



## MESSAGE POUR LE DIMANCHE DE LA MER



### A L'INTÉRIEUR ....

Les Régions de l'AM se rencontrent à Marseille 3

ICMA : de nouveaux défis pour un travail ecuménique 6

L'accaparement des mers 10

Thaïlande et traite de personnes 21

**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

[aosinternational@migrants.va](mailto:aosinternational@migrants.va)

[www.pcmigrants.org](http://www.pcmigrants.org)

[www.vatican.va/Roman Curia/](http://www.vatican.va/Roman Curia/)

Pontifical Councils ...

*12 Juillet 2015*

Pour transporter les marchandises et les produits dans le monde entier, l'économie mondiale s'appuie en large mesure sur l'industrie maritime, soutenue par une force de travail de 1,2 millions de marins environ qui, sur les mers et les océans, pilotent des bateaux de tous genres et toutes dimensions et, souvent, affrontent les forces puissantes de la nature.

Du fait que les ports sont construits loin des villes, et en raison de la rapidité du chargement et déchargement des marchandises, les équipages de ces bateaux sont souvent des personnes "invisibles". En tant qu'individus, et bien que ne reconnaissant pas l'importance et les avantages que la profession de marin apporte à notre vie, nous avons conscience de leur travail et de leurs sacrifices uniquement lorsque se produit quelque tragédie.

Malgré le développement technologique qui rend la vie à bord plus confortable et facilite la communication avec les personnes qu'ils aiment, les marins sont contraints à passer de longs mois dans un espace restreint, loin de leurs familles. Des normes restrictives et injustes les empêchent souvent de descendre à terre lorsque le bateau est au port, et la menace permanente de la piraterie sur de nombreuses routes maritimes ajoute encore du stress pendant la navigation. Nous sommes toujours convaincus que la ratification et l'entrée en vigueur de la Convention du Travail Maritime (2006) dans un nombre croissant de pays, accompagnées de contrôles efficaces de la part des Gouvernements individuellement, se traduiront par une amélioration concrète des conditions de travail à bord de tous les bateaux.

La situation actuelle de guerre, violence et instabilité politique dans différents pays en Afrique du Nord a créé un phénomène nouveau qui conditionne le secteur des transports maritimes. Depuis l'année dernière, avec la Garde-côte et les forces navales d'Italie, de Malte et de l'Union Européenne, les navires marchands qui transitent en Méditerranée sont activement engagés dans ce qui est devenu le sauvetage quotidien de milliers et milliers de migrants qui tentent d'atteindre les côtes italiennes principalement sur tous les types possibles d'embarcations surchargées et inappropriées à la navigation.

Depuis des temps immémoriaux, les marins honorent le devoir de prêter assistance aux personnes se trouvant en difficulté en mer, dans mimporte quelles conditions. Cependant, comme d'autres organisations maritimes l'ont souligné, pour les navires marchands sauver les migrants en mer demeure un risque pour la santé, le bien-être et la sécurité des équipages eux-mêmes. Les bateaux de commerce sont projetés pour transpor-

ter des marchandises (containers, pétrole, gaz, etc...), tandis que les services de bord (logement, cuisine, toilettes, etc...) sont construits en fonction du nombre limité des membres de l'équipage. Aussi, ces navires ne sont pas équipés pour fournir une assistance à un nombre important de migrants.

Les marins sont professionnellement qualifiés dans leur travail et formés pour gérer certaines situations d'urgence, mais le sauvetage de centaines d'hommes, femmes et enfants qui cherchent frénétiquement à monter à bord pour se mettre en sécurité est quelque chose pour laquelle aucun cours de formation dispensé dans les écoles maritimes les a préparés. De plus, l'effort mis en acte pour sauver le plus grand nombre possible de personnes, et parfois la vision de corps sans vie flottant dans la mer, représentent une expérience traumatisante qui laisse les membres des équipages épuisés et stressés au plan psychologique, au point d'avoir besoin d'un soutien psychologique et spirituel spécifique.

