



20 AOÛT 2013

LA MARITIME LABOUR CONVENTION - MLC, 2006

ENTRE EN VIGUEUR



L'entrée en vigueur, le 20 août dernier, de la nouvelle Convention adoptée par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a connu un grand écho dans les médias du monde entier. Cette Agence des Nations-Unies est chargée, depuis 1946, de développer dans le monde un dialogue sur le travail, sur les droits correspondants et sur les conditions sociales, ainsi que de lancer des programmes spécifiques et d'adopter des législations spécialisées.

L'OIT, on le sait, a pour particularité d'œuvrer par le biais du dialogue entre les partenaires sociaux, employeurs et travailleurs, et avec les gouvernements des différents pays, dans ce qu'on appelle le

A L'INTÉRIEUR

Dimanche de la Mer 2013	5
Conférence maritime sur les droits des marins	11
Comprendre le marin philippin, IIIème partie	13
La libération du Cap. Sergey Maslennikov	20
Le Dieu des marins	22

Conseil Pontifical pour la
Pastorale des Migrants et des
Personnes en déplacement
Palazzo San Calisto - Vatican
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va

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

système tripartite. Elle s'est toujours souciee de la catégorie du travail maritime, reprenant notamment à son compte ce qui avait été accompli avant la naissance même de l'OIT par l'organisme analogue de la Société des Nations, dans la période de l'entre deux guerres mondiales.

Le travail maritime est considéré comme une activité digne d'une attention et d'une protection particulières car les travailleurs de la mer vivent une situation particulièrement difficile et dangereuse. Il vaut la peine de rappeler à cet égard qu'une étude réalisée par les autorités maritimes britanniques a révélé que, dans le secteur du transport maritime, l'incidence de la mortalité du travail est 12 fois supérieure à celle du secteur manufacturier à terre, pourcentage qui augmente de façon disproportionnée, soit 81 fois supérieure, lorsqu'il s'agit du secteur de la pêche maritime.

A cela s'ajoute, pour diverses raisons, la mutation de la figure de l'armateur de navires, qui n'est plus un expert fiable, lié par une certaine proximité et responsabilité à ses équipages. En outre, le contrôle sur le travail maritime, effectué par les autorités nationales compétentes, s'est amoindri dans de nombreux cas, dans la mesure où les flottes mercantiles ne sont plus suivies par les administrateurs de nations dites maritimes et disposant, par conséquent, du sérieux de l'expérience pour accomplir leur tâche ; elles sont simplement inscrites au registre des nations qui n'ont pas la moindre propension à exercer une administration effective sur les navires qui battent leur pavillon.

Voilà pourquoi, tous ceux qui appartiennent au *cluster* maritime

ont accueilli avec joie, d'abord l'approbation, puis l'entrée en vigueur de la MLC 2006. Pour la première fois, un accord a été trouvé pour introduire dans la législation maritime internationale, un réel contrôle sur les conditions de travail et de vie du personnel des navires marchands. Etant donné que la MLC 2006 ne s'applique pas aux navires de pêche, il faut se référer, dans ce domaine, à la Convention sur le Travail pour le secteur de la Pêche (C 188) adoptée en 2007.

En quoi la MLC 2006 constitue-t-elle un événement exceptionnel digne d'être souligné ?

Avant tout, du fait même de sa naissance et de son histoire jusqu'à aujourd'hui. De fait, la MLC 2006 est née à l'initiative des partenaires sociaux, armateurs et syndicats, qui sont tombés d'accord sur la nécessité de faire en sorte que le secteur du travail aussi soit encadré par des normes efficaces et structurées, comme cela avait été fait pour les autres aspects de l'activité maritime, à travers l'ensemble de normes connues sous les sigles SOLAS, MARPOL et STCW. Celles-ci concernent respectivement le contrôle de la gestion des armateurs et la sauvegarde de la vie humaine en mer, le contrôle de la pollution de la mer et la qualification et l'attribution des brevets pour l'emploi du personnel de bord.

Le secteur du travail maritime avait, certes, produit au cours des ans de nombreuses normes adoptées par l'OIT (plus de 60 conventions et recommandations), mais, hélas, dans la plupart des cas, ces normes étaient restées lettres mortes, dans la mesure où elles n'entraient pas en vigueur ou ne trouvaient que peu d'adhésion de la part des Etats. Par conséquent, le problème était de trouver les modalités pour vaincre la résistance des Etats à appliquer les normes déjà existantes d'une manière coordonnée et efficace. La solution adoptée - solution sans précédent - fut de regrouper presque toutes les normes en une nouvelle convention, une sorte de texte unique pour les actualiser, les coordonner et les substituer. Ainsi, d'un seul coup, tous les contenus des normes désuètes ont été remis au goût du jour et pourront de la sorte être appliquées.

Le travail accompli par les partenaires sociaux et le recours à un instrument législatif qui comporte un système normatif rigide au niveau des obligations fondamentales, mais flexible dans les modalités d'application de ces obligations, permirent de trouver, après 4 ans de discussions, l'unanimité pour son approbation par la Conférence diplomatique. Désormais, 7 ans après cette approbation formelle, on est parvenu à l'entrée en vigueur de ces normes, c'est-à-dire de leur application réelle.



Ceci est la conséquence du fait que plus de 50 Etats, auxquels appartiennent pratiquement 80% de la flotte mondiale, ont traduit la Convention en loi nationale.

C'est un succès sans précédents dans l'histoire de l'OIT et des normes maritimes, qui permettra aux travailleurs maritimes d'avoir, pour la première fois, la sécurité du droit et des conditions de vie et de travail sur les navires. Pour ceux qui travaillent à terre, beaucoup d'aspects de la MLC 2006 sem-

blent évidents, des choses anciennes et bien connues.

Mais, dans le monde des navires, le travail n'a pas joui partout des progrès des législations sociales, surtout typiques des pays européens. Des concepts comme les négociations collectives, les horaires de travail, les payes et les contributions sociales, la sécurité et la prévention des accidents, l'assistance sociale et médicale dans la majeure partie des pays du monde ne sont pas si répandus à terre et ils sont donc encore plus ignorés dans l'activité maritime.

La MLC 2006 introduit précisément ces concepts dans les lois de tous les pays qui y adhèrent et elle le fait d'une manière efficace. En ce sens, le fait que la Convention se fixe un objectif ambitieux est d'une importance absolue : elle se propose de faire en sorte que, progressivement, tous les marins et leurs familles jouissent d'une couverture sociale égale à celles des travailleurs à terre, en partant d'un minimum dès l'instant où un Etat ratifie la MLC 2006.

Une particularité de la MLC 2006 est l'obligation pour les Etats d'activer dans leurs ports des mesures effectives dans le secteur du bien-être, c'est-à-dire du *welfare* des marins. En cela, nous nous trouvons face à une véritable obligation de la seule fonction publique, qui ne peut pas être effectuée par le biais d'obligations transférées à d'autres sujets, par exemple aux armateurs des navires.

Mais quel est le contenu de la MLC 2006 ?

Elle se compose de deux parties : une première partie qui contient les principes et les normes d'application de la Convention et une seconde partie qui contient les dispositions substantielles regroupées en 5 secteurs.

Si la MLC 2006 a été qualifiée de Charte Fondamentale du travail maritime, c'est essentiellement grâce aux principes contenus dans la **première partie**, là où chaque Etat est rappelé à l'obligation de respecter les droits en matière de : - liberté d'association et de négociation collective; - abolition du travail forcé; - abolition du travail des mineurs; - élimination de toute forme de discrimination dans le travail avec la reconnaissance du droit de tous les travailleurs à avoir : un lieu de travail sûr qui réponde aux critères de sécurité, des conditions contractuelles justes, des conditions dignes de travail et de vie à bord, protection de la santé, assistance médicale, formes de bien-être et de sécurité sociale

Mais, c'est le contenu même des articles qui précisent les obligations des Etats qui rendent exceptionnelles les normes de la MLC 2006.

De fait, la Convention établit des règles précises pour ceux qui veulent y adhérer. Elle rappelle les Etats à leurs obligations de contrôle effectif sur les navires nationaux. Elle leur impose de certifier la conformité de chaque bateau aux normes de la MLC 2006 en s'engageant vis-à-vis des autres Etats à vérifier l'existence permanente de cette conformité, à l'aide d'inspections et de contrôles. Elle introduit la faculté pour tous les Etats



d'inspecter les navires qui font escale dans leurs ports et impose de prendre les dispositions législatives nécessaires pour mettre sous contrôle l'activité de recrutement et d'embauche du personnel, effectuée dans leur pays.

Mais il y a plus encore. La MLC 2006 introduit un critère qui est davantage de nature commerciale que légale, en établissant que les Etats ne devront pas réserver des conditions plus favorables aux navires des pays qui n'ont pas adhéré à la Convention.

Le concept peut apparaître opaque, mais il est extrêmement important et sous-tend une considération fondamentale dans le processus qui a conduit à l'adoption de la MLC 2006.

Pourquoi la droiture des agents de *shipping*, qui respectent toutes les normes, doit-elle constituer un désavantage commercial à l'égard d'une minorité d'agents qui utilise des navires *sub standards* et inadaptés en matière de conditions de travail ? Pourquoi ceux qui se comportent mal devraient-ils avoir le bénéfice d'un moindre coût et donc profiter d'une plus grande compétitivité ?

Ainsi, pour ne pas offrir indirectement un avantage à ces opérateurs et aux pays qui leur permettent d'exploiter l'illégalité, la MLC 2006 consent, ou plutôt impose, aux Etats qui adhèrent à la Convention d'appliquer aussi dans leurs ports les normes de la MLC 2006 à ceux qui n'ont pas encore introduit ces normes dans leur loi : tous les navires seront vérifiés et tous devront s'adapter aux normes de la MLC 2006.

A l'avenir, il n'y aura plus de bénéfice concurrentiel pour ceux qui sont en dehors de la loi tout en voulant opérer sur le marché. Et, aujourd'hui, le fait que presque tous les pays les plus importants parmi lesquels se déroule la totalité du trafic mondial aient adhéré à la Convention implique déjà pour tous les opérateurs *sub stan-*

dards de très faibles possibilités d'avoir accès à ce trafic s'il ne s'adaptent pas aux règles.

La **seconde partie** de la MLC 2006 consiste en 5 secteurs, appelés Titres, organisés de façon à ce que le principe qui dicte chaque norme soit clair et obligatoire, tout en laissant une certaine place au pouvoir discrétionnaire dans l'application de ces principes de la part des Etats.

