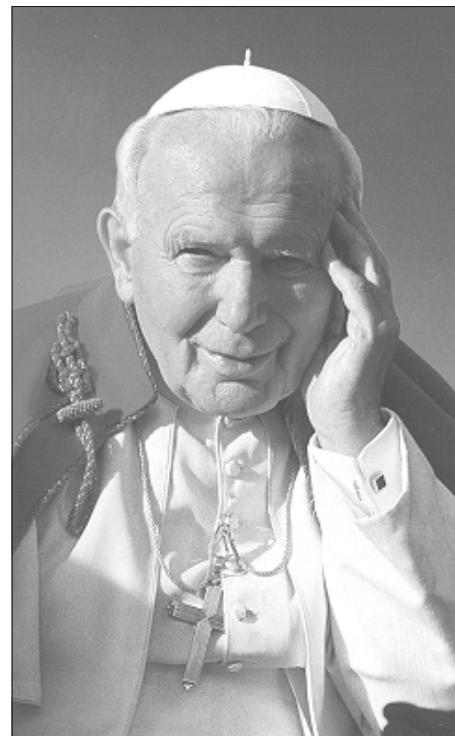
Conseil Pontifical pour les Migrants et Personnes en Déplacement, Cité du Vatican



N. 81, 2003/III

Jean Paul II, 25 ans Evêque de Rome

*Avec nos voeux et prières
à Notre Dame "Stella Maris"
pour sa continue protection*



A l'intérieur

L'A.M. relancé en Angleterre et au Pays de Galles

Page 2

La permission à terre, droit ou privilège?

5

Nouvelles de l'Inde

8

Le drame des navires bloqués débarque au Festival du Cinéma de Venise

11

L'AM relancé en Angleterre et au Pays de Galles

La branche anglaise de l'Apostolatus Maris, fondé justement en Grande Bretagne il y a 81 ans, a relancé ses activités le 26 juin dernier, par une cérémonie solennelle présidée par le Cardinal Cormac Murphy-O'Connor, Président de la Conférence Episcopale de l'Angleterre et du Pays de Galles. À la cérémonie au siège de la "Lloyds" de Londres, étaient présents, outre les membres du Bureau de l'A.M., divers représentants du monde diplomatique et des plus grands noms de l'industrie maritime.

Dans son discours, l'Archevêque de Westminster a exprimé son appréciation pour cette belle initiative et pour son caractère œcuménique, "une manière constructive pour les chrétiens, dit-il de travailler ensemble. "Cette Mission - a-t-il ensuite souligné - est extraordinairement importante mais elle est souvent oubliée. Les marins sont parmi les travailleurs les plus pauvres et ils vivent séparés de leur famille. Ils méritent donc tout notre soutien, notre hospitalité et notre assistance."

Dans son discours, l'Ordinaire des Armées Britanniques, S.E. Mgr. Tom Burns qui est aussi Promoteur Éiscopal de l'A.M. se fit l'écho des paroles du Cardinal. "Aujourd'hui, dit-il, est une journée importante pour tous les marins dans le monde. Nous avons le devoir d'assister les gens de mer, ces gens invisibles et méconnus." Le Directeur National de l'A.M., le Commodore Chris York a illustré pour sa part les nouvelles activités qui permettront d'adapter l'A.M. aux exigences créées par les nombreux changements dans le secteur maritime qui, plus qu'un autre, ces dernières années, a subi les effets de la mondialisation : les visites à bord des navires qui entrent dans les ports pour établir des contacts avec les équipages, une plus grande présence des chapelains sur les navires plutôt que dans les ports en considération des temps d'escale réduits des marins, l'ouverture dans les ports de centres œcuméniques qui offrent à tous les navigants, sans distinction de nationalité ou de religion, non seulement l'assistance spirituelle, mais aussi la possibilité de contacts sociaux, de se distraire, de consultation des services et en leur permettant de communiquer avec leur famille.

Quelques données significatives

En 2002 le Port de Londres a enregistré l'entrée de plus de 11.000 navires, avec entre 150.000 et 180.000 marins, dont 60% de catholiques. La plus grande partie des nouveaux membres d'équipage vient des Pays en Voie de Développement ; les seuls philippins en constituent le tiers. Les navires stationnent de 18 heures à 2 et jusqu'à 4 jours.

En 2002 un Aumônier et un Assistant Pastoral Laïc ont visité un total de 2.600 navires. Le Centre Stella Maris de Tilbury a accueilli plus de 14.000 marins.

A l'occasion de cet événement, la Direction Nationale de l'A.M. a publié un feuillet qui contient les réponses aux questions qui sont le plus fréquemment posées sur les activités de la pastoral maritime.
(voir page suivante)



L'A.M. vu par les successeurs de Peter Anson et Arthur Gannon*

***Le livre du
P. Le Gall
“L’Apostolat
de la Mer –
Stella Maris”
est disponible
et on peut le
commander à
notre Conseil
Pontifical (\$5
l’exemplaire)**

Qu'est-ce que l'Apostolat de la Mer?

