

Apostolatus Maris

L'Eglise en Monde Maritime

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



N. 89, 2005/IV



(Maître de Santa Verdana, la Vierge et l'Enfant entourés de huit anges, Avignon)

Il est Celui qui calme la tempête dans nos vies
Et qui nous donne Sa paix.
Il est le Prince de la Paix.

(du Message de Noël pour l'Apostolat de la Mer)

A l'intérieur....

Conférence AM pour l'Australie et l'Océanie

Page 3

Conférences Régionales en Asie du Sud

5

Conférence Régionale ICMA pour l'Europe de l'Ouest/Royaume-Uni et Irlande

7

Le retour des pirates

9

MESSAGE DE NOËL POUR L'APOSTOLAT DE LA MER

Chers membres de l'Apostolat de la Mer,

Noël et le Nouvel An approchent à grands pas, et nous sommes à la fin d'une année très mouvementée. Cette année a été marquée par plusieurs catastrophes naturelles d'une grandeur dévastatrice catastrophique : tsunami, cyclones, tremblements de terre, qui ont détruit des communautés entières. D'un autre côté, on retiendra l'aspect positif en disant sans risques que ces catastrophes ont été assorties d'une générosité et d'une mobilisation sans précédent de la part du reste du monde pour aider les populations affectées par ces drames.

Le monde entier a ensuite pleuré avec nous la mort du Pape Jean-Paul II, aussitôt remplacé par notre nouveau Pape Benoît XVI, qui a été élu le 19 avril

Au cours de cette année, il y a eu des périodes de joies et de chagrins, de succès et d'échecs, et comme un navire, nous avons parfois été secoués par des mers très dures, qui ont pu menacer notre sécurité et nous faire souven-t douter de pouvoir atteindre sains et saufs notre port d'escale.

Confrontés à tous ces bouleversements dans nos vies, nous avons trois attitudes possibles :

- Face à toutes ces souffrances et injustices, certains abandonnent ou concluent que Dieu est absent ou n'existe pas.
- D'autres sont anxieux, en colère, et sont impatients de voir Dieu intervenir directement, comme par miracle, dans leurs vies.
- Puis il y a ceux qui ne laissent pas tomber, qui ne désespèrent jamais. Ils savent qu'il y a un aspect positif dans chaque difficulté, chaque épreuve. "Ils croient que Dieu leur donne la force de tout affronter" (Ph. 4; 13).

En dépit des apparences, même quand Il semble absent, si nous examinons soigneusement nos vies, nous verrons des signes de Sa présence continue, des preuves que Jésus a toujours été là pour nous guider vers un port où nous serons en sécurité. Il est Celui qui calme la tempête dans nos vies et qui nous donne Sa paix. Il est le Prince de la Paix.

A nous Chrétiens, St Paul dit : "Ne soyez pas inquiets, mais en toute occasion priez et offrez vos prières et vos demandes à Dieu. Et la paix de Dieu, qui surpasse toute intelligence, gardera vos cœurs et vos pensées en Jésus Christ" (Ph. 4; 6-7). Ce que St Paul nous dit, c'est que le fait de croire en Dieu ne signifie pas qu'il n'y aura plus ni tempêtes, ni soucis, ni épreuves, mais que la foi et la confiance en Jésus le Prince de la Paix, nous donnera une paix intérieure et une sérénité que rien ni personne ne pourra nous retirer.

Dans ce temps de Noël, préparez-vous à accueillir le Seigneur et « Réjouissons-nous en Dieu car notre Sauveur est apparu au monde La vraie paix est descendue du ciel »

Cardinal Stephen Fumio Hamao
Président

+ Archevêque Agostino Marchetto
Secrétaire



Buon Natale e Felice Anno Nuovo

Frohe Weihnacht und ein Gutes Neues Jahr

Felices Pascuas y Prospero Año Nuevo

Błogosławionych Świąt i szczęśliwego Nowego Roku

Zalig Kerstfeest en een gezegend Nieuwjaar



Joyeux Noël et Bonne Année

Feliz Natal e Bom Ano Novo

Malygayang pasko at manigong bagong taon

CONFÉRENCE AM POUR L'AUSTRALIE ET L'OCÉANIE

par Ted Richardson, Coordonnateur régional de l'AM pour l'Océanie

Du 21 au 23 octobre dernier, le Bureau national d'Australie a accueilli une rencontre conjointe des Ports d'Australie et des Centres régionaux d'Océanie à Brisbane, dans le Queensland. Voici les principaux points abordés durant cette rencontre.

Partout où il existe des Centres Stella Maris en Australie et en Nouvelle Zélande, les marins trouvent des structures d'accueil bien équipées. Plusieurs de ces Centres se sont dotés des nouvelles technologies, comprenant Internet, Webcam et services téléphoniques, et sont très actifs dans l'apostolat. Bien que les volontaires soient en nombre suffisant actuellement, il devient de plus en plus difficile de recruter des nouveaux membres pour l'Apostolat, ce qui pourrait avoir des effets sur les soins pastoraux, qui pour le moment fonctionnent bien.

La conférence des évêques d'Australie et de Nouvelle Zélande soutient ce ministère, mais il n'y a pas suffisamment d'informations sur l'accompagnement des marins au niveau paroissial, et la collecte du « Dimanche de la mer » continue à décroître d'année en année. Les nouveaux membres et la sensibilisation des communautés sont nos principales priorités pour cet apostolat dans l'avenir.

Ce que nous avons eu l'occasion d'apprendre de quatre intervenants principaux, Mgr Jacques Harel, le P. Xavier Pinto, Le P. Bruno Ciceri, et le P. John Chalmers, a donné un vaste aperçu à nos membres. Le P. Pinto, coordinateur régional pour l'Asie du Sud, a fait un compte-rendu sur le tsunami et sur l'apostolat en général dans toute sa région. Le P. Bruno Ciceri, coordinateur régional pour l'Asie de l'Est, a beaucoup intéressé nos membres en parlant de son travail avec les Nations Unies pour les pêcheurs sous l'égide de l'ICMA. Mgr Jacques Harel a fait un bilan au plan international du travail de l'Apostolat comme communauté « globale » et il a parlé aussi de la préparation du prochain Congrès mondial. Il s'est montré disponible pour parler des nombreux problèmes que rencontrent les divers centres dans leur ministère et pour les aider à trouver des solutions. Le P. John Chalmers, directeur du ministère pastoral Centacare pour l'Archidiocèse de Brisbane et maître de conférences à l'Université catholique d'Australie pour les séminaristes et les agents pastoraux, a parlé des soins pastoraux et de notre rôle de soutien vis-à-vis de la famille humaine, dans l'Église et hors de l'Église.



Nous sous-estimons souvent ce que nous faisons et l'effet que nous avons sur ceux qui nous entourent. Les rencontres nationales et régionales telles que celle-ci nous donnent l'occasion non seulement de témoigner notre fraternité à nos marins, mais aussi de créer des réseaux et de communiquer les uns avec les autres au sein de l'Église. Nous ne devons jamais nous sentir isolés ou seuls dans nos ports ; nous devons au contraire nous considérer, comme le font les marins, comme faisant partie de la grande famille de l'Église et comme un réseau de serviteurs du Christ.

La région d'Océanie est l'une des régions les plus multi-culturelles du monde : 40% de toute la population d'Océanie a émigré dans cette région, ou a des parents ou grands-parents qui ont émigré, en provenance de tous les pays du monde. C'est une donnée statistique importante qu'on oublie souvent ; il est important aussi de prendre conscience de la diversité et de l'histoire des membres de l'Apostolat dans cette région,

qui travaillent auprès de marins ayant eux-mêmes une base multi-nationale et multi-confessionnelle.

