

Apostolatus Maris

L'Eglise en Monde Maritime

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



N. 85, 2004/IV



Albrecht Dürer — Vierge avec Enfant

A l'intérieur

Vœux de Noël du Conseil Pontifical

Page 2

Un nouveau Centre de marins à Rotterdam

3

Réflexions

6

Journée Mondiale de la Pêche

11

VOEUX DE NOËL DE LA PART DU CONSEIL PONTIFICAL

Chers Frères et Sœurs en Christ,

A l'occasion de la fête de Noël nous vous envoyons nos vœux bien cordiaux et nous invoquons sur l'Apostolat de la Mer et sur toutes vos familles la bénédiction du Seigneur. Noël est traditionnellement le temps des réunions familiales et en ce jour nous nous souviendrons spécialement de qui est loin de ceux qu'il aime et qui se prépare à célébrer seul la naissance du Sauveur.

Nous avons suivi avec grand intérêt les activités de l'Apostolat de la Mer dans le monde entier durant cette année et nous voudrions souligner son dynamisme et son dévouement. Il y a de nombreux signes positifs dans chacune des régions, et nous sommes témoins de nombreux efforts et de généreuses initiatives pour la mise en application des recommandations de notre récent Congrès Mondial de Rio et pour renforcer l'efficacité de notre engagement auprès de gens de mer.

Cette année nous avons été aussi témoins d'une volonté positive d'améliorer les conditions de vie et de travail dans l'industrie maritime et dans celle de la pêche, et nous plaçons beaucoup d'espoir dans les conventions internationales et recommandations qui sont actuellement discutées à l'OIIT, à Genève. Par contre le nouveau code de sécurité maritime (ISPS) contient des mesures contraignantes et terriblement restrictives concernant les permissions à terre, et cela constitue une source de sérieuses inquiétudes pour nous tous dans le monde maritime car dans la pratique cela voudra dire pour les marins et les pêcheurs de plus longues durées de temps où ils seront en tout état de cause coupés de leur famille, des amis et des services sociaux.

En cette année de l'Eucharistie le Saint-Père nous rappelle dans sa Lettre Apostolique « Mane Nobiscum Domine » du 7 octobre 2004 que « Dans le sacrement de l'Eucharistie, le Sauveur, incarné dans le sein de Marie il y a vingt siècles, continue à s'offrir à l'humanité comme source de vie divine » (N.7). A Noël donc, quand nous participerons à la Messe de Minuit, physiquement ou spirituellement, et que nous contemplerons le mystère joyeux de l'Incarnation de Jésus, le Fils de Dieu qui vient dans notre monde, nous serons confirmés dans la foi qu'à chaque Messe, dans un certain sens, nous sommes unis à la Sainte Famille de Bethléem et en communion intime avec Jésus Notre Seigneur réellement présent dans l'Eucharistie.

A la veille d'une nouvelle année, nous vous invitons à renouveler votre engagement généreux au service des gens de mer et à vous placer sous la protection de Marie « Étoile de la Mer »,

Nous vous souhaitons « Joie et Paix » et un très « Joyeux Noël »



Cardinal Stephen Fumio Hamao
Président

+Archevêque Agostino Marchetto
Secrétaire

UN NOUVEAU CENTRE DE MARINS À ROTTERDAM



Placé dans le beau parc « De Beer », un nouveau foyer des

marins est maintenant en pleine activité, dirigé par une nouvelle Fondation, la « Stichting International Seafarers Centre de Beer ». Cette fondation a assumé le contrôle des locaux de l'ancien centre depuis le 1^{er} novembre 2004, et tout de suite des ouvriers et des volontaires se sont attelés à la tâche de préparer le bâtiment pour sa nouvelle mission.

Après seulement quelques jours de préparations intenses, pour rénover et remeubler les locaux, le nouveau centre a ouvert ses portes aux marins, dans le but de leur offrir un espace de relaxation et de récréation qui sera développé et amélioré dans les prochains mois.

Plus de cent marins ont visité le centre pendant sa première semaine d'opérations. Ils ont accueilli l'ouverture de ce nouveau foyer avec enthousiasme et ont promis de revenir et de faire connaître la nouvelle à tous leurs amis et collègues.

Les services disponibles.

Le nouveau centre est proche des terminaux Europort et bénéficie de l'ambiance sereine et reposante du parc naturel de Beer. Le centre partage avec l'Hôtel de Beer ce grand espace vert ; les marins peuvent aussi profiter des facilités de niveau et de style internationaux offerts par l'hôtel.

Les facilités sportives comprennent des terrains de football et de volley-ball/basket-ball, deux courts de tennis sur gazon et une piscine couverte située dans l'hôtel. A l'intérieur du centre on trouve une vidéo grand écran et un

karaoké, deux tables de billard, une table de ping-pong, un jeu de fléchettes. Le cabinet de consultation d'un des médecins du port se trouve à l'intérieur du centre.

Six cabines de téléphone ont été installés pour l'usage des marins. Ces téléphones ont été adaptés et peuvent accepter les cartes téléphoniques bon marché, très prisées par les marins. Dans les prochaines semaines un café Internet sera ouvert, ce qui augmentera les possibilités de communication et de formation.

Le bar offre un assortiment de boissons et de rafraîchissements pas chers. La nouvelle direction a décidé que les prix au comptoir seront plus bas qu'ailleurs et que ceux pratiqués précédemment. Les marins qui sont toujours plus conscients de la nécessité de faire des économies ont apprécié ce geste. Un bon choix de souvenirs et d'articles de consommation courante est aussi en vente.

Le centre reste ouvert 7 jours sur 7, de 18h00 à 23h00. Pendant les heures de fermeture les téléphones et les distributeurs de boissons gazeuses restent accessibles aux visiteurs.

Grâce à des mois de préparations intensives par la nouvelle direction, le Centre lancera bientôt un programme de services sociaux très étoffés et d'accès facile aux marins.

Ce programme prendra en ligne de compte le besoin de récréation, de relaxation et de divertissements; il aura une approche pastorale, des conseils spirituels et religieux seront disponibles, ainsi que des activités culturelles et sociales, du sport, des soins médicaux et de l'information, les moyens de communication, les transferts d'argent et les autres services financiers et la formation professionnelle.

La Nouvelle direction

La nouvelle direction a relevé le grand défi de donner le meilleur service et le plus adapté possible aux gens de mer qui visitent et travaillent dans le plus grand port du monde.

Le *Stichting ISC de Beer* a un système de direction qui reconnaît la nécessité d'intégrer à son style de direction tous les partenaires intéressés par le bien-être des marins. Tenant en ligne de compte le contexte local et les normes internationales la Stichting a formé un Comité de Bien-être représentatif pour établir les principes généraux et les priorités.

La direction est heureuse d'annoncer qu'un important échantillon de la communauté qui s'occupe du bien-être des marins fait partie du Comité de ISC de Beer.

