

# APOSTOLATUS MARIS BULLETIN

(N. 115/2013/II)



## DIMANCHE DE LA MER (14 JUILLET 2013)



### A L'INTÉRIEUR ....

L'indifférence: le grand mal du monde de la mer

3

Journée des gens de mer

8

Comprendre le marin philippin, 2ème partie

10

ISWAN

16

Enquête du SRI

19

**Conseil Pontifical de la Pastorale pour les Migrants et les Personnes en Déplacement**  
Palazzo San Calisto - Vatican  
Tel. +39-06-6988 7131  
Fax +39-06-6988 7111  
[office@migrants.va](mailto:office@migrants.va)

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

### Message du Conseil Pontifical

« Ce monde de la mer, avec la pérégrination continue des personnes, doit aujourd'hui tenir compte des effets complexes de la mondialisation et, malheureusement, doit affronter aussi des situations d'injustice, en particulier lorsque les équipages sont sujets à des restrictions pour descendre à terre, lorsqu'ils sont abandonnés avec les embarcations sur lesquelles ils travaillent, lorsqu'ils tombent sous la menace de la piraterie maritime ou subissent les préjudices de la pêche illégale. La vulnérabilité des marins, pêcheurs et navigateurs, doit rendre plus attentive encore la sollicitude de l'Eglise et stimuler le soin maternel qu'à travers vous, elle manifeste à tous ceux que vous rencontrez dans les ports ou sur les navires, ou que vous assistez à bord au cours de long mois de navigation ».

Ces paroles ont été adressées par le Pape Benoît XVI aux participants au XXIIIe Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer, qui s'est tenu au Vatican du 19 au 23 novembre 2012. En effet, depuis plus de 90 ans, l'Eglise catholique, à travers l'*Oeuvre de l'Apostolat de la Mer* et son réseau d'aumôniers et de volontaires dans plus de 260 ports du monde, a manifesté son *soin maternel* en apportant un bien-être spirituel et matériel aux marins, aux pêcheurs et à leurs familles.

Alors que nous célébrons le **Dimanche de la Mer**, nous voudrions inviter chaque membre de nos communautés chrétiennes à prendre conscience et à reconnaître le travail des 1,2 à 1,5 millions de marins environ qui naviguent dans le cadre d'une flotte internationale mondialisée, composée de 100.000 navires transportant 90% des biens manufacturés. Très souvent, nous ne réalisons pas que la majorité des objets que nous utilisons dans notre vie quotidienne sont transportés par des navires sillonnant les océans. Les équipages multinationaux sont soumis à des conditions de vie et de travail difficiles à bord, passent des mois entiers loin de leurs proches, font l'expérience de l'abandon dans des ports étrangers sans salaires, de la criminalisation

et des catastrophes naturelles (tempêtes, typhons, etc) et humaines (piraterie, naufrages, etc).

A présent, une lueur d'espérance brille dans la nuit obscure de ces problèmes et difficultés auxquelles sont confrontés les marins.

La Convention sur le travail maritime de l'Organisation internationale du travail (MLC 2006), après avoir été ratifiée par 30 pays membres de l'OIT, représentant près de 60% du tonnage brut mondial, doit entrer en vigueur en août 2013. Cette Convention est le résultat de plusieurs années de débats tripartites sans relâche (entre gouvernements, employeurs et travailleurs) en vue de consolider et d'actualiser un grand nombre de Convention relatives au travail maritime et de Recommandations adoptées depuis 1920.

La MLC 2006 établit les conditions internationales minimales pour presque chaque aspect des conditions de travail et de vie des marins, y compris les conditions équitables d'emploi, les soins médicaux, la protection et la sécurité sociales, et l'accès aux installations de bien-être à terre.

Tandis que, en tant qu'AM, nous saluons l'entrée en vigueur de la Convention et nous formons le vœu confiant de voir des améliorations dans la vie des marins, nous demeurons vigilants et exprimons notre *solicitude attentive* en concentrant notre attention sur la Règle 4.4 de la Convention, dont l'objet est : *assurer aux gens de mer qui travaillent à bord d'un navire l'accès à des installations et services à terre afin d'assurer leur santé et leur bien-être.*

Nous devrions coopérer avec les autorités appropriées dans nos ports respectifs afin de permettre à tous les gens de mer d'aller à terre au plus tôt après l'arrivée du navire au port, au bénéfice de leur santé et bien-être (cf. B4.4.6§5).

Nous devrions rappeler aux Etats du port qu'ils doivent promouvoir le développement d'installations de bien-être à terre facilement accessibles aux gens de mer, quels que soient leur nationalité, race, couleur, sexe, religion, opinion politique ou origine sociale et l'Etat du pavillon sous lequel ils sont employés (cf. A4.4.§1).

Nous devrions aider les autorités appropriées à établir des conseils de bien-être au niveau national et local qui servent d'intermédiaires pour améliorer le bien-être des marins dans les ports, en rassemblant des personnes de divers types d'organisation sous une même identité (cf. B.4.4.3).

Nous devrions également encourager les autorités portuaires à mettre en place, à côté d'autres formes de financement, un système de taxe portuaire afin d'assurer un mécanisme fiable en vue de soutenir des services de bien-être durables dans le port (cf. B4.4.4 §1(b)).

Notre responsabilité finale s'adresse aux marins. Nous devrions les informer et les éduquer sur leurs droits et sur la protection offerte par cette Convention, qui est également considérée comme le quatrième et dernier pilier de la législation maritime internationale, les trois autres étant la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) 1973*, la *Convention internationale sur la sécurité en mer (SOLAS) 1974*, la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), 1978*. Une mise en place efficace sera possible et de réels changements auront lieu uniquement si les gens de mer connaissent les contenus de la MLC 2006.

Prions Marie, *Etoile de la Mer*, d'éclairer et d'accompagner notre mission en vue de soutenir le travail des fidèles qui sont appelés à témoigner de leur vie chrétienne dans le monde maritime (cf. Motu Proprio *Stella Maris* chap. 1, art. I).

Antonio Maria Cardinal Vegliò  
Président

✉Joseph Kalathiparambil  
Secrétaire

# L'indifférence : le grand mal du monde de la mer

## Les migrations forcées et la pastorale pour les gens de mer

Mgr Giacomo Martino, Consulteur du Conseil Pontifical  
de la Pastorale pour les Migrants et les Personnes en Déplacement



Selon une estimation de l'ILO en 2012, deux siècles après l'abolition de l'esclavage, 20,9 millions de personnes continuent encore de travailler sous contrainte, soit une grande partie de l'économie informelle et illégale. C'est dans différents secteurs de l'industrie que se déroulent 90 % du travail "forcé". Dans la présentation qui suit, je m'intéresserai principalement aux travailleurs "forcés" du secteur de la mer (marins et pêcheurs).

La pêche et l'aquaculture sont devenues des industries mondiales qui emploient un nombre élevé de travailleurs migrants particulièrement vulnérables au travail forcé. Bien que la plus grande partie du secteur s'efforce de respecter les lois et la dignité de la personne, il est attesté que nombre d'armateurs et d'agences de recrutement utilisent des méthodes abusives.

Non seulement ces activités violent les principes et les droits fondamentaux du travail des pêcheurs, mais elles entachent aussi la réputation du secteur de la pêche dans son ensemble, sapant le marché juste qui obéit aux lois équitables et moralement acceptables. Le problème est souvent sous-estimé et relégué uniquement aux zones géographiques extrêmement pauvres, en particulier à l'Asie. Dans la réalité, différentes recherches ont mis clairement en lumière qu'une telle pratique du travail, trompeuse et contraignante, est également appliquée dans des pays comme la Nouvelle-Zélande, la Russie, la Turquie, la Corée du Sud, l'Irlande, l'Ecosse et l'Afrique occidentale.

Les bateaux de pêche, en particulier ceux opérant en haute mer, peuvent rester ancrés à une même place de façon ininterrompue, au milieu de la mer, pendant plusieurs années, transbordant le carburant, les personnes et le poisson pêché. A bord de ces bateaux, les marins peuvent difficilement signaler les abus, les blessures ou les accidents mortels ou, de toute façon, demander une assistance pour être protégés. Tout comme les marins, les pêcheurs doivent remettre leur document d'identité au Commandant du bateau, la mobilité se trouvant donc fortement limitée aussi bien à bord que dans les ports étrangers. En mer, la capacité des familles et des amis à communiquer avec le pêcheur – et inversement –, est soumise à la disponibilité

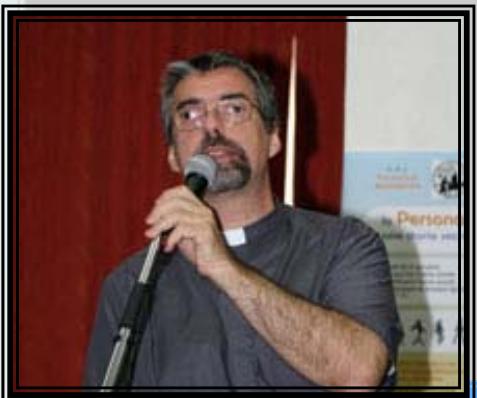
**Présentation de Mgr Giacomo Martino à la XXème Session Plénière du Conseil Pontifical, duquel il est Consulteur, qui s'est tenue du 22 au 24 mai 2013 sur le thème: "La sollicitude pastorale de l'Eglise dans le contexte des migrations forcées. Etude du Document Accueillir le Christ dans les Réfugiés et dans les personnes déracinées par force".**

d'un téléphone portable, ou pire encore du satellite. Pouvoir retracer la position d'un bateau dépend aussi de la mesure dans laquelle celui-ci émet des signaux radio ou satellitaires.

Un ultérieur facteur qui contribue à la vulnérabilité de ces personnes est l'irrégularité de la rétribution en même temps que le manque de transparence, avec aussi le fait que lorsque les travailleurs sont payés selon une quote-part proportionnelle au poisson pêché, ils se trouvent stimulés à travailler un plus grand nombre d'heures que celles autorisées.

La fragilité de ces pêcheurs se réfère souvent à des facteurs tels que la pauvreté, l'inexpérience et l'ingénuité de certains travailleurs migrants, qui les rendent vulnérables à l'exploitation de la part d'armateurs, brokers et agences

de recrutement. La grande mobilité même de ces personnes, qui parlent des langues différentes et dont les modes de vie sont souvent incompatibles, est un facteur ultérieur d'exploitation du fait qu'elle ne garantit aucune référence solide permettant de faire des comparaisons et de trouver à quelle institution porter plainte pour dénoncer les abus. La grande majorité des victimes du secteur de la pêche pratiquée sur les bateaux sont des hommes. Ce qui n'exclut nullement la possibilité que les femmes aussi puissent être recrutées pour effectuer un travail forcé ou être victimes de la traite des personnes à bord des bateaux de pêche. Une éventualité peu probable toutefois, du fait aussi que la force physique est une qualité nécessaire décisive dans le processus de recrutement. Les cas – peu nombreux – de femmes ou de jeunes filles recrutées dans les bateaux de pêche se rapportent à l'exploitation sexuelle ou au travail des mineurs. Les femmes sont plus souvent considérées comme victimes du travail dans le secteur du traitement du poisson à terre.