En ce Dimanche de la Mer, en tant qu'Eglise catholique nous voulons exprimer toute notre gratitude aux marins en général, pour leur contribution fondamentale au commerce international. Cette année plus particulièrement, nous avons à cœur de reconnaître l'immense effort humanitaire accompli par les équipages des navires marchands qui, sans aucune hésitation et parfois au risque de leur propre vie, ont fait tout ce qu'ils ont pu dans de nombreuses opérations de sauvetage, en sauvant la vie de milliers de migrants.

Notre reconnaissance va aussi à tous les aumôniers et aux volontaires de l'Apostolat de la Mer, pour leur engagement au service des gens de la mer ; leur présence dans les ports est le signe de l'Eglise parmi eux et elle montre le visage compatissant et miséricordieux du Christ.

Pour conclure, en appelant aux Gouvernements européens et aux organisations internationales pour qu'ils collaborent dans la recherche d'une solution politique durable et définitive, qui mette fin à l'instabilité que connaît l'Afrique du Nord, nous demandons aussi que davantage de ressources puissent être employées non seulement pour des missions de recherche et de secours, mais aussi pour prévenir la traite et l'exploitation de personnes fuyant des conditions de conflit et de pauvreté.

Antonio Maria Cardinal Vegliò, President

✠ Joseph Kalathiparambil, Secretary

1. Pour voir la liste complète des pays :

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:3816127284372413:::P11300\\_INSTRUMENT\\_SORT:1](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:3816127284372413:::P11300_INSTRUMENT_SORT:1)

2. Uniquement en 2014, quelques 800 navires marchands ont sauvé 40.000 migrants environ.

## “LOUÉ SOIT-TU”

### *La Lettre Encyclique du Pape sur la sauvegarde de la maison commune*

La deuxième encyclique de Pape François sur la sauvegarde de la maison commune a été présentée le 18 Juin au Vatican : presque deux cents pages divisées en six chapitres. « J'espère que cette Encyclique nous aidera à reconnaître la grandeur, l'urgence et la beauté du défi qui se présente à nous », écrit le Saint Père. Plusieurs références sont faites à la mer et aux océans, à l'exploitation de leurs ressources et à leur gouvernance. Les citations suivantes nous invitent à réfléchir sur le rôle que nous avons en tant qu'Apostolat de la Mer, non seulement pour améliorer le bien-être des gens de mer, mais aussi pour préserver la mer et les océans.

**40.** La vie dans les fleuves, les lacs, les mers et les océans, qui alimente une grande partie de la population mondiale, se voit affectée par l'extraction désordonnée des ressources de pêche, provoquant des diminutions drastiques de certaines espèces. Des formes sélectives de pêche, qui gaspillent une grande partie des espèces capturées, continuent encore de se développer. Les organismes marins que nous ne prenons pas en considération sont spécialement menacés, comme certaines formes de plancton qui constituent une composante très importante dans la chaîne alimentaire marine, et dont dépendent, en définitive, les espèces servant à notre subsistance.

**48.** L'épuisement des réserves de poissons nuit spécialement à ceux qui vivent de la pêche artisanale et n'ont pas les moyens de la remplacer.

**174.** Mentionnons aussi le système de gestion des océans. En effet, même s'il y a eu plusieurs conventions internationales et régionales, l'éparpillement et l'absence de mécanismes sévères de réglementation, de contrôle et de sanction finissent par miner tous les efforts. Le problème croissant des déchets marins et de la protection des zones marines au-delà des frontières nationales continue de représenter un défi particulier. En définitive, il faut un accord sur les régimes de gestion, pour toute la gamme de ce qu'on appelle les “biens communs globaux”.

# LES RÉGIONS DE L'APOSTOLAT DE LA MER SE RENCONTRENT À MARSEILLE

Cette année, la réunion des Coordonnateurs Régionaux, qui se tient habituellement au Vatican, a été organisée hors du Vatican. L'expérience française, et plus particulièrement marseillaise de l'Apostolat de la Mer sur des thèmes de réflexion — l'œcuménisme et le dialogue interreligieux, les aumôneries des écoles maritimes ou le diaconat permanent notamment — , nous a encouragés à choisir Marseille pour cette rencontre.