Toutes les organisations maritimes religieuses locales et internationales, catholique et protestant, les syndicats, le secteur privé, les organisations comme le *Stichting de Beer* et la *Philippine Seafarers Assistance Programme* se sont joints au comité pour travailler ensemble à la mission commune. D'autres partenaires seront intégrés dans le comité dans un proche avenir.

L'ouverture du nouveau centre a suscité un nouvel intérêt parmi les volontaires des communautés locales à proximité de *de Beer* et qui se sont déclarés disposés à aider. Le 1^{er} novembre une première réunion de contact a eu lieu au Centre. La réunion a été fructueuse et maintenant en plus des deux employés à plein temps, le Centre a de nombreux volontaires.



NOUVELLES DE MADAGASCAR

*par Félix Randrianasoavina**

L'Equipe Apostolat de la Mer reprend ses activités quotidiennes en attendant le retour de notre Aumônier, le P. Ochlak Marek, en congé en Pologne jusqu'au 28 Octobre prochain. Une équipe qui doit redémarrer avec une nouvelle dynamique de travail. Le départ de la Sœur Odile Lucie Ropugnon Glesson, après 25 années de présence, ne pourra jamais se passer inaperçu. La relève d'une Religieuse Malgache dans ce cas n'est pas toujours facile.

La dimension nationale en AM se repose tout spécialement sur l'engagement du clergé local et en même temps sur des moyens disponibles aussi bien matériels que humains. Et la volonté du laïc, en tant que tel, ainsi que son engagement ont surtout besoin d'un appui conséquent de la part de ce clergé et le regard bienveillant de l'ensemble de l'Episcopat.

Certes, des priorités s'affichent dans les différents milieux d'évangélisation, comme la catéchèse, la préparation aux Sacrements et d'autres, mais cela ne nous permettrait peut être pas de minimiser l'attente de ces milieux maritimes pour leur donner un visage plus humain à l'image de Dieu, surtout pour un pays tel que Madagascar figurant parmi les plus grandes îles du monde.

Cela ne veut pas dire qu'on ignore ce qui se fait, loin de là, mais il faut encore un plus ... Une volonté appuyée par de promesses à promouvoir cette « pastorale en mode maritime » est déclarée partout où l'on passe dans les différents diocèses du littoral, mais quand il s'agit de bien voir la réalité, cette pastorale ne représente qu'un minime souci du lieu.

A **Diégo Suarez**, un Aumônier à la veille de sa retraite, le P. Gérard Caron, se donne beaucoup de peine,

mais l'avenir s'annonce sombre.

Pour **Nosy Bé** qui est dans le Diocèse d'Ambanja, toujours dans le Nord, le P. Pascal Bevanina remplace le P. Athanaz Mazava. Là par contre, les Gens de Mer sont bien conscients de ce que c'est le travail en Apostolat de la Mer, cependant, il y manque une sereine coordina-

tion locale stimulante.

A **Majunga**, le Foyer Stella Maris a été rénové par financements de l'ITF Seafarers' Trust. La réouverture a été officialisée le 06 mars 2004 sous la présidence de S.E. Mgr Joseph Randrianasolo, Evêque dudit Diocèse en présence des Autorités civiles et religieuses ainsi que l'honorable assistance du Coordinateur Régional de l'A.M., Mr Jean Vacher. Cependant, le bâtiment a étage qui



sert de bureaux et d'infrastructures d'accueil nécessite encore un gros travail pour son réaménagement. Une étude de faisabilité de ce projet devrait être déclenché mais dépendant encore de la décision finale de I.T.F. Cependant, ce Centre de Majunga vient de bénéficier des financements, toujours de ITF, pour l'acquisition d'un véhicule ainsi que pour une formation en Anglais et en Informatique.

Actuellement, les potentialités de Majunga doivent être exploitées vu

qu'au temps du feu P. Marcel Bataud, c'était de là que partaient toutes les directives nationales, celui-ci ayant été le Directeur National de l'époque. Pour ce faire, l'engagement d'un Prêtre Aumônier à plein temps en serait une des conditions les meilleures. Par ailleurs, des employés y travaillent, depuis plus

** Mr Félix Randrianasoavina est le Directeur National de l'Apostolat de la Mer à Madagascar*

d'une décennie pour certains, mais que leur prise en charge présente quelques difficultés faute d'une assise réelle de l'organigramme depuis le début.

A **Morombe**, un port secondaire situé dans une zone très enclavée du Moyen Ouest de Madagascar, l'existence de l'AM vient du fait que l'actuel Evêque Promoteur, S.E. Zygmunt Robaszkiwicz est l'Evêque du lieu. L'Aumônier d'Andavadoaka, le P. Stéphan Kissling a passé plus de quarante ans au service des gens de mer de cette localité mais, jusqu'à un passé récent, sans réel connexion avec ce qu'est l'A.M.

Tuléar est un port appelé à grandir. Les fibres optiques pour le N.T.I.C passerait par là puisque c'est le port malgache le plus proche de l'Afrique du Sud. En Apostolat de la Mer, le P. Vittorio Constanza parti définitivement pour l'île Maurice a laissé la place au P. Tonino Russo, qui n'a fait qu'un an et semble être parti lui aussi actuellement. Il y existe une équipe locale, mais aucun bureau de représentation. Sans l'engagement des Salésiens, le travail serait plus dur encore.

A **Fort-Dauphin**, l'A.M. vit par la force des événements. L'équipe locale animée par le P. Aziz Andriatsithoerina, fait souvent face aux cas des marins en difficultés sinon

abandonnés. La presque dizaine d'épaves gisant dans la rade officielle ne peut que témoigner d'une telle mésaventure. Un nouveau port est en phase de gestation. Une étude de faisabilité d'un nouveau Seafarers' Centre est entre les mains de ITF et on espère que cela puisse s'élaborer d'ici peu.

Enfin, pour **Toamasina** (Tamatave) c'est le porte fanion de l'ensemble. Une prière du matin rassemble l'équipe AM tous les jours à 08h 00' et une Célébration Eucharistique, précédée de la rencontre de l'Equipe Permanente, tous les mercredis. Un Comité de Coordination existe et prend en main sa responsabilité associative. Avec des responsables portuaires, des opérateurs économiques et usagers du port se sont regroupés en Comité d'Accueil Portuaire. Les associations et organisations maritimes, à la pêche comme au commerce, sont bien vivantes. Les visites ponctuelles des partenaires étrangers aussi ne font que stimuler cette dynamique.

Le Foyer de Marins Stella Maris continue toujours ses activités quotidiennes d'accueil assurant visites et navettes au port. Une équipe bien étoffée assure ces services. Par ailleurs, divers projets initiés par I.O.S.E.A et financés par l'ITF-Seafarers' Trust sont en phase de concrétisation : Extension du Foyer Stella Maris en res-

taurant ainsi que l'ameublement nécessaire y afférent; Démarrage des cours d'Anglais et d'Informatique; Sensibilisation des gens de Mer sur le VIH-SIDA ainsi qu'une mise en route d'une pharmacie communautaire... En outre une priorité est accordée au secteur pêche en terme d'accompagnement associatif pour un soutien au développement.

