



JOURNÉE MONDIALE DE LA MER

(27 Septembre 2007)

Réponse de l'OMI aux défis environnementaux actuels



Quartiers Généraux de l'OMI à Londres

A l'intérieur ...

Radio Vatican interviews l'Archevêque Agostino Marchetto

Page 2

Nouveaux Programmes de développement pour le Sud-est Asiatique

6

« Marathon Biblique » dans le cadre de l' « America's Cup »

13

96e Conférence annuelle de l'OIT

15



RADIO VATICAN INTERVIEWS

L'ARCHÊVEQUE AGOSTINO MARCHETTO*

À L'OCCASION DE LA JOURNÉE MONDIALE DE LA MER

Excellence, pourquoi célèbre-t-on cette Journée ?

La célébration annuelle de cette Journée est devenue un rendez-vous habituel dans le panorama maritime. Elle est organisée par l'OMI (Organisation Maritime Internationale) pour rappeler l'importance de cette industrie et sa contribution à l'économie mondiale. Le thème choisi cette année – *La réponse de l'OMI aux défis environnementaux de notre époque* – est un appel adressé à tous pour intensifier les efforts tendant à protéger et à préserver l'environnement maritime avant que les dommages ne soient irréparables.

Il n'y a pas très longtemps que l'humanité a commencé à comprendre la fragilité de notre planète et les graves répercussions que nos actions peuvent avoir sur elle. Toutefois, nombre de Pays renâclent encore à ratifier les Conventions qui existent en matière de protection de l'environnement maritime parce que cela exigerait d'eux d'importants investissements financiers, mais aussi une compétence qu'ils n'ont pas toujours.

De toute façon, le respect du milieu suppose qu'existe la conviction que nous sommes tous des "intendants de Dieu dans la création" ; ce qui exige un engagement personnel, collectif et international. Pour l'Eglise, le souci pour la création est une question morale, comme le rappelle l'Encyclique *Centesimus annus*, de Jean-Paul II.

Lorsque nous parlons du respect de l'environnement, nous nous référons aussi à tous ceux qui tirent leur subsistances de la mer ?

Lorsqu'on parle de respect de l'environnement, il est important d'affirmer que l'homme se trouve au centre de la création. En effet, ce respect n'a aucun sens s'il ne commence pas par le respect de la personne, et celle-ci est toujours l'acteur principal de la question environnementale.

En effet, le souci pour l'environnement ne peut pas ne pas tenir compte des nécessités d'une population, toujours plus nombreuse, qui tire de la pêche ses principaux moyens de subsistance. Aussi est-il important de favoriser des politiques équilibrées qui tiennent compte des facteurs environnementaux - en vue d'une exploitation durable des ressources - et, en même temps, des facteurs humains, pour un juste niveau de vie des sujets

La Journée Mondiale de la Mer a été célébrée cette année le jeudi 27 septembre. Son thème était : "La réponse des OMI aux défis actuels à l'environnement".

Nous devons nous rappeler que chacun de nous partage avec les autres la gestion de la création de Dieu. Nous avons la responsabilité de protéger le précieux environnement maritime, menacé aujourd'hui comme jamais auparavant, si nous voulons le conserver pour les générations futures.

L'Apostolat de la Mer est profondément concerné par la préservation de l'environnement maritime, et il soutient tous les efforts pour protéger et préserver la milieu marin afin qu'il ne soit trop tard, et que les dommages soient irréversibles. Les AM locaux doivent encourager les gouvernements, les agences maritimes internationales et les organisations spécialisées à persévérer dans leurs recherches de nouvelles stratégies pour ce faire, et dans leurs efforts pour réduire les accidents pouvant survenir en mer, qu'il s'agisse de sauvegarder les vies ou d'éviter les dommages à l'environnement.

engagés dans les activités de la pêche.

Benoît XVI atteste que « la dégradation de l'environnement rend insoutenable en particulier la vie des pauvres de la terre » (*Angelus* du 27 août 2006). A cause de cet amour pour les pauvres, nous ne pouvons donc pas ne pas nous scandaliser face à des équipages abandonnés dans des ports étrangers, à des salaires non payés et à des mauvais traitements, signes que, dans l'industrie maritime aussi, le risque existe que les considérations économiques prévalent sur le souci pour le bien de la personne.

* L'Archevêque Marchetto est le Secrétaire du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement. L'AOS International est un de ses secteurs.

Quelle est la vision du Conseil Pontifical à propos des défis de l'environnement maritime, et quelle appro-

che en a-t-il ?

La mondialisation n'a, hélas, pas amélioré les conditions de vie et de travail du monde de la mer. Les équipages passent toujours plus de temps en mer ; ils sont isolés, stressés et fatigués. Cela est encore plus évident dans le secteur de la pêche.

Notre récent Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer à Gdynia (Pologne) a déclaré, par exemple, que s'il est vrai qu'il existe des millions de pêcheurs responsables et méritant le plus grand respect, on ne peut pas ignorer toutefois la pratique de la pêche illégale, l'emploi de méthodes destructives, surtout en Afrique, de la part de navires d'autres continents, ainsi que la pêche excessive qui, dans certaines régions, risque même, dans un futur proche, de faire disparaître les poissons. Et je rappellerai encore les accidents en mer, trop fréquents et avec des conséquences dramatiques aussi pour les communautés de ceux qui en sont victimes.



Que pouvons-nous faire concrètement, nous, en tant que simples citoyens ?

Si nous considérons que plus de 90 % du commerce mondial s'effectue par mer, et si nous tenons compte de sa contribution à l'économie mondiale, il est évident que notre société est profondément débitrice envers les marins, dont le travail exige un grand courage, une expérience certaine, ainsi qu'un esprit de sacrifice et des compétences sûres. Ce qui, toutefois, n'est pas reconnu pour nombre d'entre eux.

Aussi, il est de notre devoir de leur manifester notre gratitude, de façon concrète également, avec solidarité et sens de l'accueil, en les aidant lorsqu'ils en ont besoin et en priant pour eux et pour leurs familles.

Ceux qui vivent dans les Pays industrialisés doivent aussi comprendre qu'il ne faut pas gaspiller les ressources de la terre, mais que celles-ci doivent être utilisées avec parcimonie et en cohérence avec le bien commun, pour les générations à venir aussi.

Comme cela a été repris au Congrès de Gdynia, nous voulons avoir le courage d'introduire dans le monde des marins un "humanisme chrétien de l'espérance", en tant que témoins de la Bonne Nouvelle de Jésus-Christ.



MGR NOVATUS RUGAMBWA NOMMÉ SOUS-SECRÉTAIRE DU CONSEIL PONTIFICAL POUR LA PASTORALE DES MIGRANTS ET DES PERSONNES EN DÉPLACEMENT

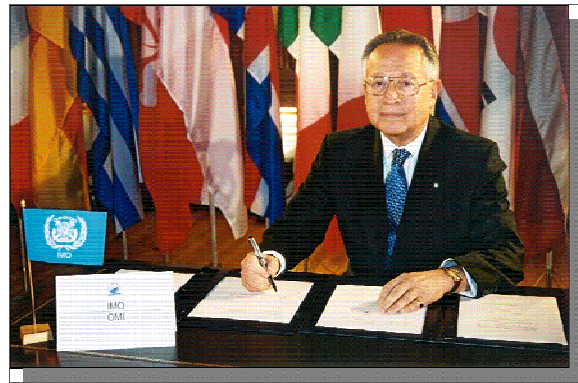
Le 28 juin 2008, Msgr Novatus Rugambwa a été nommé Sous-Secrétaire de notre Conseil Pontifical.

Il est né en Tanzanie le 8 octobre 1957 et fit ses études primaires et secondaires dans le diocèse de Bukoba. En 1979, après son service militaire obligatoire, il est entré au grand séminaire et de 1981 à 1984 il étudia à Rome à l'Université Pontificale Urbaniana où il obtint sa licence en théologie. Le Père Rugambwa fut ordonné prêtre le 6 juillet 1986 et fut incardiné dans le diocèse de Bukoba, où il fut nommé vicaire. De 1987 à 1991, le Père Rugambwa étudia la diplomatie à l'Académie Pontificale Ecclésiastique tout en faisant son doctorat de Droit Canon à l'Université Pontificale Urbaniana.