L'AM est une institution sous l'autorité des Évêques Catholiques d'Angleterre et du Pays de Galles. C'est une mission, un programme pour le bien-être et la pastorale des marins internationaux. L'AM d'Angleterre et Pays de Galles fait partie d'un réseau international d'organisations qui opèrent dans les ports de 89 pays. La promotion et coordination internationale est la responsabilité du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et Personnes en Déplacement au Vatican à Rome (www.stellamaris.net).

Est-ce que c'est seulement pour les Catholiques?

Non. La pastorale et le soutien est offert par l'AM à tous les marins sans distinction de leur couleur, credo ou nationalité.

Pourquoi aider les marins?

Le Transport est une industrie globalisée et les marins proviennent aujourd'hui de façon prédominante des nations plus pauvres. Ils travaillent loin de chez eux pour des longues périodes (des contrats de neuf mois sont courants) sur de gros navires avec de petits équipages. C'est une expérience qui isole. Ils font face à de nombreux dangers dans leur travail. Et alors que la majorité des navires sont bien gérés, l'industrie

est entachée par une minorité de compagnies qui exploitent leurs équipages et font prendre des risques à ces équipages et à l'environnement (voir www.icons.org.au). Les marins sont un groupe de personnes vulnérables qui travaillent principalement hors de la vue des institutions de contrôle. Nous comptons sur les marins et nous croyons qu'ils devraient pouvoir compter sur nous.

En quoi les problèmes des marins regardent-ils l'Eglise?

L'AM est juste un exemple de plus des activités de l'Eglise pour assister les marginaux, les pauvres, ceux qui sont isolés ou exploités. Partout, à terre, à travers son histoire, l'Eglise a cherché à concrétiser sa sollicitude envers tous les hommes en construisant ou gérant des hôpitaux, des écoles et d'autre services sociaux et de pastorale. L'AM cherche à exprimer cette sollicitude envers tous ceux qui travaillent en mer.

Jusqu'à 60% des marins viennent de pays à majorité catholique, et l'Eglise a un devoir particulier de les accompagner et de les soutenir dans leur foi et dans leur

vie ordinaire.

L'AM veut donc être à l'écoute de chaque marin. Mission et Bien-être, Solidarité et Hospitalité. Au cœur de l'industrie maritime les organisations comme l'AM, la Mission to Seafarers, la BISS etc., sont souvent connues comme des œuvres sociales, et on reconnaît le rôle très efficace que nous jouons souvent quand par exemple les marins sont malades, blessés ou abandonnés dans un port.

Pourquoi fallait-il relancer l'A.M.?

En Angleterre et Pays de Galles, ce fut d'abord un groupe d'institutions caritatives diocésaines séparées. L'AM est réorganisé maintenant au sein d'une institution nationale afin qu'il puisse répondre stratégiquement aux changements constants provoqués par la globalisation dans l'industrie maritime. L'AM a été 'relancé' pour reprendre sa place "sur la carte" et dévoiler son nouveau modèle de ministère au service des marins internationaux.

Quel est ce modèle de ministère?

