



LE SAINT-SIÈGE LANCE DES PROJETS DE RECONSTRUCTION POUR LES PÊCHEURS DES PHILIPPINES



« Aider les marins frappés par le typhon, en dialoguant avec l'Eglise locale, à travers des projets durables, qui tiennent compte de l'équilibre écologique et de la défense des droits des pêcheurs, et qui soient économiquement transparents ». C'est ce qu'a affirmé S.Exc. Mgr Joseph Kalathiparambil, secrétaire du Conseil pontifical pour la pastorale des migrants et des personnes en déplacement, au retour du voyage qu'il a accompli aux Philippines dans la deuxième moitié du mois de mars, accompagné par le père Bruno Ciceri, responsable de l'Apostolat de la Mer au sein du même dicastère.

A L'INTÉRIEUR....

Rencontre annuelle des Coordinateurs Régionaux	3
Pêcheurs victimes de trafic d'êtres humains	5
Les politiques de sécurité maritime et les marins d'aujourd'hui	8
Les pirates somaliens en reviennent au métier de pêcheur	10
Nouvelles mesures pour protéger les marins abandonnés	14

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

Palazzo San Calisto - Cité du Vatican
Tel. +39-06-6988 7131
Fax +39-06-6988 7111
office@migrants.va

www.pcmigrants.org
www.vatican.va/Roman Curia/

A la suite du typhon du 7 novembre dernier, le Conseil pontifical a institué un fonds spécial pour financer des projets au profit des gens de mer dans les régions concernées. Le cardinal Antonio Maria Vegliò, président du Conseil, a indiqué que « cette campagne a suscité une réaction émue de solidarité de la part des Centres Stella Maris du monde entier et de nombreuses personnes, et nous a permis de rassembler à ce jour une somme tout à fait considérable ».

Au cours de leur séjour aux Philippines, Mgr Kalathiparambi et le père Ciceri ont rencontré, entre autres, S.Exc. Mgr Villegas, président de la Conférence épiscopale, le cardinal Tagle, archevêque de Manille, S.Exc. Mgr Pinto, nonce apostolique, et S.Exc. Mgr Pabillo, évêque président de NASSA (Caritas Philippines), organisme qui coordonne les divers projets dans les diocèses frappés par le typhon. Ces réunions ont eu pour but de donner la parole à la communauté locale en ce qui concerne le choix des priorités et de projets concrets, ce qui a été très apprécié.

Une rencontre importante a eu lieu avec les aumôniers de l'Apostolat de la Mer, qui ont présenté certains projets de reconstruction en faveur des pêcheurs et des familles auxquels est destinée une partie des fonds recueillis.

L'AM de Cebu avait agi immédiatement après le typhon, en apportant du matériel de première nécessité sur l'île de Bantayan, située au nord de Cebu. A présent, grâce aux fonds reçus, sera en-

tamée la construction de 70 petites maisons dont bénéficieront environ 320 familles pauvres de l'île dans le quartier Sillon. Ce quartier, composé d'environ 1,060 familles, a été entièrement dévasté par la fureur du terrible typhon qui, à son passage, a semé la peur et la destruction dans cette communauté de pêcheurs et de cultivateurs de noix de coco.



La paroisse du Saint-Rosaire est située à l'extrême nord du diocèse de Maasin et possède une population d'environ 15,000 personnes, dont 63% sont catholiques. Ici aussi, le typhon a frappé avec une extrême intensité, en détruisant non seulement les logements, mais également les infrastructures. L'Apostolat de la Mer de Maasin s'est engagé dans la reconstruction des maisons entièrement ou partiellement détruites dans les quartiers de Caridad et de Vosca dans la ville de Babay, qui fait partie du diocèse de Maasin. Lorsque le projet sera complété, environ 420 familles en bénéficieront.

L'île de Guiuan est située dans la partie est de la province de Samar. Ce fut la première localité frappée par le typhon et elle a été entièrement rasée au sol. L'Apostolat de la Mer de Manille s'engagera dans une œuvre de reconstruction du tissu social et matériel de la petite île de Manicani, en s'efforçant de répondre aux besoins d'environ 300 familles qui tirent leurs moyens de subsistance de la pêche artisanale.

Dans tous ces projets, les personnes seront impliquées directement dans le processus de reconstruction, en ayant recours à leurs capacités manuelles, pour leur donner une dignité et pour les rendre protagonistes de leur reconstruction.

En outre, les projets seront réalisés dans le respect des coutumes locales et seront caractérisés par un développement écologique durable comme, par exemple, l'utilisation du bois de coco et des feuilles de palme des nombreuses plantes détruites par le typhon pour des œuvres de reconstruction. C'est dans

cette lignée que s'inscrit le dernier projet de soutien financier qui sera réalisé dans la partie nord de Palawan, en vue de la production d'algues marines et du repeuplement des mangroves, qui protègent les côtes et créent un environnement favorable à la reproduction des poissons.

Le cardinal Vegliò a indiqué que dans ces projets, la transparence dans la gestion des fonds est fondamentale et sera supervisée par l'Apostolat de la Mer local et par la Caritas nationale. Dans ce but est prévue une visite du cardinal lors de la conclusion des projets.



De gauche à droite: l'Archevêque Joseph Kalathiparambil, Card. Luis Tagle, Archevêque de Manille, et le P. Bruno Ciceri

REMERCIEMENTS

LE CONSEIL PONTIFICAL POUR LA PASTO-

**RALE DES MIGRANTS ET DES PERSONNES EN DÉPLACEMENT REMERCIE TOUS CEUX QUI
ONT ENVOYÉ UNE CONTRIBUTION AU FONDS QU'IL A CRÉÉ EN VUE DE SOUTENIR LES PÊ-
CHEURS ET LEURS FAMILLES FRAPPÉS PAR LE TYPHON HAYAN.**

**Nous continuerons de vous informer au sujet des futurs développements
des projets de reconstruction.**

6.190 victimes certifiées, 14 millions de personnes frappées, plus de 4 millions de personnes déplacées. Tel est le dramatique bilan de Hayan, qui a mis à genoux les Philippines.

RENCONTRE DES COORDINATEURS RÉGIONAUX DE L'AM

Rome, 20-24 janvier 2014

Document final

Nous, Coordinateurs régionaux de l'Apostolat de la Mer, nous désirons exprimer notre gratitude au Conseil Pontifical pour la Pastorale des Migrants et des Personnes en déplacement pour nous avoir convoqués à Rome au début de notre mandat.

Ces journées passées ensemble ont été utiles pour nous connaître et nous comprendre davantage les uns les autres. Nous sommes conscients des défis que nous devrons affronter pour représenter le Conseil Pontifical et pour coordonner les activités dans notre région.

Mardi 21 janvier, la visite des fouilles situées sous la basilique Saint-Pierre n'a pas seulement été une découverte archéologique, mais cela a aussi constitué pour nous un chemin de foi vers la tombe de saint Pierre, pêcheur et premier Apôtre.

Mercredi 22, durant l'Audience Pontificale, le Pape François nous a exhortés à être « la voix » des marins, des pêcheurs et de leurs familles, et il a renforcé notre engagement et notre dévouement au service des gens de mer.

Vendredi 24, la célébration de l'Eucharistie sur l'autel du bienheureux Jean-Paul II a confirmé notre désir de porter l'Apostolat de la Mer International « au large », en sortant du port de nos sécurités acquises pour aller vers la pleine mer des défis du monde maritime.

Grâce à leurs interventions, les conférenciers ont stimulé notre réflexion sur les tendances futures et imprévisibles de l'industrie maritime et sur la façon dont l'Apostolat de la Mer devra y répondre.

Les rapports régionaux ont fait ressortir des problèmes communs comme la nécessité de moyens financiers

pour réaliser notre service, le manque de communication et de collaboration en réseau, ainsi que la nécessité du soutien de la part des Evêques Promoteurs et des Eglises locales.