Après être entré au service diplomatique du Saint-Siège, il servit de 1991 à 2007 dans les pays suivants : Panama, Congo Brazzaville, Pakistan, Nouvelle-Zélande et Océanie et Indonésie. Msgr Rugambwa parle Swahili, Anglais, Italien Français et Espagnol.

L'Apostolat de la Mer souhaite la bienvenue et un fructueux ministère au nouveau Sous-Secrétaire.

MESSAGE DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL
DE L'ORGANISATION MARITIME
INTERNATIONALE,
M. EFTHIMIOS E. MITROPOULOS
(Extraits)



De nos jours, l'environnement suscite une inquiétude croissante, à juste raison; il existe une crainte bien réelle que, si nous ne changeons pas notre comportement maintenant, les dommages infligés à la planète seront tels qu'elle ne pourra pas maintenir - pour les générations futures - le niveau économique auquel nous nous sommes habitués pour la plus grande part des dernières deux cents années.

... Une pression toujours croissante est exercée pour que chaque pollueur potentiel, chaque consommateur d'énergie et tous ceux qui contribuent ostensiblement au changement climatique et au réchauffement de la planète mettent de l'ordre dans leurs affaires et adoptent des pratiques plus écologiques.

... Les statistiques montrent que, de tous les modes de transport, les transports maritimes causent le moins de dommages à l'environnement, si l'on tient compte de leur valeur productive ... En outre, par rapport aux activités menées à terre, les transports maritimes n'ont qu'une faible part de responsabilité dans la pollution des mers résultant des activités de l'homme.

S'il ne fait aucun doute que les transports maritimes et l'OMI ont encore beaucoup à faire dans ce domaine, leur bilan en matière d'environnement est néanmoins impressionnant s'agissant de la sensibilisation, de la prise en considération du problème, des mesures adoptées et du succès en général rencontré par l'Organisation, la communauté maritime et les milieux professionnels, bilan qui ne saurait passer inaperçu.

À l'origine, l'OMI avait essentiellement pour mission de garantir la sécurité maritime. Toutefois ... elle a par la suite adopté au fil des années toute une gamme de mesures visant à prévenir et à lutter contre la pollution due aux navires et à atténuer les effets de tout dommage susceptible d'être provoqué par des activités maritimes.

À l'époque où l'OMI a commencé à traiter les questions environnementales, le déversement d'hydrocarbures en mer, soit à la suite d'accidents soit à cause de mauvaises pratiques d'exploitation, était le problème le plus grave. Pour s'y attaquer de manière efficace, l'Organisation [a adopté] la **Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires**, connue dans le monde entier sous le nom de MARPOL.

... Une trentaine d'années se sont écoulées, mais la Convention MARPOL, bien qu'élargie, modifiée et actualisée, reste l'instrument international le plus important pour la prévention de la pollution par les navires, que les causes soient liées à l'exploitation ou aux accidents.

Selon les analystes du marché maritime, les échanges commerciaux par mer dans le monde ont augmenté d'environ 135 pour cent de 1985 à 2006 ... Les chiffres montrent que, en dépit de rares accidents graves, qui peuvent faire remonter les statistiques annuelles, la tendance globale marque une amélioration constante, s'agissant tant du nombre de déversements d'hydrocarbures que des quantités d'hydrocarbures déversés chaque année.

... Les activités de l'OMI dans l'environnement ont conduit à l'adoption, en février 2004, de la **Convention sur la gestion des eaux de ballast** ... Une autre étape significative pour la protection du milieu marin a été franchie en mars 2006, avec l'entrée en vigueur du **Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets**, qui représente un important changement dans la manière de procéder pour réglementer l'utilisation de la mer aux fins de dépôt des déchets, au sens où pour l'essentiel, l'immersion est désormais interdite, sauf pour certaines matières recensées dans une liste approuvée.

D'autres conventions de l'OMI portent sur des questions telles que l'utilisation de **peintures antisalissure nuisibles sur la coque des navires**, la **préparation, la lutte et la coopération** en matière de pollution par les hydrocarbures et par les substances nocives et potentiellement dangereuses et le droit des États à **intervenir en haute mer** pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers que présente, pour leurs côtes ou intérêts connexes, une pollution à la suite d'un accident de mer.

La question du **recyclage des navires** est aussi devenue une préoccupation croissante, non seulement du point de vue de l'environnement mais aussi pour ce qui est de la santé et de la sécurité des travailleurs dans ce secteur.

Toutefois, la menace la plus significative qui pèse sur l'environnement de nos jours est peut-être la **pollution**

atmosphérique. Là encore, alors que les transports maritimes ne contribuent que pour une faible part au volume total des émissions de gaz dans l'atmosphère - par rapport aux véhicules terrestres, à l'aviation et à des services publics tels que les centrales électriques - la pollution atmosphérique due aux navires a fortement diminué ces dix dernières années et l'OMI continue d'oeuvrer pour que cette tendance se poursuive; en effet, les preuves sont toujours plus nombreuses et le monde est de plus en plus conscient des dommages qui seront causés si [nous] ne relevons pas ... les défis posés par la pollution atmosphérique, le réchauffement de la planète et le changement climatique.

... Que cela nous plaise ou non, il est impossible d'ignorer le fait que le monde moderne dépend complètement de modes de transport motorisés faisant principalement appel aux combustibles fossiles. Par ailleurs, c'est aussi une réalité que l'utilisation de combustibles fossiles a un coût pour l'environnement. Un moteur qui brûle du combustible fossile émet une certaine quantité de **gaz à effet de serre (GES)**, principalement du CO₂, et il est désormais largement reconnu que ces émissions

contribuent dans une mesure considérable au réchauffement de la planète et au changement climatique.

... Un plan de travail, assorti d'un calendrier, a été adopté pour la poursuite des travaux de l'OMI sur la réduction des émissions de GES par les navires, domaine dans lequel l'Organisation a l'intention de maintenir son rôle prépondérant, en étroite coopération avec les transports maritimes internationaux et d'autres organes compétents des Nations Unies, afin d'éviter que des mesures soient prises unilatéralement à l'échelle mondiale, régionale ou nationale.

Au fil des années, l'OMI a adopté une vaste gamme de mesures pour prévenir et lutter contre la pollution due aux navires et pour atténuer les effets des éventuels dommages causés. La lenteur avec laquelle les conventions de l'OMI ayant trait à l'environnement sont ratifiées reste néanmoins très préoccupante.

La nécessité urgente de ratifier dans les meilleurs délais non seulement les conventions de l'OMI ayant trait à l'environnement mais aussi toutes les conventions adoptées sous ses auspices devrait être reconnue sans tarder par toutes les parties concernées.

Changement de nom La "British and International Sailors Society " s'appelle désormais la "Sailors Society"



Durant l'Assemblée Générale annuelle tenue le 22 juin 2007, les membres de la BISS ont donné leur approbation à ce que le nom de leur organisation soit simplifié et qu'elle soit dorénavant connue comme la « Sailors Society ». Cette décision prendra effet le 1^{er} décembre 2007. Le fait de changer le nom de l'organisation n'entraînera aucun changement au niveau de ses objectifs et de sa vision pastorale. Elle désire maintenir sa tradition de service à travers le monde à tous les marins quel que soit leur religion, race ou culture. Cette nouvelle appellation, nous l'espérons, enlèvera quelques ambiguïtés à propos de notre ouverture à tous et aussi l'habitude qui avait été prise de nous désigner par un acronyme, BISS, qui n'avait rien d'officiel et qui ne signifiait pas grand chose aux non-initiés, mais qui constituait un obstacle à nos campagnes pour lever des fonds.

La raison donc de ce changement d'appellation est d'écarter toute confusion. Pour cette raison, et pour respecter les sensibilités, il est important que notre nouveau nom ne soit jamais abrégé dans le langage écrit ou parlé. Ce changement soulignera également notre mission qui est de pallier à l'isolement des marins en leur donnant un sens d'appartenance, et aussi, nous l'espérons, donnera une plus grande unité à notre organisation et à tous nos membres y compris à nos branches qui se trouvent au Canada, en Afrique du Sud et en Nouvelle-Zélande. En même temps cela permettra une nouvelle perception de notre identité. Ce changement nous permettra d'améliorer notre profil, et favorisera une certaine uniformité de notre identité de par le monde, alors que nous étendons nos activités dans des ports où il y a peu ou pas de facilités pour les marins. Nous espérons et prions pour que tous nos collaborateurs, ceux qui nous soutiennent et surtout ceux qui bénéficient de notre engagement, accueillent positivement cette nouvelle image de notre organisation, tout en préservant l'esprit et le riche héritage du passé.