Le XXI<sup>ème</sup> Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer qui s'est tenu à Rio de Janeiro en 2002 avait réfléchi sur le rapport "Bateaux, esclaves et concurrence"

préparé en 2001 par Peter Morris, Commissaire de l'*International Commission on Shipping (ICONS)*, et réunissait les résultats des enquêtes faites sur l'influence de la mondialisation dans le monde maritime. On y trouvait l'affirmation que 10-15 % des marins embarqués sur les bateaux de la flotte mondiale travaillent dans des conditions d'esclavage moderne. Il y est dénoncé qu'une partie du monde des armateurs tolèrent des bateaux aux standards inférieurs à ceux requis, et même qu'ils en tirent profit, au détriment de la grande partie des armateurs qui travaillent dans le respect des lois. Les commissaires ICONS affirment avoir été à connaissance de la disparition de marins à la suite de contrastes avec des Officiers ou de la rédaction de listes noires reportant les noms des adhérents aux syndicats.

Dans le contexte du monde de la mer, il existe des problèmes de justice extrêmement graves comme : la réduction des standards de sécurité ou du vieillissement de l'âge moyen des bateaux, problèmes qui accroissent le nombre des naufrages et des marins qui meurent en mer ; la réduction à un minimum extrême des équipages ou la fragmentation des groupes nationaux, qui augmentent chez les marins le sentiment de frustration et d'isolement.

Le double registre comptable pour les payes "officielles" et celles "effectives", et d'autres problèmes comme l'insuffisance de l'assistance médicale et sanitaire ou des garanties d'assurance font que, dans la réalité des faits, la vie des marins est bien loin de l'idée romantique que beaucoup de personnes en ont : une vie de plaisirs et d'aventures dans des terres lointaines. A travers certaines conventions (en particulier la dernière, la MLC2006 récemment ratifiée aussi par l'Italie et qui entrera en vigueur au mois d'août de cette année), l'ILO (*International Labour Office*) institue des minimums standards de travail à bord des bateaux - admissibles au niveau international - dans le domaine de la sécurité sociale, des conditions d'emploi à bord et des dispositions de vie devant être observées par les pays signataires.

En outre, les pêcheurs comme les marins sont souvent recrutés dans les nations plus pauvres qui acceptent les salaires les plus bas de la catégorie, ce qui constitue un danger surtout dans les situations d'urgence. De plus, du fait que l'offre de personnel non officier dépasse abondamment la demande, il arrive fréquemment que de nombreuses agences de *manning* (recrutement) embarquent les travailleurs à travers des "pots-de-vin" qui viennent ensuite diminuer le montant des premières mensualités payées. Des périodes intensives de dur travail, avec des pointes de 14/16 heures par jour, 7 jours par semaine, deviennent normales, en plus des conditions climatiques hostiles. Les bateaux de ligne ou de pêche de standard inférieur aux normes peuvent présenter un logement inadéquat, des cabines étroites et sans matelas approprié, sans couvertures ou avec une ventilation insuffisante, ainsi que des conditions hygiéniques médiocres et un bruit incessant. Dans certains cas, les denrées alimentaires ne suffisent pas et les gens de mer doivent survivre en se nourrissant d'appâts, de riz, de viande avariée ou de légumes. L'eau douce aussi est rationnée.

En outre, des normatives internationales engendrent de véritables inégalités entre les personnes de nationalités différentes. Le protocole de sécurité ISPS, appliqué dans toutes les Nations Unies, prévoit même que le personnel des nations inscrites sur la liste des "états-canailles" ne doit pas descendre sur les quais des ports certifiés. Il est arrivé que bien que n'étant en transit dans la zone Schengen, un commandant syrien d'un bateau de marchandises ait dû rester à bord de son bâtiment pendant plus de 25 mois. Non seulement il ne pouvait pas descendre à terre dans les ports, mais pendant 12 mois – une fois son contrat échu -, il n'a pas eu la permission de se rendre dans un aéroport international pour rentrer chez lui, à cause de sa nationalité qui le classait comme "terroriste potentiel", ce qui lui interdisait même de "transiter" du port à l'aéroport.

Chaque année, dans le monde, des bateaux et des équipages sont séquestrés pendant des mois et même des années, à cause de l'insolvabilité économique des sociétés d'armateurs. Bien que n'ayant commis aucun délit, les équipages de ces bateaux sont obligés de rester à bord pour des raisons de sécurité portuaire ou parce que, bien que n'ayant commis aucun délit, les équipages de ces bateaux doivent rester à bord pour des raisons de sécurité por-

tuaire, ou parce que le bâtiment représente la seule richesse leur permettant d'espérer sans doute recevoir un jour le salaire qui leur est dû. A bord, les marins vivent une situation similaire à celle des prisonniers, sinon pire, sans salaire, sans nourriture et sans aucune assistance sociale et sanitaire. Ils restent loin de leur pays, de leur famille et de leurs enfants. En 2009, pour l'Italie seulement, 29 bateaux ont été séquestrés, avec à bord des centaines de marins. A simple titre d'exemple – un cas parmi tant d'autres -, nous citerons l'équipage de l'*'Odessa*, un bâtiment ukrainien séquestré dans le port de Naples depuis 1995. Pendant plus de 8 ans, l'équipage a vécu de la solidarité d'un petit nombre de volontaires. D'un jour à l'autre, le Commandant Vladimir Lobanov et les huit membres de son équipage sont passés du statut de professionnels de la mer à celui de personnes délaissées luttant pour survivre. L'un des marins est mort de faim et par manque de soins adéquats. En même temps que les centaines de navigants, nous parlons de familles entières, abandonnées, détruites par de graves situations économiques et personnelles.

Des normes inadéquates font que les équipages restent à leur tour relégués sur ces bateaux : arrêtés sans avoir commis aucun délit ; citoyens du port où ils se trouvent, dépourvus de tout droit : pas même celui de trop s'éloigner du bâtiment. Abandonner le bateau sans le consentement de l'armateur débiteur signifie perdre tout droit au salaire concordé, devenir des clandestins dans le pays où se trouve le bâtiment, et une espèce de déserteur dans son propre pays. Quelle est la dignité des équipages séquestrés dans les ports à travers le monde ? Leur seule faute est d'avoir cherché un travail pour gagner honnêtement l'argent nécessaire à nourrir leur famille. Les malhonnêtes, ce sont leurs armateurs, d'authentiques spéculateurs d'hommes, de femmes et de familles. Après des années passées en rade dans les ports, les bateaux sont invendables et ne permettent même pas de disposer de l'argent nécessaire pour payer le billet de retour de ces pauvres gens. Ceux qui rentrent chez eux vivent la honte du prisonnier libéré à l'improviste, embarrassé ne pas disposer de quoi payer les dettes accumulées par leur famille pendant leur absence.

Le phénomène de la piraterie ne s'est jamais apaisé et, dans les dernières années, il a connu une forte recrudescence du fait de la famine subie par le peuple somalien, immédiatement exploitée par la criminalité internationale. Des centaines de bateaux et des milliers de marins ont été attaqués militairement, pris et brutalisés, séquestrés pendant de longs mois dans des conditions hygiéniques désastreuses, avec peu d'eau et sans nourriture. Torturés physiquement et psychologiquement – et parfois tués par les kidnappeurs habitués à la drogue et aux violences faciles –, à leur retour chez eux les marins perdent leur travail, le seul moyen pour nourrir leur famille, car ils n'ont plus la force de se réembarquer à nouveau. Pendant les longs mois de la séquestration, les familles sont accompagnées uniquement de longs silences, restant presque toujours dans l'ignorance des différentes négociations, des conditions vécues par les personnes qui leur sont chères, et elles sont abandonnées à elles-mêmes sans bénéficier - au moins - du réconfort humain d'une épaule sur laquelle pleurer, d'une nouvelle positive attendue inutilement.

Le monde de la mer est un monde souvent victime de l'indifférence : avec une vie qui est fatigante et dangereuse, une vie que personne ne connaît et à laquelle peu nombreux sont ceux qui accordent l'attention humaine, affective et religieuse qu'elle mérite.

Nous devons opérer en conservant une identité précise d'Eglise qui, comme le Christ, annonce la Bonne Nouvelle, la liberté aux prisonniers, sans tomber dans les deux extrêmes de la prédication démunie de concrétude d'une part ou, d'autre part, d'une promotion de prétextes et de lois qui, même s'ils sont justes, resteraient lettre morte si l'homme ne pouvait pas être mis à la première place.

Nous nous trouvons face à un vide social, institutionnel et législatif, en matière de protection des droits civils des travailleurs de la mer, et il est impensable que seul le bénévolat puisse, avec des interventions d'urgence, combler ce vide énorme et condamnable pour une société qui entre dans le troisième millénaire !

Dans l'Apostolat de la Mer, l'Eglise a appris à se consacrer aux hommes et aux femmes devant lesquels elle se trouve, et pas seulement pour leur faire "la charité". Silencieusement, dans le respect de la dignité d'autrui, elle s'efforce d'être accueillante afin que ces esclaves de la mer puissent se sentir en famille, même pour un instant seulement.

Les gens de mer, les marins et les pêcheurs vivent dans les ports, en marge de nos villes. Hélas, ils ne se présentent pas comme un véritable "problème migratoire" du fait que, concrètement, ils n'ont pas le



temps de nous "causer des ennuis", de manifester leurs besoins, leurs urgences. Des millions de navigateurs – de n'importe quelle provenance – font escale dans les ports locaux ; de par la consistance de leur nombre, de leurs problèmes et de leurs besoins, ils devraient, le cas échéant, interpeller la communauté ecclésiale locale qui, au contraire, reste indifférente dans la plupart des cas.

C'est justement pour ça que l'Eglise est appelée à aller à leur recherche, en tenant compte du fait que, globalement, ils constituent une véritable ville en mouvement permanent d'une rive à l'autre des océans.

Qui donc pense à eux ? Que font l'Eglise ou la société civile pour ces "étrangers" dans chaque port ? Quelle assistance – même seulement humanitaire – est assurée à ces personnes qui viennent de pays équatoriaux, avec un bagage estival restreint et qui transitent dans la Méditerranée, dans la froideur des hivers et qui disposent d'un salaire mensuel inférieur à 150 dollars ?

Nous avons essayé pendant des années de communiquer avec les gens et les villes de la mer, de faire comprendre – par les gestes et les mots – l'abandon, la misère, l'inertie et la solitude de centaines, de milliers de marins et pêcheurs sur leurs bateaux disséminés dans tous les ports du monde. En vain. Aujourd'hui plus qu'hier, les hommes et les femmes de mer sont des fantômes qui, chaque jour, effleurent nos villes, surgissent des bateaux lors des opérations d'embarquement ou pour un rapide coup de téléphone chez eux, pour disparaître très vite derrière les tôles comme des cafards craignant la lumière ; toujours "étrangers dans chaque port".

La mobilité n'est pas toujours caractérisée par la nécessité de quitter sa terre à la recherche de meilleures conditions de vie, en fuyant souvent la faim et les disettes, les persécutions et les guerres. Parfois, elle est une véritable itinérance, comme dans le nomadisme des tsiganes ou des gens du cirque. L'endroit où l'on se sent aimé devient la caravane, la famille, le groupe, peut-être aussi l'équipage, mais jamais un territoire. Les marins et les pêcheurs vivent leur mobilité uniquement pour travailler, mais ils rentrent ensuite dans leur pays, leurs familles, leurs communautés.

La famille, le noyau, le réseau : tels sont les véhicules qui renforcent le sentiment d'appartenance à une communauté, une culture "autre" que celle qui accueille.