En analysant la situation de la pastorale maritime dans le monde, nous nous sentons incités à faire beaucoup plus pour fournir de meilleurs services aux gens de mer. En même temps, nous reconnaissons qu'il existe de nombreuses raisons de rendre



Le 22 janvier, les coordinateurs régionaux ont participé à l'Audience générale du Saint-Père, place Saint-Pierre. Le Pape François leur a adressé les paroles suivantes:

« Je salue les participants à la rencontre des coordinateurs régionaux de l'Apostolat de la Mer, avec le cardinal Antonio Maria Vegliò, les exhortant à être la voix des travailleurs qui vivent loin de leurs proches et affrontent des situations de danger et de difficulté ».

grâces à Dieu pour l'énorme travail accompli par les nombreux aumôniers et volontaires qui œuvrent dans les centres *Stella Maris* et dans les ports du monde.

Au moment de rentrer dans nos pays respectifs, nous souhaitons soumettre à l'attention du Conseil Pontifical quelques projets que nous entendons réaliser durant notre mandat :

1. La Lettre Apostolique *Motu Proprio* sur la pastorale maritime « *Stella Maris* » constitue le document fondamental de l'Apostolat de la Mer et des gens de mer. Il est donc nécessaire de stimuler une réflexion sérieuse et qualifiée pour faire en sorte qu'elle continue à être bien prise en considération et mise en œuvre d'une manière appropriée au niveau universel.
2. Présenter chaque année un programme régional au Conseil Pontifical et recevoir le soutien financier nécessaire pour le réaliser.
3. Créer un Comité d'experts pour recueillir des fonds, afin d'aider et d'encourager la mise en œuvre des plans de développement préparés par les Coordinateurs régionaux.
4. Répondre à l'invitation exprimé dans le Document Final du XXIII^{ème} Congrès Mondial de l'Apostolat de la Mer à : « être des instruments de la Nouvelle Evangélisation dans le monde maritime ... en employant tous les moyens et les instruments de communication, y compris les réseaux sociaux ». Nous demandons au Dicastère de continuer à développer le site internet international, en le rendant opérationnel et en le soutenant. Ce site internet devrait être intégré aux autres instruments (par ex. une APP) pour promouvoir la formation chrétienne et la communication entre les gens de mer, l'Eglise et l'industrie maritime.

5. Mieux coordonner nos communications médiatiques (TV, radio, quotidiens et revues imprimés et en ligne, réseaux sociaux) et les transmettre à partir d'une source unique.

6. Introduire une adresse mail commune pour tous les bureaux et le personnel de l'Apostolat de la Mer dans le monde.

7. Chercher à améliorer la coordination du ministère global de l'Apostolat de la Mer en utilisant les compétences et les connaissances existantes dans la famille internationale de l'Apostolat de la Mer, en demandant à certaines organisations nationales et/ou à des particuliers d'exercer les activités décidées en commun, en en se référant au Conseil Pontifical.

8. Responsabiliser les gens de mer afin qu'ils deviennent des apôtres d'évangélisation à travers le partage de matériels catéchétiques.

9. Encourager l'usage de la Base de données (Database) pour les Visiteurs de Navire de l'Apostolat de la Mer d'Italie comme instrument pour recueillir des informations, améliorer notre ministère à bord et rédiger des rapports.

10. Définir un nouveau processus pour la nomination des Coordinateurs régionaux et en clarifier les rôles, les responsabilités et les ressources de façon plus approfondie.

11. Effectuer une réflexion sérieuse sur le nom et sur le logo de notre ministère, afin de nous exprimer de la même façon dans le monde entier.

Comme Coordinateurs régionaux, nous souhaitons la coopération et la collaboration des Conférences épiscopales, des Evêques Promoteurs et des Directeurs nationaux pour nous aider à réaliser ces différents projets.

Les Coordinateurs régionaux de l'Apostolat de la Mer

LA BOUÉE DE SAUVETAGE LANCÉE PAR LE PASTEUR DE SINGAPOUR AUX PÊCHEURS VICTIMES DE TRAFIC

Le manque d'application des lois font des marins la proie de l'esclavage

par Theodora D'cruz, Annabelle Liang et Danson Cheong, Singapour

Chaque jour, à l'aube, le pasteur Wilson Wong of the International Lutheran Seafarers' Mission (ILSM) de Singapour remplit deux sacs de journaux, de brochures et de documentation et se rend au port de pêche de Jurong. Au cours des sept dernières années, pourvoir aux besoins des marins qui font escale au port a constitué sa routine et celle de ses collègues du ILSM.

« Ces hommes passent parfois plusieurs mois en mer et ils n'ont pas de journaux, alors ils ne savent pas ce qui se passe dans le monde », a déclaré le pasteur, âgé de 55 ans. L'ILSM est une organisation internationale qui aide les marins et les pêcheurs en difficulté.

Il s'agit de l'un des quelques groupes à Singapour – ou n'importe où dans le monde d'ailleurs – auxquels ces travailleurs immigrés peuvent s'adresser pour recevoir de l'aide. En effet, l'Organisation internationale du travail classe la pêche comme l'une des industries les plus dangereuses dans le monde et relevant de l'exploitation physique.

Les pêcheurs travaillent souvent entre 18 et 20 heures par jour, n'ont aucun contact avec leurs familles pendant des mois entiers et sont payés une misère malgré leur contrats de deux ou trois ans, a déclaré le Pasteur Wong. Dans l'Asie du Sud-Est, les pêcheurs migrants viennent en prédominance de nations pauvres comme le Cambodge, l'Indonésie et les Philippines. Selon l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Asie représente 85% des 45 millions de pêcheurs dans le monde et 75% des navires de pêche à moteur. Un groupe croissant de ces hommes font l'objet de trafic alimentant ce que l'ONUDC qualifie l'« esclavage forcé » sur les bateaux de pêche. Ces bateaux de pêche arrivent dans les ports du Sud-Est asiatique, y compris Singapour, a souligné le rapport du département d'Etat américain sur le trafic des personnes.

Le rapport a ajouté que ces travailleurs doivent faire face à de « graves abus de la part des capitaines de navires de pêche, à l'impossibilité de débarquer des navires, de terminer leur contrats et de recevoir le paiement de leurs salaires ». Pourtant, ils n'ont que de minces espérances de recevoir une aide et une justice de la part des gouvernements. Par exemple, Singapour n'a pas interdit de façon spécifique le trafic humain, et les procès inculpant les trafiquants dans des pays comme les Philippines et le Cambodge demeurent enlisés dans les procédures et la bureaucratie.

Les ministres chrétiens et catholiques sont donc intervenus pour combler ce vide. Ils prêtent une oreille attentive, donnent des conseils et dans certains cas, se lancent eux-mêmes dans des enquêtes pour aider les hommes à rentrer chez eux. « Je vois de pauvres gens être brutalisés. Nous sommes au XXIe siècle et pourtant, cela arrive encore », affirme le Pasteur Wong. « Ils sont traités comme des esclaves ».

D'anciens pêcheurs comme Condrad Banihit Vincente, provenant de la province d'Aklan aux Philippines, doivent à des hommes comme le pasteur Wong d'avoir finalement échappé à cette industrie.

Il y a trois ans, Vincente travaillait en équipe pendant 20 heures, tirant dans ses filets les thons des profondeurs de l'Océan indien à bord d'un thonier de Taïwan.

L'homme, âgé de 34 ans avait reçu au début la promesse de la part d'un intermédiaire de son village de recevoir un salaire mensuel de 550 US\$, mais après avoir payé près de 560 US\$ en commission, il découvrit qu'il n'allait être payé que 200 US\$ lorsqu'il arriva à l'agence de placement à Singapour. « La première fois que j'ai vu le contrat j'ai eu un choc », a-t-il déclaré. Mais il était trop tard et accablé de dettes, Vincente signa, soumettant les trois années suivantes de sa vie à un destin incertain. La chance tourna lorsque, 10 mois plus tard, son bateau débarqua à Cape



Town, en Afrique du Sud. Pour la première fois depuis qu'il avait pris la mer, il pouvait appeler sa famille. « Ma famille me dit de rentrer à la maison, mais c'était une semaine avant que mon bateau ne parte pour l'Océan indien », raconte Vincente dans sa maison à Aklan.