R N Adams, Secrétaire Général

NOUVEAUX PROGRAMMES DE DÉVELOPPEMENT DE BIEN-ETRE POUR LE SUD-EST ASIATIQUE

(Singapour, 13 – 20 Septembre 2007)

Afin d'évaluer les services déjà existants pour le bien-être des marins dans la région du sud-est asiatique et de mettre en place de nouvelles structures là où cela est nécessaire, le ICSW, en collaboration avec ITF-ST a organisé un séminaire sous-régional à Singapour.

Les organisations maritimes gouvernementales, l'ICMA et ses membres, les syndicats ainsi que les employeurs étaient invités.

A cette occasion, une réunion de l'AM et une réunion de l'ICMA ont eu lieu avant la Conférence de l'ICSW. Nous présentons ci-dessous des points forts de ces trois rencontres importantes.

CONFÉRENCE DE L'ICMA POUR LE SUD-EST ASIATIQUE

Cette conférence a eu lieu les 13 et 14 septembre 2007 à Singapour. Les délégués ont été accueillis par le Rév. Hennie La Grange, nouveau Secrétaire général de l'ICMA. Le coordonnateur régional de l'ICMA, le P. Bruno Ciceri, présidait la conférence. Les pays représentés étaient les suivants : Singapour, Malaisie, Taiwan, Philippines, Hong-Kong, Japon, Indonésie, Corée du sud. Les interventions ont porté sur quatre points principaux.

1) CTM 2006

M. Douglas Stevenson, Directeur du département Politique, Défense et Droit (*Policy, Advocacy and Law*) au Centre de Droits des Marins (*Center for Seafarers' Rights*) au *Seamen's Church Institute* de New York, a prononcé trois interventions sur les droits des marins, avec une référence particulière à la Convention 186 de l'OIT, connue sous le nom de CTM 2006 (Maritime Labour Convention 2006 – Convention sur le Travail Maritime 2006). Le droit maritime a des origines lointaines et sa fonction était traditionnellement de protéger le commerce. Les marins, en tant que travailleurs qualifiés employés dans le commerce, ont parfois bénéficié d'une plus grande protection que les travailleurs basés à terre.

L'Organisation internationale du Travail (OIT) établit des normes mondiales pour les employés et les conventions adoptées et ratifiées ont force de loi dans les pays signataires. De façon unique pour un Organisme des Nations unies, elle utilise une structure tripartite, assurant un droit de vote aux représentants des gouvernements, des employeurs et des syndicaux. Les

organisations non gouvernementales, y compris l'ICMA, peuvent participer aux débats, sans droit de vote, si les Etats-membres sont d'accord. L'OIT ne possède pas de fonction de contrôle. Les Etats-membres sont responsables de la ratification et de l'application des conventions.

CTM 2006 est de grande importance, car elle établit des normes minimales acceptables pour le travail sur les navires. Celles-ci incluent les critères et les conditions d'emploi ; l'hébergement et les équipements ; la santé et la sécurité sociale ; et les services de bien-être à terre. L'ICMA a joué un rôle important, dans la mesure où elle a mené une campagne constante pour inclure le bien-être des marins dans la convention.

M. Stevenson a rappelé aux délégués qu'ils peuvent contacter le Centre de Droits des Marins, qui offre un service juridique gratuit aux marins et aux aumôniers des ports. www.seamenschurch.org

2) Lifeworlds

Mme Jenny Lau, qui dirige « *Lifeworlds* », autrefois appelée « *Scripture Gift Mission* », a présenté son organisation qui travaille en collaboration avec divers groupes chrétiens, y compris l'ICMA, et produit de la documentation et des programmes multi média pour répondre à leurs besoins. Elle a produit une brochure pour les marins intitulée « *Away from home* » (« Loin de la famille »). www.lifeworlds-global.com

3) La mission pastorale de l'ICMA

Ce thème a fait l'objet d'une intervention de la part du Rév. Hennie La Grange, qui a parlé de l'équilibre entre le respect des croyances des marins et le témoignage de l'amour universel du Christ. Les aumôniers doivent se plonger dans le monde des marins, comprendre les effets déshumanisants lorsque l'on vit sur son lieu de travail. Un débat animé et un échange d'expériences ont suivi.

4) La visite à bord des navires

Le Rév. Mervyn Moore, aumônier portuaire de la Mission to Seafarers à Singapour, est intervenu sur le Guide du Visiteur de Navires de l'ICMA. Le Rév. Moore a rappelé aux participants à la Conférence l'importance pour le visiteur de navires d'incarner l'attention et le soutien de la communauté à terre à l'égard du marin. La visite des navires est difficile, fatigante et exigeante, l'agent pastoral doit être dévoué et prêt à faire des sacri-

fices. Il doit être prêt à offrir une aide pratique et à développer des capacités d'assistance psychologique et de résolutions des conflits. Il a fait part de sa méthode personnelle de résoudre les conflits, qui peut être résumée ainsi :

- Poser des questions auxquelles on ne peut pas répondre par un simple *oui* ou *non*. Eviter les interruptions constantes.
- Observer le langage corporel.
- Ecouter attentivement.

Election du Coordonnateur régional

Le P. Bruno Ciceri a été réélu à l'unanimité Coordonnateur régional de l'ICMA pour la région de l'Extrême Orient.

RENCONTRE DE L'A.M.

Une réunion a eu lieu le 14 septembre 2007 pour tous les membres de l'AM participant à la réunion de l'ICMA/ICSW et les délégués des pays suivants ont participé à la rencontre : Malaisie, Taiwan, Philippines, Hong-Kong, Japon, Indonésie, Corée du sud.

Les thèmes soulevés et discutés étaient les suivants: le récent Congrès mondial de l'AM, les rapports et la correspondance : les rencontres régionales de l'AM, le Manuel de l'AM, Le site Internet d'AM-International et la nécessité de constituer des réseaux. Les personnes n'ayant pas pu participer au Congrès étaient désireuses de connaître ses conclusions et ses recommandations, et cela a représenté une occasion utile d'échanges. Un accord général est apparu sur la nécessité de la communication et de la constitution de réseaux. L'utilité du site Internet a également été soulignée.

Comptes-rendus par pays

En **Thaïlande**, depuis le départ des aumôniers Maryknoll, les contacts ont été rares et cette réunion a permis de rencontrer le nouveau coordonnateur de l'AM, Mme Apinya Tajit. De nouvelles possibilités apparaissent au **Vietnam**, mais l'Eglise a beaucoup d'autres priorités urgentes dans ce pays ; après avoir participé au XXIIe Congrès mondial, l'aumônier en **Indonésie** envisage de lancer un nouveau programme de développement et de formation et de donner une importance renouvelée à l'AM-Indonésie. A **Hong-Kong**, un nouvel aumônier de l'AM, Fr. Valan Arasu Arockiaswamy, a été nommé et a commencé son apostolat. Il a été suggéré que le coordonnateur régional se rende en **Malaisie** au terme de la rencontre afin de rendre visite à l'Evêque promoteur et d'aider à diffuser l'AM dans le pays. Le nouveau dortoir à Manille aux Philippines s'est révélé un succès ; pour des raisons administratives, la réalisa-

tion de la deuxième phase du projet (Centre de marins, bureau d'administration de l'AM ...) est encore en suspens.

Autres remarques d'ordre général:

- La majorité des aumôniers et des agents pastoraux présents à la rencontre l'ICMA/ICSW étaient issus de l'AM, car notre organisation est présente et active dans la plupart des pays de la région.
- La région possède une intense activité maritime et de pêche, mais la présence et la participation de l'Eglise dans ce secteur sont encore très faibles.
- On sait qu'une grande partie du personnel de l'AM est composée de missionnaires, mais il existe un effort constant afin de former et de préparer des aumôniers et des agents pastoraux locaux. Toutefois, la transition n'est pas sans difficultés.
- Il est important que dans chaque pays, l'AM soit structurée et dispose d'au moins un Evêque promoteur de l'AM et d'un Directeur national de l'AM.
- Les relations œcuméniques entre les partenaires de l'ICMA sont satisfaisantes et très importantes d'un point de vue pastoral.