Une enquête sur le monde maritime a mis en évidence qu'à cause de leur absence prolongée, ces personnes ont toujours plus de difficulté à former une famille et, que dans tous les cas, elles connaissent des problèmes de réinsertion lorsqu'elles retournent à terre.

Les gens de mer ne réussissent à participer à aucune activité sociale, pas même à s'inscrire tout simplement à une association. Dans le temps, ils n'arrivent même plus à pratiquer une religion par à-coups. Le fait que la responsabilité de gérer la famille et l'éducation des enfants soit du ressort de l'épouse d'une part engendre une crise chez le marin et, d'autre part, fait de la famille un corps "amputé".

Le milieu du bord n'est pas une véritable communauté qui accueille, mais principalement un espace de travail au sein duquel les relations qui s'entrelacent sont essentiellement professionnelles, ou bien d'amitié superficielle, en étant conscients que ces liens ne pourront jamais avoir de racines profondes justement à cause de la mobilité et du changement continuels.

Le manque d'un "lieu", d'un cadre où il soit possible d'exprimer quotidiennement ses sentiments déforme l'affection même, amenant à une fermeture, à la recherche d'une autosuffisance par rapport au monde, à une méfiance, mais aussi à une ingénuité extrême dans les rapports avec les personnes rencontrées dans les différents ports à travers le monde.

Qu'ils se trouvent au large ou bien ancrés dans nos ports, les marins et les pêcheurs sont :

- des frères qui vivent personnellement le drame de la migration dans chacun des ports qu'ils rejoignent ;
- des frères qui se trouvent étrangers en tout lieu au cours du pèlerinage constant loin de leurs familles, de leurs affections les plus chères, de la vie sociale mais aussi de leurs communautés ecclésiales ;
- des frères, les derniers parmi les derniers, épargnés sur les eaux de la planète sans pouvoir se rencontrer pour crier leur soif de justice en vue d'un traitement plus juste et plus digne ;
- des frères embarqués et parfois exploités dans un jeu de bandières "ombres" de pays ignorant les lois du travail et de la sécurité de la navigation ;



- des frères souvent oubliés aussi par une Eglise vivante et attentive aux nombreuses réalités sociales qui l'entourent, mais qui révèle un oubli condamnable à l'égard de ceux qui voyagent sur les deux autres tiers de la superficie terrestre, ceux des océans.

Jésus assume la mobilité en tant que méthodologie d'annonce de l'Evangile.

Jésus avance avec les personnes, et les personnes avancent avec Jésus.

Jésus redit constamment qu'il "doit aller" dans d'autres villes, à Jérusalem, lors de son retour au Père, comme s'il était dans l'impossibilité de s'arrêter.

Tous ceux qui partagent sa vie sont dignes de pouvoir dire véritablement qu'ils lui appartiennent.

Tout comme pour le migrant, l'affectivité de Jésus voyageur se manifeste aussi suivant des voies négatives. Nous comprenons souvent les choses et les personnes seulement lorsqu'elles viennent à nous manquer. Si elles sont vues "de loin", les affections les plus chères retrouvent leur substance justement du fait que nous ne pouvons plus en jouir pleinement.

L'épisode d'Emmaüs n'est pas seulement quelque chose qui est arrivée à deux disciples après la crucifixion du Christ ; il est en même temps une parabole de la vie chrétienne. Car la vie chrétienne est un voyage, une route : dans les Actes des Apôtres, l'évangéliste Luc lui-même définit le christianisme comme une "voie nouvelle" (cf. Ac 9,2, 19,2, suiv.). Le long de cette route sans répit qu'est la vie chrétienne, le Ressuscité se trouve à nos côtés et il l'est encore et surtout dans les moments plus difficiles de notre cheminement : le voyage à Emmaüs qu'accomplissent les deux disciples n'est certes pas un voyage de plaisir. C'est un voyage triste, probablement leur voyage de retour, à eux qui

avaient cru et espéré en Jésus et qui maintenant, démoralisés et déçus, s'en vont à Jérusalem puisqu'ils ont perdu leur Maître, puisqu'ils n'ont plus de projet et plus rien à faire dans la ville sainte.

Bref, le voyage à Emmaüs est un repli pour le réfugié, le migrant, le marin, pour ceux qui n'ont pas de pain et doivent en chercher ailleurs.

Jésus, c'est le Bon Samaritain.

De Jérusalem à Jéricho, la route est encore longue et regorge de blessés devant être soignés et de Prêtres et de Lévites qui passent outre, feignant de ne rien voir. A travers l'expérience d'une *missio* quotidienne avec les visites à bord, et de l'accueil de nos centres *Stella Maris*, l'Apostolat de la Mer apprend non seulement à chercher son prochain mais, à son tour, il se fait le prochain de nombreux frères et sœurs abandonnés. Souvent, nous n'avons pas d'yeux pour voir et combattre les injustices sous nos fenêtres alors que nous tournons nos pensées à ceux qui souffrent au loin. La peur de nous "mêler" à ces gens et de combattre personnellement ces injustices nous rend compatissants envers ceux qui sont suffisamment loin de nous pour ne pas nous attrister par leurs récits familiaux, pour ne pas nous laisser salir par leurs mains graisseuses, pour ne pas être imprégnés par la puanteur du poisson péché pendant des jours, des semaines et des mois. Il est facile de regarder au-delà de l'horizon et, en voyant passer un bateau, de penser au jeu romantique de quelque croisière de plaisir, sans avoir le courage de baisser les yeux dans les cales et de se laisser impliquer avec tous ces gens qui arrivent dans nos ports, longent nos côtes et crient leur besoin de justice. Nous devons "endosser l'odeur du troupeau qui nous est confié" et nous compromettre, pour que les mots de Jésus "Heureux ceux qui sont persécutés à cause de la justice, car le royaume des cieux leur appartient", ne restent pas dénués de sens, vidés par le cynisme des hommes qui n'ont plus d'yeux pour voir ni de cœur pour aimer.



Jésus est le Bon Samaritain. Il est le vrai lieu de rencontre où le temps et l'espace se concentrent, en permettant l'exercice parfait de la tendresse dans des coeurs éloignés, des amours renvoyés, des communications compliquées et des distances impossibles à combler autrement.

Jésus s'approche de chaque homme blessé dans le corps et dans l'esprit, et sur sa blessure il verse l'huile de la consolation et le vin de l'espérance, à travers aussi l'accueil que nous assurons dans les ports du monde entier, chaque jour et en toute simplicité.

Avec les gens de mer, nos réalités de volontariat également sont présentes – tout aussi connues – et opèrent dans les ports chaque jour pour accueillir, encourager et souvent secourir les gens de mer. Le volontariat catholique de l'Apostolat de la Mer, mais aussi de tant d'autres groupes - principalement chrétiens -, qui nous aident quotidiennement dans l'exercice de l'œcuménisme, à travers l'ICMA (*International Christian Maritime Association*). Un volontariat de frontière dans lequel, au-delà de la race, de la religion ou de la culture, tous peuvent aisément se reconnaître, au-delà aussi des drapeaux.

L'accueil et l'hospitalité mettent toujours les hommes de mer au premier rang pour qu'en étant éloignés de leurs familles ils puissent trouver un foyer loin de chez eux.

Une goutte dans la mer ? Peut-être bien ; mais s'il n'y a de place ni sur terre ni sur mer, nous espérons qu'un sourire et une main tendue redonneront à ces personnes un peu de Ciel... comme chacun d'eux se l'imagine.



INTERNATIONAL  
MARITIME  
ORGANIZATION

## FACES OF THE SEA



Cette année, le thème de la Journée des gens de mer est **Faces of the Sea** (Visages de la mer). Il s'agit d'une évolution naturelle du thème de l'an dernier, « C'est venu par la mer et je ne peux m'en passer ». Il ramène en substance le thème sur la campagne des héros inconnus du transport maritime, les marins eux-mêmes, et projette littéralement l'attention sur le visage humain du transport maritime et sur les sacrifices que font les marins.

Comme pour les années précédentes, votre participation sera fondamentale pour le succès de cette campagne et nous vous inviterons à exprimer votre soutien à travers les médias sociaux. Par exemple, nous vous demanderons de prendre une photo de vous-même, ou de demander à un collègue d'en prendre une, sur le navire dans le cadre de votre travail en mer ou au port dans une situation qui peut surprendre ou inspirer ceux qui réfléchissent rarement à ce que peut être la vie en mer. Postez-la sur un support de média social de votre choix de l'IMO, en nous précisant combien de jours vous avez passé en mer cette année et pourquoi vous avez posté cette photo.

Mais ce n'est qu'un aperçu de ce que nous avons en réserve, alors restez connectés pour avoir de plus amples informations sur la façon de participer, des informations détaillées seront disponibles dans quelques jours. Entre-temps, vous pouvez télécharger la campagne de promotion et commencer à passer le mot. Participez vous aussi et suivez-nous sur: **Facebook:** <http://www.facebook.com/imohq>

**Twitter:** @IMOHQ et le hashtag de notre campagne est: #thankyouseafarer

**YouTube:** <http://www.youtube.com/user/IMOHO>

## UNE RÉCEPTION ANNONCE LE THÈME DE LA JOURNÉE MONDIALE DE LA MER 2013: « DÉVELOPPEMENT DURABLE: LA CONTRIBUTION DE L'OMI APRÈS RIO+20 »

par Koji Sekimizu, secrétaire général, Organisation maritime internationale

Le 7 juillet 2013

C'est pour moi un grand plaisir de vous accueillir ici à cette réception ce soir afin d'annoncer le thème de la Journée mondiale de la mer 2013. C'est un thème qui fera non seulement l'objet du travail de l'Organisation au cours de cette année, mais, j'en suis sûr, pour plusieurs années à venir. Au cas où vous l'auriez oublié, le thème concordé par le Conseil de l'OMI cette année est: « **Développement durable: la contribution de l'OMI après Rio+20** » et mon objectif aujourd'hui est de replacer ce thème dans le contexte actuel et de vous parler de nos projets en vue de garantir l'importance et la signification de ce thème non seulement pour 2013, mais pour les années à venir.

Je devrais également souligner que nos projets sont encore en phase d'élaboration. Toutefois, je suis profondément enthousiasmé par la perspective d'un projet pouvant donner une nouvelle direction à l'OMI à l'avenir, et apporter une contribution très positive et concrète au processus établi pour développer des Objectifs de développement durable à travers les Nations unies ainsi qu'au bien-être de l'humanité dans les années à venir.

Nous parlons tous de développement durable, mais ce fut le rapport Brundtland, publié par les Nations unies en 1987, qui proposa ce qui est devenu la définition la plus largement acceptée de développement durable, c'est-à-dire « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des futures générations à répondre à leurs propres besoins ».

Notre conception du développement durable aujourd'hui inclut une préoccupation à la fois pour la capacité des systèmes naturels de la planète, et pour les défis sociaux et, bien entendu, économiques, auxquels l'humanité est confrontée.

Aujourd'hui, les Nations unies demeurent le leader mondial dans les efforts mis en place en vue de faire du



concept de développement durable Conférence des Nations unies sur le tenue à Rio de Janeiro, en juin l'an Conférence de ce genre dans la pris l'initiative de développer et de tifs de développement durable.

J'ai participé à ce qui a été appelé l'occasion pour attirer l'attention sur contribue dans une large mesure à rable: économique, social et environ-



une réalité tangible. Lors de la développement durable, qui s'est dernier, vingt ans après la première même ville, les Nations unies ont mettre en place une série d'Objec-

plus tard Rio+20, et j'ai profité de la façon dont l'industrie maritime trois piliers du développement du nemental.