Sur le plan de la Coordination Nationale, c'est tout juste un an qu'elle commence à faire ses preuves. Son premier engagement d'abord s'était focalisé l'année dernière sur la célébration du 30^{ème} Anniversaire de l'implantation de l'A.M. à Madagascar. C'était vraiment une réussite qui sert encore de tremplin pour l'avancée de l'action. Pour cette deuxième année, la concrétisation des projets soumis auprès de ITF-Seafarers' Trust a beaucoup pris du temps notamment en ce qui concerne l'élaboration des documents. Après la rencontre aux Seychelles en Mai 2004, le déblocage proposé des fonds est plus que vital pour ceux qui y avaient travaillé depuis plus de quatre ans.

Pour terminer, nous aimerions souligner l'aspect financier en terme de soutien aux fonctionnements de l'AM:

- L'ITF-Seafarers' Trust dans le cadre du Programme Régional IOSEA (Indian Ocean and

South-East Africa) initié par ICSW(International Collective on Seafarers' Welfare) finance des projets ponctuels allant dans l'amélioration des infrastructures et la promotion des capacités humaines notamment à Toamasina et Majunga. Aucun fonds de fonctionnements n'a été alloué jusqu'à présent. Si bien qu'il est difficile de se déplacer sans avoir quelconque financement pour la coordination.

- Le CCFD - France (Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement) comme depuis toujours a apporté cette année une aide financière pour le « Renforcement de la Structure Nationale » et une grande partie pour soutenir l'Antenne Apostolat de la Mer, Toamasina. Ce qui est déjà beaucoup mais toutefois insuffisant.

Il ne serait donc pas surprenant de savoir que même les responsabilités du Directeur National ainsi que les charges y afférentes ne sont pas rémunérées. Toutefois, la volonté d'agir et d'avancer vaut beaucoup pour nous permettre de



IMO to host diplomatic debate to step up anti-terrorist action

A diplomatic conference to strengthen and modernise action to be taken against pirates and terrorists is to be held at the IMO next year, writes Michael Grey . With a timetable agreed at last week's Legal Committee, the special conference, to be held next October, will adopt amendments to the 1988 Suppression of Unlawful Acts Convention, that deals with the seizure of ships by force, acts of violence against persons on board ships and the placing of devices aboard a ship to destroy or damage it.

The conference will take into account the upsurge in terrorism and incorporate provisions for boarding suspect ships and the arrest and extradition of terrorists Other items considered at the meeting included a draft convention on wreck removal, places of refuge and measures to protect those aboard ship against crimes.

A joint initiative with the International Labour Organisation on the fair treatment for seafarers involved in maritime accidents will progress with the formation of a special working group that will hold its first meeting in January. It aims to produce international guidelines that prevent seafarers being detained by coastal states and other authorities after accidents. The committee was unable to resolve the issue of compulsory pilotage in straits used for international navigation, such as the Torres Strait, where proposals by Australia and Papua New Guinea would make pilotage mandatory on safety and environmental grounds.

www.lloydslist.com

... RÉFLEXIONS ...

Le monde comme une maison : un titre parfait pour définir le monde maritime depuis toujours mondialisé et depuis toujours déchiré sur le plan des sentiments familiaux. C'est ce qu'affirme le P. **Giacomo Martino**, Directeur national de l'Apostolat de la Mer d'Italie, dans un article intitulé *Le port et la ville comme une maison : de l'évanescence à l'accueil*, paru dans Servizio Migranti n° 5/2004 et dont nous publions un extrait.

La seconde réflexion que nous rapportons est signée Sœur **Maruja S. Padre Juan**, MSCS, basée sur les années qu'elle a passées dans l'AM, d'abord aux Philippines, dont elle est native, puis au Mexique. Maruja tente d'apporter ici sa contribution aux efforts faits pour comprendre et pour répondre aux défis lancés par la mondialisation dans l'industrie maritime.

Le monde comme une maison

Une caractéristique du monde moderne est la solitude. Nous pouvons dire qu'elle constitue l'un des éléments de la vie en mer. Voilà pourquoi le ministère dans le monde maritime sera énormément marqué par le souci de l'hospitalité et de l'accueil, au nom de la communauté chrétienne locale. Les visites à bord sont une expression de cette hospitalité, qui exige d'abandonner ses habitudes pour recevoir en toute cordialité les équipages qui arrivent.

La vertu de l'hospitalité est l'ingrédient essentiel de la pastorale maritime car, malgré notre prétendue ouverture dans la société d'aujourd'hui, nous renâclons encore, comme individus et comme communautés, à accepter les étrangers et, en particulier, certaines catégories d'entre eux. Les marins ont toujours été des marginaux comme groupe professionnel, quelle que soit leur origine nationale ou culturelle.

Nous devons encore dépenser une bonne part de nos énergies à éduquer et à conduire les fidèles des Eglises locales à leur réserver un accueil plus prompt et à les considérer comme des individus

communs, exerçant un travail de responsabilité, qui les amène à être très souvent séparés de leur famille et de leur communauté ecclésiale.

Une forme concrète d'hospitalité pratiquée dans de nombreux ports est ce que l'on appelle le « Projet d'accueil familial ». Ce projet comporte la participation de familles sélectionnées qui acceptent de recevoir chez elles, de temps en temps, des marins en escale, en leur offrant, par exemple, un repas en famille, une visite touristique en voiture, une invitation à un barbecue familial ou paroissial, etc...

Cette idée connaît naturellement des limites et, d'ordinaire, elle ne peut se concrétiser que durant les week-ends. Mais, dans ce cas aussi, les possibilités offertes sont immenses. Il n'existe pas de centres d'accueil dans tous les ports. Il s'agit d'un apostolat basé sur la famille, touchant des personnes qui, autrement, n'auraient aucune occasion de participer à une soirée sociale dans un Centre, par exemple.

Ce dernier aspect occupait, il y a quelque temps, une large place dans le programme d'hospitalité du port, mais on ne sait pas pour quelle raison, il est aujourd'hui toujours plus en déclin. Or, non seulement c'était l'expression tangible de l'accueil réservé au marin par la société locale, mais cela offrait aussi une

occasion unique de créer des contacts personnels et donc d'exercer une influence chrétienne. ...

Les diocèses et les paroisses « maritimes » sont donc appelées à un « engagement pastoral ordinaire » vis-à-vis des gens de mer. Cette idée, si elle est affirmée et développée, si elle devient conscience et culture, pourra porter des résultats féconds dans le temps à l'égard des marins et représenter une possibilité pour sortir de la situation de marginalisation structurelle dans laquelle est reléguée la vie de ceux qui travaillent en mer. En effet, d'une part elle donne aux travailleurs de la mer des racines fortes et des expressions consistantes à terre et, d'autre part, elle responsabilise ces dernières pour servir de traits d'union entre ceux qui passent en mer une grande partie de leur vie et les communautés de terre. ...