Sa famille se précipita et contacta le Monseigneur Isagani Fabito de la Iglesia Filipina Independiente à Aklan pour demander de l'aide. Mgr Fabito remua ciel et terre, déterminé à faire revenir Vincente.

« Nous étions désespérés, j'ai contacté l'agence de recrutement à Singapour, l'ISLM et l'Apostolat de la Mer (AM) à Singapour », a-t-il déclaré. Il arriva finalement à trouver quelqu'un à l'International Transport Workers' Federation (Fédération internationale des ouvriers du transport) à Cape Town, pour aider Vincente à débarquer du navire et à prendre un avion pour rentrer chez lui.

L'agence de recrutement paya pour les billets d'avion, mais ce fut Mgr Fabito qui demanda à un prêtre de l'AM de l'accueillir après le vol de transit à Singapour. « J'avais peur que quelqu'un de l'agence vienne chercher [Conrad] à l'aéroport et le fasse remonter sur un navire », a ajouté Mgr Fabito. « Je lui ai dit, ne t'inquiète pas si tu ne ramènes pas d'argent à la maison du moment que tu reviens sain et sauf ».

Tel est le destin auquel doivent faire face de nombreux pêcheurs migrants victimes de trafic se retrouvant à bord de navires commerciaux, en ayant souvent été dupés par des intermédiaires non officiels et des agences de recrutement dans leur pays d'origine.

Les groupes de protection des droits ont déclaré que de nombreux hommes les ont implorés de pouvoir rentrer chez eux, incapables de supporter les pénibles conditions du travail en haute mer. Mais cela entraîne des frais d'interruption de contrat et des coûts pour les billets d'avion, qui pèsent souvent sur les salaires déjà très bas, a déclaré le père Romeo Yu-Chang, coordinateur régional de l'AM pour l'Asie de l'est.

Le père Romeo essaie donc d'utiliser les fonds de l'Eglise pour permettre aux pêcheurs de prendre un vol pour rentrer chez eux. Il prie également avec ces hommes et leur offre parfois un lit dans le centre d'accueil de l'église. L'AM à Kaohsiung, à Taïwan, possède également un centre d'accueil et assiste les marins. Le centre peut accueillir environ 40 personnes et est généralement plein, étant occupé principalement par des marins, a déclaré l'aumônier portuaire, le père Ranulfo Salise. Il a ajouté que dans cette région, l'AM a enregistré un nombre croissant de plaintes de la part des pêcheurs depuis 2009, principalement de la part d'Indonésiens.

Cela étant dit, 32 marins seulement ont entrepris des poursuites judiciaires pour tenter d'obtenir le salaire qui leur est dû depuis 2009. « La plupart d'entre eux viennent dans [notre] centre d'accueil pour dormir et rentrer chez eux. D'habitude, ils ne recherchent pas de conflits juridiques », a dit le père Salise.

La situation est semblable à Singapour, bien que le père Salise tout comme le pasteur Wong pensent que les hommes gardent le silence par crainte de représailles. Le pasteur Wong a déclaré: « Beaucoup d'entre eux supportent leur douleur parce qu'ils ne veulent pas être mis sur liste noire. Ils ont besoin de ce travail ». Un grand nombre des compagnies de pêche de Taïwan semblent n'avoir aucun scrupule à les surcharger de travail pour minimiser les coûts, a déclaré le père Salise.

Il est facile pour les compagnies d'être irresponsables parce qu'elles « n'ont pas nécessairement de contrat avec les travailleurs » mais avec les agences et les intermédiaires qui les recrutent. Et bien que les condamnations pour travail forcé aient augmenté – selon le rapport TIP de 2013 du département d'Etat américain – cela n'a pas été suffisant pour réduire ces incidents, a déclaré le père Salise.

En soulignant les failles du système juridique de Taïwan, il a ajouté: « Il est nécessaire de promulguer des politiques de travail plus justes pour les travailleurs étrangers ».

La protection en matière de travail manque souvent parce qu'il existe peu d'instruments juridiques internationaux protégeant les droits des pêcheurs. La convention sur le travail dans la pêche n'a été ratifiée que par quatre pays et n'est pas encore entrée en vigueur.

En revanche, la Convention sur le travail maritime, qui couvre les marins, a été ratifiée par 54 Etats, y compris Singapour.

Mais en dépit des difficultés juridiques qui empêchent les progrès dans le juste traitement des pêcheurs migrants, ces hommes d'Eglise trouvent encore les moyens de leur venir en aide malgré tout. Depuis juin 2013, l'ISLM apporte une assistance à l'équipage d'un thonier australien, le *Pacific Raider No 4*, qui a été abandonné à Singapour après que l'armateur ait fait faillite.

Cette assistance inclut le recrutement d'avocats et le recours en justice pour le paiement du salaire des six hommes. Le navire est actuellement mis aux enchères. « Lorsqu'ils viennent à bord, ils nous donnent des cartes de téléphone pour appeler chez nous », a dit le deuxième mécanicien Jing Qingshun, qui doit recevoir près de 40.000 US\$ de salaire. Ils nous ont beaucoup aidés ».



APINYA TAJIT REÇOIT LE PRIX SPÉCIAL DU JURY DE L'ISWAN

Les lauréats des « International Seafarers' Welfare Awards » de 2014 (prix internationaux du bien-être des marins) ont été annoncés le 7 avril 2014, au cours d'une cérémonie prestigieuse animée par le secrétaire général de l'Organisation internationale du travail, M. Guy Rider, au siège de l'Organisation internationale du travail (OIT) à Genève, en Suisse. Les lauréats sont:

- **Prix spécial du jury: Mlle Apinya Tajit, Thaïlande**

- Compagnie maritime de l'Année: Wallem Ship Management
- Port de l'Année: Port d'Antwerp, Belgique
- Centre de marins de l'Année: Flying Angel Club, Fremantle, Australie
- Prix de la personnalité de l'Année pour le bien-être des marins: Père Paul Noel, Durban, Afrique du Sud

Le Prix de la personnalité de l'Année pour le bien-être des marins prend le nom de Dierk Lindemann, malheureusement disparu le 17 mars 2014. M. Lindemann était le porte-parole du groupe des armateurs à l'OIT et a joué un rôle de premier plan en vue de l'adoption de la Convention sur le travail maritime.

En commentant la soirée, Roger Harris, directeur exécutif de l'ISWAN, a déclaré: « Ces prix récompensent l'excellence du travail et inspirent d'autres personnes à faire encore davantage pour le bien-être des gens de mer. Nous sommes particulièrement heureux que la remise des Prix ait lieu au siège de l'OIT, étant donné que la Convention sur le travail maritime est entrée en vigueur il y a huit mois ».

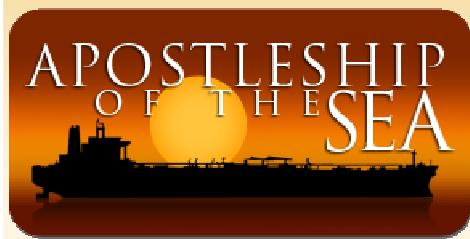
Le jury de cette année était composé de M. Masamichi Morook, président de la International Shipping Federation et de la International Chamber of Shipping, M. Steve Cotton, secrétaire général intérimaire de la Fédération internationale des ouvriers du transport, Mme Cleopatra Doumbia-Henry, directrice du département des normes internationales de travail à l'Organisation internationale du travail et du père Bruno Ciceri, président de l'Association maritime chrétienne internationale.

Les prix sont généreusement financés par le Fonds des marins de l'ITF. Les prix sont également soutenus et approuvés par l'Organisation internationale du Travail (OIT), l'Organisation maritime internationale (OMI), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), la International Shipping Federation (ISF), et l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA). La International Shipping Federation (ISF) parraine le prix de la personnalité de l'année et le Wrist Ship Supply parraine le prix du Centre de marins. Crewtoo est le partenaire média des prix.

Apinya est un phare de lumière et d'espérance pour les marins et les pêcheurs en difficulté en Thaïlande et dans les pays voisins. L'AM international lui présente ses félicitations les plus sincères.