4 Titres dictent les règles en matière de : - Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire; - Conditions d'emploi; - Logements, loisirs, alimentation et service de table; - Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale

Le cinquième Titre contient les dispositions visant à garantir l'application effective des normes, à travers le contrôle sur les navires nationaux et sur ceux qui font escale dans les ports. Ces dispositions sont les obligations que l'Etat assumer comme Etat du pavillon et comme Etat du port.

La certification de chaque navire est prévue de la part de l'Etat du pavillon pour vérifier la conformité de l'armement pour les conditions de travail et de vie, en particulier en ce qui concerne 14 points fondamentaux qui vont des critères pour les marins (âge, condition médicale, qualifications) aux conditions d'embauche (intermédiaires d'embauche, horaires de travail, composition de l'équipage, paiement du salaire), aux structures et services du bateau (habitat, structures récréatives, alimentation, sécurité et assurances, assistance médicale) à l'existence de procédures pour les réclamations de la part de l'équipage.

La présence à bord d'un bateau de ce document ou déclaration de conformité du travail maritime est l'instrument qui rend la MLC 2006 vraiment efficace. En décernant cette déclaration l'Etat du pavillon atteste que le bateau et son armement ont été contrôlés, qu'il existe des procédures constantes de vérification et que le navire est en état de bonne marche. L'instrument additionnel du contrôle dans les ports de la part des Etats du port est un niveau additionnel de vérification, en général réservé aux navires qui n'ont reçu ni la déclaration ni le contrôle préalable de la part de l'Etat du pavillon.

Comme je le disais, le monde maritime ressent une grande satisfaction pour la naissance de cette Convention. Mais il y a aussi une grande attente, peut-être un peu trop optimiste.

La MLC 2006 a introduit des obligations pour les Etats qui devront trouver une application et qui devraient remédier à des situations de grand malaise pour les travailleurs.

L'attente se manifeste surtout vis-à-vis de phénomènes comme l'abandon ou le manque de protection au niveau des assurances en cas d'accidents ou de maladies, et concerne aussi les aspects les plus évidents d'exploitation des équipages, qui devraient disparaître d'un jour à l'autre avec l'entrée en vigueur de la Convention.

Peut-être cela n'arrivera-t-il pas aussi rapidement et sûrement et cela demandera-t-il un peu de temps pour que l'expérience fournisse des indications à ceux qui doivent appliquer les normes. Espérons que la bonne volonté des Etats et, en fin de comptes, le professionnalisme et la droiture des personnes qui seront préposées aux contrôles, fassent en sorte que cette nouveauté marque vraiment le début d'un monde plus juste et plus serein pour nos frères qui, chaque jour, gagnent leur vie en mer.

Avocat Paolo Cavanna



Paolo Cavanna a récemment pris sa retraite du poste du directeur des affaires juridiques et des assurances de Costa Croisières, la première compagnie de croisière en Europe. Depuis son diplôme en droit de l'Université de Gênes, Paolo a acquis une expérience unique dans l'industrie maritime, d'abord dans le secteur du transport maritime, puis dans le secteur du transport de passagers et des croisières. Il a été responsable en particulier de la mise en place de joint ventures dans les domaines du transport maritime, des croisières, de la gestion des navires, des agences maritimes, ainsi que de la construction et de la gestion de terminaux portuaires spécialisés en Italie et dans d'autres pays européens. Il a été pendant plus de 30 ans consultant auprès d'associations d'armateurs, en Italie et en Europe, et a prêté son assistance au gouvernement italien dans les assemblées internationales et dans les comités permanents, y compris de l'OMI. Au cours des quinze dernières années, il a été expert maritime international pour le Comité des plans d'urgence dans le domaine civil de l'OTAN. Il est co-auteur de plusieurs ouvrages spécialisés dans le secteur maritime, et a publié des articles pour des revues de droit maritime ainsi que pour d'autres magazines spécialisés dans le domaine maritime et des assurances.

CÉLÉBRATION DU DIMANCHE DE LA MER 2013

Dimanche de la Mer 2013 et 40ème Anniversaire de l'Apostolat de la Mer à Madagascar

(25.11.1973 - 25.11.2013)

S.E. Mgr Désiré TSARAHAZANA, Archevêque de Toamasina, a présidée la célébration eucharistique en ce dimanche 28 Juillet, à la Cathédrale St Joseph de Toamasina, et ce, en concélébrant avec l'Evêque Promoteur de l'Apostolat de la Mer à Madagascar, S.E. Mgr Marcellin RANDRIAMAMONJY, Evêque de Fénérive-Est. Huit Prêtres dont le Vicaire Général de Toamasina, le Supérieur Régional des Oblats de Marie Immaculée, et un Diacre, ont entouré nos deux prélats pendant cette Célébration Eucharistique.

Deux journées mémorables pour célébrer le Dimanche de la Mer et surtout pour marquer le 40ème Anniversaire de l'implantation de l'Apostolat de la Mer ont été célébrées à Toamasina, Madagascar, les 27 et 28 Juillet 2013.

« La Foi et la Nouvelle Evangélisation dans le Monde Maritime et dans la vie des Gens de Mer »

Tel a été le thème choisi pour cette insigne célébration.



Les marins et pêcheurs ainsi que leurs familles respectives (femmes et enfants) ont tenu de tout cœur à marquer cette Journée de la Mer, et surtout, le 40ème anniversaire de la pastorale en monde maritime malgache. Des représentants des autorités administratives et portuaires de la localité ont marqué aussi cette journée de leur honorable présence. Dix-sept enfants de gens de mer ont reçu le Sacrement de la Confirmation après avoir suivi la formation catéchétique y afférente à l'Apostolat de la Mer, Toamasina, sous l'encadrement du R.P Jocelyn Rivotiana, omi, deuxième Aumônier diocésain.

Un autre signe très symbolique a été aussi un moment fort de la célébration. Une cinquantaine de membres actifs en Apostolat de la Mer à Toamasina ont reçu, à titre de reconnaissance pour leur fidèle engagement dans la pastorale maritime pour Dieu et l'Eglise, la médaille « Bene Merenti ». Après plus de deux décennies d'engagement en AM, le Directeur National de Madagascar, Félix Randrianasoavina, accompagnée de sa femme, faisait partie aussi des personnes bénéficiaires de la médaille de la part de l'Archidiocèse de Toamasina.

Temps de témoignage pour la Foi et l'Eglise

Il est évident que pour une pareille célébration en cette Année de la Foi, l'Apostolat de la Mer, pastorale en monde maritime, doit profiter de l'occasion pour témoigner de son engagement auprès des gens de mer tout en communiant à l'unicité de l'Eglise. Si bien que le samedi 27 Juillet 2013, diverses activités ont été organisées au siège de l'Apostolat de la Mer à Toamasina qui est en même temps le siège national à Madagascar. Regroupés autour du Père Stansilaw Kazek, omi, Aumônier diocésain de Toamasina, les gens de mer ont beaucoup contribué à donner vie à la manifestation de leur joie et fidèle reconnaissance à ce travail d'Eglise. Tant pour les préparatifs matériels que pour les diverses participations budgétaires, toutes les associations et organisations maritimes ont bien voulu coopéré sincèrement. Trois activités marquantes ont été organisées au siège en la journée du samedi.

Culte œcuménique

L'esprit œcuménique est intrinsèque à la vie maritime, surtout à bord des navires, car les navires ne sont pas étiquetés et identifiés de par la religion. Et c'est d'ailleurs pour cela qu'en Apostolat de la Mer à Madagascar, l'élan œcuménique est intégré dans l'organisation du travail. Si bien que, lors de cette célébration, un culte œcuménique a été organisé le samedi 27 Juillet. C'est le F.F.K.M. (Conseil Œcuménique des Eglises Chrétiennes) de Madagascar, au niveau du Diocèse, qui a participé pleinement à la tenue de ce culte.

Présidé par le P. Stéphan Tsiahoana, Président de la FFKM Diocésain, assisté du P. Stanislaw Kazek, omi, et P. Jocelyn, omi, étaient entre autre présents à ce culte, Sa Grâce Mgr Jean Paul Solo du Diocèse Anglican de Toamasina, Sa Grâce Mgr Jean Claude Andrianjafimanana, du Diocèse Anglican de Majunga, la théologienne luthérienne en service à l'Apostolat de la Mer, Mme Nirina Lucie Voahangy.

Conférence donnée par l'Evêque Promoteur

S.E. Mgr Marcellin Randriamamonjy, Evêque de Fénérive-Est, Promoteur de l'Apostolat de la Mer à Madagascar, a donné une conférence Jubilaire pour ce 40ème Anniversaire de l'implantation de l'Apostolat de la Mer à Madagascar.

De premier abord, il a salué l'engagement de l'Apostolat de la Mer pour avoir vécu ces quarante années comme acteur dans l'Histoire de l'Eglise à Madagascar. Et vu que cette festivité se célèbre au cours de cette « Année de la Foi », il a vivement souligné l'importance de la Foi dans notre vie et le besoin inaltérable de la Foi dans notre engagement chrétien. Se référant à la Lettre Apostolique « Porta Fidei » du Pape Emérite Benoît XVI, l'Evêque Promoteur a accentué que chacun doit connaître et vivre la Foi, cette Foi qui œuvre pour notre changement et base de notre vie chrétienne : «communier à la foi en Dieu le Père, le Fils et le Saint Esprit : un seul Dieu». Par ailleurs, ne pas oublier que, « la foi est un Don de Dieu ». Toutefois, chacun a le devoir de l'entretenir, de la vivre, et ce, en renforçant notre vie sacramentelle, et surtout eucharistique. Interpellant l'audience, il a posé une question : « En Apostolat de la Mer, peut-on affirmer que les pêcheurs traditionnels, les pêcheurs industriels, et les marins ont-ils la foi, et la vivent-ils ? ».

Pour appuyer cette réflexion, il a donné comme référence la pêche miraculeuse selon St. Luc, Chapitre V. Tout en continuant ce qui est donné dans l'Evangile selon St Jean, Chapitre 21 : 1-14, il conclut que « l'engagement en Apostolat de la Mer ne doit pas s'arrêter au niveau matériel ». C'est à l'Apostolat de la Mer de témoigner de son engagement par la Foi. On parle de la Nouvelle Evangélisation, par conséquent, quel est l'effort que nous devons nous donner pour assumer notre devoir de chrétien.