Pour recevoir copie des débats, contacter par email: aosnat@bigpond.net.au

COMMENTAIRE SUR MARIE « ÉTOILE DE LA MER » DANS « ECCLESIA IN OCEANIA »

par Mgr Ray Benjamin, Évêque émérite de Townsville, Australie

Ce fut un grand privilège pour moi, Évêque australien, de participer à l'Assemblée spéciale du Synode des Évêques pour l'Océanie à Rome, en novembre-décembre 1998.

Le but de cette Assemblée était aussi vaste que ne l'est la région d'Océanie elle-même (un tiers des terres émergées), puisqu'il consistait à « voir plus clairement comment le Seigneur Jésus vient à la rencontre des peuples de l'Océanie, sur leurs terres et sur les innombrables îles » (Exhortation apostolique *Ecclesia in Oceania* du Pape Jean-Paul II, n. 3).

Les Évêques et les autres participants ont eu l'occasion de partager entre eux et avec le Saint-Père la grande variété de situations pastorales spécifiques de notre région, où nous accomplissons notre apostolat catholique.

L'attention était dirigée en grande partie vers le Peuple de Dieu « sur leurs terres et sur les innombrables îles ». Je me souviens d'un bref appel en faveur des marins dans mon groupe linguistique anglais, et je me suis demandé, à l'époque, si les autres groupes en avaient fait de même. Assurément, les marins peuvent bien revendiquer l'appellation de « Gens d'Océanie », puisqu'ils vivent, travaillent et luttent sur l'océan. D'après les informations dont nous disposons, un million et demi d'entre eux sillonnent chaque jour les voies maritimes de notre région ! On pourrait presque les appeler « nation flottante d'Océanie ».

L'Exhortation apostolique est finalement parue en novembre 2001. Le Saint-Père y exprime son appréciation pour les nombreuses initiatives pastorales de l'Église d'Océanie. À la fin du chapitre 35, il ajoute cette brève phrase : « Étant donné que les nations de l'Océanie sont tributaires des océans et des mers, les Pères du Synode se sont également faits l'écho des préoccupations de tous les travailleurs de la mer qui ont souvent de rudes conditions de vie et sont soumis à bien des épreuves ».

Ce fut une heureuse surprise de découvrir, à la dernière page de l'Exhortation apostolique, une belle prière à « Marie, Étoile de la Mer, lumière de tout océan et maîtresse des profondeurs », invoquant sa protection sur les marins d'Océanie. Cette prière du Saint-Père a touché le cœur de tous ceux qui sont engagés dans cet apostolat, et nous la récitons très souvent dans le cadre de nos rencontres et conférences.

O Stella Maris, lumière de tous les océans
et maîtresse des profondeurs,
guide les peuples de l'Océanie,
à travers les mers sombres et tempétueuses,
vers le port de lumière et de paix
préparé par celui qui apaisa la tempête.
Garde tous tes enfants à l'abri du mal,
car les vagues sont hautes et nous sommes loin du port.
Tandis que nous avançons sur les océans du monde,
et que nous traversons les déserts de notre temps,
montre-nous, ô Marie, le fruit de ton sein,
car, sans ton Fils, nous sommes perdus.
Prie pour que nous ne tombions pas en chemin,
pour que, dans nos cœurs et dans nos esprits, en paroles et en actes,
dans les jours de tumulte et dans les jours de calme,
nous gardions toujours les yeux fixés sur le Christ en disant :
« Qui est-il donc celui-là, que même le vent et la mer lui obéissent ? ».

Notre-Dame de la Mer, guide-nous !



*Exhortation apostolique Ecclesia in Oceania
donnée le 22 novembre 2001 par Sa Sainteté le Pape Jean-Paul II*

CONFÉRENCES RÉGIONALES EN ASIE DU SUD

Du 11 au 21 novembre, a eu lieu une série de conférences à Chennai, en Inde: D'abord une Session de formation de l'ICMA (11-13 novembre), puis le Séminaire Régional de l'ICSW (14-16 novembre) et enfin la Rencontre Régionale de L'Apostolat de la Mer du 17 au 21 novembre.

I. Session de formation de l'ICMA

Cette session a traité de la nécessité de disposer d'un plan pour répondre à des situations de crise. C'est un cours pratique avec des groupes de discussions sur des situations réelles, qui demanderaient l'intervention de l'aumônier. Cette session a été organisée par l'ICMA pour ses membres en vue de les préparer à intervenir d'une manière professionnelle dans des contextes de crise ou de catastrophe, afin de mieux gérer leur action en faveur des victimes. Un groupe d'une cinquantaine de personnes, composées d'employés de ports, de membres des syndicats, d'armateurs, de « manning agents » et de 25 aumôniers venant des différentes Eglises chrétiennes, ont suivi cette formation qui a été très appréciée.

Les animateurs de la session, tous des Membres de l'ICMA, sont des spécialistes en psychologie, en gestion de crise et en « planning ».

2. Séminaire Régional de l'ICSW

Le Comité International de Bien-être des Marins (ICSW), en coopération avec l'Apostolat de la Mer (Inde) et d'autres organisations maritimes, a organisé un séminaire régional dans le sous-continent indien en vue d'améliorer la situation de vie et de travail des marins dans le sous-continent indien (Inde, Pakistan, Sri Lanka et Bangladesh). Ce séminaire a eu lieu à Chennai du 14 au 16 novembre 2005 et accueilli plus d'une centaine de participants. Ce type de séminaire, le cinquième de son genre à être organisé dans le monde, était le premier à être organisé en Inde et il a été financé par le IIF-ST.

Les objectifs principaux du séminaire étaient :

1. La promotion du bien-être des marins.
2. L'évaluation du niveau et de l'efficacité des actions en cours.
3. L'amélioration et la revitalisation des structures et des services de bien-être pour les marins dans la région.
4. Encourager les organisations de la région à entreprendre des projets en lien avec des organisations se trouvant en dehors de la région.

La décision principale du séminaire fut de créer un Conseil Régional de Bien-être, constitué de 2 représen-



tants de chacun des 4 pays représentés, dont le rôle serait d'arrêter une liste de projets pour la région, en mettant l'accent sur les moyens de communication, la formation et la connaissance et l'application des Conventions du OIT sur le Bien-être des marins. Le Dr. Suresh Idnani, le représentant Indien, a accepté d'être le coordonnateur de ce comité qui comprend également d'autres représentants Indiens, Pakistanais, Sri Lankais et du Bangladesh.

Il est entendu que ce comité aura seulement une fonction de coordination et de facilitation et qu'il n'exercera aucune tutelle sur les centres et les organisations existantes.

Dans ses conclusions, le séminaire a mis l'accent sur :

- le travail en réseau et sur la coopération régionale;
- le dialogue inter religieux, étant donné que les accusations de prosélytisme constituent un obstacle grave au travail pastoral et social;
- l'amélioration des infrastructures et de l'équipement;
- la nécessité pour les aumôniers et les agents pastoraux d'avoir accès à la zone portuaire et aux navires dans le port..

Ce type de séminaire a démontré son utilité dans d'autres parties du monde, en encourageant et en favorisant une meilleure connaissance du travail des ONG et des organisations religieuses au service du bien-être dans le monde maritime.