J'ai été profondément encouragé par le document final de la Conférence intitulé « L'avenir que nous voulons ». Celui-ci contient un certain nombre de domaines d'intérêt spécifique pour cette Organisation et le transport maritime international, en général. J'ai donc mis en place un mécanisme interne au sein de mon bureau, avec le soutien de tous les départements, en vue de travailler avec nos partenaires de l'industrie et les parties prenantes intéressées, sur le développement et l'application des Objectifs de développement durable pour le secteur du transport maritime, qui constituera la contribution personnelle de l'OMI au travail mené par les Nations unies sur les Objectifs de développement durable.

Une telle initiative existera à la fois parallèlement et en tant que contribution aux efforts plus larges des Nations unis découlant de Rio+20. La contribution de l'OMI devrait être considérée comme une réponse concrète à l'appel du président de l'assemblée générale des Nations unies, M. Nassir Abdulaziz al-Nasser, selon lequel le document final de Rio+20 « ne représente pas une fin, mais un nouveau début ».

J'ai l'intention de mettre en place des consultations sur les objectifs de développement maritime durable au début de cette année. Le Conseil de l'OMI et les Comités de l'OMI recevront des mises à jour et pourront apporter des commentaires à ce propos dans la première moitié de 2013, avant qu'un document final de politique spécifique ne soit préparé. La préparation d'un tel document de politique spécifique nécessite: - une conception claire du développement durable pour les industries maritimes; et - des objectifs réalisables, mais ambitieux.

J'ai demandé à mon groupe de travail de commencer à travailler sur les huit éléments-clés que j'ai suggérés: culture de sécurité et protection de l'environnement; efficacité énergétique; nouvelle technologie et innovation; éducation et formation maritime; sécurité maritime et mesures contre la piraterie; gestion du trafic maritime; développement des infrastructures maritimes; mise en place de standards globaux à l'OMI.

Lors de l'ouverture du Sous-comité de la prévention de l'incendie (FP Sub-Committee), j'ai déclaré que mon objectif était de réduire de moitié les accidents maritimes d'ici 2015. Mon initiative en faveur d'une « Campagne Zéro Accident » et le Symposium qui aura lieu sur la sécurité des navires font également partie de ce domaine d'action, et j'attends bien sûr de recevoir les résultats de l'enquête sur l'accident du Costa Concordia pour prendre les mesures nécessaires. Celles-ci pourront être considérées comme des objectifs relevant du domaine de la sécurité maritime.

En ce qui concerne l'efficacité énergétique, comme nous le savons tous, le EEDI (Energy Efficiency Design Index) est entré en vigueur et j'attends que des mécanismes soient mis en place pour contrôler l'application de l'EEDI et du SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan). En ce qui concerne les nouvelles technologies et l'innovation, j'entends mettre en place un forum entre le secrétariat et l'industrie en vue de promouvoir l'innovation dans le secteur de la technologie maritime. Dans le domaine de l'éducation et de la formation maritime, je désire explorer de nouvelles façons de promouvoir les capacités de formation à bord, et en ce qui concerne la sécurité maritime et les mesures pour lutter contre la piraterie, les objectifs que j'ai cités à l'ouverture du sous-comité ce matin peuvent être considérés comme des objectifs relevant de ce domaine.

Ce ne sont là que mon point de vue et mes espoirs personnels, et je suis certain que vous avez vos propres opinions et idées. Je vous encourage tous à unir vos forces et à apporter une contribution positive en vue de formuler nos objectifs de développement durable. En tant qu'organisme chargé de la réglementation internationale du secteur maritime des Nations unies, l'OMI a été et continue d'être le centre de l'attention et le moteur des efforts en vue d'assurer que l'industrie devienne plus écologique et plus propre.

Le secteur maritime étant si essentiel au développement continu et à la future croissance de l'économie mondiale, l'OMI doit continuer à prendre l'initiative dans le soutien du secteur maritime à travers les standards globaux appropriés et en aidant à promouvoir, à travers la coopération technique, les politiques de transport maritime nationales nécessaires et les cadres institutionnels pour le secteur du transport maritime durable.

Je suis certain qu'à travers cette initiative, le thème choisi par le Conseil de l'OMI pour la Journée mondiale de la mer 2013, « Développement durable: la contribution de l'OMI après Rio+20 » représentera un projet auquel l'OMI, l'industrie maritime et toutes les parties prenantes, qui veulent faire du concept de développement durable une réalité tangible, pourront participer ensemble et auquel ils pourront apporter une contribution extrêmement positive.

# COMPRENDRE LE MARIN PHILIPPIN: SES VALEURS, SES ATTITUDES ET SON COMPORTEMENT

## 2ème partie

Auteur: TOMAS D. ANDRES



NOUS CONTINUONS LA PUBLICATION DE L'ARTICLE DU DR. TOMAS QUINTIN DONATO, CONSULTANT INTERCULTUREL QUI CONDUIT DES ACTIVITÉS D'ORIENTATION INTERCULTURELLE SUR LA CULTURE PHILIPPINE POUR LES EXPATRIÉS DES ORGANISMES MULTINATIONAUX ET INTERNATIONAUX.

### 3. CONDITIONS ALIMENTAIRES

La nourriture habituelle des Philippins comporte principalement du riz, de la viande et/ou du poisson, des légumes et des desserts et/ou des fruits de saison. Ceci est particulièrement vrai pour le déjeuner et le dîner.

Le déjeuner et le dîner sont généralement composés de deux plats, accompagnés de légumes, de préférence à part. Le petit déjeuner comporte du pain (*breakfast roll*), du fromage ou du beurre, des tranches de jambon/bacon, du café et du lait. Une variation possible : du riz sauté et du poisson séché ou des produits de conserve (saucisses, viande en boite). En règle générale, les Philippins prennent des petits déjeuners copieux et des en-cas consistants. Ce ne sont pas de grands consommateurs de vins de table, car ils préfèrent les boissons gazeuses non alcoolisées ou une bouteille de bière froide.

Les marins philippins peuvent être très sensibles au sujet de la nourriture qui leur est donnée. Ils peuvent sentir et comprendre s'ils ont été bernés par rapport à l'alimentation qui leur avait été promise ou si on leur donne ce qui leur est dû. Quand ils se plaignent de la nourriture qui leur est donnée et de sa qualité, il faut y accorder une attention immédiate et prendre les mesures qui s'imposent.

### 4. COMPRENDRE LE MONDE MASCULIN PHILIPPIN, SES COMPORTEMENTS CONCERNANT LA BOISSON, LA CONSOMMATION DE DROGUE ET SES MOEURS SOCIALES

Dans la mentalité philippine, un homme est élevé dans l'idée de la force, du courage et de l'agressivité. On lui accorde une plus grande liberté d'action qu'à une femme, tout simplement en raison des traits distinctifs généralement attribués à l'homme adulte - responsabilité, indépendance et conviction. Bien souvent, ces traits font partie de ce que l'on entend par masculinité - qui se traduit en termes de muscles, de performances sexuelles, d'alcool et de cigarettes. L'homme philippin est considéré comme quelqu'un qui boit, qui fume et qui a autant de femmes que son énergie le lui permet avant et après le mariage. On considère un homme ayant de nombreu-

ses relations comme quelqu'un qui fait preuve de *pagkala-lake* ou virilité.

Une valeur très commune chez les hommes philippins est le machisme, c'est-à-dire la supériorité physique et mentale sur la femme. Ce complexe machiste impose à l'homme philippin de jouer un rôle sexuel qui ne peut être vérifié que par le groupe de compagnons auquel il appartient, aussi bien en termes de relations qu'il entretient et en nombre d'enfants qu'il engendre avec son épouse légitime ou avec ses maîtresses. Ce que le divorce est aux Occidentaux, le *querida system* l'est à quelques hommes philippins. Il s'agit d'un mode de vie où un homme marié possède une maîtresse, ce qui va parfois jusqu'à avoir un second foyer.

Le résultat de ce machisme se traduit par un double standard de moralité. Un ensemble de principes qui veut que les femmes soient fidèles, modestes et chastes, tandis que, de l'autre côté, les hommes sont considérés comme dégagés de ces principes et de ces restrictions. Dans la culture philippine, le fait qu'un homme philippin soit un coureur n'est pas mal vu : puisque c'est un homme, on peut lui pardonner de profiter d'une telle liberté sexuelle. Il veut juste prouver sa virilité.

#### Comportements sociaux

Le Philippin est généralement amical, accueillant et prêt à rendre service. Il est pacifique et sociable. Il possède un caractère enclin au compromis plutôt qu'à la confrontation. Il aime s'amuser et organiser des fêtes. Chaque occasion, comme un anniversaire, etc. est bonne pour faire la fête ou organiser un « *blow-out* ».

Comme pour toutes les autres cultures, certaines habitudes et traditions font partie de la façon d'organiser des fêtes : 1. Une invitation est conçue pour honorer l'invité. Si cet invité est un étranger, c'est un honneur particulier d'être invité, non seulement pour l'hôte, mais aussi pour les hôtes philippins qui inviteront tout le monde de façon informelle pour éviter que personne ne se sente exclu. La personne qui reçoit une invitation informelle le comprend quand l'hôte n'insiste pas pour qu'elle vienne. 2. Les Philippins seront très insstants sur une invitation et si l'invité décline l'offre cela devient vraiment très déli-

cat. Afin de sortir l'hôte de cet embarras, l'invité devra simplement dire qu'il lui fera connaître sa réponse dès que possible. Ensuite, il pourra soit envoyer un petit mot diplomatique en guise de réponse ou demander à une tierce personne de servir d'intermédiaire.

3. Des cadeaux sont généralement offerts aux anniversaires, pour les baptêmes et les autres fêtes. Ils ne sont presque jamais ouverts devant celui qui les offre. Lorsqu'un cadeau est offert, il est normalement donné à la maîtresse de maison en l'accompagnant d'un mot d'excuse : « Désolé, c'est tout de que j'ai pu faire ». L'hôte va gronder l'invité d'avoir pris la peine d'apporter un cadeau et va le laisser de côté.

4. Les Philippins n'ont pas l'habitude d'envoyer un mot de remerciement, mais l'hôte s'attend à la réciprocité.

5. Ce n'est pas considéré comme quelque chose d'impoli d'arriver en retard. Les maîtresses de maison prévoient généralement une heure de socialisation avant de servir le repas, donnant ainsi du temps aux retardataires. Bien qu'il semble y n'avoir aucune règle pour mesurer l'heure d'arrivée correcte, arriver à l'heure exacte de l'invitation mettra la maîtresse de maison dans l'embarras. Il vaut mieux être un peu en retard d'environ un quart d'heure.

6. Le concept de base du comportement social des Philippins est celui de *biya*, c'est-à-dire effacer les pertes ou supprimer les échecs. Pratiquement, toutes les règles exposées ci-dessus sont conçues pour tout aplani, sans risquer de mettre quiconque dans l'embarras. L'hôte s'excuse souvent pour sa maison, car c'est un symbole du statut social. Par exemple, il ne faut jamais admirer un objet chez quelqu'un. Il se sentirait obligé de vous le donner pour vous permettre de mieux l'admirer. Refuser de la nourriture la première ou la seconde fois qu'on vous l'offre est considéré comme un signe de politesse. L'invitation devient insistante à partir de la troisième fois.