SÉMINAIRE ICSW POUR LE SUD-EST ASIATIQUE

Discours d'ouverture

Dans son discours d'ouverture, le Président de l'ICSW, M. Bjorn Lødøen, a cité le facteur humain comme la principale cause des accidents maritimes. « En œuvrant au bien-être des marins, l'ICSW promeut également un commerce maritime plus sûr ». M. Jean-Yves Legouas, spécialiste du secteur maritime à l'OIT, est intervenu pour affirmer le soutien de l'OIT à l'égard de l'ICSW. Il a également appelé Singapour à ratifier les conventions de l'OIT concernant les marins. S.Exc. Mgr Nicholas Chia, Archevêque catholique de Singapour, a évoqué l'isolement dans lequel travaillent certaines équipes pastorales et a salué la Conférence comme une occasion de débat sur une mission commune.

L'invité d'honneur à la Conférence était M. Lim Swee Say, Ministre du cabinet du Premier ministre de Singapour. Le ministre a parlé de l'importance de la coopération dans le domaine du bien-être des marins. Il a parlé des mesures de bien-être pour les marins à Singapour, qui comprennent deux centres dans le port et un nouveau centre prévu cette année dans le port de Singapour. M. Andrew Elliott, Directeur des opérations d'ICSW, a parlé d'ICSW et de son rôle, ainsi que de la nécessité de partager les expériences dans le secteur maritime.

(Suit à la page 8)

L'industrie du commerce maritime et les services de bien-être dans le sud-est asiatique



Cette intervention principale a été prononcée par le Capitaine Derrick Atkinson, de *BW Shipping*, Singapour. Le Capitaine Atkinson a rapporté qu'au cours des trente ans qu'il a passé en mer, il n'a eu que quatre contacts avec les services de bien-être, deux fois avec les aumôniers, et deux fois avec les représentants des syndicats. Les études menées dans le sud-est asiatique ont montré que 18% seulement des marins ont eu des contacts avec le personnel des services de bien-être, y compris les représentants des syndicats.

Lorsqu'on leur a demandé ce qu'ils attendaient des services de bien-être, les marins ont cité, par ordre de préférence : un contact avec le personnel de bien-être, des centres de marins; des services de transport ; des moyens de communiquer avec leur famille ; un service de bien-être lors des escales et à bord. Ils attendaient du personnel des services de bien-être une assistance psychologique confidentielle, un soutien spirituel et une écoute impartiale. Le capitaine Atkinson a jugé que les organismes de bien-être aidaient déjà beaucoup les marins en fournissant des moyens de transport sûrs. Ils devraient coordonner leurs services et travailler en collaboration avec les agents maritimes afin de répondre aux besoins qui se présentent.

En ce qui concerne l'avenir, la composition démographique des équipages se diversifiera et on comptera davantage de marins provenant du Vietnam, de Thaïlande, de Birmanie, de Chine et d'Indonésie. Ils auront une plus grande demande de communications électroniques et disposeront d'un revenu supérieur. Il y aura moins de marins de carrière ; au contraire, un grand nombre d'entre eux changeront de carrière après quatre ou cinq ans. L'une des fonctions des responsables des services de bien-être consistera à rendre la carrière de marin plus attrayante. Toutes les organisations maritimes devraient collaborer en vue d'améliorer le niveau de vie des marins.

A la suite de l'intervention du Capitaine Atkinson,

les délégués ont apporté leurs propres commentaires. Ils ont appelé les compagnies maritimes à exercer leur influence, en particulier auprès des comités de bien-être portuaires, en vue d'améliorer les services de bien-être. Ils ont également appelé les armateurs à intervenir auprès des gouvernements lorsque les marins sont catalogués comme terroristes sur la base de leur nationalité ou de leur religion. En réponse à une question concernant la façon d'améliorer la coopération entre les organismes de bien-être et les armateurs, le Capitaine Atkinson a déclaré que l'organisation de rencontres représentait un moyen efficace d'éveiller la conscience des armateurs sur l'importance du bien-être des marins.

Exposés par région

Les représentants de chaque pays ont présenté un bref exposé des services de bien-être dans leur région.

Indonésie

La plupart des navires restent au port moins de dix heures. La visite des navires a lieu, mais il n'est pas possible d'introduire des véhicules dans le port.

Malaisie

Le Département de la Marine de la Malaisie, qui fait partir du Ministère des Transports, dispose d'infrastructures juridiques pour les services de bien-être des marins. L'AM est présent dans cinq ports et joue un rôle important reconnu par le Département de la Marine.

Philippines

A tout moment, environ 235-240,000 marins philippins sont en mer. Entre 250 et 400 d'entre eux meurent chaque année en mer. Certaines compagnies maritimes fournissent des services de bien-être aux employés et à leurs familles, mais le personnel de l'AM souligne le manque d'assistance sociale aux Philippines. Dans de nombreux ports, l'AM est l'unique organisation offrant des services de bien-être. Etant donné que la plupart des agences de recrutement des marins sont situées à Manille, des services supplémentaires de bien-être sont nécessaires auprès des marins qui passent plusieurs semaines ou mois dans la ville à la recherche de contrats.

Singapour

Singapour est un centre principal de transbordement, de ravitaillement et de réparations, et on compte jusqu'à 1,000 navires dans le port. L'organisation des marins de Singapour (Singapore Organisation of Seafarers - SOS) fournit des services de bien-être. L'AM, MtS et GSM, ainsi que d'autres missions, sont également présentes.

Taiwan

Le Prof. Nien-Tsu a été chargé par le P. Bruno Ciceri de mener une étude sur le bien-être des gens de mer à Taiwan. En l'an 2000, le gouvernement de Taiwan a changé pour la première fois depuis de nombreuses années. Le précédent parti au pouvoir avait établi des centres de marins dans tous les ports. A présent, seuls

les syndicats, l'AM et l'Eglise presbytérienne fournissent des services de bien-être.

Thaïlande

Les services de bien-être et d'éducation pour les marins en escale et les pêcheurs locaux sont fournis par l'AM, MtS et par le personnel des services de bien-être portuaires financés par les syndicats, avec une certaine collaboration de la part du gouvernement. De nombreux marins provenant de Birmanie sont en exil en Thaïlande. Certains sont entrés dans le pays de façon illégale. Les services de bien-être spécifiques incluent la visite dans les prisons, le traitement des malades atteints du SIDA et l'éducation, ainsi que les crèches pour les enfants birmans nés en Thaïlande, qui n'ont pas droit à l'éducation ou aux soins médicaux.

Vietnam

La flotte vietnamienne est en expansion, mais les agences de recrutement des marins sont peu nombreuses. Le Vietnam ne peut pas encore être considéré comme une nation fournisseuse de main-d'œuvre maritime.

Droits des marins

Au cours de la première des sessions du soir, les délégués ont soumis leurs questions et observations à un groupe composé de M. Doug Stevenson, du Centre pour les Droits des Marins (*Centre for Seafarers' Rights*); Mme Rebecca Chetwood, de la Fédération maritime internationale (*International Shipping Federation*) et de M. Shigeru Wada, Secrétaire régional d'ITF pour la région



de l'Asie pacifique. Voici un résumé des principaux points ayant fait l'objet de débats.

Ministère prophétique

M. Stevenson a utilisé ce terme pour se référer au travail de son organisation, le « *Seamen's Church Institute* », qui est membre de l'ICMA. En fournissant une assistance juridique gratuite, l'organisation s'efforce de protéger les droits des marins, qui pourraient être menacés par les réponses aux préoccupations actuelles liées à la sécurité. La notion de « justice prophétique » a suscité des réactions d'intérêt de la part de plusieurs

délégués et a conduit à des débats supplémentaires.

Liberté d'association

Il existe dans la région des difficultés à revendiquer le droit à la liberté d'association, par exemple, le droit d'adhérer à un syndicat. Les activités syndicales sont interdites en Birmanie, en violation des Conventions de l'OIT ratifiées par le pays. Dans certains cas, des marins ont été arrêtés dans leurs pays d'origine après que l'ITF ait gagné un procès en leur faveur. Il existe un programme d'assistance pour les marins birmans en exil.