Ces séminaires ont aussi permis plus de coopération et un meilleur travail d'équipe entre les organisations religieuses, syndicales, gouvernementales et d'armateurs. Il faut aussi ajouter que l'IIF-ST, qui est la principale agence de financement dans ce secteur, finance de plus en plus les nouveaux projets à travers les « Comités de Bien-être Régionaux », et favorise les projets, qui ont été discutés dans ces comités et qui s'intègrent dans le plan global pour la région. Il est donc important que l'Apostolat de la Mer et les autres organisations soient partie prenante de ce mouvement d'ensemble.

3. Conférence Régionale de l'A.M. de l'Asie du Sud

A cause du mauvais temps, des engagements paroissiaux, de difficultés pour l'obtention des visas et des deuils familiaux, seulement 25 des 31 aumôniers inscrits participèrent à la conférence.

L'Archevêque de Chennai Mgr A.M. Chinappa ouvrit la conférence en présence de l'Evêque promoteur de l'AM, Mgr Joshua Mar Ignathios qui était également à la conférence de l'ICSW et qui participa à toute la conférence régionale.

(suit à la page 6)

(suit de la page 5)

En Asie du Sud, il y a 15 ports principaux dont la plupart ont des aumôniers, mais généralement à temps partiel. Beaucoup de ceux-là ont été nommés récemment et c'était leur première participation à une conférence de l'AM. Ils sont motivés et font de leur mieux dans des situations souvent très difficiles. Les principaux problèmes sont :

- la difficulté d'avoir accès à la zone portuaire et à bord des bateaux;
- le manque de moyens financiers et le peu de perspective de lever des fonds;
- le manque d'infrastructures, de bâtiments et de moyens de transport;
- les difficultés de communication et l'absence de matériel informatique;
- les accusations de prosélytisme et de conversions. Le milieu ambiant n'est pas toujours facile, il peut même être dangereux à cause de l'intolérance religieuse et des mafias locales, qui considèrent tout travail pastoral ou social comme une « compétition déloyale »;
- les aumôniers sont souvent isolés

et travaillent seuls, car les contacts avec les syndicats, les autorités ou les autres religions ne vont pas de soi;

- dues aux nombreuses autres priorités pastorales, les aumôniers sont souvent transférés au milieu d'un mandat.

Du point de vue positif on constate que:

- beaucoup de diocèses, de paroisses et de communautés soutiennent le travail de l'AM.;
- les aumôniers ont été tous très engagés dans le travail de réhabilitation qui a suivi le tsunami, spécialement à Cochin, Chennai, au Sri Lanka et au niveau régional grâce au Père Xavier Pinto, le coordonnateur régional;
- certains aumôniers ont eu des initiatives innovatrices concernant les pêcheurs, la visite des hôpitaux et les services des passagers de ferry. Dans le port de Kolkota, l'aumônier gère un dortoir pour les habitants de Iles Andaman qui quelques fois attendent pendant des mois un passage pour retourner dans leurs îles;
- les aumôniers ont décidé des rester

plus en lien les uns avec les autres et un des moyens choisis sera la diffusion des nouvelles régionales;

- pour la première fois, il y eut un représentant des États du Golfe à une conférence de la région. Ceci est encourageant et ouvre de nouvelles perspectives de développement de l'AM dans cette zone extrêmement active et dynamique.

Conclusion

Pour l'AM, ces trois conférences ont été une excellente occasion de formation et de prise de conscience du rôle des aumôniers dans le monde maritime. Des nouveaux liens ont été établis et l'engagement a été pris de travailler davantage en réseau. Ce séminaire de l'ICSW/ITF-ST, en proposant un programme de développement, constitue en somme un nouvel élan et une nouvelle espérance pour la pastorale du monde maritime dans le sous-continent.



News from the ILO

In his inaugural address at the ICSW Regional Seminar in Chennai on the 14th November 2005, Mr. Jean-Yves Legouas, Senior Maritime Specialist ILO Geneva, shared important news from the ILO with the participants.

Mr Legouas started by quoting Mr. J. Somavia, Director General of the ILO, who describes the primary goal of the ILO in one sentence:

“ It is to promote opportunities for women and men to obtain decent and productive work, in conditions of freedom, equity, security and human dignity”.

He added that Seafarers' Welfare is an integral and fundamental part of the ILO Decent Work agenda and the ILO maritime team has undertaken a number of important issues that will produce interesting developments in the near or medium future for the welfare of seafarers.

Then Mr Legouas gave details of the ILO's agenda for 2006: “ An International Maritime Labour Conference will be held in February 2006, which should approve the Consolidated Maritime Labour Convention, an instrument that will virtually encompass the totality of the existing Maritime Labour Conventions, as well as introduce means of upgrading it rapidly, taking into account the accelerated pace of technological developments in the industry, as well as to ensure an efficient implementation.....

Another field of activity for the ILO has been the revision of the convention N°108, about seafarers identity documents, in June 2003 the ILO has adopted Convention N°185, which has come into force in February 2005.....

The Fishing Convention, which was unsuccessfully proposed for adoption in June this year, and which will have a considerable impact on fishers, will be represented for adoption in 2007.”

Commenting the new proposed Consolidated Maritime Labour Convention, Mr. J Y Legouas reminded the participants of its salient features:

- It takes into account all maritime conventions; - It has replaced about 60 instruments with one instrument; - The strong incentive for seafarers is, once the convention is ratified, Port State Control will implement it. The convention is likely to become mandatory; - It will provide for amendments on yearly basis:

Should these conventions be adopted, ratified and properly implemented, seafarers and fishers around the world can look ahead for better days.

CONFÉRENCE RÉGIONALE ICMA POUR L'EUROPE DE L'OUEST/ ROYAUME-UNI ET IRLANDE

Dunkerque, France, 10-13 octobre 2005

CONCLUSIONS

La Conférence régionale de l'ICMA s'est réunie en session du lundi 10 au jeudi 13 octobre sur le thème : « Vivre dans un monde de contradictions : un défi pour la mission maritime ».

Les délégués de la mission maritime provenant de 27 ports de 12 pays se sont rencontrés pour partager leurs expériences et leurs informations, pour promouvoir les bonnes pratiques dans la pastorale des gens de mer, et mieux comprendre les conditions qui contribuent au bien-être des marins. L'ICMA s'efforce de défendre la dignité des marins et de promouvoir leur bien-être spirituel, moral et physique.

La conférence a exprimé sa préoccupation devant la façon dont les autorités portuaires locales et les employés des gares maritimes interprètent et appliquent avec un excès de zèle les nouvelles normes de sécurité imposées par le Code International de Gestion de la Sécurité, une convention de l'Organisation Internationale Maritime (OMI), l'Agence spécialisée des Nations Unies. Les marins ne doivent pas être considérés comme des terroristes potentiels, mais plutôt comme des cibles et des victimes éventuelles de ces menaces.

La conférence a décidé de promouvoir de bonnes relations entre les aumôniers des ports et

les autorités portuaires et tous ceux qui sont concernés pour faire en sorte que les marins de passage soient bien accueillis

et assistés.

La conférence a examiné les moyens de soutenir les marins lorsque les circonstances de leur vie à bord accroissent leur stress et leur fatigue, en soulignant l'importance des moments de repos et de détente. Les dispositions du code ISPS imposent une charge de travail supplémentaire, sans qu'il y ait davantage de personnel pour y faire face. Elle a convenu que la fatigue est en train de devenir un problème majeur, qui met à risque la sécurité du navire et celle de tous ceux qui sont à bord. Elle pense qu'il est nécessaire de prévoir des moments de pause et appelle les armateurs et les responsables à y veiller, dans le cadre de leur devoir de prendre soin de leurs marins.