7. La quantité est un aspect très important dans la prévision du menu. Non seulement des invités inattendus pourraient arriver, mais offrir beaucoup de nourriture et de boisson est considéré comme un signe de bienvenue.

Le riz est toujours servi avec le repas, habituellement à la place du pain. *Lechon*, un cochon rôti entier, est d'usage pour de nombreuses occasions et le jambon est considéré comme un plat festif. Les fruits de mer constituent rarement le plat principal, mais ils sont généralement servis comme entrée ou comme plat d'accompagnement. D'autres critères sont :

Une maîtresse de maison aux Philippines est toujours préparée à recevoir plus de gens que ceux qui étaient originellement prévus. Les *Yoyos* (nourrices) et les chauffeurs viennent souvent avec la famille. Les invités apportent souvent également des membres de leur famille ou des amis. Les *Yoyos* s'assoient généralement à table pour aider les enfants, tandis que les chauffeurs mangent ordi-

nairement avec le personnel de maison.

Le maître et la maîtresse de maison ne s'assoient généralement pas avec leurs invités. Après s'être beaucoup occupé des invités, on place l'invité d'honneur en bout de table tandis que le maître et la maîtresse de maison passent de place en place en incitant les invités à reprendre de tel ou tel plat ;

Les invités doivent manger de tout et, de préférence, abondamment. Mais ils peuvent laisser quelque chose dans leurs assiettes pour faire voir qu'il y avait vraiment assez de nourriture. Une grande cuillère est souvent mise comme couvert à la place du couteau. Elle est utilisée pour pousser le riz dans la fourchette et pour couper la nourriture en morceaux.

8. Les Philippins demandent souvent à leurs invités de divertir les autres invités, en particulier en faisant de petits discours ou en chantant des chansons. Il est très impoli de refuser et les étrangers hésitants devraient se rappeler que peu d'invités s'arrêteront de parler pour les écouter.

9. Les invités s'attardent toujours après le repas. Autrement, il semblerait qu'ils ne soient venus que pour manger. Lorsque le moment de prendre congé est arrivé, ils doivent le dire au maître et à la maîtresse de maison. Cela s'appelle « obtenir la permission ».

### *Comportement pour la boisson et l'utilisation de drogues*

Les hommes philippins aiment boire, en particulier à l'occasion de rassemblements et de célébrations. Déjà en 1621, lorsque Magellan et ses hommes arrivèrent aux Philippines, la fête organisée comportait des cruches en terre remplies de *tuba* (une boisson alcoolisée, forte et aigre doux, dérivant d'un extrait de la sève d'une noix de coco non ouverte).

Toute inclination à l'alcool ou à la consommation de drogue est directement liée à un haut degré de pression des autres et à l'ouverture à de nouvelles expériences, à la tolérance de la déviance et au non-conformisme, à l'indépendance, à la faible estime de soi ou à la dépression. Prudents, dépendants, conformistes, inhibés sur le plan social, désireux de se réaliser et ayant un esprit religieux, les hommes philippins sont donc peu enclins à essayer de se droguer ou à s'enivrer. Des facteurs conjoncturels peuvent aussi avoir une influence sur la consommation d'alcool ou de drogues par les hommes philippins. Une situation à bord d'un navire offrant peu de loisirs ou de programmes de détente peut provoquer l'ennui des marins et les conduire à chercher des formes moins salutaires pour décharger leurs énergies.

Les Philippins apprécient les restrictions imposées par les règles, en particulier lorsqu'ils ont contribué à les formuler. Ils élaborent des normes à suivre pour la boisson et les célébrations y compris les heures, les lieux où



il est permis de boire, le mode de supervision nécessaire, et les conventions concernant l'usage de l'alcool et l'interdiction des drogues.

Les marins philippins sont encouragés à pratiquer des activités qui leur permettent de passer du bon temps en jouant aux échecs, au jeu de dames, en participant à des concours ou bien encore en étudiant la Bible pendant leur temps libre.

Ils aiment établir un modèle de consommation responsable, afin de boire de l'alcool avec modération. Il est important de souligner que les limites du nombre de bouteilles d'alcool tolérées peuvent être différentes selon les personnes et les nationalités. Les Occidentaux peuvent boire cinq bouteilles de bière et ne pas être saouls tandis qu'une bouteille de bière peut suffire à un Philippin pour devenir complètement ivre. Il faut donc établir des règles de base pour la consommation ou non d'alcool. Et souligner aux yeux de tous qu'il faut accepter que quelqu'un ne souhaite pas boire.

Un Philippin pourra aussi se tourner vers l'alcool pour oublier ses problèmes : personnels, familiaux, de travail ou autres, et s'échapper temporairement des réalités. Il est bon de conseiller aux marins philippins de parler à leurs officiers ou à une personne compétente s'ils ont des problèmes afin de se faire conseiller. Il faut les encourager à partager leurs problèmes avec leurs compagnons d'équipage avec lesquels ils sont en confiance. Il faut les encourager à écrire aussi fréquemment que possible aux gens qu'ils aiment et à leur famille.

Les Philippins accordent une grande importance au bien-être de leur famille et à sa sécurité. Il faut s'assurer que les familles des marins philippins reçoivent régulièrement l'argent qu'ils ont durement gagné. Une lettre de la femme d'un marin lui disant qu'elle ne reçoit pas d'argent peut entraîner une réaction très néfaste de sa part envers ses officiers.

## 5. COMMENT FAIRE EN SORTE QU'UN PHILIPPIN AIT CONFIANCE ET S'ENTENDE AVEC LES AUTRES

Certains marins ont créé l'image du Philippin querelleur qui tend à se mettre en bande avec d'autres hommes de son pays pour se battre avec les autres groupes ethniques désireux de les affronter. En général, il n'en est rien. Les Philippins sont un peuple éprouvé de paix. Ils peuvent facilement se lier d'amitié et se sentir frères de ressortissants d'autres pays, asiatiques ou occidentaux.

Le marin philippin est un homme responsable, travailleur, industriel et à qui l'on peut faire confiance. Toutefois, ses maîtres, ses chefs ingénieurs et ses officiers devraient le traiter et le commander en manifestant leur considération et avec justice, en faisant en sorte qu'il se sente bien et qu'il soit satisfait quelles que soient les circonstances. Ils devraient lui rendre visite de temps à au-



tre dans ses quartiers de façon paternelle pour s'enquérir de son bien-être ; ils devraient se comporter comme des conseillers et des confidents en ce qui concerne leurs problèmes personnels et être prêts à leur tendre la main en cas de besoin. Les traiter de la sorte les conduiront à respecter leurs supérieurs et à coopérer avec eux.

### Conduite et Discipline

La sévérité ne devrait être imposée qu'au moment opportun et, si possible, dans les limites d'une cabine et en privé. Attirer l'attention de l'équipage par des mots durs que d'autres peuvent entendre ne pourra que causer l'embarras et le ressentiment vis-à-vis du supérieur. Le bateau est une communauté isolée, loin des familles et des amis. Par conséquent, les officiers devraient organiser des activités à bord pour les marins philippins, de telle sorte que les conditions de vie deviennent plus supportables en dépit du travail pénible. Si un officier est tenu en estime et aimé de ses subordonnés philippins, ils penseront à deux fois avant de commettre une infraction sur le bateau comme les vols, les disputes ou des actes d'insubordination.

Les relations interpersonnelles sont un plus dans la manière de gérer les rapports avec les marins philippins. La seule autorité portera le marin à travailler, mais pas au maximum de ses capacités. Un style de gestion personnalisée stimulera la productivité, la bonne conduite et la discipline. Le marin travaillera dur pour l'officier qu'il peut considérer non seulement comme son supérieur, mais aussi comme un ami. Ainsi, les marins philippins sont davantage motivés par des gestes d'attention et d'intérêt personnel de la part de leurs officiers que par des haussements de voix ou des jurons.

Les Occidentaux qui doivent gérer des marins philippins doivent comprendre les profondes valeurs enracinées en eux. Pour la plupart des marins philippins, le travail n'est qu'un moyen, pas une fin. Leur plus grande satisfaction est de savoir que leurs familles respectives peuvent profiter de quelques luxes pendant qu'ils travaillent à bord et ils espèrent pouvoir un jour changer de statut social.

La valeur sociale du « *utang na-loob* » (que l'on pourrait traduire par « dette de gratitude ») compte beaucoup dans les rapports avec les marins philippins. Ils travaillent dur pour un officier envers lequel ils ont de l'*« utang-na-loob* », mais ils attendent aussi de lui qu'il continue à leur manifester son estime à leur égard. Les gestes d'intérêt et d'attention personnelle des officiers seront davantage rendus en terme de productivité et de loyauté. Quelques tapes dans le dos et un ou deux verres sont de bons moyens pour récompenser les marins philippins lorsqu'ils ont bien travaillé.

Si la nécessité de réprimander un marin philippin se

présente, l'officier devra lui indiquer son sentiment à la fois sur ses comportements souhaitables et indésirables. L'officier devra le faire en privé, car s'il se permet de le faire en présence d'autres personnes, le Philippin estimera qu'il a été publiquement humilié. Une action précipitée d'un officier, une remarque désobligeante, une réprimande publique, une perte de sang-froid, etc... provoquera une réaction hostile de la part du marin philippin.

### Les Jeux

Les Philippins ont un penchant pour le jeu dès leur plus jeune âge. Ils ont tendance à jouer ou à parier en toute occasion et partout. Les célébrations familiales et les veillées funèbres ne sont jamais complètes sans quelques parties de *mabjong* ou de poker ou de bingo. Les Philippins riches et aisés jouent pour leur part au *pusoy*, au *pekwa*, fréquentent les casinos et les courses de chevaux, etc. Les Philippins plus âgés ont leur *sakia*, *jueteng* et *sabong* ou les combats de coqs. Ce penchant pour le jeu se retrouve en mer chez les marins philippins.

Les jeux peuvent avoir un but relaxant et récréatif pour les Philippins, pourvu qu'ils soient bien disciplinés et gérés. Ils ne devraient parier qu'en utilisant leur surplus d'argent, donc leurs paris devraient être minimes. Les officiers doivent donc fixer et délimiter le lieu et le moment où il est permis de jouer au *mahjong* et aux différents jeux de cartes. Les troubles pouvant dériver du jeu doivent être empêchés par une supervision des officiers.

## 6. AVOIR UNE COMMUNICATION RÉELLE AVEC LES PHILIPPINS

Pour réellement communiquer avec les Philippins, il est nécessaire de prendre un peu de recul et comprendre leur propre perception. Les significations ne passent pas par les mots mais par les personnes. Un Occidental doit écouter deux ou trois fois un Philippin pour comprendre ce qu'il veut réellement dire. Les Philippins préfèrent utiliser le langage du corps plutôt que des mots pour s'exprimer. Un Occidental donne du sens et se fait comprendre à travers ce qu'ils dit ; le Philippin à travers ce qu'il ne dit pas. Les silences et les pauses entre les silences sont très significatifs. Ils véhiculent des messages.

L'Occidental doit avoir à l'esprit toute cette communication indirecte du Philippin, en contraste avec sa communication directe. Le Philippin est indirect parce qu'il veut conserver à la rencontre son caractère plaisante et amicale, parce qu'ainsi le canal de la communication demeure ouvert. L'Occidental privilégie l'honnêteté et la franchise et pense que la communication doit être directe pour être effective. Pour le Philippin, être direct et franc équivaut à être impoli et brutal.