Les temps sont mûrs pour que l'œuvre des précurseurs individuels et charismatiques débouche sur une responsabilisation de l'Eglise à l'égard des gens de mer. En ce sens, le rôle des communautés maritimes – diocèses et paroisses – est fondamental ; elles ont pour vocation d'être des communautés-ponts ou communautés de frontière entre le peuple de la mer et le peuple de la terre, puisqu'elles participent à ces deux réalités. La pastorale extraordinaire en faveur des gens de mer se transformera ainsi en pastorale ordinaire, un des secteurs dans lequel



s'exprime communément l'engagement de la communauté. Aujourd'hui, tout cela n'est nullement donné pour acquis.

Concrètement, il s'agit de mieux lier ou de mieux spécialiser une communauté paroissiale pour accomplir ce ministère de l'accueil des gens de mer de façon permanente et en impliquant toute la communauté diocésaine. S'il est vrai, comme cela devrait l'être, que la pastorale maritime rentre dans la pastorale ordinaire, au moins dans les diocèses de mer, il est également vrai que depuis plus de 30 ans dans les plans pastoraux il n'apparaît pas même une évocation ou une indication pour cet accueil véritablement nécessaire.

En Italie, au moins deux millions de marins transitent par nos côtes, presque tous étrangers dans chaque port de par leur langue, leur culture et leur race. Hommes et femmes qui demandent à recevoir des visites à bord (souvent ils ne peuvent pas descendre du navire à cause des restrictions de sécurité) et à être accueillis ne serait-ce que cinq minutes. Une énorme communauté chrétienne (plus de 80%) qui demande la consolation d'un moment de prière et d'un pasteur qui recueille leur nostalgie de la famille et des amis.

P. Giacomo Martino

La Réalité Maritime dans le contexte de la Mondialisation.

L'intense activité économique présente abolit toute frontière, géographique ou idéologique. Elle ouvre les économies au monde entier, de sorte que le monde devient un seul grand marché. Pour conséquence, à l'intérieur de cette économie intense et mondialisée, le transport des marchandises occupe une place centrale et la demande de fret augmente en proportion avec le volume des échanges, des importations et des exportations et de l'augmentation de la société de consommation.

Le système de transport maritime traditionnel a dû se réorganiser et se moderniser pour s'adapter aux

changements, inhérents à la nature, aux objectifs et à la rapidité de ce phénomène. Ainsi les navires sont devenus plus grands, ils sont automatisés, les ports ont été modernisés ainsi que les méthodes de chargement et de déchargement, les procédures administratives ont été adaptées etc. etc. Cela apparaît clairement dans les ports d'Asie, d'Afrique, de l'Europe et de l'Amérique. Le but est de transporter des marchandises plus vite et à moindre coût, entraînant une augmentation de revenus, plus d'argent et donc plus de capital.

Le coût humain

Cette révolution du marché maritime a un coût humain. La toujours plus grande automatisation des navires entraîne une réduction du personnel ; on fait des économies mais ce sont les marins qui paient. Un personnel réduit veut dire de plus longues heures de travail et moins d'opportunités de rencontres à bord, ce qui augmente le sentiment de solitude, le stress et la tension. L'automatisation permet de charger et de décharger plus vite, privant ainsi le marin d'un moment privilégié d'échange et de décompression avant de reprendre la mer pour des semaines et même des mois avant la prochaine escale. Un équipage harcelé mentalement,



stressé et fatigué se traduit par moins d'efficacité, ce qui peut mettre en danger la sécurité en mer, aussi bien que constituer une menace pour le bien-être du marin et limiter grandement ses possibilités de promotion et de développement.

L'internationalisation des équipages est le résultat d'une stratégie pour réduire les coûts et combler un manque de main d'œuvre. Elle consiste à employer une main-d'œuvre à bon marché en provenance des pays en développement avec tous les risques que cela comporte en terme de discrimination sur les salaires et de traite-

ment. Marginalisés car ils sont inadéquatement protégés par les lois internationales, la vie en mer pour eux peut même aller jusqu'à la violence physique, les violences sexuelles, les licenciements abusifs, l'alimentation insuffisante et les logements sous-normes. Dans des cas extrêmes cela se termine par des décès pour causes inconnues. La complexité de la machinerie internationale qui régit la vie et les conditions de travail des marins est telle, que cela les rend vulnérables à toutes sortes de pratiques malhonnêtes: le non-paiement des salaires, les retards dans le paiement des délégations aux familles, l'abandon dans les ports étrangers, des pressions pour signer des documents qui les prive de leurs droits à des compensations. Le besoin de main-d'œuvre a donné lieu à une compétition féroce avec la création, dans des pays en voie de développement, d'écoles maritimes de bas niveau qui exigent des scolarités énormes, malgré que les facilités et les prestations offertes soient sous-normes. Dans la plupart des cas les gouvernements ferment les yeux à cause des avantages qui en découlent pour eux, et ce faisant ils mettent en péril l'avenir des aspirants marins, dont les rêves s'évanouissent bien vite car ils ne sont pas du tout préparés par cette formation de mauvaise qualité à accomplir les tâches pour lesquelles ils ont été engagés. Ils sont condamnés à accomplir les travaux les moins bien payés, à la méfiance des collègues et des supérieurs.

Notre liste ira en s'allongeant si nous voulons faire une liste complète de tout ce qui affecte la vie des marins dans ce contexte de mondialisation. Ce qui est cité plus haut démontre comment les profits d'un marché maritime mondialisé sont nourris par les sacrifices et parfois la mort de ceux qui dépendent de leur travail sur les océans pour survivre. Tout ce vaste ensemble d'injustices et d'absence de solidarité constitue un déni flagrant des valeurs évangéliques.

La défense des droits humains fondamentaux

Graduellement nous avons mis en place des programmes d'aide pour les marins sans aucune discrimination par rapport à la couleur de la peau, aux opinions politiques ou à la religion, pour répondre aux multiples

(Suit à la page 8)

(suit de la page 7)

besoins et pour trouver des solutions à ces situations. Quand nous nous veillons à leurs besoins de base en fournissant de la nourriture, des vêtements chauds quand ils ont froids, en les accueillants quand ils ont besoin d'un logement, en les visitant à l'hôpital quand ils sont malades, nous participons à la défense de leurs droits humains fondamentaux et défendons leur droit à la vie. C'est la même chose quand nous les visitons à bord des navires, quand nous écoutons un marin perturbé psychologiquement par un long voyage, quand nous leur parlons des dangers et des causes du SIDA, nous contribuons à leur droit à la santé et au bien-être. Les livrets de prières et de réflexion que nous offrons à ceux qui visitent nos centres et nos efforts pour leur procurer de la lecture et pour les faire visiter des musées et organiser des activités récréatives lors des permissions à terre, tout cela contribue à leur droit à l'éducation.