NOS POLITIQUES DE SÉCURITÉ MARITIME PRENNENT-ELLES EN COMPTE LA VÉRITABLE PERSONNE DU MARIN?



par P. Sinclair Oubre, JCL
Apostolat de la Mer - Diocèse de Beaumont, EE.UU.
L'article ci-dessous a été écrit pour le "US Coast Guard Journal of Safety & Security at Sea Proceedings" du "Marine Safety & Security Council".

Dans la formulation de toute politique de sécurité, il faut tenir compte du domaine auquel on s'efforce d'appliquer la sécurité, des ressources physiques et humaines disponibles pour maintenir la sécurité, et du profil des personnes qui font l'objet de cette sécurité.

Alors que j'écris cet article, deux nouvelles dominent l'actualité. Premièrement, un jury a acquitté George Zimmerman du meurtre de Trayvon Martin. Deuxièmement, les enquêteurs continuent d'interroger les pilotes du vol 214 de l'Asiana Airlines sur ce qui s'est passé à l'approche de l'aéroport international de San Francisco.

PROFILAGE:

Bien que ces deux nouvelles ne semblent rien avoir en commun avec la sécurité maritime, avec le droit des marins à descendre à terre au cours des escales, ou avec la réponse appropriée de notre gouvernement et des installations maritimes, elles sont en revanche essentielles pour comprendre le problème. Dans les deux cas, les personnes ont agi en suivant les impressions qu'elles avaient des personnes, et ont ensuite formulé des politiques et des actions qui correspondent aux impressions ou aux préjugés du décideur politique.

Toute l'affaire George Zimmerman tourne autour de la question de savoir s'il a intentionnellement stéréotypé Trayvon Martin, et a ensuite agi non pas contre un jeune portant un sweat à capuche qui avait uniquement acheté un paquet de Skittles, mais contre un voyou et un voleur qui représentait une menace potentielle au voisinage.

Les marins sont victimes de terribles stéréotypes. Comme le profilage qu'a fait Zimmerman de Trayvon Martin, les marins sont supposés être auto-destructeurs, ivrognes et simples d'esprit. Toutefois, si cela était le cas, alors pourquoi un grand chef d'entreprise devrait-il confier un navire d'une valeur de plusieurs dizaines de millions de dollars, transportant un chargement de plusieurs dizaines de millions de dollars à 23 individus auto-destructeurs, ivrognes et simples d'esprit?

Le stéréotype du marin a également été manifesté par le membre du Congrès de l'Illinois Joe Walsh en 2011, lorsqu'il a accusé le président Obama de « gaspiller l'argent comme un marin ivrogne ». Aucune protestation n'a été émise contre le membre du Congrès Joe Walsh pour qu'il s'excuse auprès des marins ou qu'il se soumette à un programme de sensibilisation, parce que, pour la plupart des Américains, il ne faisait qu'énoncer un fait.

Les marins d'aujourd'hui ne correspondent pas à ce profil. Ils arrivent à bord munis de certificats de formation et de diplômes internationalement reconnus. Ils consacrent une partie importante de leur temps libre à l'éducation et à la formation permanente pour maintenir leurs notes d'évaluation et leurs licences. Ils sont souvent mariés, et le salaire qu'ils perçoivent sert à payer l'éducation de leurs enfants, et un logement pour leurs familles. En fait, le marin et sa vie reflètent le mode de vie de n'importe quel membre d'équipage d'avion: une personne qui possède une solide formation professionnelle, à laquelle sont confiés des navires coûteux et des marchandises précieuses, et qui accomplit des services essentiels pour maintenir la qualité de vie de la communauté mondiale.

LE PROFILAGE DES MARINS:

Trop souvent, les programmes de sécurité maritime sont élaborés selon une image stéréotypée du marin, et non sur la figure professionnelle qui arrive réellement au port. Les programmes de sécurité se concentrent surtout sur des règles de sécurité strictes imposées au marin, et rarement sur une collaboration avec le marin en vue de promouvoir une environnement plus sûr.

Nous supposons que les pilotes de ligne sont des professionnels, et lorsqu'une tragédie a lieu, il doit y avoir une raison, parce que les pilotes de ligne sont des professionnels (il y a une certaine logique dans tout cela!). En

ce qui concerne les marins, en revanche, étant donné qu'ils sont ivrognes et simples d'esprit, il faut que nous soyons durs pour qu'ils ne se fassent pas de mal, et surtout, pour qu'ils ne nous fassent pas de mal.

Faut-il donc s'étonner que plusieurs jours après l'atterrissement brutal de l'Asiana Airlines, les pilotes continuent à être interrogés sur ce qui s'est passé. Dans le même temps, personne ne demande à ce que les pilotes soient accusés de meurtre pour la mort des trois passagers. Et pourtant, après que le capitaine Apostolos Mangouras ait sauvé la vie de ses 26 membres d'équipage lorsque le M/V Prestige s'est brisé en deux, il a immédiatement été arrêté par le gouvernement espagnol, emprisonné pendant dix mois, et assigné à résidence depuis 2003 pour avoir pollué les côtes espagnoles.

QUELLE EST DONC LA REALITE?

- 1) Les marins sont des professionnels bien formés, auxquels sont confiés des biens d'une valeur de dizaines de millions de dollars.
- 2) Ils ont été invités par les installations maritimes locales à décharger ou à charger de la marchandise.
- 3) Les marins doivent constamment affronter les défis de la mer et les intempéries, mais parviennent toutefois à assurer la livraison de leurs marchandises dans le bon port, à temps et dans de bonnes conditions.
- 4) Les marins américains sont tous munis de TWIC's et ont été soumis à de sévères vérifications d'antécédents criminels et terroristes.
- 5) Tous les marins étrangers sont soumis à des contrôles 92 heures avant leur arrivée.
- 6) Pour qu'un marin étranger puisse descendre à terre, un visa D-1 lui est délivré par le Département d'Etat, dont la procédure d'émission exige qu'il soit soumis à de sévères vérifications d'antécédents criminels et terroristes.
- 7) Un marin étranger qui possède un visa D-1 ne peut descendre à terre qu'après avoir été contrôlé par un agent du service des douanes et de la protection des frontières, et reçoit un permis de descendre à terre.
- 8) Le Government Accountability Office a déclaré dans son rapport de 2011 que « d'après les fonctionnaires du Coast Guard National Maritime Intelligence Center que nous avons rencontrés, aucune attaque terroriste n'a eu lieu à ce jour impliquant des marins sur des navires transitant dans les ports des Etats-Unis et aucune information certaine ne permet d'indiquer que des extrémistes sont entrés aux Etats-Unis comme marins non-immigrants munis de visas »
- 9) Les enquêtes sur les refus de permissions à terre menées par les centres de marins montrent que 91,3% de toutes les détentions de marins à bord sont liées au manque de visa D-1, 4,6% sont liées aux restrictions des navires ou des compagnies maritimes, et 4% seulement sont dues à des mesures de la part du service des douanes et de la protection des frontières.
- 10) Les attaques terroristes contre le USNS Cole et le M/V Limburg n'ont pas été perpétrées par des marins. Les terroristes étaient basés dans le pays, et ne faisaient pas partie de l'équipage du navire.
- 11) L'attaque terroriste à Mumbai n'a pas été commise par des marins, mais par des terroristes qui ont détourné des bateaux de pêche indiens.
- 12) L'arrestation par le gouvernement de Panama du M/V Chong Chon Gang et de son équipage, fut menée en réponse à un acte de contrebande, et non de terrorisme.

CONCLUSIONS FINALES:

Des difficultés préoccupantes existent pour pouvoir obtenir des permissions à terre. La notion de « sûreté » des installations se confond avec celle de « sécurité » des installations. Alors que la plupart des questions liées à la sécurité sont aplanies, de nouveaux refus de permissions à terre ont lieu parce que les installations imposent de nouvelles normes et procédures en matière de « sûreté ». Qu'il s'agisse d'arrêter le visiteur de navire autorisé pendant trois heures à l'entrée du port pour le former sur les nouvelles politiques en matière de conduite de véhicules dans l'installation, ou d'établir des exigences excessives et arbitraires en matière d'assurance pour conduire au sein des installations, le résultat final est le même: le refus inutile de délivrer une permission à terre au marin.