C'est une triple action : la visite programmée des navires; la gestion de pied-à-terre pour les marins à l'intérieur des

~~~~~  
*Pour toute information supplémentaire contactez s'il vous plaît :*

Alexander King,  
Director of Fundraising & Media  
Apostleship of the Sea  
T: 020 7588 8285  
E: [alexking@apostleshipofthesea.org.uk](mailto:alexking@apostleshipofthesea.org.uk)

*(suit de la page 3)*

ports; une 'aumônerie navigante' à bord des navires.

#### **Qu'est-ce qui est différent?**

Jusqu'ici, l'AM a eu tendance à gérer de grands centres d'accueil pour marins dans les villes portuaires. On n'a plus besoin de telles structures. Le temps pris par les navires pour le chargement et le déchargement a été réduit radicalement, en limitant le temps des marins pour descendre à terre. Ils n'ont plus besoin d'un hôtel plein de lits, mais de terminaux pour l'email ou l'internet et des téléphones dans un endroit accessible et accueillant où pouvoir se délasser pour une heure ou deux.

#### **Qu'est-ce que l'aumônerie navigante?**

C'est de placer un aumônier, ordonné ou non, à bord d'un navire de commerce. L'AM a fourni des aumôniers pour les navires de croisière depuis de longues années. Il y a maintenant un besoin de rendre notre ministère plus proche des marins sur les navires de commerce.

#### **Comment l'aumônerie**

#### **navigante fonctionne-ra-t-elle?**

L'AM base son plan d'aumônerie navigante sur l'étude mené par le Centre de Recherche International pour les Marins de l'Université de Cardiff qui vient de conduire un projet pilote de deux ans et demi. Cette recherches a conclu :

- qu'il y avait une demande significative de la part des marins pour une telle aumônerie navigante.
- que le temps optimum avec un équipage était de 2 à 3 semaines
- et que ce programme était accueilli favorablement par les compagnies de transport maritime.

L'AM est maintenant en dialogue avec certaines compagnies pour lancer cette aumônerie.

#### **Qu'est-ce que «travailler oecuméniquement» veut dire ?**

L'AM (une institution catholique) travaille conjointement avec les Anglicans (MtS) et l'Église Libre (BISS) dans de nombreux ports du pays. Nous gérons des centres de marins conjointement ; les Aumôniers se soutiennent les uns les autres dans leur travail ; ils se rencontrent, prient

et font ensemble leurs plans régulièrement, divisent le port en secteurs différents qu'ils visitent successivement pour assurer à plus de marins une visite à bord de leur bateau et leur permettre de venir aux Centres. La coopération oecuménique est une caractéristique incontournable du ministère maritime.

#### **Comment est-ce que je peux aider? ou m'engager?**

*Vos contacts* - qui connaissez-vous qui serait intéressé à notre travail. S'il vous plaît aidez et encouragez le travail de l'AM.

*Vos talents* – Etes-vous intéressé à servir bénévolement dans un port ou au bureau? Pensez vous pouvoir aider dans la collecte de fonds et l'élargissement du réseau? Faites le nous savoir s'il vous plaît.

*Vos ressources financières* - cet événement du re-lancement a été parrainé généreusement par quelques grands noms de l'industrie maritime. Est-ce que votre compagnie pourrait parrainer un événement AOS, une publication, un véhicule, un ordinateur ou un aumônier de port?

## **Journée Maritime Mondiale 25 Septembre 2003**

*Chaque année l'Organisation Maritime Internationale (OMI) – Agence des Nations Unies responsable de l'amélioration de la sécurité et de la promotion de la prévention de la Pollution – souligne un aspect de ses activités par la célébration d'une Journée Maritime Mondiale durant la dernière semaine de septembre.*

*Pour 2003 le thème de la Journée Maritime Mondial est :*

**« Des personnes engagées travaillant pour des mers sans danger, sûres et propres »**

*L'A.M. dans votre pays prend-il part à cette célébration? Vos rapports sur cet événement seront compilés et publiés dans un prochain Bulletin.*

# La Permission à terre. Un Droit ou un Privilège?

Lors d'un séminaire sur la sécurité du port organisé récemment par une Aumônerie maritime américaine, un fonctionnaire gouvernemental supérieur ayant la responsabilité de la sécurité dans son port dit à son audience que "la permission à terre n'était qu'un privilège et non un droit" (...) Dans la marine marchande, la permission à terre est un droit, ou un privilège qui doit être gagné d'une façon ou d'une autre?

Pour aussi longtemps que des marins sont allés en mer sur des navires de marchandises, la permission à terre a existé comme un droit cher, mais non absolu. Comme la plupart des droits individuels, la permission à terre doit être équilibrée avec d'autres intérêts. Les marins comprennent ces choses, comme le fait que le pro-

gramme opérationnel de leur navire et les exigences de la sécurité puisent prendre la priorité sur leur droit à une permission à terre. Les opérateurs intelligents savent qu'ils ne doivent pas supprimer la permission à terre sauf exception pour une raison majeure. (...) La Convention de l'OIT sur la Facilitation de la Circulation Maritime Internationale que 92 pays ont ratifié, y compris les EE.UU, contient une codification moderne du droit des marins à la permission à terre dans l'Art. 3.19 :

"Les membres d'équipage étrangers seront autorisés à descendre à terre par les autorités publiques pendant que le bateau sur lequel ils sont arrivés est dans le port, pourvu que les formalités de l'arrivée du bateau aient été remplies et que les autorités pu-