La conférence a répondu positivement à la requête de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) de recevoir des rapports sur les questions de restriction ou d'interdiction de descendre à terre et a réaffirmé sa volonté de jouer son rôle pour soutenir l'OMI en tant que ONG avec statut d'observateur.

La conférence a pris acte et a loué les efforts de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) pour instituer une Convention Maritime Globale destinée à unifier les nombreuses réglementations internationales en vigueur relatives aux conditions d'emploi

des marins. Elle a encouragé les armateurs et les unions maritimes à collaborer activement avec l'OIT pour atteindre ce but important.

La conférence a rendu grâce à Dieu pour les marins du monde. Nous sommes conscients qu'ils renoncent au confort de leur vie en famille pour apporter du confort aux nôtres. Nous savons l'importance qu'ont pour les marins les communications avec leurs proches et nous nous efforçons de prendre des dispositions pour cela ainsi que pour un accueil fraternel. Nous prions pour que nous puissions continuer à leur manifester, à travers notre action, l'amour et l'attention de Dieu.

Provenant d'un grand nombre d'organisations différentes, nous sommes unis dans nos intentions et nous réjouissons de parler d'une seule voix sur les questions du bien-être des marins. Cette conférence a représenté une occasion pour renforcer notre réseau et pour rappeler



à l'industrie des transports maritimes que l'élément humain est son atout le plus précieux et celui qui mérite le plus d'être valorisé.

LA FAO DURCIT LA PÊCHE EN MÉDITERRANÉE

Une première mesure décidée par la CGMP* a été d'interdire la pêche avec des chaluts et dragues remorquées à des profondeurs supérieures à 1.000 mètres, conformément à la philosophie de la FAO, qui promeut le développement des pêches responsables en vue de la protection des écosystèmes marins les plus fragiles, où l'accroissement des espèces est beaucoup plus lent, et qui est sérieusement menacé de destruction, ce qui pourrait avoir des conséquences très négatives sur toute la chaîne alimentaire. Dans cette même perspective, elle soutient la décision des pays de la Méditerranée d'imposer aux chalutiers l'emploi de filets dont les mailles aient une ouverture minimale de 40 mm à l'extrémité inférieure du chalut pour permettre aux poissons plus jeunes de s'échapper, en sauvegardant ainsi les stocks reproducteurs.

La Commission a également convenu de créer un Registre centralisé de tous les navires de plus de 15 mètres de long autorisés à pratiquer la pêche figurant dans les registres de chacun des pays membres. Tout navire de cette classe de taille non inscrit au registre sera considéré comme non autorisé à pêcher dans les eaux de la Méditerranée et sujet à d'éventuelles amendes dans le cadre des lois nationales des membres de la CGPM.

La CGMP a décidé en outre de mettre en oeuvre des mesures destinées à renforcer le suivi sur les exemplaires de thon rouge destinés à l'aquaculture dans les enclos d'engraissement installés sur le littoral de différents pays, dont l'Espagne. Cet accord prévoit l'application de contrôles plus stricts sur la taille des poissons capturés pour être relâchés dans ces enclos, et qui devront peser au moins 10 kg. Au moyen de cet ensemble de mesures, la CGMP entend éviter la destruction des stocks reproducteurs dans cette zo-

ne de pêche et favoriser leur reconstitution face à la baisse très nette des captures. Selon les données publiées par cet organisme, les captures en Mer Méditerranée et en Mer Noire s'élèvent actuellement à 1,5 millions de tonnes annuelles, contre 700.000

pêches, alors que d'autres espèces vivant en eaux plus profondes comme merlu, merlan ou rouget représentent près de 40%. Pour les responsables du CGMP, la situation du thon rouge est particulièrement critique, face à la surexploitation à la-

** La Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM), affiliée au Fonds des Nations Unies pour l'Alimentation (FAO) a décidé, lors de sa dernière réunion, de mettre en oeuvre une série de mesures plus restrictives pour la pratique de la pêche en Méditerranée. Cette décision a été adoptée après avoir constaté l'évolution à la baisse des captures dans la région, due à des problèmes de surexploitation et à l'emploi de moyens destructifs. L'objectif est de protéger les écosystèmes marins et de réduire les captures. L'accord a été adopté par les 24 pays qui composent cet organisme, auquel participent tous les États riverains ainsi que d'autres ayant des intérêts importants dans la région comme le Japon, dont le marché se nourrit en grande partie de diverses espèces pêchées dans ces lieux de pêche.*

dans les années 1950, mais loin des 2 millions de tonnes capturées dans les années 1980.

Selon ces études, les captures de diverses espèces halieutiques ont atteint leur sommet à la fin des an-

nelle il est soumis en raison de la forte demande et des prix élevés payés par des pays tiers, hors de l'UE, tels que le Japon et les États-Unis.

Ces dernières années, les captures sont passées de près de 40.000 à seulement 22.000 tonnes. Les techniques pour l'engraissement des thons constituent un motif de préoccupation pour la CGMP, à cause d'une part de la pression exercée sur le stock reproducteur au moment des captures, et de l'autre, de l'incidence de ces enclos sur les côtes, d'autant plus qu'on ne possède pas de chiffres fiables sur les dimensions de ces activités.

On ignore en effet le nombre de poissons capturés en vue de l'engraissement dans les enclos, ce qui se traduit par le développement de pêcheries illégales pour l'engraissement en particulier en Croatie, à Malte, en Espagne et en Turquie. La production actuelle de ces enclos est d'environ 25.000 tonnes, contre les 10.000 tonnes il y a seulement cinq ans.

(Mar n.441, Septembre 2005, p. 20)



nées 1980 et dans les années 1990 pour ensuite connaître une baisse très importante, notamment pour le merlu. Actuellement, les captures de petits poissons comme les anchois et les sardines représentent près de la moitié de l'ensemble des

LE RETOUR DES PIRATES



La vie des marins est pleine de risques. Aujourd'hui, elle est devenue encore plus dangereuse en raison d'une recrudescence sans précédent des actes de piraterie dans le monde. Autrefois les eaux indonésiennes étaient le centre de la piraterie, mais à présent la côte somalienne lui fait une forte concurrence dans ce domaine.

Le Bureau Maritime International a annoncé une forte augmentation du nombre d'attaques graves au large des côtes de Somalie. Les navires sont arraisonnés par les pirates jusqu'à une distance de 90 milles de la côte. Depuis le 15 mars 2005, on a dénombré 23 attaques au large des côtes de Somalie. Une fois que les navires ont été abordés, ils sont emmenés près des côtes, et les pirates exigent une rançon pour restituer le navire et son équipage. Les rançons demandées dans la région vont de 50.000 à 100.000 dollars U.S.

Le 18 octobre 2005, un signal de détresse a été reçu du MV Panagia, informant les autorités et les armateurs que le bateau, avec son équipage de 22 marins ukrainiens, était aux mains des pirates au large des côtes somaliennes, et qu'ils étaient tenus en otage.

Le P. Olexander Kenez, aumônier greco-catholique du Port de Melbourne, en Australie, a informé le Conseil Pontifical de la situation dramatique de ces marins, en demandant son soutien dans une campagne internationale pour que les marins soient relâchés.