La solution pour un grand nombre de ces défis inutiles que les marins doivent affronter peut être trouvée en développant une conception réaliste de la personne du marin, et du rôle qu'il joue dans la sécurité de nos frontières. Nous devons mettre un terme aux politiques qui abrogent le droit des marins à descendre à terre et qui considèrent les marins avec suspicion. Keith Gessen a bien décrit le problème dans son récit de l'équipage du M/V Nordic Odyssey. Depuis le 22 septembre 2001, « ...les Etats-Unis ont abrogé des siècles de pratique internationale en imposant de sévères restrictions à la possibilité des marins étrangers de descendre à terre. L'équipage a déclaré: "Le seul pays aussi restrictif que les Etats-Unis", ont-ils déclaré, "est l'Arabie saoudite"



LES PIRATES SOMALIENS EN REVIENT AU METIER DE PECHER

(*El Confidencial*, lundi 17 mars 2014)

Le vent s'engouffre dans les trous faits par les projectiles dans le vieux phare de Mogadiscio. Entre temps, de petites vagues à la crête blanchâtre font se balancer une douzaine de barques amarrées près de la plage, en face de l'énorme carcasse de ciment de l'hôtel Aruba, joyau de la Somalie et de l'Afrique orientale, désormais transformé en un squelette impassible qui se décompose sous l'action du soleil et du sel marin.

Le sable lui mord le visage avec force. Il baisse la tête et regarde sa montre. Il est 10 h et demie du matin. De son point d'observation, Muhudin Muhammad Hassan contemple les eaux bleues de l'Océan Indien. Au loin, il peut voir de petits points s'avancer à toute vitesse vers la côte. Les pêcheurs commencent à rentrer après avoir pêché toute la nuit.

Mohammad tire de sa poche un vieux carnet et un stylo tout mordillé, signe caractéristique des heures d'ennui passées chaque jour au port. Il descend les marches de pierre jusqu'à la plage. Là, le vent le frappe plus violemment. "Actuellement, c'est la basse saison, à cause du vent. Avec les barques que nous avons, il est pratiquement impossible de sortir pêcher, au risque qu'une lame nous retourne", déclare l'homme, qui est chargé par le Ministère de la Pêche de compter le nombre de barques qui sortent chaque jour et la quantité de poissons que chacune d'elles rapporte au port.

Les bateaux commencent à entrer dans le port. Au rythme des vagues, ils s'approchent du rivage, où des jeunes gens, les pantalons enroulés jusqu'aux genoux, attendent de transporter le poisson au marché. 100 barques au total et plus de 600 marins ont navigué toute la nuit, ou tôt le matin, à la recherche du meilleur poisson. Ceux qui ont les bateaux les plus grands se sont poussés loin au large pour pêcher le poisson le plus recherché. Le reste, qui pratique le cabotage, ne s'est éloigné que d'une dizaine de milles de la côte.

70% des pirates ont abandonné leur "activité"

"Je travaille dans ce port depuis plus de vingt ans, et je n'ai jamais vu autant de barques et de pêcheurs", avoue Mohammad au *El Confidential*. En Somalie, la pêche n'a jamais été une industrie de pointe, mais la tendance a changé depuis quelques années lorsque la majorité des pirates a abandonné les AK-47 et repris les outils de pêche. On estime que 30 % des pirates seulement continuent leur

"activité", les autres 70 % y ayant renoncé. Ils viennent principalement de la région semi-autonome d'Himan et Heeb, et du Puntland, considérés comme les centres historiques de la piraterie en Somalie.

Plusieurs hommes s'agitent pour nettoyer avec du sable un bateau parqué sur la plage. Un autre groupe soulève avec force une petite embarcation pour la transporter jusqu'à une surélévation sableuse, sur la terre ferme. Mohammad s'approche des pêcheurs et les salue. La pêche n'a pas été bonne. Ils n'ont pris que cinq langoustes et un thon. "On n'a pas eu de chance. Avec une panne de moteur, on n'a rien pu faire d'autre", déclare l'un des marins en chargeant le poisson sur son épaule et en se dirigeant vers le marché voisin.

Le rythme est frénétique. Les barques qui rentrent au port sont toujours plus nombreuses. Des espadons, des requins, des raies, des thons énormes... Le cortège de pêcheurs est constant. "C'est une vraie misère. Trois ou quatre bons poissons dans toute la matinée. Les bateaux occidentaux sillonnent nos eaux et ne nous laissent que les miettes", se plaint amèrement Noordin, 29 ans, propriétaire de plusieurs bateaux de pêche. Deux hommes posent sur leur tête un énorme espadon et un requin. Ils se dirigent vers le marché, après avoir dépassé la myriade de détritus qui parsèment le bord des rues dans une ville détruite par 23 années de guerre.

"Les Chinois pêchent illégalement dans nos eaux"

De nombreux pêcheurs s'unissent à la dénonciation de Noordin et commencent à se regrouper autour de Muhudin Mohammad Hassan. Des plaintes, des requêtes, des réclamations. Et même quelques menaces envers le fonctionnaire du gouvernement somalien qui supporte la situation avec un embarras certain. "Les occidentaux pêchent dans les eaux somaliennes avec des bateaux bien plus grands que les nôtres. Ils emploient des filets à traîner et nous savons que des harpons", dit Hassan, en donnant raison aux pêcheurs qui ont eu une mauvaise journée.



"Les bateaux coréens ou chinois pêchent illégalement dans nos eaux. Ils sont si grands qu'on dirait des normes villes flottantes pleines de lumières. Si la situation reste la même que celle de ces derniers mois, à la fin les pêcheurs se fatigueront et recommenceront à attaquer les bateaux. En fin de compte, c'est plus rentable que d'aller pêcher chaque jour et revenir les mains vides", conclut Muhudin Mohammad Hassan en essayant de calmer la foule.

"Maintenant, attaquer un bateau est un véritable suicide"

Après la première attaque effectuée en avril 2005, la Somalie a occupé les premières pages des journaux du monde entier à cause de ses pirates, qui étaient déjà célèbres. A partir de là, 194 bateaux ont été séquestrés et 3.741 membres d'équipage ont été retenus prisonniers. Cette crise a connu un de ses sommets en 2011, lorsque se sont vérifiées 243 tentatives d'assaut à différents bateaux. Les jours de gloire de ces pirates modernes armés de AK-47 qui attaquaient des supers pétroliers de plusieurs centaines millions d'Euro sont désormais bien loin. En 2013, seules 9 attaques ont été enregistrées, et cette tendance continue de diminuer.

"La faute revient aux bateaux de l'OTAN, qui ouvrent le feu sur les pirates. Nombre d'entre eux

considèrent que cela ne vaut pas la peine de risquer leur vie et ils ont cessé de se consacrer à la piraterie", Yusuf Hasan affirme au *El Confidencial*. "Ce n'est plus aussi facile qu'avant. Maintenant, il y a des gardes privés armés sur les bateaux. C'est un vrai suicide de vouloir attaquer un bateau" !

Une autre raison pour laquelle la piraterie "a coulé à pic" est l'intervention du Gouvernement – le premier exécutif stable que le Pays ait eu depuis des décennies. Plus de 900 ex pirates ont intégré les Forces Armées de la Somalie. D'autres ont suivi des cours de formation à la pêche. En outre, plusieurs entreprises locales ont commencé à exploiter les eaux fertiles du pays. En février 2013, le Président Sheikh Hassan Mohamud a offert une amnistie aux pirates qui voulaient abandonner les opérations dans les eaux de l'Océan Indien. "Nous avons négocié indirectement avec les boucaniers, à travers les anciens de la population. La piraterie doit prendre fin", a assuré le mandataire.