Entre personnes intimes, la communication indirecte est une forme d'humour et de plaisanterie. Une autre forme d'humour chez les Philippins est leur propension à



donner des surnoms. Pour l'Occidental, certains surnoms peuvent apparaître déplaisants, surtout s'ils se réfèrent directement à des traits physiques évidents de la personne.

Dans la culture philippine, la curiosité sur la vie personnelle d'une autre personne précède la possibilité d'entrer en relation avec elle. Aussi un officier ne doit-il pas être indisposé si, pour essayer d'être amical, un

marin philippin lui pose des questions qui semblent empiéter sur sa vie privée, comme par exemple « Combien gagnez-vous ? » ou « pourquoi n'avez-vous pas d'enfants ? » ou « d'où venez-vous ? ». Ce sont de simples formules et n'appellent pas de réponses sérieuses. Un simple : « Oh, je viens juste d'à côté » fera l'affaire. Les Philippins n'accordent pas tant d'importance à la vie privée que les Occidentaux.

### Les périphrases et les discussions indirectes

Les Philippins sont friands de périphrases et de discussions indirectes lorsqu'ils ont affaire à des étrangers ou à des personnes de couches sociales supérieures. Une forme de périphrase ou du moins de discussion indirecte utilisée dans leur façon de parler est l'utilisation constante de la forme progressive. Par exemple : « Je vais vous inviter à une célébration le mois prochain », dans laquelle l'invitation est exprimée sous une forme progressive continue, à long terme, plutôt qu'en une action rapidement accomplie.

Les Philippins aiment les euphémismes. Ils choisissent de donner leur opinion en empruntant des mots aussi plaisants que possible et évitent d'employer des mots durs ou insultants. Traiter un Philippin qui a commis une erreur de « stupide » ou « fou » provoquerait immédiatement son ressentiment. Afin de préserver l'harmonie et la bonne entente entre l'Occidental et le Philippin, il serait préférable que le premier modère le ton de sa voix en parlant au second. Chez les Occidentaux, une remarque ou la colère peut s'exprimer d'une manière bruyante, sans pour autant provoquer un drame. Il en va tout autrement parmi les Philippins. Parler d'une voix forte, jurer et laisser transparaître une humeur violente est considéré comme inexcusable. Le Philippin concerné en souffrira en perdant la face (*mapapabiya*) et l'Occidental qui aura manifesté sa colère souffrira dès lors d'un manque de respect qu'il ne retrouvera plus jamais.

Il faut commenter le comportement d'un Philippin ou son travail avec circonspection, car lui-même et son travail ne font qu'une seule chose à ses yeux. Critiquer son travail équivaut à critiquer sa personne. C'est pourquoi il réagira aux critiques d'une façon émotionnelle sauf si ces critiques sont présentées dans un langage non blessant et qui prend ses sentiments en considération.

### Le Philippin « Oui »

Les Occidentaux sont souvent déconcertés par la ré-

ponse positive d'un Philippin pour un rendez-vous ou à des instructions qui lui sont données, pour découvrir ensuite que le même individu a fait exactement le contraire sans annuler le rendez-vous prévu ou sans poser de questions visant à spécifier ces instructions. En effet, un Philippin dira « oui » quand : 1. Il ne sait pas. 2. Il veut impressionner. 3. Il est ennuyé. 4. Il veut mettre fin à la conversation. 5. Il ne comprend qu'à moitié les instructions ou ce qui est dit. 6. Il n'est pas sûr de lui. 7. Il pense qu'il sait mieux que la personne qui lui parle.

Habituellement, le Philippin se dit d'accord plutôt que de dire « non » sèchement. *Siguro nga, Marahil, Pipilitin ko* (« Peut-être », « Sans doute » ou « Je vais essayer ») sont ses réponses habituelles aux questions auxquelles un Occidental répondrait carrément « non ». Cela vient du fait que le Philippin désire faire plaisir malgré la réponse négative. Pour interpréter la signification de ce « je vais essayer » ou de vagues réponses similaires, il suffit d'un peu de persuasion pour changer le « je vais essayer » en un « oui » réticent ou en un « non » d'excuse.

### ***Poser des questions ou ne pas les poser du tout***

Le Philippin éprouve une réticence à poser des questions dans des situations où un Occidental le ferait normalement. Les officiers qui ont travaillé avec des marins philippins se demandent souvent pourquoi ils reçoivent habituellement un silence respectueux alors qu'ils s'attendaient plutôt à une réaction face à certaines questions soulevées durant les réunions.

Une explication possible tient au comportement des Philippins envers leurs officiers et leurs supérieurs. Comme ils les considèrent comme la personnification de la sagesse ou comme des personnes compétentes, il est impensable, pour la majeure partie d'entre eux, de les questionner. En second lieu, les Philippins se refusent à poser des questions parce qu'ils pensent qu'il est « honteux », *nakakabiyaya*, de le faire. Une croyance populaire dit que seuls les stupides, les ignorants et les provinciaux posent des questions. Un marin philippin préfère faire semblant d'avoir compris les instructions et courir le risque de se tromper plutôt que de poser des questions.

Une suggestion, lorsqu'on donne des ordres à un Philippin, est de lui demander de répéter ce qui vient de lui être ordonné pour vérifier qu'il a bien compris. Il faut poser des questions, mais ne pas poser de questions directes comme : « As-tu compris mes instructions ? ». Il faut demander au Philippin de résumer ce qu'il a compris, lui parler clairement, en utilisant un langage simple et des termes précis.

Encourager le Philippin à poser des questions, en particulier s'il n'a pas compris les instructions, peut se faire en l'aidant à expliciter ce que vous pouvez faire pour lui. Et, s'il hésite, il faut insister en l'encourageant à ne pas être timide.

D'un autre côté, un officier qui posera des questions personnelles

telles que « Comment vont ta femme et tes enfants ? » envoie un message de grande courtoisie. Le Philippin le considérera comme un signe d'intérêt. Cela fait partie du *pakikisama* ou « bonne entente ».

Lorsqu'il est besoin de corriger un Philippin, il ne faut pas aller droit au but. Il faut d'abord lui parler de quelque chose d'agréable et ensuite le corriger aussi diplomatiquement que possible. Beaucoup de Philippins sont incapables de recevoir un reproche direct, noir sur blanc, de leurs erreurs. Il est donc souhaitable de ne pas utiliser un ton de voix dur, ni rude, et de ne pas le reprendre en public. Une fois que le reproche lui a été adressé, il est bon de poursuivre la discussion en abordant un sujet personnel, comme sa famille, sa santé, etc.

S'il n'est pas possible d'éviter un moment désagréable - par exemple, si un officier doit faire des reproches à un Philippin - il est conseillable de faire tout ce qui est possible pour diminuer le malaise et réduire au minimum l'aspect désagréable de la rencontre en manifestant un intérêt pour sa vie personnelle. Ainsi, après lui avoir demandé de travailler davantage car le navire souffre de son manque d'efficacité, un officier peut ajouter d'un coup : "Et comment vont ta femme et tes enfants ? ". Cela a pour effet de rassurer le marin et de lui faire sentir qu'il fait toujours partie du groupe, qu'il est encore accepté. Dans le cas contraire, il sera offensé par les critiques et ne les acceptera pas. Le Philippin qui a reçu la critique estimera dès lors que l'officier n'accorde aucune attention aux sentiments des autres et qu'il est difficile d'entretenir des rapports avec lui.

### ***Les Philippins et l'humour***

Le rire réjouit la vie du Philippin. Sans cela, la vie devient pour lui routinière et ennuyeuse. Le rire ou la plaisanterie sert normalement à adoucir les tensions dans des situations embarrassantes ou émouvantes. Les Occidentaux peuvent trouver dérangeante cette manière de faire et il leur semble inapproprié qu'un marin philippin leur annonce en riant qu'il a eu un accident, mais c'est ainsi. Cela ne veut pas dire que cet accident n'a pas été appréhendé avec tout le sérieux voulu, bien au contraire. Mais rire ou plaisanter est une attitude acceptable pour un Philippin dans des situations chargées de tensions. Aussi les Philippins ne rient pas seulement quand ils sont heureux, mais aussi quand ils sont timides ou embarrassés.

Le rire, pour un Philippin, peut être une sorte de thérapie psychologique en des périodes de difficultés, de problèmes à affronter ou d'événements négatifs. On dit

des Philippins qu'ils sont un des rares peuples à pouvoir aussi rire d'eux-mêmes. Rire de soi est un de leurs plus importants mécanismes de défense. Parfois joueurs, parfois cyniques, ils parviennent à rire même là où les Occidentaux considèrent le rire comme étant inapproprié.

(à suivre.....)



# Des marins sont relâchés en Somalie après 838 jours

Après plus de deux ans de captivité, les six marins qui ont été kidnappés par des pirates somaliens dans le cadre de l'attaque du caboteur danois M/V Leopard en janvier 2011, ont été relâchés et conduits en sécurité. Les deux marins danois et les quatre marins philippins ont été tout récemment relâchés au large des côtes de Somalie et sont à présent en lieu sûr.

« C'est avec une grande joie et un profond soulagement que nous pouvons annoncer que nos collègues ont été finalement libérés. Les plus de deux années qui se sont écoulées ont été extrêmement traumatisantes et inhumaines pour notre équipage et les familles, et nous nous réjouissons énormément du retour de nos collègues chez eux », déclare Claus Bech, directeur général de Shipcraft.

« Je viens de parler aux familles des marins. Ce fut un moment très émouvant, et il va sans dire que la bonne nouvelle a été reçue avec une grande joie », informe Claus Bech, qui se rendra à présent en personne pour rencontrer les marins dans leur lieu d'accueil.

## En sécurité entourés d'une équipe qualifiée

Les marins sont à présent en sécurité et sont entourés d'une équipe professionnelle composée de docteurs et de psychologues. « Les premiers examens établissent qu'en dépit des circonstances, nos collègues vont bien. Toutefois, il est important pour nous qu'ils reçoivent à présent la meilleure assistance médicale possible, et aussitôt qu'ils auront été soumis à un examen complet et qu'ils auront reçu le consentement du médecin, ils seront rendus à leurs familles », déclare Claus Bech.

## Une situation inhumaine

Cette longue période de captivité a été inhumaine et épuisante pour les otages. On ne dispose pour l'instant que de détails limités sur la captivité. Les marins ont été kidnappés par des pirates somaliens dans la mer d'Arabie en janvier 2011, lorsque les pirates ont capturé le caboteur M/V Leopard. Mais les pirates ont endommagé le bateau et l'ont laissé partir à la dérive. A la place, les pirates ont kidnappé les membres de l'équipage et les ont amenés à terre, où ils ont été conduits dans diverses lieux de la Somalie. En certaines occasions, les otages ont été autorisés à parler avec leurs familles.

Pour l'instant, l'objectif principal de Shipcraft est d'aider les marins à retrouver une vie normale. « Lorsqu'ils rentreront chez eux, ils auront avant tout besoin de paix et de calme et de passer du temps sans être dérangés avec leurs familles. Les conditions traumatisantes et inhumaines qu'ont endurées nos collègues les ont bien sûr profondément affectés. Notre objectif principal est de leur garantir un rétablissement intégral », déclare Claus Bech.