bliques n'aient aucune raison de refuser l'autorisation de descendre à terre pour raison de santé publique, de sécurité publique ou d'ordre du public."

De la même façon, la Convention des Documents d'Identité des Marins de l'OIT que 34 pays ont ratifié, exige dans son Art. 6.1: que les pays membres autorisent la permission à terre : "Chaque Membre autorisera tout marin qui possède un valide document d'identité des marins, l'entrée dans un territoire pour lequel cette Convention est en vigueur". (...) La permission à terre est un droit – pas seulement un privilège - que les autorités peuvent refuser pour des raisons légitimes de sécurité maritime, mais ils ne devraient pas le refuser de façon déraisonnable.

*du Bulletin d'Information de l'ICMA, Volume 22, No. 40, Août/Septembre 2003*

*(Par Douglas B. Stevenson, Directeur du Centre pour les Droits des Marins, SCI New York/New Jersey).*

## L'Identification des marins

### *Identification Biométrique*

Le stockage et le recouvrement d'informations d'identification exigés maintenant par l'industrie de la navigation sont une question à laquelle l'introduction de systèmes biométriques peut répondre. Maintenant, avec l'introduction par le Registre Libérien International de Navires et d'Entreprises (LISR), de cartes d'identification biométriques pour les marins, cette technologie est arrivée au sein de notre propre industrie.

Le système LISCR implique le stockage des données personnelles d'un marin sur une 'carte intelligente' qu'il portera sur lui. Chaque carte inclura un code-barres à double dimension qui contient l'image de ses empreintes digitales, une version digitalisée de sa photographie, et plusieurs pages d'informations personnelles codées. L'identité du porteur sera vérifiable, à bord des navires et dans les ports, par un lecteur de carte digital rapide capable de décoder empreintes digitales, texte et photographies. De plus le lecteur inclut un scanner optique des empreintes digitales qui peut comparer les empreintes digitales sur la carte et celles du porteur en chair et en os, en prévenant de cette façon toute fraude sur l'identité.

Le LISCR qui est le deuxième plus grand registre maritime du monde compte, comme inscrits dans son répertoire, 2.000 vaisseaux et 500.000 marins actifs approximativement. La phase initiale couvrira la production, dans six mois, de cartes pour 2.000 marins, et sera un test de la collection des données, du design, de l'impression et du processus de vérification de l'identité associés avec la nouvelle carte. Le système est pour l'instant à l'essai sur un groupe-échantillon de 400 marins. Alors que l'utilisation de la carte est encore dans son enfance, on a déjà pensé à de futures améliorations du système, telle que l'addition vitale d'informations concernant les qualifications du marin.



*Steven Jones BSc, AMNI, Seaways, August 2003*

**Conclusion  
de la Phase  
II (Visite  
des Ports)  
(Extraits)**

On peut télécharger le document complet sur le site:  
[www.ITF.org.UK](http://www.ITF.org.UK)

## Etude sur les Ports avec ou sans service de Bien-être (Welfare) pour les Marins

*Au cours de la première phase de « l'enquête sur les Ports n'ayant pas ou peu de Services de Bien-être », l'ITF-Trust avait demandé à « All-Together Services » de vérifier les données sur les services du bien-être inscrites dans la "Liste Générale des Ports" à des endroits sélectionnés. Le Trust avait indiqué 25 ports dans 21 pays, dans diverses régions, avec divers régimes politiques, religieux et économiques. Ce rapport de la 2e phase soulève de nouvelles vues et questions, et présente des propositions pour la continuation de l'enquête.*

### **Liberté de mouvement pendant la permission à terre**

Les conditions pour que les marins étrangers obtiennent les autorisations officielles pour quitter l'environnement du port et se déplacer librement correspondent à celles des étrangers en général et avec l'ouverture politique du pays. Il n'y a pas de problèmes dans les Pays américains du Centre ou du Sud (y compris Cuba) et dans les autres systèmes démocratiques, comme le Sénégal, les Philippines, le Yémen et l'Inde. Et les marins étrangers n'ont pas de problèmes non plus pour aller à terre par exemple dans des pays avec des restrictions politiques supplémentaires comme en Malaisie, en Chine, à Oman, au Surinam ou en Turquie. C'est seulement dans peu de ports ou de pays que les marins ont de grandes difficultés pour quitter leur navire, comme à Abou Dhabi (U.A.E.) et, comme nous l'avons appris, mais n'avons pas pu le vérifier, en Arabie Saoudite et à Alger.

La situation sociale des pays visités, en outre, ne permettrait pas aux marins de circuler librement dans la plupart des pays. Le déclin économique et social des zones portuaires dans la plupart des villes visitées correspond à un taux de criminalité croissant dans ces régions, en les rendant dangereuses pour les étran-

gers et surtout pour les marins voulant sortir seul pour la promenade, même en groupes, pour aller vers les installations destinées aux loisirs.

C'est surtout le cas à Iloilo, Cochin, Karachi, Callao, Dakar, Guayaquil et dans tous les Ports au Panama. Mais le nombre d'assauts contre les marins augmente aussi dans les ports turcs, à Montevideo, à Puerto Limon et même à Shangaï. Il semble que les marins seraient en sécurité seulement dans et autour des ports de Malaisie, de Muscat, de Port Soudan, d'Aden et de La Havane.