Pendant le contexte des relations et de la situation actuelle dans le monde maritime demandent à ce que nous nous engagions non seulement à défendre les droits dans les domaines déjà mentionnés mais aussi dans ceux du travail et de la politique. Ceci est d'autant plus nécessaire quand on est confronté à un phénomène qui rabaisse la dignité des travailleurs et qui refuse de reconnaître leur contribution et leur place légitime dans la vie économique. La solidarité avec eux dans leur lutte pour la justice et pour leur droits (politiques et économiques) implique également la solidarité dans une recherche sincère pour l'humanisation de l'ensemble des structures. Nous le devons à nous-mêmes, car créés à l'image de Dieu (Gen. 1:26-28) nous ne sommes pas esclaves mais maîtres de la terre; offenser cette image c'est offenser Dieu notre créateur.

Notre approche pastorale et pratique

Pour atteindre ce but il nous faut nous attaquer aux structures et aux relations qui réduisent les marins, en tant que travailleurs, au niveau de marchandises et d'outils soumis aux lois du marché du travail. Nos efforts doivent servir à transformer ces structures et ce type de relations afin qu'ils soient au service de la communauté humaine et du bien commun.

Pour aller plus loin dans cette réflexion, l'Encyclique du Pape Jean-

Paul II «*Laborem Exercens*» nous apporte éclairage et inspiration: Le travail est l'une des caractéristiques qui distinguent l'homme et la femme du reste des créatures. Seul l'homme et la femme sont capables de travail et d'y trouver un sens à leur existence sur la terre. Ainsi, le travail porte la marque particulière de l'homme et de l'humanité, la marque d'une personne qui agit dans une communauté de personnes..

Le Pape souligne le fait que de même que l'activité humaine procède de l'homme, elle lui est aussi ordonnée. De fait, par son action, l'homme ne transforme pas seulement les choses et la société, il se parfait lui-même, c'est le plan de Dieu. «*Voici donc la règle de l'activité humaine: qu'elle serve au bien authentique de l'humanité, conformément au dessein et à la volonté de Dieu, et qu'elle permette à l'homme, considéré comme individu ou comme membre de la société, de développer et de réaliser sa vocation dans toute sa plénitude*»

La conclusion est de nature éthique: «*le travail est avant tout pour l'homme et non l'homme pour le travail. Par cette conclusion on arrive fort justement à reconnaître la prééminence de la signification subjective du travail par rapport à sa signification objective.....En fin de compte, le but du travail, de tout travail exécuté par l'homme, fut-ce le plus humble service, le travail le plus monotone selon l'échelle commune d'évaluation, voire le plus marginalisant, reste toujours l'homme lui-même.*»

Notre responsabilité est de créer des initiatives qui tendront à transformer la manière de penser, de juger et d'agir dans les sphères sociales, politiques et économiques du monde maritime, au niveau national et international. Ceci est fondamental si nous cherchons des solutions appropriées aux problèmes d'injustice et du non-respect des droits de l'homme en essayant de rendre plus humaine la vie des marins.

Action et formation politique et légale

Une des initiatives consiste à s'assurer que notre action politique et légale soit accompagnée d'une formation qui vise le cœur du problème. Ceci est important si nous voulons transformer l'agir, changer les cœurs, les convictions profondes pas seulement au niveau théorique ou académique mais au niveau de la vie de tous les jours: à la maison, au bureau, à l'école, au travail dans les ports ou à bord des navires, à l'église, et dans les

instances gouvernementales, etc. Le but est de contrecarrer la perte des valeurs, causée par le phénomène social, politique et économique qui nous impose comme valeurs fondamentales l'argent, la production, le pouvoir, la consommation et la compétition. Souvenons-nous que surtout où une personne est jugée sur sa richesse, son influence, sa capacité de produire et de consommer, le pragmatisme prend le dessus entraînant une érosion des valeurs, la corruption et l'impunité des crimes et des vices contre la société.

Invitation à imiter l'engagement et l'exemple de Jésus.

La lutte pour les droits de l'homme fait partie de notre combat quotidien pour garder vivant la Bonne Nouvelle de la manifestation de la puissance de Dieu en Jésus: «*L'Esprit du Seigneur est sur moi, Il m'a choisi pour porter la Bonne Nouvelle aux pauvres. Il m'a envoyé pour proclamer la délivrance aux prisonniers et le don de la vue aux aveugles, pour libérer les opprimés, pour annoncer l'année où le Seigneur manifesterait sa faveur.*» (Lc 4:18-19).

Aujourd'hui notre ministère nous appelle et nous envoie porter la nouvelle de ce monde nouveau, malgré la résistance des forces d'oppression à l'intérieur et à l'extérieur, pour que son Royaume de justice, de paix et de pardon devienne dès maintenant une réalité pour les gens de mer. Jésus nous dit ce que cet appel et cette mission impliquent: «*Ecoutez! Je vous envoie comme des moutons au milieu*



des loups. Soyez donc prudents comme les serpents et innocents comme les colombes» (Mt 10:16). Dans le même souffle qu'il nous envoie, il nous rappelle que: «*Si vous demeurez en moi et que mes paroles demeurent en vous, demandez ce que vous voulez et vous l'aurez.... Mon Père est glorifié quand vous portez beaucoup de fruits et vous montrez ainsi que vous êtes mes disciples*» (Jn 15:7-8).

LES MARINS CROATES SONT LES UTILISATEURS LES PLUS ASSIDUS DES SMS !

Une recherche de l'ICSW analyse les systèmes de communication



Cette nouvelle en apparence bizarre est une des très nombreuses informations qu'a fournies une recherche sur l'utilisation d'Internet et sur les systèmes de communication employés par les marins du monde entier, conduite par l'ICSW (International Committee on Seafarers' Welfare) pendant l'été dernier et dont nous anticipons en partie les résultats.

Cette association, qui compte parmi les plus actives au niveau mondial dans l'aide aux travailleurs de la mer, a distribué à un grand nombre de centres pour marins un questionnaire qui, à travers une série de questions spécifiques, a permis de connaître directement les systèmes de communication préférés de ceux qui, pour raisons de travail, passe de longues périodes sur les navires ou dans des pays différents du leur. Voyons quelques données fournies par cette enquête, conduite en juillet-août 2004. 682 questionnaires ont été recueillis et représentent 54 pays différents. L'origine des marins est principalement philippine 31,5% (en doutions-nous ?), indienne 10%, russe 5%, roumaine 5%, polonaise et danoise 4% et beaucoup d'autres.