Armateurs

Le mauvais traitement des marins par certains Etats du pavillon a été mentionné, et certains armateurs ont été cités. Les armateurs cités qui ne sont pas membres de l'ISF (Fédération internationale des armateurs - *International Shipowners Federation*) échappent donc au contrôle de cette organisation. M. D. Stevenson a aux les délégués qu'il existe des armateurs très consciencieux et que CTM 2006 n'aurait pas été possible sans leur coopération.

Marins récemment qualifiés/élèves officiers

Aux Philippines, ceux que l'on appelle les « *Utility Boys* », c'est-à-dire des marins récemment qualifiés à la recherche de contrats, sont exploités par les agences de recrutement des marins, qui les oblige à travailler sans rémunération, accomplissant souvent des tâches dégradantes sans rapport avec leur compétences de marins. Dans certains pays, les marins doivent payer pour avoir des contrats, une pratique qui n'est malheureusement pas propre à l'industrie maritime, bien qu'interdite par l'OIT. Une coopération est nécessaire entre les agences de recrutement des marins et les écoles de marine. Les pratiques injustes en matière d'emploi devraient être dénoncées auprès des bureaux locaux de l'OIT.

Listes noires

Il a été prouvé que certains marins sont mis sur liste noire auprès des services de recrutement des marins, après avoir reçu une aide de la part des organismes de bien-être. L'ICMA et l'ISF ont élaboré un code de conduite pour les agences de recrutement visant à décourager le recours à cette pratique. L'ITF travaille en vue de son élimination et publie les noms des agences de recrutement connues pour faire circuler des listes noires. Cette pratique est également interdite par la CTM 2006. Lorsqu'un pays a ratifié la Convention, il est possible de déposer des plaintes auprès du bureau local de l'OIT.

Partage d'informations

Tous les aumôniers portuaires et les visiteurs de navires ont été exhortés à dénoncer les cas d'abus des droits des marins. Il est impossible d'agir sans disposer

(Suit à la page 10)

d'informations précises. Partager les informations, et déposer des plaintes auprès des organismes appropriés, représente un instrument important pour combattre les abus.

Familles des marins

M. Erol Kahveci, de SIRC, a rapporté qu'à la question: "quel est l'aspect le plus difficile de la vie en mer?", la réponse la plus fréquente est « la séparation de la famille ». Les dangers qui pèsent sur les relations familiales incluent la peur de l'infidélité, l'absence des marins lors d'événements familiaux importants, les pressions exercées sur les épouses au foyer qui doivent jouer un double rôle et les difficultés d'adaptation lorsque l'on passe des structures hiérarchiques de la vie à bord à la vie en famille. De plus, les incertitudes liées au travail à durée déterminée ajoutent une pression sur les finances de la famille.

Les délégués de l'AM et les syndicats ont souligné l'importance des activités sociales pour les épouses et les familles des marins, qui leur permettent de se réunir pour s'apporter un soutien mutuel. Il a été souligné que l'utilisation du téléphone portable est très populaire, en particulier parmi les familles de marins aux Philippines. Un tel type de communication instantanée peut toutefois comporter des inconvénients. Les marins peuvent être informés des situations de crise en temps réel, plutôt qu'après, lorsqu'elles ont été résolues. Cela peut provoquer une certaine anxiété chez un marin qui est loin de chez lui et qui ne peut pas intervenir. Mais cela ne devrait pas être un motif pour ne pas fournir de services de communications.

En cas de mort ou de disparition d'un marin, les agences de recrutement des marins tentent parfois d'empêcher les organismes de bien-être d'intervenir. Les marins et leurs familles ont le droit de savoir si quelque chose arrive. Mais le personnel des services de bien-être ne devrait jamais transmettre d'informations sans l'autorisation du marin. Par exemple, dans le cas où le virus VIH est diagnostiqué, il faut attendre que le marin ait décidé d'informer sa famille pour offrir un soutien.

Santé et condition physique des marins

Le Dr. Rob Verbist a prononcé une intervention dans laquelle il a rappelé que la définition de la santé par l'Organisation mondiale de la Santé inclut la santé physique, mentale et sociale. Le Dr Verbist a ajouté que la Conférence a également reconnu la dimension spirituelle de la santé. Les navires sont conçus pour transporter la marchandise et non pas pour l'équipage, et il existe de nombreux dangers à bord. Toutefois, les maladies chez les marins sont davantage susceptibles d'être liées au style de vie plutôt qu'à la profession, par exemple, les maladies cardiaques ou les cancers dus au tabac, à

une mauvaise alimentation, au stress et au manque d'exercice.

Le programme S.H.I.P. (*Seafarers' Health Information Programme* - Programme d'information relative à la santé des marins) de l'ICSW encourage les marins à prendre soin de leur santé en fournissant des services d'information visant à promouvoir des modes de vie sains. Les thèmes abordés incluent la sécurité alimentaire, l'exercice, les voyages, la malaria, la surcharge pondérale et les maladies sexuellement transmissibles. Les problèmes de poids sont plus courants parmi les marins que parmi les travailleurs à terre. Toutefois, les marins ne courent pas plus de danger de contracter des maladies sexuellement transmissibles, et ne devraient pas être stigmatisés en tant que tels.

La Conférence s'est ensuite divisée en groupes de travail pour discuter de la santé des marins. Les thèmes abordés ont inclus le stigmate du VIH. Les marins peuvent parfois éviter d'admettre qu'ils sont atteints du VIH par peur de perdre leur travail. Mais cela limite leur accès aux informations médicales et aux traitements. Le dépistage obligatoire du VIH représente un sujet de controverse. Aux Philippines, par exemple, celui-ci est illégal mais on sait que certaines agences de recrutement imposent cette pratique. Les armateurs ont en effet besoin de savoir s'il existe des probabilités que des membres de l'équipage tombent malades à bord.

Certains programmes nationaux d'éducation à la santé placent un accent excessif sur le VIH et négligent des maladies plus courantes telles que les maladies cardio-vasculaires, le stress et la dépression, ainsi que les nouvelles menaces telles que le « chikunguya ». Il se peut que la vie à bord ne favorise pas des styles de vie sains. Le stress et la dépression sont certainement exacerbés par les contrats de longue durée. Les jeunes marins sont parfois disposés à accepter des contrats de longue durée afin de gagner plus d'argent. Les escales à terre comportent le risque d'excès de nourriture et de boissons et d'autres comportements excessifs. Le Dr Verbist a déclaré que la gravité, mais non la fréquence, des maladies psychiatriques parmi les marins s'accroît, et que le nombre de cas de suicides augmente.

Il est nécessaire que les questions liées à la santé soient incluses dans la formation des assistants et des agents de bien-être. La documentation produite par S.H.I.P. peut servir de base pour les débats sur les questions liées à la santé. On a exprimé la préoccupation selon laquelle cette documentation devrait être appropriée du point de vue religieux et culturel. Un délégué a mentionné que des efforts en vue d'améliorer l'atmosphère lugubre dans certains centres de marins pourraient aider à combattre la dépression.

Travailler dans un environnement interreligieux

Le Rév. David Potterton, de la Société des Marins (*Sailors' Society*) est intervenu lors de la Conférence sur

l'importance du soutien religieux aux marins. Les aumôniers maritimes, à la différence des aumôniers des autres secteurs, rencontrent les personnes dans ce qui constitue à la fois leur cadre de travail et leur cadre de vie. Ils devraient être correctement préparés et accrédités. La coopération œcuménique et interreligieuse est essentielle, de même que la coopération avec les organismes laïcs. Les membres de services de bien-être ecclésiaux devraient adopter un code de conduite commun, afin qu'ils puissent gagner la confiance des capitaines des navires et des autorités portuaires. Tout comportement inapproprié devrait conduire au renvoi.

Les groupes de travail ont souligné l'importance de répondre aux besoins des marins, de rendre service, d'offrir une aide, d'être digne de confiance et d'offrir son amitié aux marins souffrant de solitude. Un marin ayant une longue expérience provenant d'une famille musulmane, mais ayant reçu une éducation catholique, a suggéré que lorsque les aumôniers rencontrent des fidèles d'autres religions, ils « ne devraient pas se référer à des Eglises spécifiques, mais simplement parler de Dieu et de la façon de vivre correctement ».