### **Possibilités et conditions pour un travail de welfare**

De façon prédominante, les conditions pour le travail de welfare correspondent aux structures politiques dans le pays. Dans tous les ports américains, avec l'exception de La Havane, à Cochin, Karachi, Iloilo, Dakar ou Paramaribo il n'y a aucune restriction imposées aux ONG pour offrir leurs services de welfare. En revanche dans la plupart des ports des Pays islamiques, en Malaisie, au Vietnam ou en Chine il n'y a ni ONG ni organisation gouvernementale ou islamique qui offrent ce genre de service. Comme on s'y attendait, dans les ports américains (avec l'exception de Cuba), comme aussi au Yémen et en Turquie, les églises chrétien-

nes ne font face à aucune restriction explicite pour offrir des services de bien-être pas plus qu'au Sénégal, aux Philippines ou en Inde.

### **Employés sur les chalutiers et les navires de croisière**

Dans les ports où font escale les navires pour touristes internationaux ou ports de croisière, il y a un problème pour savoir qui décide si les marins sur les chalutiers et les employés sur les navires de croisière peuvent aussi être considérés comme étant des marins. Syndicats et Organisations de Bien-être peuvent trouver difficile d'obtenir du soutien ou des fonds si leurs services de bien-être sont offerts principalement à ce groupe et non aux marins étrangers.

Néanmoins, il y a plusieurs ports où des organisations s'occupent principalement des marins sur les chalutiers qui ont des problèmes. Pas plus une organisation de bien-être qu'un syndicat ne ferait de différence si leur assistance était requise pour un pêcheur ou pour un marin. Des représentants d'organisations de bien-être ne comprennent pas entièrement la nécessité de cette différenciation. Ce sujet a été surtout mentionné dans quelques Ports d'Amérique du Sud, comme Montevideo, Callao, Guayaquil, comme aussi à Iloilo, Dakar et Karachi.

# CROISIERES

## Aucun vent de crise

L'industrie de la croisière continue de croître en Méditerranée même s'il y a une grande concurrence sur les tarifs

Démentant toutes les prévisions négatives liées aux risques divers (du terrorisme à la S.A.R.S.) qui afflagent le marché touristique mondial, le business des croisières se porte bien. Les dernières données qui filtrent avec une prudence particulière soit des principales compagnies opérant sur le marché, soit des associations de référence, semblent confirmer une accélération nette de la tendance à la reprise.

Il ne s'agira certainement pas d'une croissance à deux chiffres, mais aujourd'hui nombreux sont ceux qui sont prêts à parier que le marché pourrait enregistrer à la fin de

l'année un développement au-delà des hypothèses retenues jusqu'ici, qui approcherait les 10 pour cent (...).

Ces derniers mois sur le marché méditerranéen, le bénéficiaire des plus grandes potentialités de développement, deux nouveaux navires sont entrés en piste, le Costa-Méditerranée et la Lirica, pour la Msc. En novembre ce sera le tour du colosse Costa Fortuna (...).

Selon un rapport récent l'offre en Méditerranée est en train de croître au rythme de 20 % considérant le nombre de navires en service et de 15% en ce qui concerne la capacité totale de la flotte (...).

En Méditerranée aussi on est en train de préparer, au fur et à mesure que augmente la demande, un marché de plus en plus diversi-

fié sinon ouvertement segmenté. D'un côté opèrent des navires de luxe de capacité de transport réduite, comme le Silversea, de l'autre les unités de série Aïda (devenu aujourd'hui partie intégrante de la méga-concentration de la Carnival-Princess) qui offrent une version revue et réussie de la formule du village de vacances.

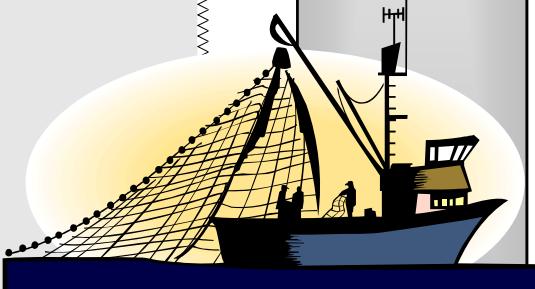
Mais les différences demeurent évidentes venant de ce qu'on appelle de façon erronée standard de croisière, avec les nouveaux bâtiments de la Costa Croisière de goût typiquement Américain et avec ceux de la Festival, mais aussi avec ceux de la Msc, davantage conçus conformément aux habitudes esthétique de la clientèle européenne.

(Mare,  
suppl. II  
Sole-24 Ore,  
13/07/2003)

### Mise à jour du salaire minimum des marins

*Le Sous-Comité de la Commission Maritime Conjointe (JMC) de l'Organisation Internationale du Travail (BIT) a approuvé l'extension de la validité du salaire minimum actuel pour les marins de \$465 jusqu'au 31 décembre 2004. Ce chiffre était applicable depuis le 1er janvier 2003. Il a aussi approuvé l'augmentation de ce salaire minimum jusqu'à \$500 à partir du 1er janvier 2005.*

*Le salaire minimum du BIT prend en considération une formule qui reflète les changements de prix des produits de consommation et le taux de change avec le dollar US dans les 49 pays ou régions maritimes.*



**Du P. Xavier Pinto,  
C.Ss.R. Directeur National AM-  
Inde et Coordonnateur Régional Asie du Sud.**

### Pêcheurs pauvres dans des Prisons étrangères

L'AM en Inde, à travers son aumônier National, le P. Xavier Pinto, C.Ss.R., a été impliqué dans le secteur des pêches pour soutenir la cause de pêcheurs pauvres, et traditionnels dans le contexte des effets négatifs de la globalisation sur leur vie et leur métier. L'AM en Inde se joint aussi aux personnes disposées à s'impliquer dans cette tâche. Une partie de ce réseau est constituée avec le groupe appelé *Forum Pakistan-Inde pour la Paix et la Démocratie* (PIFPD).