Le poisson péché, symbole de pauvreté

La Somalie a un littoral s'étendant sur 3.300 km. C'est le pays qui a le plus de côtes de tout le continent, mais c'est aussi le pays de la région qui consomme le moins de poisson : 3,3 kg par an. "Les Somaliens n'ont jamais eu une culture de la pêche. Ils peuvent mourir de faim mais ils feront leur possible pour ne pas manger de poisson", affirme Abdel Kareem qui, depuis 8 ans, travaille à l'un des étals du marché aux poissons de Mogadiscio.

La société somalienne est une société nomade, où la possession de bétail est le reflet du statut économique. C'est pour cela que, dans l'histoire, le poisson a été considéré comme le symbole de la pauvreté et de la classe sociale la plus basse. Au cours des dernières années, cette tendance a commencé à changer et il suffit de visiter le marché de Mogadiscio pour s'en rendre compte.

Des hordes d'acheteurs parcoururent les étalages à la recherche des divers produits. Des petits exemplaires de squales et de requins marteaux sont entassés sur les étals pour être vendus. Un homme les montre du doigt et le commerçant les met dans un sac en plastique... Il règne une vaste confusion à l'arrière du marché. Deux raies attendent par terre d'être vendues. Un jeune homme en soulève une tandis qu'un autre commence à la découper avec un énorme couteau. Le sang ruisselle sur le sol, pour la joie des curieux qui s'attroupent pour assister au spectacle.

Hussein Musab a passé la moitié de sa vie de travail en tant que poissonnier dans le marché aux poissons de la capitale. C'est l'un des plus anciens et l'une des voix plus critiques que nous puissions rencontrer. "Il y a plusieurs années, un kilogramme de chair de requin fraîchement péché pouvait coûter jusqu'à 8 dollars. Aujourd'hui, le prix est inférieur à 4 dollars, la moitié", se plaint-il.

L'augmentation de la pêche a fait s'écrouler le prix de la marchandise, bien qu'il y ait davantage d'acheteurs qu'auparavant. Les bénéfices ont diminué, ce qui n'est guère apprécié. "Pirates ? Avec la misère que nous gagnons actuellement, de nombreux pêcheurs devront recommencer à détourner les navires et à demander une rançon. On ne peut pas continuer comme ça pour gagner notre vie", dit-il sur un ton de défi.

Mais les nouvelles ne sont pas toutes catastrophiques. Les Turcs, qui sont entrés en force en Somalie, ont commencé à soutenir les activités de pêche locale en fournissant des frigos au marché, afin de pouvoir augmenter les exportations de poissons, en particulier des ailerons de requins, destinés au marché asiatique.

La Somalie s'efforce de sortir du trou noir dans lequel elle est tombée en 1991 ; l'activité de la pêche commence à revivre et, avec elle, la stabilité d'un pays mieux connu pour ses pirates que pour ses plages et ses eaux turquoises, des eaux qui sont le domaine de travail d'anciens boucaniers depuis deux ans désormais.

MESSAGE DE L'EVÊQUE PROMOTEUR DE L'APOSTOLAT DE LA MER D'ESPAGNE À L'OCCASION DU NAUFRAGE DANS LES ASTURIAS

Jeudi 20 mars 2014

L'équipage du bateau qui a coulé au large de Cabo Peñas battant pavillon portugais, était composé de cinq Espagnols, un Portugais et deux Indonésiens.

Les marins sont de nouveau en deuil à cause du tragique naufrage du chalutier « Sant'Anna », qui a eu lieu ces derniers jours à Capo Peñas, dans les Asturias. L'Apostolat de la Mer pleure avec les familles des deux personnes disparues et des six victimes, dont certaines étaient des migrants, mortes loin de leur patrie, lors du naufrage du chalutier de Muros, et confie leur vie au Christ par l'intercession de la Vierge Marie, *Etoile de la Mer*.

Une fois de plus, comme en d'autres occasions semblables, le cœur lourd et ébranlé par cette nouvelle tragédie, nous voulons exprimer notre solidarité et la prière de l'Eglise, en rappelant l'insécurité dans laquelle vivent jour après jour les hommes et les femmes de la mer. Il est facile d'exprimer notre fraternité dans des moments si cruels, mais il existe de nombreuses autres situations difficiles dans la vie quotidienne des gens de mer qui passent inaperçus, et dans lesquelles il faut également être proche d'eux à travers des sentiments de fraternité, une sensibilité constante face à la difficulté de leur travail, à leur douleur et aux difficultés de tout genre qu'ils doivent affronter. Il est donc nécessaire de faire appel à toutes les institutions concernées afin qu'elles recherchent toujours des conditions de travail justes pour favoriser une vie dans la dignité et la sécurité.

Nous demandons également qu'un soutien particulier et une aide sociale soient apportés dans ces circonstances. Une fois de plus, nous voudrions que toute la société soit consciente de la difficulté du travail des marins, qui doivent affronter de longues journées de travail dans des conditions parfois difficiles à imaginer, toujours dans l'incertitude des conditions météo, et avec l'angoisse des « coups imprévus de la mer ».

Les gens de mer rappelaient lors de la récente assemblée de l'Apostolat de la Mer de Huelva que « nous ne pouvons pas oublier les pêcheurs, qui sont souvent appelés "les marins oubliés". Les très longues heures de travail, les difficultés et les dangers de la mer présentent de nombreux risques et problèmes pour leur vie ». Les effets complexes de la mondialisation peuvent parfois provoquer une plus grande vulnérabilité pour laquelle nous demandons de ne pas baisser la garde en vue de rendre plus attentive la sollicitude de l'Eglise.

En nous adressant en particulier aux familles des victimes et des personnes disparues, ainsi qu'à tous ceux qui ont été frappés par cette tragédie, nous demandons, avec une immense douleur, que Notre-Dame la Vierge du Carmel, Stella Maris, illumine toujours leur espérance.



S.Exc. Mgr Luis Quinteiro Fiúza,
Evêque de Tui-Vigo
Promoteur épiscopal
de l'Apostolat de la Mer

Convention du travail maritime

NOUVELLES MESURES POUR PROTÉGER LES MARINS ABANDONNÉS ET GARANTIR LES INDEMNISATIONS EN CAS DE DÉCÈS OU D'INVALIDITÉ DE LONGUE DURÉE

11 avril 2014

GENEVE - Plus de 300 représentants de marins, armateurs et gouvernements, réunis au siège de l'Organisation internationale du Travail (OIT), ont pris des mesures concrètes pour protéger les marins abandonnés et garantir une indemnisation financière en cas de décès ou d'invalidité de longue durée résultant d'un accident du travail ou d'un risque professionnel. Les nouvelles mesures ont également pour but d'améliorer le fonctionnement de l'industrie maritime dans le monde.



« L'adoption de la convention du travail maritime en 2006 fut une étape historique, qui a annoncé une nouvelle ère pour le secteur maritime », a déclaré le directeur général de l'OIT, Guy Ryder. « Cette dernière étape, s'appuyant sur la coopération internationale tripartite, est un exemple très important et une source d'inspiration pour d'autres secteurs économiques ».

« Quand elles entreront en vigueur, ces mesures assureront le bien-être des gens de mer du monde entier et de leur famille en cas d'abandon d'un marin ou si un décès ou une invalidité de longue durée se produit du fait d'un risque, d'une maladie ou d'un accident lié au travail », a-t-il ajouté. « Ces mesures vont sans aucun doute contribuer à améliorer les conditions de vie et de travail pour les marins, en faisant ce qui est juste pour les hommes et les femmes de ce secteur qui joue un rôle central dans le dynamisme de l'économie réelle, avec environ 90 pour cent du commerce mondial transportés par bateau ». Les mesures se présentent sous forme d'amendements à la convention du travail maritime de l'OIT, de 2006, qui ont été adoptés sans opposition. Ils seront à présent transmis à la Conférence internationale du Travail de l'OIT en mai afin d'être approuvés.

Les amendements ont été élaborés sur près d'une décennie par un groupe de travail mixte constitué par l'OIT et l'Organisation maritime internationale (OMI) en 1998 et viendront renforcer la convention de 2006. Ils exigent des armateurs l'obligation de disposer d'une garantie financière pour couvrir l'abandon des marins, ainsi que la mort ou l'invalidité de longue durée du fait d'accident du travail ou de risque professionnel.