Il a été souligné que les aumôniers ne devraient pas se présenter sous un faux jour, mais révéler clairement leur identité. Dans certains cas, des organismes, qui n'étaient pas membres de l'ICMA, prétendaient célébrer la Messe, un mensonge qui a été une source de mécontentement pour les marins catholiques. S'occuper du problème des groupes religieux qui se comportent de manière incorrecte représente un défi. Certains groupes essaient de soutirer de l'argent aux marins, ou adoptent des politiques de conversion agressives. Il a été rappelé aux délégués que le terme correct définissant ces groupes est « prosélytiques » et non « évangéliques », ce qui possède une tout autre signification.

Les bonnes relations avec les comités de bien-être portuaires pourraient être utiles aux organismes sérieux de bien-être. De nombreux organismes possèdent de solides programmes de formation, mais un système commun d'accréditation est souhaitable. Les autorités portuaires devraient prendre connaissance du Code de Conduite de l'ICMA. Les religions non-chrétiennes ne devraient pas être exclues. Les aumôniers ont besoin de connaître les autres coutumes et traditions. Lorsque cela est possible et approprié, les visiteurs de navires d'autres confessions religieuses devraient être inclus dans les équipes pastorales. Un délégué a souligné que les équipages des navires jouent un rôle de première ligne dans la coopération multiculturelle.

Le Capitaine Abdul bin Aziz Abdullah, un marin musulman ayant de longues années d'expérience, a parlé des dangers de stéréotyper les personnes sur la base de leur religion ou nationalité. En tant que marin musulman, il a apprécié le travail des agents pastoraux chrétiens, et n'a jamais ressenti la moindre pression à se convertir. Le Capitaine Abdullah a rappelé à la Confé-

rence l'importance d'établir des réseaux, de transmettre les informations et de dénoncer les abus.

Les défis qui se présentent aux services de bien-être au niveau de la Région

L'intervention finale du jour a été prononcée par Mgr Jacques Harel. Cette région est composée — a-t-il dit — à la fois de pays fortement développés et de pays sous-développés. Alors que la région est la principale source de marins et de pêcheurs pour la totalité de l'industrie maritime et de la pêche, dans certains pays, les marins sont au chômage, n'ont aucune sécurité d'emploi et ont des salaires très bas. Dans de nombreux pays, l'attitude prédominante à l'égard des affaires et des problèmes maritimes ne tient pas compte du facteur humain, en d'autres termes, la priorité est de faire des affaires et non pas du bien-être.

Les ONG, les syndicats et les Missions constituent les principales sources de service de bien-être, mais la viabilité financière des Centres représente une difficulté constante, en particulier aujourd'hui, où les financements d'ITF sont inférieurs que par le passé. Les organismes de bien-être sont parfois considérés comme des rivaux par les commerces locaux tels que les taxis et les fournisseurs de cartes de téléphone. Les mafias qui opèrent dans les ports représentent également une menace. Dans tous les cas, la sensibilité au contexte local et la coopération avec les autorités portuaires sont d'importance vitale.

Le passage d'un personnel étranger, qui dirige souvent le centre, à un personnel local peut être difficile. La barrière de la langue et le manque de connaissance de l'anglais peuvent être de réels problèmes. Un autre problème est le manque de volontaires en raison du taux élevé de chômage et de pauvreté et également parce que, dans certains pays, le bénévolat ne fait pas partie de la culture.

Les besoins des marins augmentent, et il existe une demande particulière de soin pastoral et d'assistance psychologique. Fournir de tels services gratuits est un défi dans les régions où les comités de bien-être portuaires sont peu connus et où les marins sont souvent considérés comme une main d'œuvre privilégiée car ils reçoivent des salaires réguliers.

La communication entre les aumôniers portuaires

(Suit à la page 12)



Rio de Janeiro

Inauguration de la nouvelle *Stella Maris*

Le Père Cesare Ciceri a été nommé comme nouveau aumônier de notre port, en vue de poursuivre le travail qui a été réalisé en faveur des Gens de la Mer au cours de ces huit dernières années.

L'après-midi du 26 juillet 2007, le nouveau siège du Centre *Stella Maris* de Rio a été inauguré, dans un nouvel espace mis à disposition par la Compagnie DOCAS. Après sa restructuration, cette maison a comme objectif d'accueillir tous les Gens de la Mer qui sont intéressés à se servir d'un endroit confortable pour le repos et la détente, offrant la possibilité d'effectuer des appels téléphoniques nationaux ou internationaux, des moyens de transport pour les excursions, des activités religieuses, culturelles et sportives.

Cet espace se transforme en un point de rencontre entre différentes cultures et nationalités, et, ce qui est plus important, un endroit de réflexion avec Dieu, quelles que soient les religions qui s'y rencontrent.

Le bâtiment compte un seul étage et est constitué par une salle principale, avec poste de TV, radio, billard, une échoppe de souvenirs, une bibliothèque et un bar. Dans la deuxième salle se trouvent des ordinateurs, un baby-foot et une bibliothèque ; la cuisine est grande et on peut y trouver toute sorte de sandwiches. Les bureaux sont équipés d'ordinateurs pour le travail quotidien du personnel de l'aumônerie. Derrière la maison, il y a un espace que l'on pense transformer à l'avenir en terrain de sports.

Ce Centre est considéré comme le meilleur de la région car il est situé dans une zone privilégiée (à l'in-

térieur du port de Rio de Janeiro) et a été obtenu grâce aux bonnes relations entre l'Eglise catholique, les syndicats, les autorités portuaires et gouvernementales. Son personnel est formé pour accueillir de la meilleure façon possible toute personne qui visite les locaux. On y tend toujours la main avec amitié aux travailleurs du secteur maritime, en particulier pour offrir notre solidarité aux marins.

Nous souhaitons beaucoup de succès à ce projet dont le P. Cesare Ciceri est responsable, nous savons pouvoir compter sur son excellent travail et l'accueil qu'il saura offrir pour poursuivre la diffusion de l'A.M. à Rio de Janeiro. Son engagement est de faire en sorte que ce Centre continue à constituer un exemple pour les Centres *Stella Maris* ou les Maisons du Marin présents et futurs.

Santos

A partir du mois d'avril 2007, le Père Samuel Fonseca a été désigné comme aumônier de ce port, un des plus importants d'Amérique Latine, car il reçoit environ 40 bateaux par jour, ce qui rend l'assistance sociale et spirituelle très importante.

Le 2 août 2007, le Père Fonseca a été invité à célébrer le baptême du nouveau remorqueur construit par la Compagnie Wilson Son, qui a reçu le nom de "Mercurius". Il s'est agi d'une occasion de plus pour démontrer comment l'union entre les personnes permet que des projets deviennent réalité, et aussi pour remercier Dieu pour le projet réalisé, lui demandant de bénir ce remorqueur et son équipage qui devront affronter les défis au large.

(Suit de la page 11)

peut être difficile. Cela est dû en partie à des problèmes techniques, mais également à une question de mentalité. Les problèmes tels que la criminalisation des marins sont trop complexes pour que les aumôniers les affrontent seuls. Il faut mettre en place des réseaux et une coopération entre les aumôniers et les autres organismes compétents.

Dans les groupes de travail, les délégués ont discuté de la question des ressources qui sont parfois distribuées de façon inéquitable ou insuffisante. Ils ont partagé leurs expériences et ont lancé un appel à la Conférence en vue de donner la priorité aux navires de niveau « sous-standard » dans les activités de visites des navires, et de privilégier l'aide aux marins les plus pauvres. Pour combattre le problème de la barrière de la langue, des programmes d'échange entre les centres ont été suggérés.



MARATHON BIBLIQUE DANS LE CADRE DE L' "AMERICA'S CUP"

(40 heures au service de la Parole de Dieu dans le projet "La Bible dans la mer")

A l'occasion de la "Coupe d'Amérique", le diocèse de Valence a entrepris une série d'initiatives – adaptées à l'environnement réunissant diverses confessions – afin de satisfaire les besoins spirituels des participants à l'événement sportif qui rassemble les "gens de la mer" venus des quatre coins du monde.

1° Des célébrations eucharistiques en différentes langues, dans les paroisses proches des étapes de la course et des hôtels hébergeant les sportifs et les visiteurs. Afin d'informer le public de ces célébrations, un dépliant a été distribué dans les hôtels, les paroisses, le lieu d'amarrage des bateaux et les lieux où étaient concentrés tous ceux qui étaient présents à Valence pour participer à l'événement

2° Un "Marathon biblique", avec des lectures de la Parole de Dieu, organisé par un groupe de paroisses et de jeunes dans les zones des districts maritimes.