À une rencontre de ce Forum avec le Chapitre de l'Inde du PIFPD à Kolkata (Calcutta) le 14 et 15 juin 2003, l'AM-Inde a proposé la motion suivante qui est passée à l'unanimité de l'assemblée et a été envoyée aux deux gouvernements respectifs.

*"Le Forum Pakistan-Inde Pour la Paix et la Démocratie reconnaît les interventions inestimables des Gouvernements d'Inde et du Pakistan concernant la libération et l'échange de pêcheurs de l'Inde/Pakistan, y compris le dernier groupe de 65 pêcheurs après la reprise des pourparlers en mai 2003. Cela est devenu une déclaration d'une possible amitié et paix entre nos deux pays.*

*Le Forum réitère son soutien aux efforts poursuivis dans ce processus. Nous travaillerons en ou-*

*tre pour une politique et une structure entre les deux gouvernements concernant les limites des Eaux Internationales afin que le problème soit résolu avec succès."*

Les pêcheurs dans les eaux de la Baie du Bengale entre l'Inde et le Sri Lanka font face à des problèmes similaires. Une équipe de représentants du Sri Lanka, (Herman Kumara), du Pakistan (Mohamed chah Ali) et de l'Inde (Harekrishna Debnath) travaillent déjà sur cette structure. L'AM-Inde reste engagé en faveur du bien-être et de la sécurité des petits pêcheurs dans la Région entière de l'Asie du Sud.

### AM Tuticorin: un humble commencement

Le 23 mai 2003 sera considéré un grand jour dans la vie de l'AM en Inde. Stella Maris Tuticorin a été bénie au point d'avoir une nouvelle "Salle de Bienvenue" ou-

L'ameublement est encore à installer. La structure de base a été consacrée aux Marins par notre Évêque Promoter, S.E. Mgr Joshua Mar Ignathios du rite Syro-Malankara en Inde. Le P. Barnabas est l'Aumônier AM de Tuticorin. Les dignitaires locaux et les fonctionnaires du Port étaient présents ; il y avait aussi l'Aumônier de la Mission to Seafarers. La Mission to Seafarers existe déjà à Tuticorin, avec un Centre bien équipé. Ce projet AM est une manière de collaborer.

L'Inde a onze autres Ports ; dans aucun de ceux-ci il n'y a, jusqu'ici, de Centre AM Stella Maris. C'est aussi le cas au Sri Lanka, au Bangladesh et au Pakistan.

On espère qu'avec ce projet initial, nous serons capables d'en envisager d'autres qui sont très nécessaires et que l'on travaillera vers de plus en plus d'installations au service des Marins.



verte à tous les Marins. C'est une seule grande pièce, comme un début dans cette direction.

*C'est grâce à ITF que ce petit projet de Tuticorin a vu la lumière du jour.*

## La pêche aux normes

*Nous remercions SAMUDRA pour cette claire présentation de la question*

L'Organisation Internationale du Travail cherche à réviser les normes du travail dans le secteur de la pêche.

(Editorial de Samudra,  
Revue de l'I.C.S.F.,  
juillet 2003)

Lors de sa 283e session, tenue en mars 2002, le Corps Gouvernant de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a mis sur l'ordre du jour de la 92e session de la Conférence Internationale du Travail de juin 2004 à Genève, un article à propos d'une nouvelle Convention qui récapitulerait toutes les normes du travail dans le secteur de la pêche.

C'est dans le contexte de la révision des Conventions de l'OIT (contraignantes pour le pays qui les ont ratifiées) et Recommandations (qui ne lient pas, mais conseillent), adoptées avant 1985 afin de mettre à jour et de fortifier le système d'élaboration de normes par l'OIT. Les Conventions de l'OIT concernant la pêche ont été adoptées en 1959 et 1966, alors que les Recommandations concernant la pêche ont été adoptées en 1920 et 1966.

La 93e session de la Conférence Internationale du Travail de 2005 est supposée adopter ces normes révisées dans le secteur de la pêche. On propose que la nouvelle Convention réviserait les sept instruments de l'OIT, cinq Conventions et deux Recommandations, qui s'appliquent aux personnes qui travaillent dans des navires de pêche. Les Conventions existantes touchent l'âge minimum, les examens médicaux, les contrats ou accords, le logement et les certificats de compétence, alors que les Recommandations existantes sont en rapport avec la formation professionnelle et les heures de travail.

Pour être complète, des questions jusqu'ici non encore étudiées par rapport aux personnes qui travaillent à bord de navires de pêche seraient prises en compte dans cette Convention, à savoir, la sécurité professionnelle, la santé et la sécurité sociale. L'OIT projette aussi de fournir une protection aux personnes qui travaillent sur les petits comme sur les grands navires de pêche. L'OIT croit que les objectifs des nouveaux instruments devraient étendre leur couverture pour atteindre le plus de personnes possible travaillant à bord de navires de pêche ; minimiser les obstacles à la ratification ; donner une meilleure chance à une large ratification ; faire en sorte que la mise en œuvre de ces mesures soit effective ; et minimiser le risque que la Convention ne devienne obsolète dans une court laps de temps.

La nouvelle Convention intégrée prendrait en considération les mesures du Code de Conduite pour les Pêches Responsables de la FAO (1995) et elle essaierait d'intégrer le travail de l'OIT avec celui d'autres organisations internationales qui s'intéressent à la pêche et à l'opération des navires de pêche. L'OIT croit qu'ainsi le nouveau texte serait clairement compris et trouvé plus acceptable non seulement par les ministères responsables de la questions du travail, mais aussi par les responsables de la gestion des pêches et la sécurité