Le Cardinal Stephen F. Hamao, Président du Conseil Pontifical, et l'Archevêque Agostino Marchetto, Secrétaire de ce même Dicastère, ont lui ont adressé la lettre suivante dans laquelle ils condamnent la piraterie et soutiennent cette campagne :

Cher Révérend Père Kenez,

Nous avons appris avec grande tristesse la nouvelle que des pirates ont arraisonné un navire, que 22 marins ukrainiens sont tenus en otage au large des côtes somaliennes, et qu'actuellement une rançon est réclamée pour leur libération. Nous pouvons imaginer l'angoisse et les souffrances de ces marins et de leurs familles. Nos pensées et nos prières les accompagnent, et je tiens à vous assurer de toute notre solidarité.

Il y a eu récemment une augmentation sans précédent du nombre des attaques dans la région que vous mentionnez dans votre communiqué. Ce phénomène effroyable et inacceptable est totalement indigne de l'homme, et nous exhortons les autorités compétentes à prendre les mesures nécessaires pour que l'ordre et la sécurité soient rétablis.

Nous vous encourageons dans votre campagne en faveur de ces victimes sans défense d'un acte de piraterie et nous prions pour que la raison et le dialogue prévalent et que ces marins soient libérés et puissent retourner sains et saufs dans leurs familles.

Cardinal Stephen Fumio Hamao
Président

+ Archevêque Agostino Marchetto
Secrétaire

Par la suite, nous avons été informés par le P. Kenez de l'issue favorable et de la libération de l'équipage du MV Panagia. Dans son message, il a exprimé sa gratitude dans les termes suivants :

« Je tiens à vous exprimer ma gratitude pour le rôle que vous avez joué dans leur libération. Je suis sûr que votre lettre a beaucoup contribué cet heureux dénouement ».

Malheureusement, à l'heure où nous écrivons ce Bulletin, les pirates de Somalie retiennent encore trois chalutiers avec les 46 membres de leurs équipages.

LE TRANSPORT MARITIME ET LA CHINE

Le transport maritime mondial est dopé par le développement de la Chine. On parle même quelques fois de pénurie de bateaux. Nous avons demandé à l'Observatoire du droit des marins de Nantes si l'extension du trafic maritime et l'augmentation du taux des frets profitent aux marins.

Le professeur Jacques Marcadon explique : « Suite à l'ouverture de la Chine et son adhésion à l'OMC en 2001, le transport maritime chinois explose depuis trois ou quatre ans. Cela se traduit par des taux de croissance des trafics portuaires inconnus ailleurs dans le monde : ainsi, le port de Shanghai a progressé de 31% entre 2002 et 2003, celui de Hongkong de 29% (pour les conteneurs, le trafic de Hongkong, premier port du monde, représente environ 25 fois celui de Marseille !).

Au 1^{er} janvier 2004, la flotte de la République populaire de Chine est au 10^e rang mondial et celle de Hongkong au 8^e rang, l'ensemble cumulé place la Chine au 3^e rang

du monde devant la Grèce et derrière Panama et le Libéria.

La demande en transport maritime est donc très forte en Chine qui a besoin de personnel spécialisé et notamment de marins. La flotte chinoise domestique emploie environ 230.000 navigants, le long cours international en emploie environ 100.000, près de 35.000 autres travaillent sous des pavillons tiers (selon des estimations parues dans la presse anglo-saxonne). Comme d'autres pays d'Asie



(Philippines, Inde...), la Chine va compter de plus en plus comme pays fournisseur de main d'œuvre.

Le problème est l'obstacle de la langue anglaise d'où les efforts entrepris actuellement dans les centres de formation maritime. Les quelques 80 Instituts maritimes chinois et écoles ont pour objectif d'apporter un standard de formation compatible avec les exigences internationales ... cela ne se fait pas du jour au lendemain ».

Quelle est l'influence de ce développement sur les conditions des marins ? Réponse du professeur Patrick Chaumette :

« Récemment, le Lloyds indiquait les tendances au développement de la construction navale en Chine, un lent accroissement de la flotte marchande chinoise, mais aussi une certaine pénurie de marins chinois ; leurs salaires ont augmenté de 34% en 2004. Évidemment le point de départ est assez bas. Mais, l'idée qu'il existe une armée de réserve de marins chinois, issus de leur campagne, pour remplacer les Philippines à moindre prix dans la flotte mondiale relève très certainement d'un fantasme ».

(Les Amis des Marins, Marseille/Port de Bouc, n° 1, juin 2005)

L'AM nomme les équipes d'aumôniers en Écosse

Le ministère de l'AM en faveur des marins qui font escale dans les ports écossais a été renforcé par la nomination d'une équipe complète d'aumôniers. Les aumôniers ont été nommés dans les ports d'Aberdeen et de la côte est, dans les ports de la région des Firth of Forth, et dans les ports de la région du Clyde et de la côte ouest. Ces nominations font suite à la réunion en juin dernier d'AM d'Écosse et d'AM d'Angleterre et Pays de Galles en une unique organisation couvrant toute le Royaume-Uni. Les nouveaux aumôniers vont poursuivre une longue tradition de soins pastoraux aux marins en Écosse, où Mgr Peter Moran, Évêque d'Aberdeen, est l'Évêque promoteur de l'AM. L'AM a été fondé en Écosse en 1922, et c'est à partir de là que l'AM s'est ensuite répandu dans le monde entier.

Plus de 10.000 navires marchands font escale en Écosse chaque année, avec plus de 100.000 marins à bord. Les nouveaux aumôniers seront chargés de leur fournir des soins pastoraux et une aide concrète, en créant un réseau de visiteurs volontaires sur les navires, en demandant le soutien des communautés paroissiales et en collaborant avec leurs confrères des autres Églises et communautés ecclésiales.

Ils se sont donné les objectifs suivants : s'efforcer d'être un signe de la présence du Christ dans le monde des marins, promouvoir et défendre leurs droits humains et la dignité des marins, se mettre à l'écoute de leurs problèmes et leur offrir l'« hospitalité » en les accueillant dans un Centre des marins ou simplement en facilitant leur transport vers les structures d'accueil et les centres commerciaux.



CONVENTION ŒCUMÉNIQUE : « L'AUBE D'UNE NOUVELLE ÈRE DE COLLABORATION » POUR LES GROUPES CHRÉTIENS DE LA MER

Une Convention Œcuménique pour le ministère maritime au Royaume-Uni et en Irlande a été signée aujourd'hui (25 octobre) lors d'une cérémonie à la St Columba's Church of Scotland de Londres entre l'Apostolat de la Mer (catholique), le British & International Sailors' Society-BISS (inter-dénomina-tionnel), et la Mission to Seafarers (anglican).

Le Président Chris York, Directeur national de l'Apostolat de la Mer (Royaume-Uni), a dit : « La signature de cette convention est un pas en avant décisif et historique, qui marque l'aube d'une nouvelle ère de collaboration dans notre action en faveur des marins. Pour la première

haut et fort que nous sommes à leurs côtés dans leur travail. Les marins représentent la « matière première » la plus précieuse de l'industrie maritime et, en reconnaissant et en promouvant leur dignité humaine, nous travaillons pour le bien de cette industrie dans son ensemble ».

Cette Convention porte sur le ministère quotidien des trois organisations de soutien au marins dans les ports et les îles du Royaume-Uni, où les aumôniers portuaires et les bénévoles offrent des soins pastoraux et un soutien matériel aux marins qui débarquent sur leurs rivages. La collaboration œcuménique était déjà une réalité dans la plupart des ports,

mais la convention qui vient d'être signée engage les organisations à promouvoir une communication plus étroite, éviter les duplications, respecter les traditions de la dénomination religieuse des marins et renforcer la collaboration professionnelle.