## Coopération étroite avec les autorités et des experts en kidnapping

Depuis l'enlèvement de l'équipage, Shipcraft a travaillé en étroite collaboration avec les autorités danoises pour assurer que la situation était prise en charge le mieux possible. Tout au long de la période, la compagnie a été en contact étroit avec des experts en kidnapping étrangers – et depuis la fin de 2011, également danois – de grande réputation. Les experts ont conseillé Shipcraft tout au long de la période de prise d'otage dans les négociations extrêmement difficiles avec les pirates.

L'enlèvement a duré plus de deux ans. Nous sommes une compagnie de très petite taille et les demandes de rançons des pirates étaient totalement irréalistes », explique Claus Bech.

« Avec nos conseillers, nous sommes battus chaque jour pour trouver une solution. Nous sommes heureux que le travail acharné que toutes les parties concernées ont accompli afin que l'équipage soit libéré, soit à présent récompensé par leur libération. Nous désirons remercier nos experts externes et les autorités danoises pour leur aide et leur assistance au cours de cette période difficile », déclare Claus Bech.

Par souci des éventuels cas d'enlèvements futurs, Shipcraft ne peut révéler le montant de la rançon, mais la compagnie a payé plusieurs millions, beaucoup plus que les cas d'enlèvements précédents impliquant des citoyens danois. Les marins ont besoin de paix et de calme. Shipcraft demande à présent aux médias de comprendre que les marins ont besoin de paix et d'intimité avec leurs familles. « Bien entendu, nous comprenons que cette affaire suscite un grand intérêt public, et nous tiendrons les médias au courant de toutes les informations dont nous disposerons. Cela est à présent possible, étant donné que l'exposition médiatique ne peut plus mettre en danger en libération de notre équipage. Nous souhaitons en retour que les médias respectent le fait que nos collègues ont à présent avant tout besoin de paix et d'intimité avec leurs familles », explique Claus Bech. *Source: <http://www.shipcraft.dk/>*



M/V Leopard

## **ICSW + ISAN = ISWAN**

**La création du International Seafarers Welfare and Assistance Network le 1er avril 2013, marque une nouvelle ère dans la prestation et la promotion de services de bien-être aux marins de la marine marchande.**

Le International Seafarers Welfare and Assistance Network (Réseau international d'assistance et de bien-être du marin), qui sera plus connu sous son sigle ISWAN, est la réponse d'organismes internationaux et de partenaires de l'ICMA aux changements survenus dans le domaine du bien-être des marins. L'entrée en vigueur de la Convention sur le travail maritime 2006 au cours de cette année, le récent partenariat pan-industriel sans précédent établi pour faire face à la piraterie (le programme de réponse humanitaire à la piraterie maritime PRHPM), la série d'analyses stratégiques conduite par les principaux partenaires dans le secteur du bien-être, y compris l'ICMA, la TK Foundation et le ITF Seafarers Trust, l'ICSW et l'ISAN, tous ces facteurs ont contribué à créer les conditions de la création d'instruments plus efficaces et modernes pour la prestation de services de bien-être aux marins.

L'Association chrétienne maritime internationale a apporté des contributions importantes à l'établissement de l'ISWAN. Le rév. chanoine Ken Peters, de la Mission to Seafarers, a participé à l'analyse du Comité international pour le bien-être des gens de mer (International Committee for Seafarers' Welfare, ICSW). Le groupe de travail chargé de l'analyse a recommandé au comité qu'une fusion du ICSW et du Réseau international d'assistance aux marins (International Seafarers Assistance Network) serait bénéfique. Le secrétaire général de l'ICMA, le rév. Hennie La Grange, a occupé le poste de président de l'ICSW au cours de la dernière année du processus de fusion, et occupe à présent le poste de premier président de l'ISWAN

L'intégration des activités des deux organismes d'origine, l'ICSW et l'ISAN, dans l'ISWAN, produira des changements importants dans le secteur du bien-être. L'ISWAN héritera de l'importance de la structure des membres de son prédécesseur, ICSW. L'alliance d'organismes de bien-être laïcs et religieux, de syndicats professionnels et de compagnies maritimes, d'organismes affiliés, de gouvernements et de ports sera servie de façon plus efficace par un Conseil de l'industrie maritime et de spécialistes en matière de bien-être des marins. Le Conseil devra rendre des comptes aux membres. Il s'efforcera de collaborer et de conseiller les parties intéressées sur les meilleures pratiques. L'ISWAN lancera et soutiendra des projets communs au bénéfice des marins, fondés sur les résultats de recherches approfondies et sur la participation des parties concernées. Le bénéfice essentiel de liens plus étroits avec SeafarerHelp, une ligne d'assistance téléphonique mondiale et multilingue réservée aux marins, ouverte 24 heures sur 24, est une connaissance approfondie pour ISWAN en ce qui concerne les problèmes auxquels sont confrontés les marins, ainsi que la possibilité pour les marins d'avoir un meilleur accès au réseau d'assistance de l'ISWAN.

La fusion est unique en son genre et représente un instrument allégé et plus efficace de prestation de services, à une époque où les marins sont particulièrement menacés et où les ressources pour le bien-être s'épuisent.

L'ISWAN a déjà attiré de nouveaux membres dans l'industrie maritime, assure une nouvelle gestion pour le Seafarers Emergency Fund (Fonds d'urgence des marins) et offre des services d'accueil réservés aux organismes de bien-être tels que l'AM Grande-Bretagne, ITF et Nautilus.

La nouvelle organisation, tout comme le ICSW et l'ISAN, est inscrite en tant qu'organisme de bienfaisance au Royaume-Uni. Elle bénéficie du plein soutien du ITF Seafarers' Trust et de la TK Foundation.



(extrait de icma.as)

# QUEL MONDE MERVEILLEUX!

par Karen M. Parsons OFS

Aumônier portuaire, Galveston, Texas, Etats-Unis

Le 20 avril 2013, j'ai célébré le 28<sup>e</sup> anniversaire de ma mission en tant que ministre de l'Apostolat de la Mer. J'ai commencé ma carrière dans l'archidiocèse de Detroit, en servant le port de Detroit, Michigan. A l'époque, j'étais une jeune mère de trois enfants, tous âgés de moins de quatre ans ! J'avais entendu parler du ministère à travers un article dans le bulletin de l'Eglise de ma paroisse qui demandait des volontaires. Je cherchais alors une orientation dans mes prières. Je voulais travailler dans l'Eglise, mais alors, il n'y avait pas beaucoup d'alternatives pour les femmes.

Je suis allée à la rencontre d'information à la All Saints Parish à Detroit, où l'aumônier portuaire, le père Rick Hartmann, était pasteur. Il était conscient que la fonction de pasteur à plein temps d'une paroisse de quartier et d'aumônier portuaire ne laissait pas assez de temps pour le ministère de l'AM. Le père Rick alla donc chercher les personnes sur les bancs des églises. Il invita les laïcs provenant des paroisses de tout l'archidiocèse à participer au ministère à Detroit. Je faisais partie du groupe de l'année 1985. La formation était approfondie, et consistait en un cours de six semaines. Puis vint le moment de visiter mon premier navire. C'est alors que je m'arrêtai net dans mon élan au pied de la passerelle et je me retournai pour faire demi-tour. Le Père Rick me dit : « Où allez-vous ? ». Je lui dis que j'avais le vertige et que j'avais peur de l'eau et que je n'allais pas grimper cette échelle suspendue au-dessus de l'eau ! Il se mit à rire et me dit : « Priez, Miss Karen ! ». Alors je me suis mise à prier, pendant que je grimpais lentement la première passerelle. Arrivée en haut, je rencontrais un équipage de Philippins. Le bateau s'appelait M/V Balsa 6. Et depuis, c'est devenue une passion !



Moins de deux ans après avoir grimpé cette première passerelle, le père Rick a vu que ce ministère me passionnait, et m'a passé les commandes. J'ai continué à travailler là-bas les années suivantes jusqu'à ce qu'il devienne évident que je devais trouver un travail à plein temps pour faire vivre ma famille (le port de Detroit ferme pendant l'hiver en raison du gel sur les Grands Lacs). C'est ainsi qu'en 1992, j'ai envoyé mon curriculum vitae à de nombreux ports aux Etats-Unis en vue d'un emploi à plein-temps. L'archidiocèse de Galveston-Houston avait entendu parlé de mon travail à Detroit, il m'offrit le poste, et on connaît la suite de l'histoire : j'exerce dans l'archidiocèse de Galveston-Houston depuis maintenant 20 ans !

Au cours de ces 28 années, j'ai visité plus de 8,000 navires, écrit près de 30,000 lettres et d'innombrables e-mails aux marins et à leurs familles, visité les familles de marins aux Philippines, en Pologne, en Russie, en Allemagne et en Italie. Je me suis rendue dans tous les continents (à l'exception de l'Antarctique) pour des conférences et/ou pour tenir des séminaires. Mes enfants ont rencontré des personnes du monde entier et sont devenus de splendides adultes. Le ministère a été une grande bénédiction dans ma vie. J'ai toujours le vertige et j'ai toujours peur de l'eau, mais j'affronte mes peurs chaque jour pour aller vers les personnes que je suis appelée à servir. Cela me donne la force et le courage de faire face à tous les défis de la vie. Récemment, j'ai visité un navire dont le nom était M/V Balsa 82 ! C'était un navire de la même compagnie que celle de mon premier navire et ils m'ont dit que Balsa 6 n'existe plus.



Karen avec Jim Dillenburg,  
il y a quelques années ...

Travailler avec les collègues de l'AM du monde entier ainsi qu'avec nos amis du réseau de l'ICMA a été un véritable bonheur. Merci pour toutes ces années d'amitié et de collaboration. L'heure est venue à présent de repartir sur les quais pour accueillir le Christ qui arrive dans notre port aujourd'hui : Puisse Notre-Dame Etoile de la Mer veiller sur nous et ceux que nous servons toujours !



## « Plus on est loin des côtes, plus on est proche de Dieu »

La mer a une influence sur la foi, et l'on peut donc dire: « Que celui qui ne sait pas prier aille en mer » (*Chi non sa pregare, vada in mare a navigare*). Le Saint-Père Jean-Paul II a rappelé cet ancien proverbe romain au cours de son homélie aux gens de mer à Gdynia, en 1987. Il voulait rappeler à tous ceux qui étaient rassemblés en ce lieu les difficultés que la vie des marins et des pêcheurs comporte, et leur rappela dans le même temps l'influence de la mer sur la formation et la consolidation de la foi. Le cardinal Joseph Ratzinger prononça des paroles dans le même esprit lorsque dans son livre, *Le sel de la terre*, publié en 1997, on lui demanda : « *Il y a de plus en plus d'hommes qui se demandent si ce vaisseau de l'Eglise prendra encore un jour la mer. Est-ce donc encore la peine d'y monter?* » Il répondit: « *Oui, je le crois très fermement. C'est un bateau qui a fait ses preuves, et pourtant il est jeune. Le diagnostic que l'on peut porter sur le temps présent nous rend d'autant plus évident que l'on a besoin de ce bateau. Il suffit de s'imaginer qu'il quitterait un jour le parallélogramme des forces du temps présent: on voit alors quel effondrement ce serait, quelle chute des forces spirituelles.* On constate également que cette chute de l'Eglise et du christianisme, telle que nous l'avons connue dans les trente ou quarante dernières années, est aussi responsable de nos effondrements psychiques, des difficultés d'orientation, des démoralisations que nous observons. Dans cette mesure, je dirais: si ce vaisseau n'existe pas, il faudrait l'inventer. Il correspond à des besoins humains si profonds, c'est si profondément ancré dans ce que l'homme est, dans ce qu'il lui faut et ce qu'il doit être, que chez l'homme qui ne perdra pas, je le crois, ses forces essentielles, réside aussi la garantie que ce bateau ne coulera pas ».