38% des marins ont déclaré utiliser le réseau Internet à bord des bateaux, même si beaucoup ont admis qu'il s'agit d'une possibilité uniquement offerte au commandant et/ou, en tout cas, contrôlée. De manière absolue, le système encore le plus utilisé pour communiquer est le téléphone fixe dans les ports (73%), du moins là où c'est possible ; vient ensuite le mail (71%), le téléphone portable (64%) et les fameux SMS (57%) avec, pour lanterne rouge, les communications par satellite à partir du bateau (45%). Ces renseignements fournis par l'ICSW sont très utiles pour comprendre une réalité de vie assez différente de la nôtre.

Derrière ces chiffres et ces nombres, nous devons lire et comprendre une situation très complexe qui concerne 1,2 millions de personnes qui travaillent dans le transport maritime : la difficulté très forte d'accéder aux télécommunications.

Finis le temps des longues lettres écrites dans les moments de pause à bord (et des difficultés pour trouver les timbres à terre) ; nous nous trouvons face à de nouveaux problèmes et besoins. Aujourd'hui Internet offre une possibilité supplémentaire pour se sentir moins seul et pour être informé de la vie à la maison (à l'autre bout du monde), avoir des nouvelles et ne pas se sentir les « idiots du village global » !

En même temps, ce fantastique instrument doit être accessible. Aujourd'hui les coûts téléphoniques dans de nombreux pays sont très élevés et les compagnies de téléphone qui produisent les cartes internationales (diffusées parmi tous les migrants) n'offrent souvent pas un service à la hauteur du prix. Enfin, l'accès au réseau dans de nombreux pays est interdit pour des raisons à caractère politique (Biélorussie, Chine, Iran, Corée du Nord et autres). Si l'on prévoit dans les prochaines années que le développement technologique conduira à une réduction des coûts, nous espérons aussi qu'une plus grande sensibilité envers le droit à la liberté de communication facilitera un peu la vie de tous ceux qui, pour parler avec leur femme et leurs enfants, doivent prendre le téléphone, en espérant qu'il fonctionnera !

(MIGRANTI-press, anno XXVI, n. 43, 23-29.10.04)

Enfin des inspections sur les conditions de vie des marins

Le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port vient de lancer sur le dernier trimestre 2004 une campagne de contrôle des conditions de vie des équipages à bord des navires inspectés. Ceci veut dire que chaque navire inspecté dans le cadre du MOU, durant ces trois mois, devra grâce à une « check list » de 12 points, prouver que les conditions de logement de nourriture et de travail des marins sont bien conformes aux normes des conventions du BIT. Les sanctions en cas de déficience constatée iront de l'observation au capitaine jusqu'à l'arrêt du navire et à l'inscription sur la « liste noire ». L'analyse de 4000 inspections attendues sur l'ensemble des ports sera faite début 2005. cette campagne a été saluée tant par l'ITF Section que par l'International Shipping Federation (Armateurs), qui se réjouit de voir ainsi combattue la concurrence déloyale des armateurs ne se conformant pas aux normes de l'OIT. La Grande Bretagne espère réaliser 450 inspections durant cette campagne.

(« France Ports
Accueil »
n. 32)



L'AVENIR TOUJOURS SOMBRE

A l'île Maurice les pêcheurs se réunissent pour faire l'état de leur situation

Les gens de mer, particulièrement les pêcheurs des bancs, estiment qu'ils n'ont pas d'avenir s'il n'y a pas de changements dans leurs conditions de travail. Réunis au Centre Misereor, il y a une quinzaine de jours, ils ont fait état de leur situation aux représentants du ministère de la Pêche, ceux de la station météorologique, du Centre de Recherche et de Formation Indianocéanique (CEDREFI), de l'Association des Femmes des Gens de Mer et de l'Apostolat de la Mer.

Lors de la rencontre, les pêcheurs, regroupés en différents carrefours, ont examiné leur situation et ont soumis des propositions pour qu'ils ne travaillent plus *kouma esklav modern* (comme des esclaves modernes). Gérard Édouard, porte-parole des pêcheurs, est catégorique, les conditions de travail des gens de mer doivent changer. *Nou bizin ena mem droi kei lezot travayer* (nous avons besoin des mêmes droits des autres travailleurs). Il est d'avis que les pêcheurs des bancs n'ont pas vraiment l'opportunité d'exprimer leurs griefs sous peine d'être licenciés.

Suite aux dernier événements (licenciements, droits bafoués, disparitions en mer, entre autres), les gens de mer se sont réunis pour faire un survol de la situation. Ils ont aussi discuté de leur avenir qui leur paraît sombre. A la lumière de cette rencontre fructueuse, des propositions seront bientôt soumises aux autorités concernées.

Un *Monitoring Committee* a été mis sur pied, composé de gens de mer, des officiers du ministère de la Pêche, des représentants des compagnies de pêche, du Syndicat des pêcheurs et du ministère de la Santé. Des propositions sont actuellement à l'étude. Pour les pêcheurs, il est surtout question de changer la nature de leur contrat et qu'il soit uniforme d'une compagnie à une autre.

Un nouveau barème de paiement concernant les prises a aussi été proposé. Ils souhaitent, entre autres, qu'une allocation leur soit payée durant la période hivernale où généralement il y a moins de poissons. Le problème des gilets de sauvetage inappropriés pour le type de travail qu'ils exercent a aussi été évoqué lors de la rencontre. Les pêcheurs réclament chacun une copie du bulletin de la météo très tôt dans la matinée afin d'évaluer eux-mêmes les conditions climatiques avant de prendre la mer. Ils souhaitent également avoir, entre autres, des pirogues avec des moteurs en bon état de marche, une radio, des fusées éclairantes, des lampes de poche, et des équipements de premiers soins pour toute sortie en mer pour une meilleure sécurité en mer.

Les pêcheurs sont également d'avis que l'école de formation que fait construire le ministère de la Pêche actuellement à Pointe-aux-Sables devrait les aider à améliorer leur technique de pêche et à assurer leur sécurité en mer.

Au point où en sont les choses, les gens de mer considèrent que leur avenir n'est pas brillant, selon Auréla Édouard, vice-présidente de l'Association des femmes des Gens de Mer. Toutes les instances qui s'occupent de la pêche à Maurice devraient travailler ensemble et essayer de trouver une solution commune pour régler le problème des pêcheurs. Selon elle, les autorités doivent prendre conscience que derrière chaque pêcheur il y a une famille. Pour elle, c'est très difficile pour un pêcheur de se recycler et apprendre un autre métier.

Lors de la rencontre, les femmes ont bien exprimé leur souffrance et celle de leur conjoints. Elles ont tenu à être présentes afin de connaître davantage les droits de leurs conjoints.