En vue de la Convention proposée, le terme "navire de pêche" est défini comme toute embarcation utilisée ou dont l'usage est projeté pour l'exploitation commerciale des ressources marines vivantes, y compris les navires-usines et tous autres navires prenant part directement à des entreprises de pêche.

des navires, aussi bien que par les propriétaires de bateaux de pêche et ceux qui travaillent à la pêche sur ces bateaux. L'OMT fait circuler un questionnaire parmi les pays membres en vue de recueillir des suggestions sur le contenu d'une telle convention

intégrée. On a demandé aux gouvernements de consulter les organisations les plus représentatives d'employeurs et de travailleurs avant de rédiger leur réponse au questionnaire. On leur a surtout demandé de contribuer avec un sens internationalement partagé de ce qui doit ou ne devrait pas être pris en compte dans la future Convention et les Recommandations qui l'accompagneront.

# "Modernisation de la production et développement social pour la maind'oeuvre dans le secteur de la pêche"

**Le bien-être des pêcheurs vu par un Séminaire de représentants d'entreprises de pêche d'Amérique Latine**

**(Mar, n. 418, Juillet-Août 2003)**



impulsion au développement économique et social.

A la fin du Cours, les participants élaboreront les conclusions suivantes:

## 1. Norme OIT

Nous prenons note du processus de formation d'une nouvelle norme internationale de travail applicable aux travailleurs de la pêche. Dans

Dix-sept représentants d'entreprises engagées dans les activités de pêche de quinze pays Ibero-Américains ont participé à un séminaire sur "Modernisation de la Production et Développement social pour la Maind'oeuvre dans le Secteur de la Pêche" qui s'est tenu du 23 juin au 11 Juillet au Centre de Formation que dirige l'Organisation Internationale du Travail, l'OIT, à Turin, et de l'Institut Social Maritime, ISM, à Bamio. L'objectif de ce séminaire était le renforcement de la capacité des organisations d'employeurs à promouvoir des actions de modernisation du secteur de la pêche en Amérique Latine qui donneraient une

les pays latinoaméricains nous devons être préparés à présenter notre position dans les négociations, position à laquelle il faut arriver de manière tripartite (employeurs, travailleurs et gouvernements).

## 2. Prévoyance sociale

Nous avons eu l'opportunité de constater les avancées dans la sécurité sociale et les meilleures conditions de santé maritime sociale en Espagne. Dans nos pays aussi, nous avons fait des efforts dans ces domaines et nous nous engageons à transmettre cette expérience pour améliorer, en particulier dans les zones de regroupement précédant l'embarquement, les armoires de médicaments, les cours de premiers secours, etc. Et pour rendre plus efficace le processus de la prévention sanitaire, on demande que les organismes compétents préparent un système adapté aux systèmes d'opération de chaque pêche et qu'ils établissent des mécanismes prioritaires d'attention au pêcheur.

## 3. Modernisation de la production

Entre Gouvernements, entreprises et travailleurs nous proposerons un programme de reconversion de la flotte et de modernisation des plans de développement qui permettent la création et le maintien d'un emploi décent. On considère comme prioritaire le

développement de la pêche artisanale et, pour cela, le Gouvernement doit orienter ses efforts en vue de réussir cet objectif.

## 4. Coopération extérieure

Nous demandons à l'OIT et à l'ISM de promouvoir des accords de coopération technique et financière pour rendre possible le développement social pour la maind'oeuvre et pour la modernisation de la production.

## 5. Tripartisme

Il est fondamental de développer les instances tripartites de dialogue social dans le seteur de la pêche.

## 6. Poursuite d'activités de formation dans le secteur de la pêche

Nous estimons positif le genre d'activités dans lesquelles nous avons été plongés pendant ces trois semaines et nous sollicitons la poursuite de nouveaux cours de formation pour les employeurs.

## 7. Coopération entre les pays latinoaméricains.

Finalement nous proposons une plus grande coopération entre les pays latinoaméricains, pour faciliter le développement des pêcheries existantes sur notre continent.

## 8. Organisation d'entreprises ibero-américaines de la pêche

On suggère aux entreprises de pêche et aux organisations corporatives de créer une organisation Ibero-Américaine de pêche.

## Le drame des navires bloqués débarque au Festival du Cinéma de Venise

Depuis deux ans un quai délaissé du port est l'aboutissement des huit marins - quatre Egyptiens et quatre Indonésiens - "prisonniers" du **Kawkab**, navire marchand abandonné à son destin avec l'équipage, constraint à entretenir le navire pour ne pas perdre leurs arriérés de salaire. Mais cette adresse est maintenant aussi le titre d'un film qui a été projeté au 60<sup>ème</sup> Festival du cinéma de Venise. Ce sont Francesco et Crescatti Andrea Segre responsables de la mise en scène, supervision d'Andrea Bevilacqua et production de Studioimmagine, qui racontent leur vie dans une maison d'acier de 28 mille tonnes privés de lumière et de gaz. Mais le film, explique un des auteurs, est né durant les mois de fréquentation avec les marins du Kawkab, connus à travers une recherche de Valentina Longo. "J'ai passé avec eux le jour de Noël 2001 - raconte Segre - et depuis lors a commencé un parcours de fréquentation au terme duquel est née l'idée de raconter leur histoire dans un film."