3° Une célébration œcuménique à la paroisse de Santa Maria del Mar, avant le départ pour la dernière étape de la compétition, présidée par S.E. Mgr Esteban Escudero, évêque auxiliaire de Valence, par le Révérend Fritz Delp, prêtre luthérien, et par le Révérend Paul Needle, prêtre anglican. A la cérémonie, a assisté également un représentant de la Société biblique espagnole, ainsi que plusieurs prêtres catholiques. Pendant la célébration, des passages de l'Ancien et du Nouveau Testament ont été lus concernant la mer et la navigation mais aussi "la signification morale de la compétition, et l'anxiété à propos des adversités que les personnes doivent surmonter.

"Qui prend en main la Bible et la lit, prend le chemin qui conduit au port de l'expérience de Dieu". Ces paroles de Ricardo Lázaro, professeur de l'Institut de Sciences Religieuses de Valencia, reflètent l'esprit de l'initiative "La Bible dans la mer" qui s'est tenue du 20 au 22 avril dans la zone maritime de Valencia.

Cette idée de la Société Biblique Espagnole et du Père Miguel Angel Vives, curé de l'Eglise de la Nativité de Burjassot-Canterería, (dans la ligne du projet de lecture ininterrompue de la Bible qui s'est déroulé à Valencia tout le long de l'année 2000 avec comme thème "Au son de la parole") est née à l'occasion de la tenue de la "Coupe d'Amérique" (America's Cup) dans notre ville. Ce projet biblique a eu trois centres d'intérêt : le Club Nautique Royal, la Paroisse de Nuestra Señora de los Ángeles del Caballero y la Promenade maritime de la Malvarrosa.

Le vendredi 20, dans le Salon des Drapeaux du Club Nautique Royal de Valencia, on a inauguré une exposition présentant plus d'une centaine d'exemplaires de la Bible de différentes époques, y compris des fac-similés du XVIème siècle et des originaux du XVIIIème siècle, avec des éditions écrites dans les langues de cinq continents, dont le japonais, le coréen, le philippin et les langues tribales africaines, ainsi que des papyrus et des parchemins. Présentée par José Luis Andavert et Juan José Echevarria, la Société Biblique Espagnole a réalisé une exposition avec des grands pan-



neaux qui expliquaient la Bible depuis son origine et sa relation avec l'être humain, les arts et la culture. L'exposition biblique a été complétée par une sélection de l'exposition "Femmes dans la Bible" de Fr. Gildo, un religieux de La Salle, et d'images artistiques de paysages bibliques ayant trait à la mer – avec les citations correspondantes – réalisées pour

cette occasion par le photographe Manolo Guallart. La cérémonie s'est terminée par une conférence de Ricardo Lázaro, de l'Institut de Sciences Religieuses, sur "L'importance de la Parole de Dieu dans la vie des personnes". Dans son intervention, Lázaro a mis en relief les trois traits qui constituent la Parole de Dieu pour le peuple croyant : la lecture, la réflexion et la célébration. Il a aussi invité les présents à être les co-protagonistes des récits bibliques, en permettant à Dieu de communiquer avec chacun à travers les textes sacrés.

A minuit, dans le même salon, a commencé la lecture ininterrompue de la Bible pendant 40 heures. Dans le temps pascal et dans un cadre maritime, la lecture ne pouvait que commencer par le Livre de Jonas, "un passage biblique avec un message de miséricorde" – comme le rappelle Miguel Ángel Vives; ou comme l'avait commenté Ricardo Lázaro, "un récit sur la certitude pour celui qui persévère dans la difficulté d'être sauvé par Dieu".

Après dix heures, la lecture a été poursuivie en

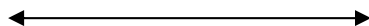
mer, à bord de cinq embarcations conduites par le voilier "El Capitán Garfio". Les participants ont complété deux heures de lecture au large en terminant par une prière commune.

La lecture s'étant poursuivie sans interruption pendant toute la journée, c'est à huit heures du soir que la paroisse de Nuestra Señora de los Ángeles del Cabanyal a pris la relève – en présence de son curé, le P. José Luis Barrera. Le marathon biblique a continué toute la nuit dans la salle commune, avec la participation de paroissiens anonymes qui ont vécu l'expérience de lecture la Parole de Dieu dans le cadre de ce projet singulier à des heures inhabituelles.

A l'aube du dimanche et avec la lumière du jour, la lecture s'est poursuivi sur la Promenade maritime de la Malvarrosa. Les six dernières heures, caractérisées par un temps printanier magnifique, ont vu la participation de soixante volontaires – en particulier

des jeunes – des paroisses de la Nativité de Notre-Dame de Burjassot, de l'Assomption et de Saint-Maximilien-Kolbe de Benimaclet, ainsi que de la zone maritime. Cinq mille exemplaires gratuits de l'Evangile de saint Luc ont été distribués aux passants, en les invitant à lire la Bible pendant quelques minutes. La communauté chrétienne évangélique de Valencia a participé elle aussi à la lecture.

C'est ainsi que se sont déroulées les 40 heures ininterrompues au service de la Parole de Dieu dans le projet "La Bible dans la mer". Pour conclure, une pensée de Ricardo Lázaro extraite de la conférence préparatoire de vendredi : "Des Psaumes à l'Evangile, en passant par l'Exode et le Livre de Jonas, dans l'aventure du croyant qui laisse tout pour suivre Jésus et être son témoin, la Bible est un instrument efficace, avec l'aide du souffle de l'Esprit Saint, pour trouver Dieu dans les autres".



LA PÊCHE ILLÉGALE DES BÂTEAUX DE LOISIR CAUSE BEAUCOUP DE TORTS À LA PÊCHE ARTISANALE

Les pêcheurs artisanaux des Canaries dénoncent depuis un certain temps la concurrence déloyale de la part des pêcheurs sportifs qui, d'après eux, vendent illégalement leurs prises aux bars et aux restaurants.

Les normes en vigueur autorisent les pêcheurs sportifs à effectuer des prises sous la forme de compétition ou d'attraction touristique. Ces prises peuvent être consommées ou offertes à des institutions de bienfaisance, mais ne peuvent pas être vendues. Et c'est ce que dénoncent justement les associations professionnelles des Canaries : les prises sont vendues de façon illégale à des bars ou à des restaurants, ce qui nuit au marché des pêcheurs artisanaux.

Outre l'exclusivité qu'ils revendiquent concernant les ventes, les pêcheurs dénoncent aussi que cette surpêche a décimé les flottes de pêche. C'est pourquoi, quand on parle d'établir une moratoire, le patron principal du syndicat d'Arguinegín, José Santana, affirme que ce qu'il faut faire c'est surtout d'augmenter la vigilance. Il signale que les pêcheurs sportifs réalisent leurs prises sans aucun contrôle de la part des autorités. Les professionnels par contre sont soumis à un système de contrôle appelé "la première vente", à travers lequel est vérifiée la taille des prises avant leur mise en vente.

L'absence de contrôles permet que les restaurants et les bars vendent du poisson dont on ne peut vérifier la provenance, avec le danger qui en découle pour les consommateurs. La situation, en particulier celle décrite par les pêcheurs du littoral au sud de Tenerife, n'a fait qu'empirer avec le temps, une situation définie comme "insoutenable" par Vicente Rivero, président de la Fédération Provinciale des Syndicats de Pêcheurs de Santa Cruz de Tenerife. En effet, à la question des prises et des ventes irrégulières, il faut ajouter l'utilisation de moyens de pêche illégaux.

Comme le signalent les intéressés, pour obliger le Conseil pour l'Agriculture, l'Elevage, la Pêche et l'Alimentation du Gouvernement des Canaries à mettre fin à cette situation, les pêcheurs sont passés à l'action en dénonçant, avec noms et prénoms, les pêcheurs braconniers ainsi que de bars et restaurants qui achètent ces produits.