« Ces normes juridiques apporteront un secours et une tranquillité d'esprit aux marins abandonnés et à leurs familles, où qu'ils soient », a déclaré Cleopatra Doumbia-Henry, Directrice du département des normes à l'OIT. « En outre, en adoptant ces amendements à la convention, les armateurs et les gouvernements renforcent également les dispositions destinées à garantir des règles du jeu uniformes pour un transport maritime de qualité partout dans le monde ».

Dans le cadre des nouvelles dispositions, les navires devront être en possession de certificats ou d'autres documents établissant l'existence d'une garantie financière pour protéger les marins travaillant à bord. S'il est dans l'incapacité de fournir cette protection, le navire pourra être immobilisé au port. La convention du travail maritime de l'OIT de 2006 est entrée en vigueur le 20 août 2013. A ce jour, 57 Etats Membres de l'OIT représentant plus de 80 pour cent du tonnage maritime mondial ont ratifié la convention. En mars 2014, la base de données de l'OIT sur les cas d'abandon des gens de mer recensait 159 navires de marchandise abandonnés, dont certains remontant à 2006 et toujours pas résolus. « Les nouvelles mesures garantiront que les marins ne sont pas abandonnés, seuls et juridiquement isolés pendant des mois, sans salaire, sans eau ni nourriture suffisantes, loin de chez eux », a ajouté Mme Doumbia-Henry. « Elles établissent aussi clairement la responsabilité des Etats du pavillon qui doivent veiller à l'existence d'une garantie financière suffisante pour couvrir le coût de l'abandon et le règlement des demandes d'indemnisation en cas de décès et d'invalidité de longue durée causés par un accident du travail ou un risque professionnel ».

« ... SI JE LES RENVOIE À JEUN CHEZ EUX, ILS VONT DÉFAILLIR EN ROUTE, ET IL Y EN A PARMI EUX QUI SONT VENUS DE LOIN » (MC 8,3)

Une reflexion du P. Emanuele (Pasquale) Iovannella
Frère mineur conventuel, Aumônier de bord

Les immigrés, les personnes en déplacement, les gens du cirque, les rom, les sinti, les gens de mer sont ceux qui, de par leur travail, sont en condition de mobilité, et seraient donc privés du pain eucharistique.

Le Conseil pontifical pour la pastorale des migrants et des personnes en déplacement leur assure une assistance spirituelle spéciale et spécifique en envoyant des missionnaires, des aumôniers à bord et des laïcs qui rompent le pain de la miséricorde divine et promeuvent pour eux le chemin ecclésial et l'assistance de la charité évangélique.

témoignage de la charité, un soutien concret aux hommes et aux femmes en difficulté. Le Conseil pontifical au niveau mondial assure pour les migrants et les personnes en déplacement une pastorale spécifique pour ceux qui se trouvent en condition de mobilité humaine.

La charité est la forme, l'*actus primus* de l'Eglise. De même que pour les philosophes scolastiques, l'âme est la forme du corps, la charité est la forme de l'Eglise. C'est pourquoi, l'Eglise, à l'exemple de Jésus, est engagée à donner forme au monde, c'est-à-dire à donner une âme – amour, à travers la double voie: l'annonce de la Parole de vérité et la promotion de la charité. La *Missio ad Gentes* s'exprime à travers l'évangélisation et dans le même temps le

« Donnez-leur vous-mêmes à manger »

L'expression « *donnez-leur vous-mêmes à manger* » est l'invitation, et même l'impératif univoque et péremptoire que le Seigneur donne à l'Eglise universelle de prendre en charge le peuple tenaillé par la faim matérielle et spirituelle et d'en prendre soin. Depuis toujours, le pain matériel, possédé en qualité et en quantité nécessaire au besoin quotidien, est la « *conditio sine qua non* » pour la réalisation personnelle humaine et sociale de chaque personne. Non seulement le pain alimente le corps, mais il donne vigueur à l'âme, santé physique et morale; cette condition vitale accroît le pain de la dignité, favorise la croissance sereine, intégrale et globale de la personne, de la réalisation au travail, de la famille, de la coexistence saine dans la société, facilite la recherche du pain spirituel, autant de conditions nécessaires pour garantir le pain de la paix personnelle et universelle. L'Eglise accomplit le mandat du Seigneur: « *donnez-leur vous-mêmes à manger* » afin que personne ne soit privé de l'aliment nécessaire pour la survie, elle promeut et soutient la juste répartition des biens de la terre, donnés par Dieu à toute la communauté mondiale.

« Il le vit et fut pris de pitié »

L'Eucharistie est le « *le pain qui vient du ciel* » (Jn 6, 32), don de Dieu qu'il distribue à tous à travers le Fils Jésus, Il est la véritable manne envoyée pour nourrir l'humanité: « *Je suis le pain de vie. Qui vient à moi n'aura jamais faim ; qui croit en moi n'aura jamais soif* » (Jn 6, 35). La parabole du bon Samaritain fait écho à ce passage: « *Il le vit et fut pris de pitié... et prit soin de lui* » (Lc 10, 33-34). La charité appliquée répond à une exigence profonde du cœur, elle tire son origine du regard plein de compassion du cœur. L'homme charitable s'arrête pour voir ce qui frappe son cœur et c'est le cœur qui oriente ses pupilles et reconnaît les besoins du pauvre comme une demande d'amour. L'œil seul voit tant de choses, mais ce qui retient l'atten-

tion est le cœur, enflammé de foi vivante, qui illumine l'esprit: cœur, foi et raison retiennent l'attention sur ce qui est considéré comme une source de bien, de paix et de justice.

« Si je les renvoie à jeun chez eux, ils vont défaillir en route »

Le passage de Marc 8, 3 nous donne une démonstration splendide de l'attention extraordinaire de Jésus pour les nécessités et les souffrances de l'homme. En premier lieu, Jésus est attentif aux besoins primaires de chaque homme et se prodigue pour soulager en redonnant la dignité et en apportant un secours concret, car il sait que l'homme, pour vivre et orienter sa vie vers la pleine réalisation de son être en chemin vers le bonheur, doit avoir le pain de la charité. L'Eglise, sur l'exemple du Christ, se fait le prochain du pauvre, de la personne sans défense, de ceux qui sont loin, de ceux qui sont humiliés par la souffrance physique et morale, de ceux qui deviennent l'objet de la dérision et de la violence. Jésus lui-même nous a donné de nombreux exemples: il s'aperçoit, voit et décide qu'il ne peut renvoyer le peuple sans lui avoir donné à manger: « *Si je les renvoie à jeun chez eux, ils vont défaillir en route* » Extraordinaire sensibilité humaine, Jésus est attentif et attentionné; il exprime la délicatesse envers le peuple, son action de charité précède toujours son annonce de la Parole de salut. « *La grâce suppose la nature* », cela vaut également pour la vie pastorale de l'Eglise: afin que l'évangélisation soit efficace, il faut que l'homme en difficulté soit mis dans une condition physique et psychologique optimale pour ensuite accueillir la parole de salut avec une plus grande ouverture de cœur.

**Stratégie pastorale de Jésus
et le Conseil pontifical pour la pastorale des migrants
et des personnes en déplacement**

Seul à celui qui vit dans l'amour et de l'amour n'échappent pas les exigences et les besoins de ceux qui sont en difficulté, qui sont privés du nécessaire, de ceux qui sont dans la souffrance, et donc ce « *Il le vit et fut pris de pitié* » tout comme ce « *J'ai pitié de la foule* » (Mc 8, 2) sont précisément et en premier lieu de Jésus -Amour, qui perçoit les difficultés de la foule, s'aperçoit de leur malaise, le fait sien, et se prodigue pour le soulager. A l'exemple du Christ, l'Eglise, à travers le Conseil pontifical pour la pastorale des migrants et des personnes en déplacement, envoie, avec une sollicitude pastorale maternelle, des ministres, des prêtres et des laïcs à bord des navires et dans les lieux où l'homme transite et s'établit, construisant un réseau capillaire d'énergies et de conditions d'accueil et d'assistance. La où se constituent des communautés ethniques au sein de communautés locales, l'Eglise est présente à travers des centres missionnaires pour les communautés émigrées, sièges de rencontre et d'activités de loisirs et culturelles, elle crée des revues et des magazines ethniques pour la communication et l'information aux communautés ethniques, elle favorise l'intégration sociale, culturelle, civile dans le respect des diverses traditions et cultures. Des services spéciaux sont rendus pour le soutien psychologique et culturel: des cours de langue étrangère, une assistance juridique, des cours de formation, des activités périscolaires pour les enfants et les jeunes.