Pour la gestation de "Marghera Canal Nord" il a fallu des mois de labeur. Puis, en février dernier, est arrivée l'heure du premier ciak, suivi de quatre semaines de reprises à bord du navire et en dehors. Pour raconter la vie des huit matelots à bord du Kawkab, le film tourne autour d'un événement clé,

la première audience du tribunal qui a reconnu les droits de l'équipage et renvoyait le procès au mois d'octobre suivant.

"L'événement - explique le Père Mario Cisotto, de l'Association des « Amis de Stella Maris », association qui a suivi toutes les vicissitudes du navire - est encore loin d'une solution. De fait les matelots sont contraints à manger à la table de Ca' Letitia et des Capucins, et ils ne peuvent pas trouver un emploi", alors que chez



eux, comme on le lit dans le press book du film, leurs familles sont contraintes à s'endetter pour survivre. Une histoire qui se répète malheureusement, comme le savent les matelots roumains de la *Frunzanesti* qui, après des années de résistance à bord de leur navire ont été rachetés par la Caritas qui a "acquis" leur crédit qui doit, bien entendu, être encore soldés par les débiteurs. Mais "le film du réel",

Andrea Segre le définit ainsi, ne se limite pas à la dénonciation d'une privation quotidienne qui est "invisible" pour la ville. "Je voudrais" - dit le metteur en scène - "qu'il ne racontât pas seulement les difficultés mais aussi la dignité et le courage de ceux qui affrontent cette situation sans perdre la capacité de sourire. Personnellement, j'ai beaucoup appris des matelots du Kawkab." Leur phrase la plus utilisée devant ceux qui les ont fréquentés c'était "I hope, J'espère." Un espoir qui maintenant accompagne les auteurs et les producteurs de ce film qui comptent sur le Festival du Cinéma pour trouver de nouveaux canaux de distribution pour faire connaître l'histoire de ces huit matelots prisonniers de leur navire ancré, aussi, au quai du Festival du Cinéma.

*Pour plus d'informations:*  
Andrea.segre@unipd.it

(Alberto Francescani  
Il Gazzettino di Venezia,

*Marghera Canal Nord* est le titre d'un film qui raconte l'histoire de huit marins, quatre égyptiens et quatre indonésiens, qui vivent depuis deux ans bloqués, sans salaire et sans travail sur le "Kawkab", abandonné par son armateur dans le Port de Marghera (Venise).

*Selon le dernier rapport de l'ITF, il y a eu en 1999 dans le monde 97 équipages abandonnés, dont 65% naviguaient sous cinq pavillons: Malte, Russie, Honduras, Panama et Belize.*

*"L'abandon des équipages est fréquent et 'global' et met en lumière les conditions courantes dans les navires 'sous-normes' qui ne respectent pas les règlements de sécurité et de conditions de travail", affirme le Dr. Erol Kahveci, auteur du rapport.*

CÔTE  
D'IVOIRE

*Un petit salut aux collègues de l'A.M. à Abidjan. Leurs activités se passent bien. Ils sont dans le port presque tous les jours pour assister les marins. Compte tenu de la situation difficile du Pays, les navires ne sont plus assez dans le port, mais l'A.M. a une équipe de 15 membres.*

*"Bon vent!"*

## AM World Directory

**PERU** (*new addresses*)**CALLAO**

Alt.Cdra, 42 av. Peru, Fraternidad A.H., Bocanegra, Callao  
Tel +51 (1) 572 3383 Fax 572 0407 E-mail: misionperu@aumata.rcp.net.pe  
Fr. Isaldo Antonio Bettin, cs

**CHIMBOTE**

Parroquia Maria Estrella del Mar, E-14 Urb., Bella Mar, Chimbote  
Tel +51 (44) 310 382 Fax 321 966 E-mail: josesasanmar@hotmail.com  
Fr. José Palermo Sanchez Martinez

**GHANA** **TAKORADI** (*nrw e-mail*)

iwhajah@yahoo.com

**IVORY COAST** (*new e-mail*)

Mr. Omer Ambeu, President homamber@yahoo.com

## UN RAPPEL

Peu de pays ont encore envoyé leur contribution annuelle (2003) pour la promotion et la coordination de l'Apostolatus Maris dans le monde.

*Il n'est pas trop tard pour le faire!*

Merci d'avance

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*

**MOP** — mobili offshore production

**MOU** — memorandum of understanding

**MRCC** — maritime rescue coordination centre

**MSC** — Marine Safety Commission, IMO

**MSN** — merchant shipping notice

**Navitex** — navigational and meteorological warning broadcast service, USCG

**NCOB** — no cargo on board

**NDT** — non-destructive testing

**NFTZ** — non free trade zone

**NI** — Nautical Institute

**NIHQ** — Nautical Institute Headquarters, London

**NK (NKK)** — Nippon Kaiji Kyokai classification society

**NM** — nautical mile

**NNR** — national nature reserve

**NOR** — notice of readiness

**NT** — net tonne (short tonne)

**O/B** — on board

**OBO** — ore/bulk/oil carrier

**OCIMF** — Oil Companies International Marine Forum

**OCR** — optical character recognition

**OECD** — Organisation for Economic Cooperation and Development

**OOD** — officer of the deck

**OOW** — officer of the watch

**OPA 90** — Oil Pollution Act of 1990 (USA)

**Opec** — Organisation of Petroleum Exporting Countries

**OPPR** — oil pollution preparedness and response

**OPRC** — Int.Convention on Oil Pollution Preparedness IMO

**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**

**[www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...](http://www.vatican.va/Roman Curia/Pontifical Councils ...)**

**[worldapostolatusmaris@stellamaris.net](mailto:worldapostolatusmaris@stellamaris.net)**

**<http://www.stellamaris.net>**