L'important, avant d'y répondre, c'est plutôt de bien connaître les différents problèmes, les difficultés diverses qui altèrent la vie des marins et pêcheurs actuellement : vie de famille, vie en mer, relation avec l'administration, relation avec l'Eglise, les impacts politiques sur le métier, la sécurité en mer, la sécurité so-



ciale, etc ... et ce, dû à la mondialisation. C'est la vie dans son ensemble qui en est affectée douloureusement. Des dons en matériels et outils de travail, des aides financières et autres sont donnés au gens de mer par l'Apostolat de la Mer ; mais est-ce suffisant pour dire que nous assumons un travail pastoral ?

En clair, un engagement parmi tant d'autres dans la Nouvelle Evangélisation, selon l'Evêque Promoteur, c'est de réfléchir profondément sur la vie de ces Gens de Mer : par rapport à la conversion, par exemple, pour qu'ils soient vraiment des vrais chrétiens témoins du Christ Ressuscité. Cela nous permettra de vivre en communauté et en même temps nous permettra de trouver ensemble les solutions et réponses à apporter aux différents problèmes vécus à nos jours. N'oubliez jamais que « Apostolat » vient du terme « Apôtre » ; soyez donc des apôtres là où vous vous trouvez.

Témoignages de Vie

La célébration du Jubilé a été aussi une occasion pour les femmes de Gens de Mer d'apporter leur témoignage de vie en tant que chrétiennes et surtout en tant que membres de l'Apostolat de la Mer. Pour Mme Rasolonindrina Marie Eliane, veuve de marin de commerce, elle a fait part, comme les deux autres d'ailleurs, des difficultés courantes de la vie familiale quand le père de famille est en voyage. Mais, surtout, elle a aussi insisté sur les commérages, les médisances et les dénigrements que les femmes de marin en sont victimes de la part de la société à terre. Cela a souvent trait à la fidélité du couple pendant l'absence du mari navigant.

Et c'est en Apostolat de la Mer, par la foi et la prière, qu'elle a pu dépasser cela. Pour Mme Vola Marie Gwladys, femme d'un Officier de la Marine Marchande, c'était plutôt le cheminement de son foyer conjugal vers le mariage chrétien qu'elle a beaucoup porté dans sa prière et sa Foi. Et c'était après plus d'une décennie que sa vie commune avec son mari navigant a obtenu la Grâce Providentielle d'avoir pu se marier religieusement à la Chapelle de l'Apostolat de la Mer à Toamasina en Juillet 2011. Par contre, pour Mme Norline, ce sont les difficultés familiales quotidiennes de la vie précaire des Pêcheurs Traditionnels qu'elle a exprimé, et ce, tout en reconnaissant l'appui promotionnel que l'Apostolat de la Mer a accordé aux femmes de pêcheurs pour approfondir et améliorer leur travail en artisanat de vannerie et de broderie, pour combler le manque à gagner dans leur foyer. La Coopérative des Femmes des Gens de Mer à l'Apostolat de la Mer a fêté aussi en cette période le dixième anniversaire de son lancement.

Historique de l'Apostolat de la Mer par le Directeur National

Et terminant la célébration de ce Samedi 27, c'était au Directeur National, M. Félix Randrianasoavina, de donner l'Histoire de l'Apostolat de la Mer à Madagascar. Le « germe », parti de l'Apostolatus Maris International à Rome et confié au Père Bernard Tesson, un mois d'Octobre 1970, n'a pu prendre racine que le 25 Novembre 1973, quand S.E. Mgr Jérôme Razafindrazaka, Evêque de Tamatave à l'époque, a confié la mission de cette Pastorale en Monde Maritime au Père François Le Gall, smm.

Et c'était par projection en vidéo Power point que le Directeur National a retracé les quarante années d'engagement de l'Apostolat de la Mer dans la Pastorale Sociale de Gens de Mer à Madagascar .



La célébration nationale du Jubilé de 40 ans de l'Apostolat de la Mer a été organisée dans le Diocèse de Fénérive-Est les 27, 28, 29 Septembre 2013.

Bon vent à tous,
par l'intercession de la Vierge Marie,
Etoile de la Mer !

Dimanche de la Mer 2013

CÉLÉBRATION À L'ÎLE MAURICE

L'Apostolat de la Mer invite chaque année, au deuxième dimanche du mois de juillet, à célébrer la Journée mondiale de prière pour les gens de mer. Une messe a été dite à Bambous-Virieux, présidée par le père Jacques Henri David, Aumônier du port et président de l'Apostolat de la Mer de Maurice, et ce en présence des pêcheurs de la localité, de leurs collègues de la région, des membres de leurs familles et aussi

des responsables du secteur de la pêche. Dans son homélie, le célébrant a parlé des difficultés quotidiennes que rencontrent les gens de mer qui exercent un métier dur et parfois très loin de leurs proches.

Le Père David a rappelé que l'Apostolat de la Mer est un réseau international qui a 260 centres dans les ports à travers le monde et a pour mission de veiller au bien-être des gens de mer. Le prêtre a félicité les autorités quant à la signature de la Convention sur le Travail Maritime (MLC 2006) de l'Organisation internationale du travail (qui est entré en vigueur le mois d'août).

Selon cet accord, dorénavant les conditions internationales s'appliqueront aux gens de mer en vue d'améliorer les conditions de travail : emploi, soins médicaux entre autres. Poursuivant le célébrant a cité le message du Conseil Pontifical qui rappelle aux Etats du port leurs devoirs de promouvoir les développements d'installation de bien-être qui doivent être accessibles aux gens de mer, quelles que soient leur nationalités ou leur religions. Il a aussi parlé des inquiétudes des pêcheurs de l'accord de pêche de l'Union européenne et a invité Mr. France Andy, un pêcheur de la localité, à s'adresser à ses pairs et à leur donner les plus amples informations à ce sujet.

Le Père Jacques-Henri David a rappelé que le rôle social de l'Apostolat de la Mer apprend non seulement à chercher le Christ dans son prochain, mais aussi à se faire le prochain de l'autre, particulièrement à ces nombreux marins abandonnés à eux-mêmes, victimes surtout de la crise économique. Plusieurs bateaux sont abandonnés actuellement à travers le monde par leurs propriétaires et les marins se retrouvent sans salaires et sont abandonnés dans les ports.

Il a cité en exemple les membres du M/V Cerem, abandonnés à Port-Louis en 2009, qui recevront cette année leurs salaires après plus de 4 années d'attente. Il n'est plus que jamais temps, dit-il, que les autorités instituent un « fast track » qui permet aux marins de récupérer leurs salaires et de retourner auprès de leurs proches.

Le prêtre a également fait un appel pour une meilleure considération des gens de mer et a cité l'évangile du jour qui rappelle que la route qui mène de Jérusalem à Jéricho est remplie de blessés qui demandent à être soignés, les gens de mer qui tombent sous la menace de la piraterie maritime, qui subissent les conséquences de la pêche illégale, que leurs conditions de vies ne doivent pas nous laisser indifférentes. Car ils sont tous nos prochains.



Les membres des familles des pêcheurs ont déposé une fleur en mémoire de leurs proches disparus.

(Extrait du Le Mauricien 15 juillet 2013).

FÊTE DE NOTRE DAME DU CARMEL PATRONNE DES GENS DE MER

16 juillet 2013



***“AVANCE EN EAU PROFONDE.
SUR TA PAROLE, JE JETTERAI LES FILETS”***

Comme chaque année, en cette occasion solennelle de la fête de Notre-Dame-du-Carmel (la Virgen del Carmen), je suis heureux d’envoyer mes salutations affectueuses à toute la famille maritime d’Espagne et d’implorer la protection de Notre Dame, en lui demandant aussi de nous bénir en cette période difficile et de profonds changements. Nous célébrerons cette fête à la lumière du thème suivant : « Avance en eau profonde. Sur ta parole, je lancerai les filets ». Nous voulons mettre au centre de notre vie la foi en Jésus-Christ, comme nous le propose l’Eglise en cette Année de la Foi. Voilà pourquoi nous accueillons l’invitation du Seigneur à prendre le large pour orienter tous les gens de mer sur les routes de la nouvelle évangélisation, comme nous le propose le Projet pastoral de la Conférence épiscopale espagnole pour les prochaines années.

Nous, les gens de mer, nous voulons accueillir l’Evangile de Jésus-Christ pour proclamer et défendre avec courage la dignité humaine qui, trop souvent, dans le monde de la mer, est malmenée. En ce sens, l’Œuvre de l’Eglise qui s’occupe de la pastorale des gens de mer, connue sous le nom d’Apostolat de la Mer, réalise dans le monde entier une action d’accompagnement dans la foi, pour ramener la lumière dans la vie des hommes et des femmes de la mer, et pour aider de façon solidaire les gens de mer qui se trouvent dans le besoin, ainsi que leurs familles.

Le XXIII^{ème} Congrès mondial de l’Apostolat de la Mer s’est tenu à Rome pendant le mois de novembre. Ce fut un événement extraordinaire, au cours duquel des hommes et des femmes de la mer, provenant du monde entier, ont pu réfléchir sur la nouvelle évangélisation dans le monde maritime. A cette occasion, diverses questions qui influent sur la vie et sur le travail en mer ont été examinées. Nous avons voulu approfondir l’engagement de l’Eglise dans tous les secteurs du monde maritime, ce qui a constitué pour nous une sorte de défi. Aussi avons-nous adressé un appel à la communauté internationale pour améliorer les conditions de vie et de travail de tous les hommes et femmes de la mer. Ce Congrès mondial a ensuite mis en évidence l’exemple de service que les gens de mer se prêtent réciproquement dans les moments d’incertitude, d’isolement et de danger, en offrant à tous les hommes un modèle pour vivre dans un monde qui est en train de changer.

A l’occasion de ce Congrès mondial, le Pape Benoît XVI avait reçu les participants auxquels il avait adressé un important discours, dont je voudrais soumettre les lignes fondamentales à votre considération. Le Saint-Père avait commencé en citant le Pape Pie XI qui, en 1922, avait approuvé les Constitutions et le règlement de l’Apostolat de la Mer. Rappelant ensuite la figure du bienheureux Jean-Paul II, il avait cité le *motu proprio* *Stella Maris*, qui confirmait la mission d’étendre le ministère maritime. Le Pape Benoît XVI avait remercié les participants au Congrès pour avoir répondu à son appel lancé lors de la proclamation d’une Année de la Foi, pour donner une nouvelle impulsion à la mission de toute l’Eglise.