Ce document reconnaît que les trois orga-

nisations « ont beaucoup à offrir et à recevoir l'une de l'autre dans la riche diversité de [leurs] traditions » et qu'elles entendent explorer les implications de leur appel commun à prendre soin des marins, quelle que soit leur nationalité ou leur religion. Il stipule en outre que cette collaboration œcuménique sera menée dans une atmosphère de respect mutuel pour les traditions des uns et des autres.

En conséquence, les équipes œcuméniques d'aumônerie s'engagent à « partager le soin pastoral des marins... en permettant à chaque marin de recevoir le ministère de son choix » et à « reconnaître le service particulier que chaque aumônier remplit auprès des marins de sa dénomination ».

Le Président Chris York a ajouté : « Ensemble, au nom du Christ, nous fournissons une assistance vitale aux marins qui sont le plus souvent très loin de chez eux, et je me réjouis que cet aspect de l'action de l'Église soit destiné à devenir un modèle d'œcuménisme oeuvrant efficacement dans la pratique ».



fois, les associations de la mer chrétiennes instaurent un partenariat solide pour répondre plus efficacement aux besoins des marins. Nous annonçons à toute l'industrie maritime que nous sommes unis dans le Christ et que le temps de la division et de la méfiance est bien révolu ».

« Quatre-vingt-cinq pour cent de toutes les marchandises que nous employons ou consommons chaque jour nous arrivent par bateau, mais nous ignorons bien souvent les conditions dans lesquelles les marins vivent. Loin de leur foyer et de leurs proches parfois pendant une année entière, ils souffrent souvent de solitude, dépression, conditions de travail dangereuses, salaires dérisoires et exploitation. En tant que partenaires dans la Mission, nous leur disons

Journée de Souvenir et de Prière pour les Marins

WASHINGTON (CNS) – Par une décision votée le 14 novembre, les Évêques des États-Unis ont déclaré que le 22 mai serait désormais chaque année une Journée de Souvenir et de Prière pour les Marins et les Gens de Mer. Cette date coïncide avec la Journée Maritime Nationale célébrée par le gouvernement des États-Unis depuis 62 ans. Cette recommandation a été présentée aux Évêques par le Comité des Migrants, après que l'Administration maritime du Département américain des Transports ait contacté la Conférence des Évêques catholiques des États-Unis pour encourager les prières pour les marins le jour de la Fête fédérale annuelle. La Journée Maritime Nationale a été établie en 1933 en honneur « du courage, des idéaux et des exploits » de ceux qui ont servi dans la marine marchande des États-Unis, selon le Département du Transport.

(publié par le « Catholic News Service »)

Cette décision a été prise grâce aux efforts de
Mgr Curtis Guillory, Évêque promoteur
du P. John A. Jamnicky, Directeur national de l'AM
et du P. Sinclair Oubre, Président de l'AM des États-Unis.

LA SAGA DU MV. MAWASHI AL GASSEEM À ADELAIDE, AUSTRALIE.

Le MV. Mawashi Al Gasseem est un vieux transporteur de bétail, qui commença sa carrière comme pétrolier en 1985/6. Ces trente dernières années il a fait la traversée entre Jeddah et des ports sud-américains et australiens. Son équipage est normalement composé de 70 personnes, mais lors de ce voyage il n'y en avait que 69, car un homme était reparti chez lui pour des raisons familiales. Quand le navire est chargé il y a aussi un vétérinaire et un bouvier australiens à bord.

From OFFICERS and CREW of MV MAWASHI AL GASSEEM
 To Fr. BRIAN ANGUS, RICHARD LYOD,
 GRAHAM CAREY and BETH & BARRY EARTHEY
 Thank you very much for giving moral support,
 spiritual support and helping us in the time of
 our needs.

MABUHAY PO KAYO!
 to STELLA MARIS and STAFF and SUPPORTERS
 from CAPT. ROMAN B. ALCANTARA JR.

CO Juanito P. Dilla	2/O Vicente H. del Rosario	2/O Ineño Pindo Antico
3/O Ruffino Luis P. Las Pintas	R/O James Naveil Louis	C/S Mohammad A. Hoda
2/E Eulalio B. Juan	3/E Melvin Z. Quezon	3/E Christopher M. Castillo
4/E Jose Jerry D. Andaya	Sy/lect Jose/Valerio G. Isler	Sy/Elect. Vicente A. Batara Jr.
FTR Teodoro P. Aronce	FTR Michael Sanjay Dsouza	FTR Nery Y. Tigres
FTR Joel P. Bal-ut	FTR Kewal Singh	FTR Joseph J.P. Pathayapurathal
FTR Vasco Felix Mascarenhas	FTR Romeo O. Galias	FTR Dante C. Camangol
FTR Marvin C. Javier	FTR Glenn R. Fernandez	BSN Hipolito T. Galang
AB. Lorenzo R. Sunawang	AB. Ramil D. Jitub	AB. Celesto A. Padillo
AB. Fernand C. Plata	AB. Felipe C. Jumawid Jr.	OS. Leomar S. Francisco
OS. Ed. R. Batiancila	OS. Zacarias O. Marr	OS. Jose Brenan R. Bacolod
OS. Amiel Armando V. Macaraog	OS. Diego B. Chavez Jr.	OS. Rene D. Sandido
OS. Guillermo N. Ducay	OS. Fernando S. Bacolod	OS. Ronnie S. Eribite
OS. Vicente J. Ato	OS. Narciso A. Gundan	OS. Arnold P. Mangabat
OS. Tito D. Villaceran	OS. Epraim R. Orbeta	OS. Razel O. Talara
OS. Jose Pepito M. Pacifico	OS. Ricardo B. Lasala Jr.	OS. Cecilio M. Dalope
OS. Richard E. Retirado	OS. Adonis A. Atablanco	OS. Frederick E. Sewilte
OS. Rhoel A. Herbillia	OS. Johnny B. Naingue Jr.	OS. Antonio A. Medallo
OS. Carlito E. Arriola	OS. Bismark N. Roman	M/M. Edgar S. dela Peña
M/M. George A. Opaty	M/M. Ronaldo C. Banayo	WPR. Meynard M. Himaya
WPR. Democrito H. del Rosario II	WPR. Larry R. Tagala	C/Cook. Roberto C. Fabiana
2/Cook. Warren L. Oreiro	MESS/M. Rosmar A. Dimaymay	MESS/M. Rany T. Cabanilla
MESS/M. Jesselton B. Ujago	MESS/M. Sojronio B. Napales	

A letter of gratitude from the Captain and the crew of MV Mawashi al Gasseem

Ce navire avait touché Adélaïde, en Australie du Sud, le 23 mars 2005 et est resté au mouillage jusqu'au 8 juillet. Ce jour-là, en réponse à une plainte déposée par O. W Bunker Trading Company Pty LTD du Danemark, concernant des comptes non payés, la Cour Fédérale Australienne ordonna la saisie du navire et son interdiction de quitter le port. Mme Julie House, officier de l'Amirauté, se rendit à bord pour y apposer l'avis de saisie et pour exiger que le navire soit gar-

dé à quai dans le port. Ceci était en fait un bienfait pour l'équipage car après 108 jours au mouillage, le navire n'avait presque plus de carburant et de vivres, et de surcroît ils pourraient maintenant aller à terre et recevoir des visiteurs.