Il est nécessaire de se rendre compte continuellement de cette importance constante de la foi : sa nécessité existentielle, sa lumière, sa force et sa beauté. Il est nécessaire d'approfondir sa signification dans notre existence quotidienne et dans notre relation avec les autres personnes, avec lesquelles nous formons une unique famille humaine.

Bien qu'il se soit écoulé beaucoup de temps depuis que les paroles de celui qui était alors le cardinal Ratzinger furent prononcées, elles continuent de prendre tout leur sens aujourd'hui, en particulier dans le cadre de l'Année de la foi qui a été inaugurée par le Pape émérite Benoît XVI en octobre 2012 et qui se poursuivra jusqu'à l'automne 2013. Le titre de l'Année elle-même, lorsque nous pensons aux récents événements actuels dans le monde, est pour une invitation à réfléchir de façon approfondie – à la lumière de la foi – à notre propre vie et à notre union personnelle avec Dieu, afin qu'à travers la prière et la nouvelle évangélisation, nous puissions nous efforcer d'atteindre la vie éternelle.

Jésus a destiné de façon particulière les gens de mer à la promotion de la foi. Il a choisi l'apôtre Pierre, l'appelant à être un pêcheur d'hommes en lui disant : « Désormais ce sont des hommes que tu prendras » (Lc 5, 10). D'une certaine façon, c'est la raison pour laquelle les gens de mer devraient se sentir particulièrement honorés de cette invitation à être missionnaires : proclamer la Bonne Nouvelle et partager la richesse de leur foi avec d'autres personnes et avec toutes les nations.

Dans cette mission, il est très important que les disciples du Christ fassent preuve de cohérence dans leur témoignage à travers leur vie, dans leurs efforts en vue de se renouveler constamment, et dans les paroles qu'ils adressent aux autres membres d'équipage de différentes croyances et cultures. En effet, le navire est un symbole de ce qui doit encore advenir: c'est un symbole de l'avenir. Cela était une opinion répandue dans le passé, lorsque l'on utilisait l'image d'un navire ou d'un bateau pour décorer les cartes de vœux pour le Nouvel An. Aujourd'hui, ce même symbole est utilisé dans le logo pour l'Année de la foi, enrichi d'une Croix comme mât et du symbole d'une sainte Hostie en arrière plan.

Au cours de l'Année de la foi, tous les chrétiens sont appelés à intensifier leur réflexion personnelle sur la foi, et à multiplier leurs efforts en vue d'édifier l'unité. Cela comporte de rechercher l'unité avec les personnes qui sont encore à la recherche de la Vérité et qui cherchent un but à leur vie. De cette façon, ensemble, nous pouvons nous efforcer d'atteindre le salut éternel en plaçant notre espérance et notre confiance dans la communauté de l'Eglise universelle. La foi n'est pas une affaire privée, mais elle est également une responsabilité sociale découlant de ce que nous croyons. L'Eglise est une lumière de réconciliation, et nous devons prier de tout notre cœur pour cette réconciliation. Puisse cette prière être également une action de grâce au Créateur, qui conduit le monde entier, et nous, sur le chemin de nos vies quotidiennes. Comme Vincent Van Gogh l'a écrit un jour : « Seigneur, nous aimons la lumière de ton Soleil et le grondement de la mer. Puis, nous levons les yeux vers les Cieux et nous aimons tes étoiles, que tu as créées si nombreuses, en donnant un nom à chacune d'elle. Et nous aimons tant ce moment, le matin, lorsque tu fais lever ton Soleil sur les bons comme sur les méchants ».

Joanna Ryłko, AM Gdynia, Pologne

# ENQUETE DU SRI SUR LA CRIMINALISATION

## L'absence de procédures régulières nourrit les craintes de criminalisation parmi les marins

Des propositions émanant de marins sur la façon d'améliorer leur situation en cas de poursuites pénales ont été présentées lors de la 100<sup>e</sup> session historique du Comité juridique de l'Organisation maritime mondiale, qui s'est réunie du 15 au 18 avril 2013.

Les propositions, qui ressortaient d'une enquête détaillée conduite en huit langues par Seafarers' Rights International (SRI) sur une période de 12 mois allant jusqu'en février 2012, se sont concentrées autant sur les peurs des marins de voir leurs droits humains violés que sur le manque de procès en bonne et due forme dans les procédures pénales. Au total, 3.480 questionnaires ont été soumis par des marins provenant de 68 nationalités différentes.

D'après eux, les marins qui doivent faire face à des charges criminelles sont souvent privés d'un procès en bonne et due forme. Les marins se plaignent de traitements injustes, de méthodes d'intimidation et d'un manque de services d'avocats et d'interprètes. Près de la moitié des marins ont affirmé au cours de l'enquête qu'ils sont réticents à coopérer pleinement parce qu'ils ont peur d'être impliqués dans un crime ; parce qu'ils n'ont pas confiance dans les autorités ; et parce qu'ils craignent qu'une éventuelle coopération de leur part n'ait un effet négatif sur leur emploi.

Les résultats de l'enquête suggèrent sans ambiguïté que les droits des marins, tels qu'ils sont garantis par les directives sur le traitement équitable des marins en cas d'accident maritime adoptées par l'Organisation internationale du travail, sont souvent violés, entraînant une inquiétude largement répandue parmi les marins.

Au moins 85,04% des marins interrogés ont affirmé qu'ils avaient peur de faire face à des poursuites pénales. Les raisons principales invoquées par les marins étaient leur sentiment de servir de boucs émissaires. Les marins sont également d'avis que les nombreuses réglementations en vigueur les rendent plus vulnérables à la criminalisation.

Pour améliorer la situation, les marins demandent davantage d'informations sur les risques auxquels ils sont exposés en ce qui concerne les poursuites pénales, ainsi que sur leurs droits en tant qu'inculpés, plaignants ou témoins. Ils demandent également à pouvoir se faire représenter par un bon avocat gratuitement en cas de poursuites pénales ; un procès équitable et un traitement équitable en cas de poursuites pénales ; un plus grand réseau de soutien de la part de tous les acteurs de l'industrie maritime s'ils sont soumis à des poursuites pénales ; ainsi que des lois et des procédures uniformisées, étant donné la vaste gamme de différents crimes auxquels ils sont exposés.

« Le message des marins est très clair », affirme Deirdre Fitzpatrick, directrice exécutive du SRI : « Les marins affirment que leurs droits sont théoriques et illusoires ; ils ont besoin qu'ils deviennent concrets et efficaces ».

« Etant donné que les lois pénales sont largement conçues pour les ressortissants nationaux, elles ne sont pas adaptées aux étrangers ou aux travailleurs transnationaux temporaires. Il est clair que les marins sont davantage exposés aux poursuites pénales que d'autres travailleurs, et ils ont donc besoin d'une assistance particulière », a-t-elle ajouté.

« Les propositions des marins relatives aux mesures à prendre pour améliorer leur situation, ou leur perception de leur situation, représente un défi pour l'industrie maritime et pour les autorités judiciaires en général, si l'on veut que la profession de marin demeure une option possible pour les jeunes ».

« L'enquête du SRI a mis en évidence les préoccupations des marins et il est à souhaiter qu'elle fera bouger les choses parmi les acteurs de l'industrie – les organisations de marins, les employeurs, les organismes régulateurs, et les organismes non-gouvernementaux, ainsi que les marins eux-mêmes – afin de répondre de façon plus efficace au traitement injuste des marins. Il semble qu'il reste encore beaucoup à faire pour protéger cette corporation de travailleurs indispensables contre les injustices et les traitements inéquitables, mais il est essen-



tel de faire des efforts non seulement pour la protection des marins en service, mais également pour améliorer l'image de la profession pour les nouvelles recrues à venir », a conclu Mme Fitzpatrick.

La 100<sup>e</sup> session du Comité juridique de l'OMI a rassemblé 88 délégations d'Etats membres ; 2 délégations de membres associés ; 1 agence spécialisée ; 2 organisations intergouvernementales et 20 organisations non-gouvernementales.

Le Comité a convenu que la question du traitement équitable des marins en cas d'accident maritime devrait rester à l'ordre du jour et sera débattue à nouveau en 2014.

Un exemplaire complet de l'enquête du SRI est disponible sur le [site internet du SRI](#). Il est également possible de demander un exemplaire en contactant Debra Massey aux coordonnées ci-dessous.

E-mail: [dmassey@elabor8.co.uk](mailto:dmassey@elabor8.co.uk)   Téléphone: +44(0) 1296 682 356

## LES PRIORITÉS DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE L'ICMA POUR LE MINISTÈRE

**Le rapport final de la Conférence régionale de l'ICMA, qui s'est tenue à Odessa, se conclut par une série de déclarations faites par les délégués soulignant l'engagement de la région en vue du bien-être des marins.**

Le coordinateur régional sortant, le diacre de l'AM Ricardo Rodriguez Martos de Barcelone, Espagne, a écrit que la région s'engageait à poursuivre les objectifs et priorités suivantes dans le soin des marins et de leurs familles dans la Région de la Mer noire, la Méditerranée et le Moyen-Orient de l'Association maritime chrétienne internationale.

Comités de bien-être portuaires: les CBEP sont très importants pour garantir une assistance plus efficace aux marins. Les aumôniers de la région promouvront ces comités dans chaque port.

Programme de réponse humanitaire à la piraterie maritime : dans les cas d'urgence ou de piraterie, les autorités portuaires, les armateurs et les agents maritimes devraient être conscients du rôle important que peuvent jouer les aumôniers portuaires pour apporter des services de bien-être et assurer les premières interventions d'urgence.

Code de conduite de l'ICMA: en vue de promouvoir la collaboration œcuménique, les volontaires et les agents de bien-être provenant des organismes membres de l'ICMA devraient suivre le Code de conduite de l'ICMA.

Etablissement de réseaux: être reliés les uns aux autres est un bénéfice pour les marins et devrait représenter un objectif constant de tout le personnel et des centres des organismes membres de l'ICMA.

Ministère sur les navires de croisière: étant donné que l'accès aux navires de croisière n'est pas facile, un bref et simple annuaire des ports et des services de bien-être dans la région sera réalisé et distribué parmi les équipages et les coordinateurs d'équipage sur ces navires.

MLC 2006: Les centres de l'ICMA devraient promouvoir la ratification de la MLC 2006 dans les pays où elle n'est pas encore incorporée dans la législation nationale, et sont exhortés à collaborer à son application dans tous les ports de la région.

Visite des navires: étant donné les délais de rotation rapides au port, de nombreux marins n'ont pas le temps de descendre à terre. C'est pourquoi le personnel de l'ICMA devrait faire de la visite aux navires une priorité.

Bien-être à bord: Les aumôniers pourraient faciliter la création de groupes à bord chargés du bien-être des autres membres de l'équipage. Ces groupes pourraient former des comités de bien-être ou des groupes de prière sans caractère officiel.

Droits des marins: Les aumôniers sont encouragés à se lancer dans la défense des droits des marins.

Pour le rapport complet de la Conférence régionale, consulter le site: [www.icma.as](http://www.icma.as)