Il avait ensuite rappelé que dès l’aube du christianisme, le monde maritime a été un véhicule d’évangélisation efficace. La navigation maritime permit aux Apôtres et aux disciples de Jésus de se rendre dans le monde entier. Aujourd’hui encore - nous rappelait le Pape - l’Eglise sillonne les mers pour apporter l’Evangile à toutes les nations, et notre présence dans les ports, ainsi que les visites que nous effectuons quotidiennement sur les navires sont le signe visible de la solidarité pastorale de l’Eglise. Benoît XVI a ensuite fait référence aux effets complexes de la mondialisation sur les gens de mer, en réaffirmant que la

vulnérabilité des marins, des pêcheurs et des navigateurs doit rendre encore plus attentive la sollicitude de l'Eglise. Il a ensuite eu une pensée spéciale pour les pêcheurs et leurs familles qui, plus que d'autres, doivent faire face aux difficultés du présent et aux incertitudes de l'avenir, marqué par les effets négatifs du changement climatique et de l'exploitation excessive des ressources.

Au terme de son touchant message aux gens de mer, le Pape nous a exhortés à ne pas abandonner notre position de première ligne dans l'évangélisation de nombreux hommes et femmes de diverses nationalités qui transitent dans nos ports, et à continuer à répondre sans hésitation aux gens de mer qui nous attendent à bord pour combler la profonde nostalgie de leur âme, en montrant le visage attentif de l'Eglise qui accueille.

Comme vous pouvez le constater, ces paroles du Pape Benoît XVI sont caractérisées par la préoccupation et par la confiance que l'Eglise a toujours manifestées à l'égard des hommes et des femmes de la mer. Ces sentiments sont les mêmes qui imprègnent le ministère apostolique du Pape François, qui nous demande d'aller aux périphéries du monde pour témoigner et annoncer la Bonne Nouvelle du Seigneur. Dans ces périphéries de la mer, il existe beaucoup de nos frères qui nous attendent.

En octobre prochain, nous célébrerons, à Huelva, l'Assemblée Nationale de l'Apostolat de la Mer. Prions pour que nous réussissions à réunir nos forces, pour transmettre à la famille maritime l'amour et la proximité de Jésus-Christ et de son Eglise.

Que Marie, Notre-Dame du Carmel, *Stella Maris*, ravive toujours votre espérance et vous comble de bénédictions, vous et vos familles.

Avec ma bénédiction et mon affection,

Luis Quinteiro Fiuza

Evêque de Tui-Vigo et Promoteur de l'Apostolat de la Mer

PRIÈRE À MARIE *STELLA MARIS*

Ô Marie, étoile de la mer,

Mère de Dieu et notre Mère, tourne ton regard très doux sur tous ceux qui affrontent chaque jour les dangers de la mer pour garantir à leur famille la nourriture nécessaire pour vivre, pour défendre le respect de la création, pour servir la paix entre les peuples.

Protectrice des migrants et des itinérants, assiste avec une attention maternelle les hommes, les femmes et les enfants contraints à fuir leurs terres à la recherche d'avenir et d'espoir.

Que leur rencontre avec nous et nos peuples ne se transforme pas en source d'esclavages et d'humiliations plus lourds encore.

Mère de miséricorde, implore le pardon pour nous qui, rendus aveugles par l'égoïsme, repliés sur nos intérêts et prisonniers de nos peurs, sommes inattentifs face aux besoins et aux souffrances de nos frères.

Refuge des pêcheurs, obtiens la conversion du cœur de ceux qui font naître la guerre, la haine et la pauvreté, de ceux qui exploitent leurs frères et leurs fragilités, de ceux qui font un commerce indigne de la vie humaine.

Modèle de charité, bénis les hommes et les femmes de bonne volonté qui accueillent et servent ceux qui accostent sur cette terre : que l'amour reçu et donné soit germe de nouveaux liens fraternels et aurore d'un monde de paix. Amen



Pape François - 8 juillet 2013, Lampedusa

CONFÉRENCE MARITIME

« POUR LES DROITS DES GENS DE MER »

Vigo, Espagne, 15 mars 2013

L'objectif de cette Conférence maritime était à la fois théorique (réflexion) et pratique (mise en œuvre).

La Conférence a eu une double fonction :

I. Une réflexion sur les conditions de travail et la vie familiale et sociale des gens de mer.

II. Un objectif : instituer un Centre pour les Droits des gens de mer et leur offrir une assistance juridique gratuite.

Plusieurs experts de la situation qui est celle de la vie actuelle en mer, malgré l'éloignement et le silence de la société, ont expliqué aux participants comment se déroule le travail de la pêche, qui impose ses conditions, ainsi que les abus auxquels sont soumis les gens de mer, sans compter le désintéressement des responsables de cette exploitation en raison de l'éloignement des lieux de pêche.

1. Dans la **RÉFLEXION** sur les privations qu'inflige le travail en mer, les effets suivants ont été considérés.

Pour le pêcheur : la journée de travail, la fatigue, l'insécurité, l'arbitraire au niveau salarial.

Pour la vie de famille du marin : les journées prolongées en mer et leurs conséquences sur sa femme et ses enfants.

Pour la vie sociale : l'absence dans ce milieu et au niveau des décisions qui lui incombent.

En outre, le droit de vote, les pavillons de complaisance et l'abandon des navires et de leurs équipages ont été évoqués.

II. L'OBJECTIF a été la création d'un Centre pour les Droits des gens de mer afin de leur offrir un soutien légal pour défendre leurs droits, violés de façon si arbitraire.

Il a été souligné combien cette attention particulière profite à ces travailleurs, laissés pour compte dans une société où les droits du travail sont reconnus pour tous les travailleurs.

Cette Conférence a été organisée pour chercher à faire prendre conscience à notre société des graves besoins des gens de mer qui requièrent notre attention et nos efforts, afin de leur offrir, à eux et à leurs familles, le respect dû à la dignité de l'être humain.

Conclusions

1. La Politique Commune de la Pêche (PCP) implique des améliorations sociales pour les gens de mer.

2. La lutte contre la pêche illégale (IUU) nous donne l'opportunité d'éradiquer les pratiques d'exploitation du travail.

3. Il faut modifier les règlements afin que le vote par procuration exercé gratuitement par le biais des notaires (comme cela se fait déjà pour les personnes malades) puisse être appliqué à tout type de navire.

4. Il faut prendre en considération la possibilité du vote électronique en se servant des instruments techniques actuels.

5. Il faut renforcer la surveillance des agences qui gèrent les équipages.

6. Il est opportun d'intensifier les contrôles en matière de travail à bord des navires espagnols, ainsi que sur les navires étrangers qui font escale dans les ports espagnols, conformément au droit international.

7. Il faut mettre fin à l'embauche de marins étrangers avec des conditions différentes de celles des marins espagnols à bord des bateaux de pêche battant pavillon espagnol.

8. L'importance de la ratification de la Convention 188 de l'OIT par l'Espagne et les autres pays de l'Union Européenne et d'influer sur la nécessité d'inspections par l'Etat du port a été soulignée.

9. La Conférence a souhaité la mise en œuvre d'un contrôle effectif d'observation de la législation internationale de la part des navires d'armateurs battant pavillon étranger, à partir du moment où ils déchargent leur pêche dans les ports espagnols.

10. Elle a également recommandé la ratification par tous les pays de l'Union Européenne de la Convention SCTW-F.

11. Une régulation plus rigoureuse des postes de travail qui doivent être décrits comme difficiles à remplir a été souhaitée.

12. Unification des organismes de contrôle et explication des normes en vigueur.

13. Un appel particulier a été lancé aux autorités de contrôle afin qu'elles veillent strictement à ce que, dans tous les cas, il y ait un contrat de travail écrit.

14. La nécessité a été soulignée de faciliter la communication régulière entre le marin et sa famille grâce aux nouvelles technologies disponibles à bord afin d'éviter l'isolement socio-familial.

15. Sur les navires qui doivent être construits, il faudra prévoir des espaces nécessaires pour qu'un minimum d'habitat soit prévu pour les membres de l'équipage.

16. Les jours de repos doivent être alignés sur ceux des autres pays européens de référence.

17. Encourager les Administrations publiques à stipuler des conventions de collaboration avec les organisations à but non lucratif pour la création d'un Centre pour les Droits des gens de mer.

Cette Conférence maritime a été considérée comme un événement important pour mener à bien une réflexion publique sur la réalité que vivent les familles de marins et pour introduire dans notre société une vision claire de la nécessité de mettre en place des instruments qui les protègent et qui établissent la défense de la justice au niveau du travail, de la famille et sociale à laquelle ils ont droit en tant que travailleurs.

La création d'un Centre pour les Droits des gens de mer serait un soutien nécessaire auquel ils pourraient recourir pour obtenir une assistance juridique gratuite pour défendre leurs droits du travail, qui sont violés de façon extrêmement arbitraire sans encourir les conséquences légales. Des informations intéressantes nous ont permis de constater la possibilité de cette réalisation et les nécessités inhérentes à sa mise en œuvre.



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

3ème partie

Auteur: TOMAS D. ANDRES



NOUS TERMINONS 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. NOTRE SOUHAIL EST QU'IL VOUS AIT AIDÉ À COMPRENDRE LES MARINS PHILIPPINS ET À ENTRER EN RELATION AVEC EUX.

L'anglais philippin

Le Philippin moyen parle bien anglais et a parfois même un accent américain. Cependant, les Philippins parlent parfois anglais avec des accents régionaux bien distincts, Tagalog, Ilocano, Pampango,



Visayan, selon la région du pays dont ils proviennent.

La langue anglaise possède plusieurs accents et il faudra un certain temps pour se familiariser avec la façon dont les responsables prononcent l'anglais. Il ne faut pas faire trop attention à la façon dont ils prononcent « il » ou « elle » en général. Certains alphabets des dialectes ne possèdent pas la lettre « F », c'est pourquoi les Philippins tendent à la prononcer comme un « P ». Les marins philippins confondent souvent « il » et « elle » car il n'y a pas de distinction de genre dans la langue philippine.