(La Vie Catholique, n° 35, 27 août-2 septembre 2004)

Vendée Globe

La grande course autour du monde en solitaire

Les 20 concurrents du Vendée Globe ont quitté les Sables-d'Olonne, dimanche 7 novembre pour un tour du monde en solitaire qui devrait durer trois mois. En effet l'arrivée est prévue après environ 3 mois de mer et après 43.000 km parcourus à travers les Océans Atlantique, Indien et Pacifique. Ils doubleront les Caps de la Bonne Espérance (Afrique du Sud), Leeuwin (Pôle Sud), et Horn (Amérique du Sud). Grâce au GPS (système de navigation par satellite), ces navigateurs et sportifs de haut niveau pourront à tout moment connaître leur position. Le satellite permet également de communiquer avec la terre et de bénéficier de données météo très fiables, qui leur seront d'une aide considérable pour une navigation plus sûre. C'est une régates à très grands risques et ces marins devront affronter des conditions extrêmes. Les concurrents passeront Noël et le Nouvel An au sud de l'Antarctique, dans les 50es hurlantes, une zone redoutée de tous les marins. Treize français, trois anglais, un suisse, un autrichien, un australien et un américain prennent part à la course. Le record est de 93 jours, 3 heures, 57 minutes et 32 secondes, et il est détenu par Michel Desjoyeaux, vainqueur de la dernière édition en 2000-2001. www.vendee-globe.org



INDE

Journéè Mondiale de la Peche



INTRODUCTION

Dans le monde de la Pêche, spécialement dans celui des pêcheurs côtiers et artisanaux et dans le secteur de pêcheurs traditionnels, le sentiment de découragement et d'incertitude concernant la situation présente et chaque prochaine saison de pêche, n'a jamais été aussi fort que depuis l'arrivée de la mondialisation. Les effets dévastateurs et en série de l'économie de marché avec la libéralisation et la privatisation ont laissé le « petit » pêcheur dans une impasse. Les navires de pêche industriels affichent des résultats en hausse, alors que les communautés de petits pêcheurs sont gravement affectés.

Les conséquences sur la vie des pêcheurs et des familles sont très graves. En effet dans le secteur de la pêche l'exploitation des ressources par les compagnies de pêche industrielle est généralisée, ils pillent les océans privant ainsi les petites communautés locales de pêcheurs de leurs moyens d'existence. C'est connu qu'un navire de pêche industriel pêche en 24 heures ce que pêche en une année 1000 pirogues ou radeaux, appelés « Kattu Maram » en Inde du Sud, ce sont des troncs d'arbres attachés ensemble. Pour survivre et pour s'assurer que la prochaine campagne de pêche sera bonne, cela demande beaucoup d'initiatives et d'imagination.

Quelques difficultés majeures dont les petits pêcheurs de l'Asie du Sud ont à faire face sont les suivantes :

- Les conséquences désastreuses de l'aquaculture sur les villages des pêcheurs.
- La création d'usines polluantes sur la berge des rivières et des côtes.
- L'accaparement des terres communautaires sous prétexte d'éco-tourisme.

PÊCHEURS PRISONNIERS

C'est connu qu'en raison des tensions politiques entre les puissances régionales de l'**Asie du Sud**, les répercussions sur le plan économique pour les pêcheurs artisanaux sont nombreuses. Sommes-nous dans une zone de guerre ? C'est une question que posent fréquemment les marins qui pénètrent dans les eaux sud-asiatiques. Les navires de pêche sont toujours sur le qui-vive, car ils suivent le poisson qui lui ne connaît pas de frontières. Le mandat des gardes-côtes de « prendre en chasse et d'arrêter » est trop négatif, ils devraient plutôt se montrer plus compréhensifs. Leur devise « **Surveiller et protéger** » est malheureusement interprétée comme un mandat pour « **piéger et capturer** » !

- Entre l'**Inde et le Pakistan**, il y a des échanges constants de pêcheurs prisonniers. La joute continue. Dans les registres doivent figurer un certain nombre d'arrestations ! Leur définition du terroriste, qui peut se résumer à la possession d'un couteau pour nettoyer le poisson, pourrait s'appliquer à n'importe qui ! à vous ou à moi !
- De nombreux navires de pêche **sri-lankais** saisis se trouvent là dans le port de Cochin sur l'île de Willingdon, à se balancer au gré des vagues.
- Les Gardes-côtes indiens, au large de Kolkata, responsables de la surveillance de cette région poissonneuse (Sunderbans) de la Baie du Bengale, considèrent ces pauvres qui pêchent dans ces eaux comme des «infiltrateurs» venant du Bangladesh. Des pêcheurs indiens migrants ont aussi été arrêtés dans cette région.

Pour nous il ne peut y avoir d'autres solutions que d'œuvrer pour libérer notre peuple.

LES DÉFIS EN ASIE DU SUD

Pour nous en Asie du Sud, les défis sont déterminés par la situation explosive où nous vivons. Ces dernières cinquante et quelques années ont été des années de trouble, la partition de l'**Inde** et du **Pakistan**, l'établissement du **Banladesh**, les conflits ethniques au **Sri Lanka**. Nous avons continuellement des problèmes liés à la situation des pêcheurs. Ils pénètrent par erreur dans les eaux étrangères, ils sont arrêtés et on s'efforce d'obtenir leur libération. La pauvreté et la misère sont le lot de ceux qui gagnent péniblement leur vie en pêchant, usant de **méthodes traditionnelles**.

UN APPEL

Nous faisons un appel à tous les gouvernements de l'Asie du Sud, de se pencher sur les problèmes suivants de manière urgente afin de soulager le fardeau de la communauté des pêcheurs :

1. La reconnaissance par les états du *droit des communautés de pêcheurs* sur leurs territoires traditionnels de pêche dans les zones côtières, sous leur juridiction respective.
2. L'établissement d'urgence d'une politique de *zones communes de pêche* dans les eaux limitrophes afin d'éviter les conflits et pour permettre aux gardes-côtes de faire leur travail avec plus d'humanité.
3. Même dans l'éventualité d'arrestations, s'assurer que l'on respecte la limite légale d'un *maximum de 30 jours de prison* et que les cas soient traités avec humanité et compréhension. Après tout ils ont des familles qui dépendent d'eux !
4. La protection des communautés de pêcheurs, des ressources halieutiques et de l'environnement marin, surtout dans la zone côtière, de la mangrove et des eaux peu profondes, des menaces venant de la terre, de la mer ou de l'espace aérien. Ceci inclut *les mouvements de touristes*, la pollution (y compris l'utilisation de la mer pour se débarrasser des déchets toxiques), l'aquaculture industrielle polluante, l'épuisement des stocks et des méthodes de pêches « dévastatrices ».
5. L'assurance de la disponibilité à long terme, localement et mondialement, de cette source de nourriture pour l'humanité *en protégeant les stocks* de poissons pour les générations futures.
6. S'assurer que les états et les multinationales respectent les règlements internationaux et s'opposent à tout accord commercial qui mettrait *en péril la survie des communautés de pêcheurs traditionnels*.