A partir de ce moment, l'Apostolat de la Mer, l'ITF, la communauté philippine locale et la paroisse les prirent en charge et abattirent un énorme travail d'équipe pour les accueillir et améliorer leur moral et les conditions de vie à bord. Des voitures furent mises à leur disposition pour les emmener à l'église et des messes furent organisées à bord. On organisa également des barbecues, des pique-niques et des excursions. Des conseillers légaux, des interprètes et des psychologues furent mis à la disposition de ceux qui en firent la demande. Des familles leur offrirent l'hospitalité et leur procurèrent nourriture, cartes de téléphone et matériel de lecture. La télévision du bord qui avait rendu l'âme, fut même remplacé.

Tous ces hommes furent adoptés par notre communauté et devinrent de vrais amis qui comptaient vraiment pour nous. Ce que nous voulions c'était leur procurer un peu de sécurité et de normalité, face à un avenir incertain, à la monotonie et à la frustration de leur existence à bord. En retour je pense qu'ils ont apprécié nos efforts pour leur apporter un peu de soulagement dans leur situation.

Au cours de 3 mois qui ont suivi, il y eu plusieurs autres séances du tribunal, et finalement le jugement fut prononcé, que vu le manque de coopération des propriétaires, le navire serait vendu et que les dettes

seraient payées avec l'argent ainsi obtenu. Le 18 octobre l'appel d'offres fut clos, et le 19 il fut annoncé que seul une offre avait été jugée acceptable. Cependant la cour accepta de considérer une autre offre, émanant de la Banque du Kuwait, pour un somme de \$ 32 millions. La prochaine séance du tribunal ayant été prévue pour le 9 novembre, conséquemment la situation à bord

Le MV. Mawashi Al Gasseem a finalement quitté Adélaïde le 23 novembre 2005, après que la Cour Fédérale ait ordonné sa vente à un armateur jordanien et que l'équipage ait reçu des arrérages de paie, estimés à \$ 511,000.

Lloyd's Register—Fairplay web links

du navire resta inchangée. En attendant il y eut des discussions avec les autorités judiciaires fédérales pour décider de la marche à suivre, aussitôt que l'affaire serait résolue, concernant la nouvelle direction et le changement d'équipage.

Que faisaient les hommes d'équipage pendant tout ce temps? Sur un navire de 32 ans il y a beaucoup de rouille et les hommes passaient leurs journées à gratter et à l'enlever. C'est un travail bruyant, sale, glacial et démoralisant...qu'ils poursuivaient jour après jour sachant qu'ils ne seraient pas payés pour leur peine et que pendant ce temps leurs familles étaient dans le besoin, que leurs maisons risquaient d'être saisies par la banque et que des membres de la famille avaient besoin de soins médicaux. Et ils n'y pouvaient rien.

La cour ayant décrété qu'il y avait trop de monde à bord et que cela constituait un danger, il fut donc décidé de rapatrier une partie de l'équipage aussitôt que possible. Trente-quatre membres d'équipage furent donc sélectionnés pour repartir chez eux et le départ eu lieu le

(suit à la page 13)

(suit de la page 12)

12 octobre. Comme la vente n'avait pas encore été conclue, ces hommes repartirent chez eux sans argent mais avec la promesse qu'aussitôt que le bateau serait vendu toutes les sommes qui leur étaient dues leur seraient payées.

Ce n'est pas la manière que souhaite un marin pour retourner chez lui : sans un sou en poche! Le problème principal était qu'à la maison, le marin lui-même serait une bouche supplémentaire à nourrir, sans pour autant avoir plus d'argent à dépenser ; cela ne pouvait donc qu'exacerber les difficultés financières et les tensions. Nous nous sommes donc lancés dans une campagne pour trouver de l'argent afin que chacun puisse rentrer chez lui avec au moins \$100.

L'avenir des 35 hommes demeurant sur le navire restait incer-

tain. Pour en savoir plus il fallait que les détails de la vente et les intentions de l'acheteur soient connues. Mais il était clair qu'aucun des deux groupes ne recevrait quoique que ce soit avant le mois de décembre.

Je voudrais dire notre admiration pour ces hommes, du Capitaine Roman Alcantara Jr. au dernier des marins, pour leur gentillesse, leur courtoisie et leur reconnaissance pour nos initiatives, alors qu'ils vivaient une situation de stress intolérable. Nous les saluons bien bas ! Que Dieu les bénisse ainsi que leur famille. Puissent-ils être protégés d'une autre épreuve similaire.

L'Apostolat de la Mer voudrait remercier les organisations suivantes qui ont contribué à tout cet élan de solidarité :

La O.W. Bunker and Trading Co., dont c'était la responsabilité, suite à une décision du tribunal, d'approvi-

sionner le navire en nourriture et en médicaments. Ils ont aussi payé pour les frais de rapatriement et d'autres dépenses annexes.

L'ITF et les syndicats australiens, pour leur soutien, les conseils légaux, et l'avance de fonds.

La Cour Fédérale d'Australie et son personnel, qui ont toujours agi équitablement et dans l'intérêt des marins.

La population locale, les Eglises et la communauté des Philippins pour leur accueil, le soutien financier et les prières, qui ont redonné courage et un sens à la lutte de tous ces hommes.

A tous nous un grand merci et que le Seigneur vous accompagne tout au long de votre vie.

Equipe de l'AM, Adélaïde, Australie

Publication of the BIMCO/ISF Manpower 2005 Update



This report (the fourth) is the result of over a year's work by BIMCO/ISF and the Institute of Employment Research at Warwick University, collecting data from maritime administrations and shipping companies to build up a comprehensive picture of the global situation regarding the availability of seafarers for the world's merchant fleet.

The worldwide supply of seafarers is estimated at: 466,000 officers and 586,000 ratings. The Update thus reveals a continuing shortage of qualified officers, of around 10,000, or 2% of the total workforce, and a significant surplus of ratings. Key issues arising from the report include: the continuing supply shift from OECD to the Far East, South-Asia and Eastern Europe; an increasing overall demand for seafarers, with particular pressure on certain grades and ship types; ageing OECD senior officers and a lack of replacement from elsewhere; the need to increase training and recruitment and to reduce wastage.

In summary, BIMCO and ISF conclude: "there is a modest shortage of officers worldwide and a continuing surplus of ratings. While the shortfall of officers is smaller than forecast in 2000, certain sectors of the industry have experienced severe shortages, and the continuing growth of the world fleet, combined with work pressures on crews, indicate that demand for qualified seafarers will continue to increase over the next decade. This demand will only be met if the increase in levels of recruitment and training is maintained and if wastage rates are reduced".

(BIMCO/ISF,
02 December 2005)



RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE 2004 DE L'ITF CONTRE LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE



La Campagne de l'ITF contre les pavillons de complaisance, lancée officiellement lors du Congrès mondial d'Oslo, en Norvège, en 1948, continue à être un outil précieux contre ce phénomène. Elle comprend deux volets :

- une campagne politique visant à établir, au moyen d'un accord international au niveau des gouvernements, un lien effectif entre le pavillon qu'un navire arbore et la nationalité ou résidence de son propriétaire, des agents et du personnel à bord, afin d'éliminer totalement le système des pavillons de complaisance ;
- une campagne sectorielle visant à garantir que les marins qui travaillent à bord de ces navires, quelle que soit leur nationalité, soient défendus contre l'exploitation des armateurs.

Les facteurs qui sont à la base de la multiplication des pavillons de complaisance sont : un régime fiscal plus avantageux ou même inexistant, de faibles taxes d'immatriculation et des « exemptions » de la législation sur le travail et la sécurité, afin d'économiser sur les coûts et d'être compétitifs sur le marché. Ainsi, la moitié du tonnage mondial de la flotte marchande est enregistré hors de son pays d'origine.