L'anglais philippin est quelque peu différent de l'anglais américain ou britannique. Il est basé sur le dialecte américain, mais est fortement influencé par les langages autochtones. La grammaire et la prononciation en sont sensiblement affectées. De plus, certains mots possèdent des significations restreintes

et spécifiques. Voici quelques-uns des mots les plus courants et leur signification :

- « blowout » - un cadeau ou une célébration
- « brownout » - une coupure de courant
- « Colgate » - dentifrice
- « comfort room » - toilettes
- « dear » - coûteux
- « dirty kitchen » - cuisine de service, habituellement la cuisine des domestiques
- « frigidaire » - réfrigérateur
- « Xerox » - photocopieuse, photocopier
- « Kodak » - pellicule photo
- « Polaroid » - photographie instantanée
- « IBM » - ordinateur
- « San Miguel » - bière
- « to pass » - ramasser, s'arrêter pour quelque chose, passer, passer devant
- « to get down » - sortir
- « to go down » - descendre
- « to sleep late » - veiller tard
- « dressed for his funeral » - être tiré à quatre épingles
- « to have oiled his officer » - avoir léché les bottes de son officier
- « his watch is dead » - sa montre s'est arrêtée
- « open the light » - allumer la lumière
- « homely » - être très attaché à sa famille

Expressions familières

Apprendre et prononcer quelques mots en philippin en présence d'un marin philippin est une façon très efficace de dire que l'on apprécie quelqu'un. Les salutations courantes, telles que « Kumusta kayo » (Comment allez-vous ?) ; « Magandang uma-ga » (Bonjour) ; « Magandang gabi » (Bonsoir) ; « Mabuhay » (Vive), etc., aideront à développer un type de relation très profonde avec eux.

7. COMMENT MOTIVER ET TIRER LE MEILLEUR DES PHILIPPINS

Le Philippin est unique. Pour le motiver, il faut comprendre sa pyramide de besoins qui ne possède pas exactement le même ordre et ne correspond pas tout à fait à celle des occidentaux.

Dans la pyramide de besoins des Philippines, le premier besoin est le culte de la famille, ou le besoin d'appartenir à une famille ou à un groupe. Un Philippin se considère normalement d'abord comme un membre d'une famille, et en second lieu seulement comme un membre d'un groupe extérieur, que ce soit un bureau ou une société. On ne peut pas attendre d'un Philippin qu'il place le bien-être d'une société par-dessus celui de sa famille. Pour motiver et tirer le meilleur des Philippines, il peut être avantageux à long terme pour les entreprises de mettre en place des mesures qui répondent aux préoccupations des marins philippins pour leurs familles. De plus, les marins philippins feront certainement preuve de loyauté à l'égard de l'entreprise tant que les objectifs de celle-ci n'entrent pas en conflit avec les objectifs implicites du noyau familial.

Le deuxième besoin dans la pyramide de besoins du Philippin est le besoin de réciprocité. Cela est fondé sur la valeur appelée « utang-na-loob », un comportement selon lequel chaque service reçu, faveur, ou traitement accompli doit avoir quelque chose en retour. Le Philippin possède un degré très élevé de dignité personnelle. Sa dignité ou son honneur sont tout pour lui, c'est pourquoi y porter atteinte, que ce soit de façon réelle ou imaginaire, remet en question sa virilité. Il respecte les autres, mais les autres doivent aussi le respecter. Plus d'un conflit entre un supérieur étranger et un marin philippin est dû à un mépris, d'un côté, et à un respect sacré, de l'autre, de la dignité individuelle. Un étranger sous-estime facilement la dignité d'un Philippin. Celui-ci idolâtre peut-être la dignité individuelle de son supérieur étranger, mais il demande le même traitement à son égard ; sinon, il perd le contrôle parce qu'il a l'impression d'avoir subi un tort ou une insulte, même si la raison du conflit en soi peut être insignifiante ou minime.

D'après l'étude du Dr Angelina Ramirez, pour le Philippin, les facteurs suivants sont d'une importance vitale pour la satisfaction dans le travail :

- (1) Il s'attend à ce qu'on le traite comme un individu doté d'une dignité.
- (2) Il veut instaurer une communication franche et connaître les impressions des personnes avec lesquelles il travaille.
- (3) Dans le cadre des évaluations des performances, il

recherche une bonne appréciation en raison des bénéfices de reconnaissance et de promotion qui y sont liés.

(4) Il désire que l'on reconnaisse une éventuelle participation de sa part ayant contribué à la productivité de l'organisation.

(5) il préfère travailler avec des personnes avec lesquelles il entretient de bons rapports sociaux.

(6) Il veut participer à des tâches difficiles en prenant des risques calculés, mais il est réticent à changer si on lui demande d'adopter une nouvelle attitude pour laquelle il ne se sent pas prêt.

Le troisième besoin dans la pyramide des besoins du Philippines est la reconnaissance sociale, c'est-à-dire être considéré par ses pairs pour ce qu'il est ou pour ce qu'ils pensent qu'il est, et être traité conformément à son statut. Le Philippin a besoin d'être socialement accepté par les personnes qui peuvent l'aider en cas de besoin. Il doit développer et cultiver leur disponibilité, afin de bien s'entendre avec eux, car ils représentent un investissement psychologique pour de futurs bénéfices économiques, religieux, sociaux et politiques. C'est pourquoi il apprécie d'établir une relation fictive avec les autres. Nous entendons par « relation fictive » des liens qui ne sont ni légaux, ni de sang. Toutefois, même fictives, ces relations acquièrent une valeur bien réelle dans la culture des Philippines. Lorsqu'un Philippin appelle son supérieur « kuya » (frère aîné), ou « taty » (père), bien qu'il n'ait pas de lien familial avec lui, il développe une relation fictive qui peut le faire sentir comme un membre de la famille de l'officier.

Parfois, un étranger peut être invité par un Philippin à parrainer un mariage ou un baptême. Etant



donné qu'il y a plusieurs parrains, il se peut que le Philippin demande à un étranger en raison du prestige particulier apporté par l'étranger, manifestant ainsi le besoin de reconnaissance sociale. Pour les Philippines, une telle demande n'est pas seulement un acte religieux, mais un acte social; c'est pourquoi refuser cette invitation est considéré comme extrême-

ment impoli. Si un étranger accepte de participer en tant que parrain, le Philippin le considérera comme un grand honneur.

Le quatrième besoin dans la pyramide philippine est le besoin de mobilité sociale. La plupart des Philippins veulent gagner davantage d'argent pour gravir l'échelle sociale. S'ils peuvent obtenir de l'aide pour atteindre leur objectif, ils le feront. Ce besoin les conduit à accepter les évaluations faites par une autorité ou par un supérieur, mais pas celle de leurs subordonnés ou de leurs pairs. Le Philippin considère sa mobilité comme garantie si celle-ci est déterminée par son supérieur.

Le cinquième besoin dans la pyramide du Philippin est « pagkabayani » (être un héros). C'est le degré le plus élevé de la pyramide de besoins. Ici entrent en jeu les valeurs d'« honneur », de « dignité » et d'« orgueil ». Ici entre en jeu la valeur « hiya » qui, pour les Philippins, peut être définie en terme général par « estime de soi ». C'est l'un des concepts les plus importants de la psychologie sociale du Philippin parce qu'il recouvre presque tous les aspects des valeurs et des motivations du Philippin.

8. COMMENT NEGOCIER ET GERER LES CONFLITS AVEC LES PHILIPPINS

Le Philippin est une personne généralement amicale, pacifique et sociable. Il est prêt à faire des compromis et n'aime pas la confrontation.

Lorsque les droits personnels d'un occidental sont bafoués, sa première réaction est généralement de se plaindre et de défendre. Le Philippin est toujours surpris de voir les occidentaux se disputer en raison de désaccords sur des questions de droits personnels, et se comporter ensuite en amis comme si de rien n'était. Cela s'explique par le fait que le Philippin a reçu une éducation culturelle qui considère l'harmonie comme très importante. Si les droits d'un Philippin sont bafoués, il a d'abord recours à une façon amicale de résoudre la question. Il exprime ses sentiments de façon directe ou indirecte. Pour lui, confronter directement quelqu'un pourra provoquer des blessures durables qu'aucune réconciliation amicale ne pourrait jamais refermer. Ce n'est qu'après avoir épuisé les voies amicales (pakikisama) qu'il a recours à la violence (pakikibaka).

Le désir d'harmonie des Philippins ne signifie pas absence de conflit. Il est vrai que pour lui, la violence ou la confrontation directe ne représentent pas les premières approches. Toutefois, s'il ressent de la honte, le Philippin peut devenir violent. Toute tentative visant à mettre en doute ou à remettre en question les actions, l'intégrité et l'honneur d'un Philippin,



même de bon droit, peut provoquer une réaction vindicative de sa part. Dénoncer publiquement un Philippin pourrait ne faire qu'empirer la situation si l'on n'a pas respecté la norme culturelle d'exposer d'abord les reproches de façon privée et éduquée.

L'occidental moyen fonde sa vie personnelle et le maintien de l'ordre sur les principes du bien et du mal; le Philippin moyen, en revanche, sur les sanctions de honte, déshonneur, ridicule ou d'inconvenance. L'occidental moyen est contraint de classer sa conduite selon des catégories universelles impersonnelles. La « loi est la loi », et « ce qui est juste est juste », quelles que soient ses considérations personnelles. Le Philippin moyen considère la loi d'un point de vue concret et personnel. Il a été bercé par une culture de la honte et ce facteur affecte profondément son comportement. Un Philippin considère que sauver son honneur est plus important que la vérité. La passion occidentale pour la vérité, sans aucune considération pour les personnes éventuellement affectées, est illustrée par sa façon d'exposer les méfaits des personnes décédées. Pour le Philippin, il n'en est pas ainsi. Tout méfait commis par un supérieur ou un officier est enterré avec lui; sa mémoire est honorée parce qu'il est décédé.

Prenons le concept de justice. Pour les Philippins, la justice n'est pas quelque chose d'abstrait. Être juste est quelque chose de concret, visible; une personne dont on peut susciter la sympathie ou la pitié. La justice est le juge, l'officier, le supérieur. L'éthique de la justice pour le Philippin est fondée sur la valeur de l'harmonie. La justice pour les Philippins n'est pas individualiste, mais communautaire. Le concept philippin de justice est « la dignité personnelle », et pas nécessairement l'égalité pour tous.

Négocier avec les Philippins exige un profond sens de respect pour les anciens et pour l'autorité. Il faut y apporter la plus grande attention et diplomatie afin de ne pas blesser la « dignité personnelle » des Philippins. Les parties en négociation devraient ins-

taurer une relation humaine et si possible dans une atmosphère familiale. Les deux parties devraient collaborer ensemble pour leur bien réciproque, sans motivations égoïstes ni tentatives d'écraser l'autre.

Les étapes de la négociation des Philippins

Une préparation intensive en vue de la négociation est essentielle, car ainsi, on montre qu'on respecte un processus psychologique logique bien établi.