("Mar", n° 462, juillet-août 2007, p.68)



96^e CONFÉRENCE ANNUELLE DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL[illegible]

Le 14 juin 2007, lors de sa 96^{ème} conférence annuelle, l'ILO a adopté de nouveaux standards de travail pour le secteur de la pêche mondiale. L'Apostolat de la Mer a salué cette nouvelle "Convention et Recommandation pour le Secteur de la Pêche" comme un important signe d'espérance et il a félicité l'ILO, ses partenaires sociaux, les Etats-membres et les ONG pour le haut niveau de collaboration apportée dans l'élaboration et le développement de cet instrument qui assure une protection totale aux pêcheurs dans le cadre de leur travail.

Ces nouveaux standards présentent des dispositions entendant assurer aux travailleurs du secteur de la pêche une plus grande sûreté de l'emploi, de la sante et des soins médicaux en mer, un repos suffisant, la protection d'un accord de travail et la même protection sociale que les travailleurs opérant à terre. Lorsqu'elle sera ratifiée, la Convention améliorera les conditions de vie et de travail de plus de 90 % des 41 millions de pêcheurs mondiaux (c'est le nombre estimé).

Le Conseil Pontifical recommande avec force à tous de faire tous les efforts possibles pour obtenir au plus tôt la ratification de cette nouvelle Convention qui "fera la différence" dans la vie de nombreux pêcheurs, de leurs familles et de leurs communautés dans le monde entier.

+ Archevêque Agostino Marchetto
Secrétaire du CPPMPD

[illegible]

marins à bord ne travaillent pas dans des conditions dangereuses pour leur sécurité ou leur santé. Cette dernière disposition vise à retirer de la circulation maritime les navires imposant des conditions de vie et de travail inacceptables, agissant au détriment des exploitants responsables.

Reconnaissant que de nombreux pays pourraient ne pas disposer d'ores et déjà des institutions ou infrastructures nécessaires à l'application immédiate de toutes ces dispositions, la convention prévoit un mécanisme juridique innovant qui autorisera les Etats à mettre progressivement en place certaines de ses dispositions.

La prochaine étape pour les Etats membres, après l'adoption de la convention par la Conférence internationale du Travail, consistera à faire passer cette mesure devant leurs autorités nationales pour ratifi-

TRAGÉDIES EN MER

La perte d'un ferry cause la mort d'au moins 58 personnes au Sierra Leone

L'Amunafa, un ferry côtier équipé de moteurs hors-bords, s'est renversé à cause du mauvais temps dans la nuit du 2/3 août. Il transportait environ 80 personnes, dont 58 ont décédé. A cette occasion le Conseil Pontifical a envoyé le message de condoléances suivants au Nonce Apostolique à FreeTown.

Excellence,

Au nom du Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement, je voudrais vous dire ma profonde sympathie et ma tristesse en apprenant la perte du ferry « Amunafa » dans la nuit du 2/3 août.

Nos pensées et nos prières vont à toutes les victimes, aux disparus et aux blessés. Nous pensons spécialement aux familles qui sont dans la peine, qui ne reverront jamais plus des êtres chers en ce monde, et nous prions pour le succès des opérations de secours.

Dans la prière et la solidarité, je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments sincères dans le Seigneur,

+Archevêque Agostino Marchetto
Secrétaire du Conseil Pontifical pour la
Pastorale des Migrants et des Personnes en Déplacement

La triste fin d'un navire au large du Tamil Nadu.

Les 12 membres d'équipage du cargo MV Geradu Empire des Maldives, qui a fait naufrage au large des côtes du Tamil Nadu le 16 octobre, 2007 ont été sauvés par un navire allemand et ramenés à Chennai le 20 dans la soirée. L'équipage était composé de 8 Indiens, 2 Sri Lankais et 2 Maldiviens. Le navire transportait une cargaison de Tuticorin à Kuludhufushi aux Maldives, quand le 16 octobre la salle des moteurs se mit à faire eau alors qu'il se trouvait à 36 miles nautiques de Kanyakumari.

L'équipage raconte la séquence des événements ;

« Une grande brèche était apparu dans la cale du navire, qui avait plus de 30 ans. L'eau commença à faire irruption et un des membres d'équipage à l'aide de son pied tenta de colmater la brèche. Mais il dû abandonner quand il ne put plus respirer, et tous les efforts

furent sans effets, » raconte Anand, un marin originaire de Tuticorin.

« J'ai essayé d'arrêter l'eau en plaçant des sacs de sable dans la brèche. Mais l'eau continuait de monter et je sentais approcher la mort, » nous confia un autre marin Lackshwadeep. Le Capitaine Shammem pour sa part donna les précisions suivantes: « Nous avons constaté qu'on prenait de l'eau vers 11h30 du matin le 16, et nous n'avons pas pu faire grand chose pour l'arrêter. Nous avons alors envoyé des messages de détresse par la radio et un navire allemand le MV Scan Brazil nous a répondu vers 14h 20 et l'opération de sauvetage était terminé à 17h00. »

Quelques membres d'équipage ont accusé la radiobalise de détresse de n'avoir pas fonctionné, alors que le navire coulait. « Il n'y avait pas de générateur de secours non plus » a ajouté un autre marin.

Aussitôt que la nouvelle nous est parvenue, l'ITF et l'AM ont travaillé ensemble pour préparer à accueillir les marins au Centre des

Marins. Mais les armateurs avaient déjà pris des dispositions pour les loger à l'hôtel et pour leur payer leurs salaires et leurs compensations.

Le second Capitaine Jayasinghe devait faire la déclaration suivante « Nous avons été sauvés par un navire allemand et sommes arrivés à Chennai le 20.

Nous remercions M.Sreekumar de l'ITF, le Père Anthony de l'AM et M Manoj Joy du «Sailors Helpline» pour toute l'aide qu'ils nous ont apporté et pour nous avoir permis de contacter nos familles et d'obtenir satisfaction pour nos salaires et compensations ».



AOS REGIONAL COORDINATORS

NORTH AMERICA & CARIBBEAN

Deacon Albert Dacanay
AOS National Director
24 Senator Blvd
SCARBOROUGH,
Ontario M1J 3M7 (Canada)
Tel +1 (416) 261 5299
Fax +1 (416) 261 9700
Mobile + 1 (416) 220 9748.
adacanay@aos-canada.org

AFRICA INDIAN OCEAN

Mr. Terry Whitfield
AOS National Director
P.O.Box 10543
Marine Parade
4056 DURBAN (South Africa)
Tel +27 (31) 463 3212
Mobile 0829532145
venture@saol.com

WEST AFRICA

Fr. Cyrille Kete
AOS National Director
Cathédrale, BP 348
LOMÉ (Togo)
Tel +228 221 4612
Fax +228 221 0246
cyrille_kete@yahoo.fr

LATIN AMERICA

Fr. Samuel Fonseca, C.S.
AOS National Director
Stella Maris
Avenida Washington Luis 361
11055-001 SANTOS SP (Brazil)
Tel +55 (13) 3234-8910
Fax +55 (13) 3223-7474
Mobile +55 (21) 96052999
samufonto@hotmail.com

EUROPE

Fr. Edward Pracz, C.Ss.R.
AOS National Director
ul Portowa 2
81-350 GDYNIA (Poland)
Tel +48 (58) 620 8741
Fax +48 (58) 620 4266
Mobile +48-0604203527
stellam@wsm.gdynia.pl

SOUTH ASIA

Fr. Xavier Pinto, C.Ss.R.
AOS National Director
Redemptorist Community
876, Alto-Porvorim, GOA 403521
Fr. Xavier Pinto, C.Ss.R.
Tel +91 (832) 2410419
Fax +91
Mobile 9820700123
stellamarisindia@yahoo.com

EAST ASIA

Fr. Romeo Yu Chang, CICM
Church of St. Teresa
2 Bukit Purmei
SINGAPORE 099865
Tel +63 271 8464
Fax +63 271 1175
Mobile +63 9783 5191
yuchangr17@hotmail.com

OCEANIA

Mr. Ted Richardson
AOS National Director
PO Box 90, WYNNUM (Brisbane)
Queensland 4178 (Australia)
Tel +61(7) 3890 2436
mobile 041 919 7096
Fax +61 (7) 3890 2330
aosnat@bigpond.net.au
[//www.stellamaris.asn.au](http://www.stellamaris.asn.au)



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

Palazzo San Calisto - Cité du Vatican

Tel. +39-06-6988 7131

Tel. +39-06-6988 7131

Fax +39-06-6988 7111

e-mail: office@migrants.va

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