Les pavillons de complaisance actuellement classifiés par l'ITF

sont au nombre de vingt-neuf :

« Antigua et Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Bermudes (Royaume-Uni), Bolivie, Bhurma/Myanmar, Cambodge, Iles Caïman (Royaume-Uni), Comores, Chypres, Guinée Équatoriale, German International Ship Register (GIS), Gibraltar (Royaume-Uni), Honduras, Jamaïque, Liban, Liberia, Malte, Iles Marshall (USA), Ile Maurice, Mongolie, Antilles Néerlandaises, Panama, São Tomé et Príncipe, Sri Lanka, St. Vincent et les Iles Grenadines, Tonga, Vanuatu ».

Il s'agit dans la plupart des cas de pays en développement auxquels manquent à la fois les moyens et la volonté de se doter d'un système de contrôle efficace, d'autant plus que les ressources exploitées ne leur appartiennent pas.

« Nous savons pertinemment que tous les navires battant pavillon de complaisance ne sont pas en dessous des standards et que tous les navires en dessous des standards n'arborent pas un pavillon de complaisance. Mais nous sommes convaincus que ce système permet aux armateurs d'échapper aux règlements qui pourraient leur créer des problèmes. Or pour une flotte marchande de qualité, il faut des pavillons de qualité.

Un pavillon de qualité s'efforce d'observer la législation internationale.

Un pavillon de qualité est en mesure d'appliquer des sanctions efficaces contre les armateurs.

Un pavillon de qualité a une législation qui fonctionne correctement.

Un pavillon de qualité a une administration maritime qualifiée.

Un pavillon de qualité investit dans la formation des marins qui sont à bord des navires.

Un pavillon de qualité s'inspire d'une culture de service public.

Enfin, **un pavillon de qualité** ne peut pas être un *business* (David Cockroft, Intervention au Forum de la Mer 1999).

La campagne de l'ITF a eu beaucoup évolué depuis l'époque de son lancement, mais la détermination de l'ITF de faire en sorte que les marins puissent recevoir des salaires décents, jouir de bonnes conditions de travail dans des conditions de sécurité, et faire valoir leurs droits syndicaux, n'a pas changé.

Le rapport de la campagne 2004 de l'ITF contre les pavillons de complaisance (FOC, « Flag Of Convenience ») peut être demandé à : ITF Information and Policy Department, Fax +44 (20) 7357 7871 ou par e-mail : orders@itf.org.uk

NOUVELLES EN BREF

MADAGASCAR

La Journée Mondiale de la Mer a été célébrée officiellement à Madagascar. Grâce à l'engagement soutenu de l'ECAR-Apostolat de la Mer de Madagascar durant quelques années, l'Administration Malgache est maintenant consciente qu'il lui revient aussi de s'engager pour cette célébration.

Le Ministère Malgache des Transports a décidé donc d'officialiser cette Journée dont la célébration s'est tenue au Port de Toamasina. L'A.M. était présent pour assurer une « Exposition » sur la vie des gens de mer.

L'A.M. malgache continue sa traversée dans le temps contre vents et marée. Le décès de Sœur Odile est encore une plaie ouverte qui chagrine profondément. Cependant les choses avancent : l'extension du Foyer de Marin a pu mettre en route un « restaurant » digne des gens de mer ; un cyber est aussi ouvert dans une salle attenante, connecté 24h/24h sur Internet, donc, un plus de facilité pour les marins de pouvoir communiquer, et un avantage pour les autres de mieux s'informer.

Felix Randrianasoavina

MALAISIE, Port Klang

Magdaleen Cross est une bénévole de l'Apostolat de la Mer à Port Klang. Elle accompagne l'aumônier (chaque fois que possible) lorsqu'une Célébration Eucharistique a lieu à bord des navires et bateaux de croisière (elles ne sont plus très fréquentes aujourd'hui, du fait que le temps des escales est devenu très court).

Parmi les activités pastorales, on peut citer :

- distribution du bulletin diocésain aux marins à bord
- lorsqu'il y a des marins au port, on les amène à la paroisse pour la Célébration Eucharistique suivie d'une rencontre d'amitié au Centre Stella Maris.
- contacts avec les autres centres AM de la région (Singapour, Thaïlande, Philippines, Taiwan, Inde)
- informer la paroisse des activités de l'AM
- visiter les familles de marins

FRANCE

Le jeudi 1er décembre, l'association des Amis des Marins de Port de Bouc a fêté les 20 ans du foyer et le 200.000ème marins accueilli.

Nous leur envoyons nos félicitations pour le travail accompli et pour toutes ces années au service des marins.

ITALIE

Le 26 novembre 2005, au siège de la « MIB School of Management » de Trieste, a été conféré l'*International Master in Tourism Leisure Award 2005* à M. Pier Luigi Foschi pour ses grands mérites professionnels.

À M. Foschi, qui est Président Directeur Général des Croisières Costa, vont toutes nos félicitations.

PRAYERS FOR TRAVELERS provides easy-to-use prayer services for vacationers and travelers. Both the prayer leader and assembly can participate in the services.

It includes

- . Two Ecumenical Prayer Services
- . One Interreligious Service
- . Two Services for the Renewal of Christian Marriage Vows
- . Scripture and Meditation Selections
- . Favorite Hymns

Who will find this resource helpful?

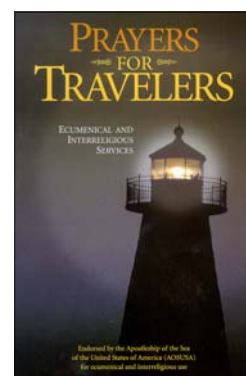
Christians and interreligious groups on cruise ships and in airports, hotels, or resorts

Endorsed by the Apostleship of the Sea—USA

For orders:

Phone 800-933-1800 Fax 800-933-7094

orders@ltp.org www.ltp.org



AM World Directory



PERU

(new port chaplain)

LIMA

Fr. Alcides Salinas Soda, C.S.
migrantes@iglesiaticolica.org.pe

IRELAND

(new National Director)

Fr. Padraig O'Neil, OFM Cap.
3 Beresford Place, **DUBLIN 1**
Tel +353-1-874 9061 Fax +353-1-821 2782



USA

(new address)

PORT CANAVERAL

720 Mullet Road, Suite N
Cape Canaveral, FL 32920

SPAIN

(new address)

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Canary Islands)

Puerto Ciudad, Local ID
Cp 38001 smaristenerife@terra.es

PHILIPPINES

(new address)

BATANGAS CITY, Philippines 4200

Basilica Parish Convent
Fr. Joselin C. Gonda
frjcgonda@yahoo.com



SENEGAL

(new chaplain)

DAKAR

Paroisse St. Pierre du Port, B.P. 50733 R.P.
Abbé Edouard SARR

MALAYSIA

(new address)

PORT KLANG

Church of St. Anne, Jalan Tengku Badar, 42000 Port Klang
Selangor Darul Ehsan
Songbird072000@yahoo.com

New addresses

ICMA Secretariat

On November 17th, the ICMA Secretariat in Rotterdam has been closed. The new address is:

Herald House, Lambs Passage/Bunhill Row, London EC1Y 8TQ

(Tel. +44 20 7256 9216)

icma@bt.connect.com

NAMMA Secretariat (as of January 1, 2006)

13-159 Canboro Road, Fonthill, ON L0S 1E5 (Canada)

(Tel. +1 905 892 8818)

namma@cogeco.ca

Rev. Lloyd Burghart

Interim Executive Secretary



**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...)