Un autre pôle et domaine spécial est l'assistance spirituelle dans les aéroports, dans les ports, dans les gares ferroviaires les plus grandes, sur les navires, à travers l'envoi de ministres sacrés et laïcs qui partagent la vie, les sacrifices de leurs frères et sœurs en mobilité. En établissant des petits centres de culte.

L'action de l'Eglise ne se limite pas à assurer la vie sacramentelle, mais elle est fortement engagée au niveau culturel, social et politique, dans une relation constante de dialogue avec les Etats et les organisations privées et publiques du secteur, afin que soient observés les droits des personnes en mobilité. Elle se prodigue pour la réalisation de politiques économiques qui protègent les divers secteurs des travailleurs en condition de mobilité, sert d'aiguillon pour les divers Etats et Organismes mondiaux pour le développement de politiques en faveur de la pêche, elle combat le phénomène de la piraterie, elle assure une assistance aux réfugiés politiques, aux personnes séquestrées, et un accueil aux immigrations de masse des mers. En somme, une assistance à 360 degrés, comme celle non hâtive et superficielle du Bon Samaritain (Lc 10, 29 - 37).

Il y en a parmi eux qui sont venus de loin

Le passage de Marc souligne de façon extraordinaire l'autre attention de Jésus; lui-même souligne la condition de dure fatigue du peuple, dont beaucoup d'entre eux viennent de loin. Jésus reconnaît la difficulté du chemin, les pièges de la route, la pauvreté du parcours met souvent à dure épreuve le pèlerin, qui perd toutes ses sécurités: sa maison, ses biens et ses attaches. La dure condition de l'étranger, déraciné de son territoire, engendre solitude, éclatement, difficulté de la langue, de la culture, et des rares ressources sociales, rabaisse et anéantit la dignité et les relègue au bord de l'indifférence. Le Pape François ne se lasse pas d'affirmer le primat de l'amour concret comme action première d'évangélisation; l'attention pour les derniers, les pauvres, les familles en difficulté, les faibles, constitue l'action concrète de la charité évangélique, elle est le baromètre de la foi de l'Eglise, la charité est l'option fondamentale et le témoignage de la foi, afin qu'elle soit véritablement une foi vivante, féconde et cohérente.

PHILIPPINES - LE PRÉSIDENT RATIFIE UNE LOI ÉTABLISSANT UNE ADMINISTRATION MARITIME UNIQUE

par Aurea Calica, The Philippine Star

MANILLE – Le président Aquino a ratifié le Republic Act No. 10635 établissant une unique administration maritime en vue de contrôler la formation et la certification des marins philippins.

La loi, que le président a ratifiée le 13 mars, institutionnalise les acquis du décret-loi N. 75 ratifié par le président Aquino le 20 avril 2012, désignant le ministère des transports et des communications, à travers l'Autorité de l'industrie maritime (Marina), comme l'unique administration des Philippines responsable de la supervision dans la mise en œuvre de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), et de ses amendements.

Marina a soutenu la mesure, en déclarant que les Philippines devaient aligner sa mise en œuvre de la Convention STCW de 1978 et de ses amendements à la pratique au niveau mondial, étant l'un des signataires de la convention. L'administration maritime unique sera responsable de l'éducation, de la formation et de la certification des marins et de l'assurance de leurs compétences.

Cette mesure consolidera et renforcera la place des Philippines en tant que premier fournisseur de marins compétents et certifiés dans le cadre du commerce maritime international, représentant plus de 25% du total des besoins en matière d'équipage à bord des navires de marine marchande internationaux, a déclaré Marina.

On estime que la contribution de l'industrie maritime à l'économie nationale s'élève à environ 5 milliards de dollars par an.

Marina assumera tous les pouvoirs et les fonctions de la Commission de réglementation professionnelle, de l'Office de l'enseignement technique et de la formation professionnelle, de la Commission de l'enseignement supérieur, de la Commission nationale des télécommunications et du Ministère de la santé pour la délivrance, la validation, la vérification, la correction, la révocation ou l'annulation de certificats de compétence, d'aptitude, d'approbation et d'autres preuves documentaires exigées des marins.





The mechanism is the only one in the ILO for setting the basic wage for any industry.

GENEVA – A Subcommittee of the Joint Maritime Commission (JMC) of the International Labour Organization (ILO) has agreed on a Resolution raising the minimum monthly basic wage figure for able seafarers from US\$585 to US\$592, as of 1 January 2015 and US\$614, as of 1 January 2016.

The mechanism for setting the minimum monthly wage for able seafarers is the only one in the ILO for setting the basic wage for any industry. The minimum monthly basic wage figure for able seafarers has most recently been included in the ILO's **Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)**.

The Convention, known as the "seafarers' bill of rights", entered into force on 20 August 2013, and has been ratified by 56 ILO member States representing over 80 per cent of world shipping tonnage.

The Joint Maritime Commission is the only permanent bipartite standing body of the ILO. It dates back to 1920, and is composed of ship-owner and seafarer representatives from across the globe. Press release | 28 February 2014

ILO LAUNCHES NEW MARITIME LABOUR CONVENTION DATABASE

The International Labour Organization (ILO) has launched a comprehensive new database providing the most up-to-date information available on the implementation of the landmark **Maritime Labour Convention, 2006**, which came into force on 20 August.

News | 04 September 2013

The database provides a vital resource for governments, seafarers, ship owners and others in the maritime sector and is expected to grow rapidly, as certain provisions of the MLC, 2006 require ratifying Member States to communicate to the ILO Director-General, for further dissemination, specific information on how the Convention is applied in national law and practice.

The Independent ILO Committee of Experts on the application of Conventions and Recommendations is mandated to review how countries that have ratified comply with their international obligations.

The ILO has encouraged Member States to provide up-to-date information on national implementation and enforcement in order to keep the database current and accurate as possible. Data is provided in a reader-friendly format in English, French and Spanish.

The Maritime Labour Convention was adopted by a special ILO International Labour Conference in 2006, setting out decent working and living conditions for seafarers while ensuring a level playing field for quality shipowners. To date, 46 ILO Member States representing more than 76 percent of the world's gross global tonnage of shipping, have ratified the Convention. The development of the MLC, 2006 database is still on-going. The database may be accessed at <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:80001:0>.

Contents of the database include:

- National determinations - any determinations which may have been made with respect to: (i) cases of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of the Convention; (ii) cases of doubt as to whether the Convention applies to a particular category of ships; and (iii) exclusion of particular categories of ships from the application of certain details of the Code subject to the conditions set out in Article II, paragraph 6 (Article II, paragraph 7, of the MLC, 2006);
- Branches of social security- specifications which are required at the time of ratification concerning the branches of social security for which protection is provided (Standard A4.5, paragraph 10, of the MLC, 2006);
- Authorization of recognized organizations - a current list of any recognized organizations authorized to carry out inspection and certification functions on its behalf (Standard A5.1.2, paragraph 4, of the MLC, 2006);
- Port State inspections - port State authorities have the possibility to transmit a copy of the authorized officer's report established where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship in question were found not to conform to the requirements of the Convention (Standard A5.2.1, paragraph 5, of the MLC, 2006);
- Complaints - a copy of the authorized officer's report in connection with any unresolved complaints, as well as statistics and information regarding complaints that have been resolved (Standard A5.2.2, paragraph 6, of the MLC, 2006).