Première étape: « Magtapatan ng Loob », c'est-à-dire être sûr de présenter des faits véridiques. Les deux parties en négociation doivent dire honnêtement ce qu'elles pensent et ressentent.

Deuxième étape: « Magkagaangan ng loob », c'est-à-dire développer une relation et un climat de confiance. Les Philippins sont des personnes qui ont besoin d'être persuadées. Par exemple, le simple fait de fixer une négociation le jour de son anniversaire ou du vôtre peut être une occasion propice pour négocier avec un Philippin. Un anniversaire est une occasion vénérable aux Philippines. Les Philippins sont supposés saluer même leurs ennemis le jour de leur anniversaire.

Troisième étape: « Makuha ang loob ng bawa't isa », c'est-à-dire harmoniser vos objectifs et vos intentions avec ses objectifs et ses intentions. Négocier avec les Philippins doit être une situation où il n'y a pas de perdant; la tentative de garantir la plus grande satisfaction possible des deux parties conformément à leur échelle de valeur. Cela présuppose d'établir une échelle de valeurs parallèle pour les deux parties.

Quatrième étape: « Magkapanatagan ng loob », c'est-à-dire établir les termes de l'accord et se concentrer sur leurs objectifs. L'essence d'une bonne négociation est de parvenir au meilleur compromis possible pour les deux parties en négociation sans créer de problèmes à long terme ni de préjudice pour aucune des deux. La négociation doit viser à un accord mutuellement bénéfique. Chaque partie en négociation doit se mettre à la place de l'autre. L'accent doit

être placé sur le fait que les deux parties concernées sont satisfaites.

Un climat de tranquillité d'esprit permet aux deux parties d'analyser les problèmes et d'établir des termes communs. Le climat émotionnel doit être conciliatoire et viser à résoudre les problèmes. Les négociateurs doivent avoir une attitude et un comportement de confiance et de soutien, être détendus, aimables, raisonnables et créatifs. Ce type de climat contribuera à ce qu'un Philippin fasse preuve d'un comportement raisonnable, respectueux et noble.

Cinquième étape: « Puspasang loob na tinutupad ang pinag-usapané », c'est-à-dire les deux parties remplissent leurs obligations avec sincérité et respectent les devoirs et les responsabilités de leurs accords.

Les accords négociés permettent aux parties en négociation d'être à la fois fermes dans leur propre position et flexibles dans les détails.

Négocier avec un Philippin exige une approche holistique. Il faut être logique et en même temps sensible aux émotions.

9. CE QU'IL FAUT FAIRE ET NE PAS FAIRE AVEC LES PHILIPPINS

Voici quelques affirmations générales visant à aider les commandants et les officiers navigant avec des marins philippins:

1. Il faut comprendre le langage corporel des Philippins:

Le Philippin hoche souvent la tête au milieu d'une conversation, ce qui signifie simplement: « Je comprends ce que vous voulez dire », mais cela ne veut pas dire « oui ».

On lève les sourcils en signe de reconnaissance, et pour répondre « oui ».

Etablir un contact visuel est un signe de reconnaissance. L'accompagner d'un sourire devient une manière amicale de dire « bonjour » sans avoir recours aux paroles.

Les lèvres sont utilisées pour indiquer. « Sst-sst » est utilisé pour attirer l'attention. Glousser (comme rire) est utilisé pour manifester la sympathie.

Le signe commun pour OK consistant à former un cercle avec le pouce et l'index signifie « argent » chez les Philippins. Le nouveau signe pour OK consiste à lever le pouce.

Utiliser l'index pour appeler un Philippin est considéré comme dégradant et n'est utilisé que pour les animaux.

Fixer les gens est mal élevé et agressif. La meilleure façon d'agir lorsque l'on est face à une personne en colère d'apparence dure est de la regarder brièvement, puis de détourner le regard.

Poser les mains sur les hanches est considéré comme un geste d'arrogance, de défi et de colère. Ce n'est pas une position qui convaincra et influencera les Philippins, à moins d'être un policier sur le point de donner une contra-



vention.

Il est insultant d'appeler quelqu'un en courbant le doigt vers soi. Les Philippins indiquent une direction en tournant le regard vers la direction indiquée.

Une légère pression sur l'épaule est permise lorsque l'on veut attirer l'attention de quelqu'un.

Deux hommes qui se tiennent par la main ou avec les bras sur les épaules l'un de l'autre est une coutume acceptée, et privée de toute connotation homosexuelle.

Le contact physique en public avec les membres du sexe opposé n'est pas permis. Les femmes se saluent en s'embrassant sur la joue, mais les hommes et les femmes maintiennent une distance respectueuse. Certaines femmes peuvent serrer la main d'un homme, mais elles doivent prendre l'initiative de ce geste.

Une poignée de main molle est socialement acceptable.

Un homme et une femme ne doivent pas se laisser aller à des signes d'effusion en public.

Le Philippin moyen a besoin de moins d'intimité que l'occidental moyen. Il tend à avoir besoin de moins d'espace personnel également. Les Philippins sont proches les uns des autres lorsqu'ils marchent et parlent ensemble, et il ne faut pas considérer le contact physique dans les foules comme offensif.

Généralement, les Philippins ne font pas la queue et ne se mettent pas en rang.

2. Il faut comprendre le langage physique et verbal des Philippins:

Lorsque l'on s'adresse à des officiels, des personnes âgées et des supérieurs, on utilise « monsieur », « madame », ou leur titre ou profession.

Lorsque l'on pose une question, il faut d'abord s'excuser (je suis désolé de vous déranger, mais...).

Lorsque l'on invite un Philippin, il faut répéter l'invitation au moins trois fois. Les Philippins ont appris qu'il est convenable de refuser une invitation une ou deux fois. Pour eux, insister est un signe clair que l'offre ou l'invitation est sincère.

Les fleurs sont associées à la mort. On peut apporter de la nourriture à un Philippin malade, mais non de fleurs.

« Pasalubong » est un cadeau rapporté en souvenir au retour d'un voyage. Un supérieur qui rapporte un « Pasalubong » au retour d'un voyage montre à ses subordonnés qu'il a pensé à eux pendant son absence.

La cohérence est la première condition de toute bonne relation avec les Philippins.

Le recours à une troisième personne ou à un intermédiaire est une coutume tout à fait acceptable pour demander et communiquer quelque chose. Cela évite une situation de

confrontation directe qui pourrait susciter de l'embarras.

3. Il faut comprendre ce qui gêne les Philippins:

Quelqu'un qui manifeste un violent désaccord avec son opinion lors d'une discussion. On peut ne pas être d'accord avec lui, mais il ne faut pas le manifester violemment. Quelqu'un qui le regarde de haut.

L'ignorance dont les étrangers font preuve à l'égard de sa terre natale. L'attention scrupuleuse aux détails.

Quelqu'un qui le traite comme un serviteur.

Une critique de la part de quelqu'un qui n'est pas son supérieur.

Quelqu'un ayant moins d'expérience qui lui dit comment faire son travail.

Le manque de considération pour ses sentiments.

Les préjugés raciaux.

L'odeur corporelle.

Un étranger qui dit: « c'est comme ça que l'on fait chez nous ».

Quelqu'un qui lui dit de se dépêcher.

Un air de supériorité chez une personne.

Une personne brusque et trop franche.

Les personnes riches qui refusent de parler aux personnes de condition sociale inférieure.

Les étrangers qui écrivent des choses sur sa terre natale sans la connaître vraiment.

Les personnes qui prêchent la démocratie mais ne la pratiquent pas.

Les personnes qui exigent qu'on leur réponde par oui ou par non.

Les personnes qui s'attribuent le mérite de ce qui a été accompli grâce à des efforts communs.

4. Il faut comprendre le concept de propriété des Philippins:

Les Philippins possèdent un concept de propriété qui se décline de trois façons :

1) Ce qui est à moi est à moi. Les Philippins ont hérité du monde occidental le concept de propriété privée tel qu'avoir des titres fonciers et des documents pour les biens qu'ils possèdent.

2) Ce qui est à toi est à moi. La valeur de « kapitbahay » ou « neighborliness » exige qu'un Philippin partage certains de ses biens avec son voisin; réciproquement, cette valeur lui donne des droits sur certaines propriétés de ses voisins. La pratique du bon voisinage veut qu'un voisin puisse emprunter la voiture de quelqu'un d'autre et regarder la télévision dans la maison de quelqu'un d'autre.

3) Ce qui appartient à la propriété publique est à moi. Chez les Philippins, la valeur « sakop » confère une dimension



communautaire aux propriétés publiques et privées. Aux Philippines, la propriété publique n'appartient à personne. L'usager de la propriété publique tend plutôt à la considérer comme sa propriété privée.

Lorsqu'il conduit, le Philippin utilise l'espace public comme s'il marchait – en s'arrogeant un droit sur celui-ci au gré de ses déplacements. Il considère l'espace particulier sur lequel il marche ou roule comme sa propriété personnelle et l'utilise donc aussi longtemps que nécessaire et de la façon dont il l'entend.

Lorsqu'il est élu ou nommé à une fonction, le Philippin tend à utiliser son bureau, véhicule, téléphone pour son utilisation privée et personnelle.

Le partage des biens selon le concept de « sakop » peut également signifier « emprunter ». Par exemple, les Philippines, qui ont un sens élevé de la propriété selon le concept « sakop », considèrent comme des choses « empruntées » ce que les occidentaux considèrent comme des choses « volées ».

5. Il faut appeler un Philippin par son nom. Un subordonné philippin appelé par son nom de la part de son officier exulte, parce qu'il est fier de savoir que son supérieur le connaît personnellement.

6. Il faut toujours offrir à un Philippin un café, un thé ou une autre boisson lorsqu'il vous rend visite. C'est le signe qu'il est le bienvenu dans votre bureau.

7. Il serait toujours plus convenable de dire « du calme s'il vous plaît » ou « je vous prie de parler moins fort » plutôt que « taisez-vous ».

8. Il faut permettre à un Philippin de se sortir d'une situation en sauvant la face et en évitant tout embarras. Un tel embarras provoque un sentiment de « hiya » qui est très douloureux à accepter pour le Philippin.

9. Il ne faut pas prêter d'argent sauf à des occasions tout à exceptionnelles. Il pourrait être difficile d'être remboursé. Pour éviter tout type de malentendus en cherchant à comprendre s'il s'agit réellement d'un emprunt, il faut faire une claire distinction entre les trois concepts de propriété des Philippines. Dans certains cas, emprunter de l'argent peut être une façon symbolique de demander de l'argent.