NOUS SOMMES TOUS APPELÉS À AIDER

En cette Journée Mondiale des Pêcheurs, qui sera célébrée le 21 novembre 2004 nous sommes tous appelés à apporter aux pêcheurs et à ces communautés, tout spécialement à ceux qui sont pauvres, l'assurance de notre solidarité et de notre amitié dans leur lutte.

- La **SOLIDARITÉ** est fondée sur la conviction de la *dignité de la personne humaine* même s'ils sont prisonniers.
- La **SOLIDARITÉ** est une *éthique de relations*, et non pas de hiérarchie ou de devoir, elle provient de la réalisation que toutes nos destinées sont liées les unes aux autres. Dans la région de l'Asie du Sud les pêcheurs jouissent de bonnes relations entre eux.
- La **SOLIDARITÉ** *défend les droits de l'homme* car elle reconnaît que ces droits sont intrinsèques à la nature humaine et le droit de tout prisonnier d'être libéré.

P. Xavier Pinto, C.S.R.
Directeur National AOS-Inde
Coordonnateur Régional Asie du Sud

Navires de la honte: ce film canadien raconte l'histoire de quelques marins (galériens du 21ème siècle) embarqués au rabais aux Philippines, en Inde, en Chine et Ukraine, sur des navires battant pavillon de complaisance.

Il sera présenté au Three Continents Film Festival à Johannesburg, au Cap et au Vancouver International Film Festival.

SAINT NICOLAS

de patron des marins à ... Père Noël !

Saint Nicolas naquit à Patara (dans l'actuelle Turquie) au sein d'une riche famille. Il fut évêque de Myre au IV^{ème} siècle ap. J.-C. et c'est d'ailleurs là qu'il fut enterré.

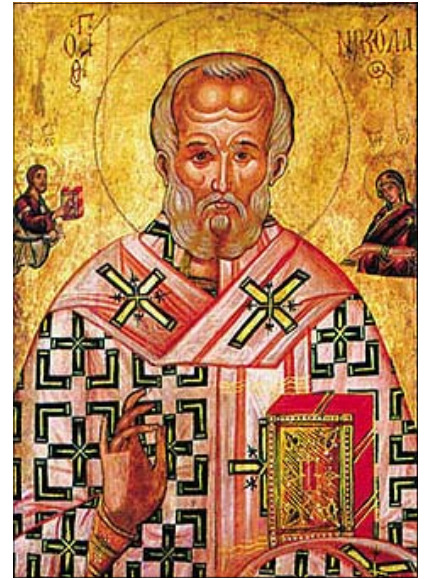
En 1807, sa dépouille et son trésor présumé furent transférés par des chevaliers croisés italiens et déposés à Bari. Saint Nicolas devint alors le saint patron de cette ville. Dante parle de lui dans son Purgatoire (XX-31-33).

La légende la plus ancienne sur saint Nicolas a subi par la suite de légères corrections pour l'adapter aux enfants ; elle disait ceci: un noble déchu, qui vivait désormais dans des conditions économiques précaires, avait décidé de faire se prostituer ses trois filles, puisqu'il n'avait même pas l'argent d'une dot pour les donner en mariage. Ayant appris cela, Ni-

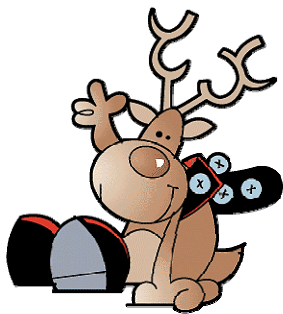
colas se promit de leur venir en aide : pendant deux nuits il lança un sac de pièces d'or à l'intérieur de la maison des jeunes filles. Le troisième jour, il trouva les fenêtres fermées ; alors il fit entrer son sac d'or par la cheminée. Or des chaussettes étaient étendues autour de la cheminée et elles se remplirent alors de pièces d'or.

Dans l'imaginaire populaire, saint Nicolas devint « le porteur de cadeaux », la nuit du 6 décembre (St Nicolas) et, par la suite, la nuit de Noël.

Le culte de saint Nicolas, qui s'était répandu en Europe du Nord, fut ensuite exporté par les immigrants hollandais en Amérique. En néerlandais, le saint était appelé Sinter Klass, ce qui explique qu'il soit connu aux États-Unis comme Santa Klaus.



Selon la légende, durant son séjour à Bari il sauva la vie de plusieurs marins et fut donc considéré comme patron des marins. Saint Nicolas protégea aussi les pêcheurs et, en Europe centrale, les passeurs, s'occupant aussi des ponts et protégeant des alluvions.



Le Secteur de
pastoral maritime
du Conseil Pontifical
adresse à tous les membres
de l'Apostolat de la Mer
ses meilleurs vœux pour que
le prochain Noël
soit un temps d'espérance
de résolutions et de réflexion.

AM World Directory

GERMANY

(new address)

BREMEN

Speicher XI—Abteilung 7

28217 Bremen

Phone: +49-421-394789

Fax +49-421-3989718

StellaMaris.Bremen@t-online.de



NEW DEVELOPMENTS IN GERMANY

Hamburg

The Stella Maris in Hamburg is now run by a private hotel company, the “St. Raphaels Hotel”, which agreed to keep seven beds on one floor for active seafarers for a low price. The new management maintains with the receptionist in charge the seamen’s club at its traditional place for all seafarers’ in the Stella Maris. Two volunteers publish every two weeks a newspaper in German for seafarers all over the world, by e-mail.

Bremen

While maintaining the service for seafarers in Bremen, the two ship visitors (Mr. Franz Wellerding and Mr Newton Gunarathne) opened up a new club in Brake and are currently trying to establish another one in Nordenham. All this activities are possible due to an excellent cooperation of the AOS team with the (evangelic) German Seamen’s Mission and the ITF.



Première réédition du **Rosaire des Migrants et Personnes en Déplacement**, publié par ce Conseil Pontifical. Le livret de poche est disponible en six langues: allemand, français, anglais, espagnol, italien et portugais.

Comme nous avons déjà communiqué dans le Bulletin n. 83, p. 10, notre Dicastère, à conclusion de l’Année du Rosaire et partant de sa responsabilité pastorale au service des personnes en mobilité, a préparé un texte spécial pour servir d’aide et de stimulant à la récitation du Rosaire.

Dans le *Rosaire des Migrants et Personnes en Déplacement* les intentions des mystères sont dédiés aux migrants, aux réfugiés, aux étudiants internationaux, aux nomades, aux gens du cirque et de la fête, au **monde de la mer**, de l’aviation civile, du tourisme, des pèlerinages et de la route.

Chaque mystère est illustré par un texte biblique et, pour aider à la réflexion, on a aussi mis un court passage de documents du magistère concernant ces personnes (pages 32, €2).

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

Palazzo San Calisto - Cité du Vatican

Tel. +39-06-6988 7131

Fax +39-06-6988 7111

e-mail: office@migrants.va

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