10. Il ne faut pas s'attendre à de la ponctualité ou à de la rapidité en termes de temps si l'on n'a pas spécifié auparavant si c'est le concept linéaire ou cyclique de temps qui s'applique à une situation.

CÉLÉBRATION DE LA « JOURNÉE DES GENS DE MER »

« Visages de la mer » était le thème de la Journée des gens de mer de cette année, célébrée le 25 juin. « Visage humain de l'amour de Dieu, Il fait de nous les messagers de Son bonheur ». Ces paroles ont été adressées au monde maritime au cours du XXIIe Congrès mondial de l'AM à Gdynia en 2007.

Comment pouvons-nous contribuer à ce que les visages de la mer soient des visages heureux ? De nombreux éléments de joie font que cet événement est un événement joyeux.

Le dimanche 23 juin, au cours de la Messe célébrée à 16h00 dans notre église maritime de Gdynia, nous avons annoncé la Journée du marin le mardi 25 juin suivant. Après la Messe, les marins ont joué au basket dans le gymnase. Le match a été enregistré et les marins ont reçu une copie du CD à l'occasion de la Journée des gens de mer.

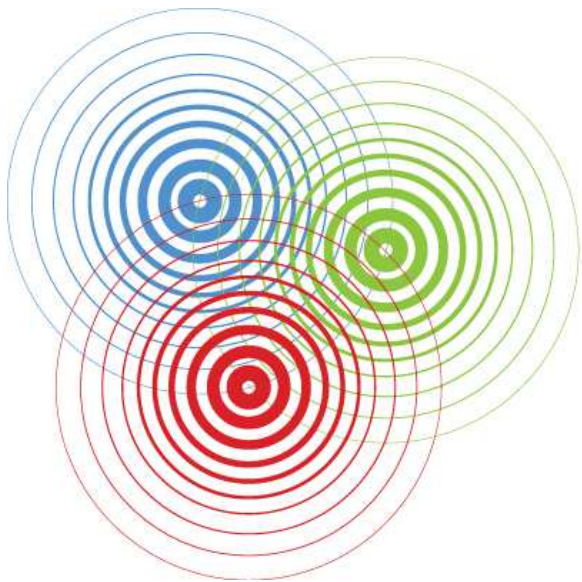
Dans la matinée du 25 juin, le père Edward Pracz, au cours de l'inauguration du terminal de vrac de Gdańsk, a prié pour les marins, en rappelant à toutes les personnes présentes l'occasion de la Journée des gens de mer.

Comment peut-on rendre les visages heureux ? Parfois, il suffit d'un petit don. L'AM de Gdynia a donné aux marins dans le Centre de marins de l'AM et à bord des bateaux, une barre de chocolat portant l'inscription de la Journée des gens de mer et la date du 25 juin 2013.

Un si petit geste a comblé les marins de joie. A bord du navire « Sophie Shulte », nous avons dit une prière pour tous les marins partout dans le monde. Continuons cette tradition dans l'esprit de solidarité à leur égard.

Père Edward Pracz, AM Gdynia, Pologne





SUSTAINABLE DEVELOPMENT: IMO'S CONTRIBUTION BEYOND RIO+20

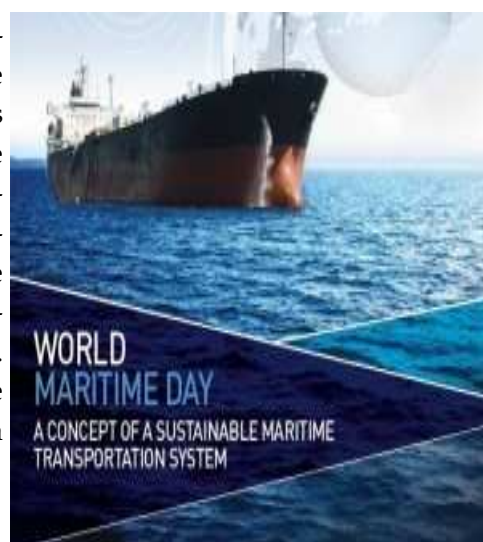
Dans son message pour la Journée maritime mondiale, le secrétaire général de l'OMI, M. Koji Sekimizu, a déclaré que le transport maritime était fondamental pour le développement durable, en tant qu'unique moyen de transport de masse au monde véritablement fiable, global, rentable et à haut rendement énergétique, pour le transport d'énergie, de matériaux, de produits alimentaires et de produits industriels.

« Le système de transport maritime lui-même doit donc garantir que son développement est également durable », a déclaré M. Sekimizu, en ajoutant que ce terme général incluait non seulement l'exploitation des navires, mais toutes les activités vitales pour le soutien du transport maritime, telles que les opérations de gestion du trafic maritime et les systèmes de communication mondiale, les ports et les liaisons multimodales, qui sont autant d'éléments composant ce secteur varié.

« La construction navale et la classification des navires, l'immatriculation et la gestion des navires, le financement maritime, les réparations des navires, le recyclage des navires, l'éducation et la formation des marins, font tous partie du système, tout comme, d'ailleurs, les services de recherche et de sauvetage, les agences de sécurité maritime, les garde-côtes et les agences d'application du droit maritime et bien d'autres encore. Tous doivent contribuer à définir et à mettre en place un Système de transport maritime durable », a déclaré M. Sekimizu.

« Etant donné que le Système de transport maritime est si essentiel au développement continu et à la croissance future de l'économie mondiale, l'OMI continuera de jouer un rôle de premier plan en vue de le soutenir à travers les normes internationales appropriées, et en contribuant à promouvoir, à travers la coopération technique, les politiques nationales en matière de transport maritime et les cadres institutionnels nécessaires en vue d'un Système de transport maritime durable », a déclaré M. Sekimizu.

Le secrétaire général des Nations unies, M. Ban Ki-moon, a également adressé un message à l'occasion de la Journée maritime mondiale, dans lequel il souligne que cette année, la Journée maritime mondiale coïncide avec un moment important, alors que les Nations unies lancent la dernière phase de leur campagne mondiale en vue de mettre fin aux souffrances humaines à travers les Objectifs de développement pour le Millénaire, et élaborent leur vision pour l'après-2015. « Dans cette entreprise, nous considérons le transport maritime comme un maillon d'un bon rapport coût/efficacité et d'un haut rendement énergétique dans la chaîne d'approvisionnement mondiale. Profitons de cette occasion pour réaffirmer notre engagement en vue de tirer le meilleur parti de la gestion du transport maritime afin de la rendre compatible avec le développement durable », a dit M. Ban.



LA LIBÉRATION DU CAPITAINE SERGEY MASLENNIKOV

En août 2012, j'ai été informé par Douglas Stevenson (du Centre pour les Droits des Marins de New York) et par le père Olexander Smerechynskyy, aumônier de l'Apostolat de la Mer d'Odessa, du cas du capitaine Sergey Maslennikov, originaire d'Ukraine, incarcéré dans la prison de Soto del Real (Leon), en Espagne, où il purgeait une peine de neuf ans pour un présumé crime de trafic de drogue, accusation dont il s'est toujours déclaré innocent.

De plus, sa santé était très précaire en raison d'un cancer de la gorge, pour lequel il avait subi une intervention chirurgicale, ayant entraîné des problèmes de déglutition.

En octobre 2003, le navire Zudar Sesto, remorqueur de haute mer qui est utilisé comme remorqueur de sauvetage pour la flotte de pêche opérant dans la zone de Cabo Verde, reçut l'ordre de prêter assistance à un navire en difficulté. Toutefois, immédiatement après, le navire fut confisqué et l'équipage arrêté et accusé de trafic de drogue. Les membres de l'équipage furent incarcérés pendant huit mois, puis extradés en Espagne. En 2005, ils furent relâchés à condition de ne pas quitter le pays. Enfin, les membres de l'équipage quittèrent l'Espagne parce qu'ils n'avaient pas les moyens de survivre. Le commandant Maslennikov, en revanche, décida de rester en Espagne pour prouver son innocence et celle de son équipage. En 2009, à la suite d'une nouvelle enquête, la Haute cour nationale a condamné le commandant à une peine de prison de neuf ans et un jour.

La situation de Sergey Maslennikov a été aggravée par la mort de son fils, survenue à cette même période, et par le fait qu'il n'a pas été autorisé à assister à ses funérailles.

La sentence fut ensuite confirmée par la Cour suprême et, d'un point de vue juridique, il n'y avait plus rien à faire.

Nous avons contacté l'aumônier de la prison et l'avocat qui s'occupait du cas. Nous avons ainsi pu obtenir des informations sur sa situation personnelle et, dans le même temps, lui faire part de notre intérêt et de notre soutien moral.

Sachant que toutes les voies juridiques possibles avaient été parcourues, nous avons pensé que la seule chose à faire était de rassembler des déclarations et des pétitions au niveau international, en demandant la libération du prisonnier pour motifs humanitaires. Nous avons donc commencé la procédure pour demander la libération du commandant Maslennikov et nous avons commencé à rassembler les pétitions du Centre pour les Droits des Marins de New York, de l'Association chrétienne maritime internationale, du Seafarers' Rights International et des centres de l'ICMA d'Odessa, ainsi que des autorités portuaires et des syndicats de ce port. En outre, nous avons réuni 150 signatures supplémentaires au cours du Congrès mondial de l'Apostolat de la Mer qui s'est déroulé au Vatican, en novembre 2012. Le tout a été envoyé à la Haute Cour nationale en date du 27 décembre 2012.

Au cours des mois qui ont suivi, nous n'avons eu aucune nouvelle, en partie parce que l'avocat de la défense avait été remplacé. Toutefois, au mois de juillet, nous avons été informés que la Haute Cour nationale avait décidé d'accorder la liberté provisoire au commandant, même si son rapatriement aurait été retardé en raison d'une deuxième opération à la gorge. Enfin, le 6 août, le commandant Sergey Maslennikov a pu rentrer à Odessa, mettant ainsi fin à un long cauchemar.

Il y a quelques jours, j'ai eu une expérience émouvante. Le capitaine Maslennikov, avec son épouse, a



rencontré le commandant Alexander Sorokin de la Mission to Seafarers, ainsi que le père Olexander Smerchynskyy et Rostylav Inzhestoykov, de l'Apostolat de la mer, pour leur exprimer sa gratitude pour le soutien reçu. Il m'a téléphoné à Barcelone et, dans un anglais correct, m'a remercié pour ce que nous avons fait et m'a dit qu'il allait très bien physiquement et qu'il était très content d'être rentré chez lui.

Nous ne savons pas dans quelle mesure les pétitions et les signatures réunies et transmises à la Haute Cour nationale ont contribué à la libération du commandant Maslennikov, mais ce qui est certain, c'est que du monde maritime international s'est élevée une voix de solidarité.

Ce cas est une confirmation supplémentaire que la situation des marins accusés de crimes à l'étranger est très précaire, surtout pour les commandants, qui doivent faire face à une présomption de culpabilité, souvent difficile à réfuter. En outre, apparaît un sentiment de vulnérabilité lorsque l'on est dans un pays étranger, loin de sa famille, et que l'on doit faire face à des problèmes de compréhension de la langue et à la lenteur des procédures juridiques.

Nous sommes heureux que le commandant Maslennikov soit enfin rentré chez lui et nous lui souhaitons de pouvoir bientôt être entièrement guéri. Il insiste encore sur son désir de revendiquer son innocence au sujet d'un crime qu'il n'a jamais commis.

Nous profitons de l'occasion pour adresser un appel à la communauté internationale afin que les marins impliqués dans de présumés crimes dans les pays étrangers, bénéficient d'une plus grande protection et que leur soit garantie à tout moment la possibilité d'un contact essentiel avec leurs familles.

Barcelone, septembre 2003

Diacre Ricardo Rodriguez-Martos
Délégué diocésain de l'Apostolat de la Mer à Barcelone

KAREN PARSON NOUS ECRIT

Aujourd'hui, j'ai passé une merveilleuse matinée ! En 1991, un officier de pont de couverture philippin, Jimmy Custodio, avait été tué à bord de son navire vraquier, alors que ce bateau se trouvait à Cleveland, dans l'Etat américain de l'Ohio. A cette époque, j'étais encore dans le port de Détroit, dans le Michigan. L'agent maritime m'avertit que le navire se dirigeait vers nous et que l'équipage allait avoir besoin de *counseling* en raison de la mort de Jimmy. Quand ils sont arrivés à Détroit, je suis montée à bord et j'ai passé beaucoup de temps à écouter et à consoler les officiers et les autres membres de l'équipage. Jimmy n'avait que 31 ans, il était marié et avait trois enfants en bas âge. Un des officiers m'a demandé l'adresse de sa famille et a écrit une lettre de condoléances. Sa femme,



Laarni, m'a répondu et depuis lors nous échangeons une intense correspondance. Je l'ai aidée à surmonter la douleur et les temps difficiles où elle a dû élever sa famille toute seule.

A la fin, les enfants ont grandi, ils ont terminé leurs études et ont commencé à travailler. Après avoir obtenu son diplôme d'infirmière, Laarni a émigré aux Etats-Unis avec ses enfants, d'abord en Californie et, plus récemment, ils se sont installés à San Antonio, au Texas. Hier soir, j'ai reçu un coup de téléphone de Laarni qui me disait qu'elle avait passé quelques jours de vacances à Galveston avec des amis. Ce matin, je me suis rendue chez elle et finalement, après 22 ans de correspondance, j'ai rencontré mon amie Laarni. Ce fut une visite très émouvante mais heureuse. Dieu est bon. Cela a été une vraie bénédiction pour nous deux.

Karen

Le Dieu des marins

**Réflexions du Directeur national
de l'Apostolat de la Mer de France**



Port 2000 au Havre, c'est un terminal à conteneurs de 4 km de long. Ce sont d'immenses aires de stockage, et un va et vient incessant de camions. Ce sont des portiques répartis tout au long du quai pour la manipulation des conteneurs sur les bateaux. Les bateaux sont des mastodontes : les plus grands approchent les 400m, et transportent l'équivalent de 9000 gros camions.

Quand on se présente pour monter à bord, afin de rencontrer la vingtaine de marins très occupés, on est face à une imposante muraille de ferraille, avec l'échelle de coupée, longue et abrupte, à escalader.

Je me dis : il y a des hommes à bord (parfois une femme) ; ils sont surtout Philippins, Indiens, Indonésiens, Chinois, Russes, Ukrainiens, Croates, Monténégrins, Roumains... Ce sont les migrants du travail mondialisé. En peu de temps, on visite le monde. On rencontre l'amabilité des Philippins, ou des Indonésiens, chez qui la longueur du contrat ne semble pas entamer leur moral. On entend la colère de ce second capitaine Polonais, submergé de travail à l'escale, et limitant son temps de repos ; ou le dépit de ce commandant Indien, qui me disait n'être pas respecté par sa compagnie. On écoute les peines et les duretés, la famille qui manque, le travail stressant ; on reçoit les joies, celle d'être papa, le succès du fils ou de la fille aux études... Je porte tout cela dans la prière.

Je me dis aussi : cette humanité si diverse, par l'origine, la culture, la langue, et la religion, est aimée de notre Dieu. Cette humanité est sa famille, en devenant l'un de nous, chair de notre chair, par l'incarnation en Jésus de Nazareth. Aussi, en montant l'échelle de coupée pour rencontrer les marins, je vais dans un lieu qu'Il habite ; je vais à Sa rencontre, à travers les visages de ces marins devant moi : ils deviennent visages de frères, et ils sont autant de visages du Christ.

Je suis témoin de « clins d'œil » de l'Esprit. Ce jeune 2nd capitaine Chinois, me faisant part de ses convictions humaines, tout en copiant les prières et lectures du dimanche pour les marins Philippins de son équipage, dont il me dit le plus grand bien ; ce tout jeune lieutenant Indien, qui, après avoir échangé ensemble sur son pays et sa vie, me demande de le bénir ; cet officier Coréen, chrétien, à qui j'avais donné une Bible, me remerciant 3 mois après pour tout le profit qu'il avait tiré de la lecture ; ce mécanicien Chinois, qui, au moment de la vente d'une carte de téléphone, me demande une Bible et fait le signe de Croix pour signifier qu'il est chrétien. Je n'oublierai pas non plus le moment de relève d'équipage sur un porte-conteneurs, des Philippins et Roumains, se donnant une accolade très fraternelle. Je pense à ce commandant français, pas chrétien, pour qui naviguer avec des Philippins était un enrichissement spirituel.

Dans le Dieu des marins, j'y vois la figure d'Abraham, le père des peuples et des croyants, qui a recueilli la promesse de vie et d'amour de notre Dieu : en une matinée de visites, je visite l'humanité, diverse, mais une ! J'y vois aussi la figure d'Elie, le quêteur de sens, qui a su reconnaître le passage de Dieu dans la brise légère : je suis toujours frappé de voir combien les marins s'apprécient, au-delà des différences de cultures, de religions, ou d'origines. J'y reconnais Moïse, le porte-parole de ses frères, pour qui Dieu est souffle de vie et de liberté pour l'Homme : j'entends aussi les récriminations, les cris et les souffrances des marins, et je suis toujours stupéfait de la confiance qu'ils manifestent envers celui qui les écoute et les rencontre gratuitement.

Guy Pasquier, 11 juin 2013

ALLER DE L'AVANT, RENFORCER L'ICMA

Le Secrétaire général de l'Association maritime chrétienne internationale termine son mandat.

Le révérend Hennie la Grange a quitté l'ICMA à la fin du mois de juillet 2013, après avoir été en fonction depuis le 1er juillet 2007. Hennie a écrit:

L'examen stratégie fait faire des pas de géant à l'ICMA. L'Association est parvenue à présent au seuil d'une nouvelle ère qui promet de renforcer l'ICMA en transformant le secrétariat et en promouvant le travail de ses membres. Ces défis exigent de nouvelles capacités et un engagement renouvelé. La mise en œuvre, au cours de la décennie passée, du Rapport GRUBB, l'examen précédent de l'ICMA, ainsi que l'environnement en constante mutation de nos ministères, ont conduit l'ICMA à se diversifier et à innover.

Le temps que j'ai passé à l'ICMA m'a gratifié. Traverser les continents pour remplir ce rôle a valu tous les sacrifices accomplis.

J'ai eu la chance de découvrir un monde de nouveaux amis et une famille dans la foi. J'ai rencontré des personnes remarquables. J'ai découvert des trésors dans l'église du Christ, que je n'aurais jamais imaginés. J'ai vu croître l'unité. Ensemble, nous avons célébré la différence. Nous avons partagé des moments de grandes victoires tout en affrontant les complexités de la vie et du travail. Nous avons connu l'excellence aussi bien que l'échec, et ensemble, nous avons tout surmonté. Nous avons fait l'expérience en personne de l'amour de Notre Père à l'œuvre dans cette communauté œcuménique unique. Certes, les communautés œcuméniques ont besoin d'être nourries, et la tolérance demeure le mot-clé. Je forme des prières pour que l'Esprit de Dieu vous aide à prendre soin de cette portion précieuse de son royaume.

J'ai le plus grand respect pour les aumôniers portuaires qui servent Dieu et prennent soin avec passion de ses gens de mer. Je rends grâce à Dieu pour vous. Vos efforts, accomplis contre vents et marées, sont une source d'inspiration. Puisse Dieu vous accorder un sentiment d'accomplissement, car je sais que c'est la récompense que vous désirez le plus.

J'espère avoir pu contribuer, modestement, à l'unité chrétienne, à la dignité des aumôniers portuaires et au bien-être des gens de mer, des pêcheurs et de leurs familles.

J'espère avoir insufflé au sein de l'industrie et parmi nos partenaires dans le secteur du bien-être, un sens des valeurs de la foi, pour inspirer un engagement de service généreux.

J'espère que l'ICMA, ses membres et ses aumôniers sont un peu plus reconnus comme ressource sur laquelle on peut compter pour repousser les limites, lorsque accomplir des miracles n'est pas possible.

Merci à tous pour m'avoir accueilli ! Merci pour votre amitié et votre hospitalité. Je n'ai pas toujours pu réaliser ce qui était attendu ou exigé, mais vous m'avez tout de même aimé, comme le font les chrétiens.

Puisse Dieu vous bénir tous.

Hennie la Grange

Le rév. LaGrange continuera de participer au ministère maritime, ayant été nommé aumônier du Queen Victoria Seamen's Rest (QVSR). Dans le même temps, il est entré au Programme de réponse humanitaire à la piraterie maritime (MPHPR), en étant chargé de mettre en œuvre les objectifs et les buts du MPHPR dans les régions du monde qui ne sont pas encore couvertes par les programmes régionaux du MPHPR.

Le rév. LaGrange assure également la liaison avec le BMI (Bureau maritime international) et l'ISWAN (International Seafarers Welfare and Assistance Network).