L'ouverture des travaux avait été fixée pour le 22 mars par la messe d'inauguration à l'Eglise de St. Ferrol, au port. Mais le Seigneur, nous le savons, agit de manière impénétrable. Le 18 mars il y avait eu l'attaque terroriste au musée du Bardo, à Tunis, qui a fait 24 morts, des passagers du MSC *Splendida* et du Costa *Fascinosa* pour la plupart. Le jour avant notre départ, la compagnie Costa avait demandé un accompagnement spirituel à bord du navire qui aurait dû arriver au port de Marseille le samedi 21 mars, le jour même de notre arrivée en France.

C'est ainsi que, dès son arrivée à l'aéroport la délégation du Vatican (composée de S.E. Mgr Joseph Kalathiparambil, Secrétaire, du P. Bruno Ciceri et de Mme Antonella Farina) a rejoint le bateau pour célébrer l'Eucharistie, présidée par Msgr Kalathiparambil et concélébrée par 3 prêtres avec la présence du diacre Jean-Philippe Rigaud, aumônier du port. Inutile de dire la ferveur et le recueillement de cette célébration à laquelle ont participé beaucoup de passagers et de membres de l'équipage.

Nous avons pu redire en cette occasion au Président de « Costa Crociere », Neil Palomba, l'importance de la présence d'aumôniers embarqués en permanence sur les paquebots qui a été supprimée en 2014. L'expérience vécue à bord du Costa *Fascinosa* a été l'introduction à nos travaux et a confirmé tout le sens de notre apostolat.

Dimanche soir le 22 mars, Messe avec les jeunes du diocèse à l'église Saint Férréol- les Augustins, présidée par Msgr Jean-Marc Aveline, Evêque Auxiliaire et Promoteur Episcopal de l'Apostolat de la Mer, et concélébrée par Msgr Joseph Kalathiparambil et tous les prêtres présents. Cette très belle célébration a été suivie d'un temps de partage avec les jeunes et les hôtes arrivés des quatre coins de la terre.



Le lundi 23 mars, après le discours d'ouverture par Monseigneur Joseph Kalathiparambil près le beau Centre diocésain « Le Mistral » , l'équipe locale nous a introduit dans la réalité de la mission maritime marseillaise en nous présentant les activités de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, les Foyers d'accueils de Marseille, Port de Bouc et Fos, les Fraternités Marines de jeunes couples, etc. En plus des rapports des différentes régions, les points suivants ont été abordés et débattus :

« Le dialogue avec l'Islam » par Sœur Colette Hamza, Responsable du département pour les relations avec l'Islam de l'Institut Catholique pour la Méditerranée (ICM); « L'évolution de l'œcuménisme de Vatican II à nos jours » par Rémi Caucanas, Directeur de l'ICM ; « De nouveaux défis pour un travail œcuménique » par le Révérend Richard Kilgour, nouveau Secrétaire général de l'ICMA ; « L'accaparement des mer » par Monsieur Alain le Sann, Secrétaire général du Collectif Pêche et Développement de Lorient ; «

Un diacre et son épouse au service de l'Apostolat de la Mer », par Marie-Agnès et Jean-Philippe Rigaud ; « Les marins et ITF », par Luca Tommasi, Directeur de projets d'ITF (International Transport Workers Federation) ; « Développement, financement et communication » par Monsieur John Green, directeur du développement de l'AM du Royaume Uni ; « Le Groupe Mer du CCFD » par Madame Henriette Daoud, membre du conseil d'administration du *Comité Catholique contre la Faim et pour le Développement*.

Le port de Marseille est situé sur 2 diocèses, Marseille et Aix en Provence. La présence des jeunes dans la pastorale maritime est un signe très encourageant. L'aumônerie de l'école et son prolongement proposé aux jeunes couples avec les Fraternités donnent un dynamisme et un visage très enthousiaste à la pastorale locale. Les Coordinateurs ont été très heureux de la rencontre de Montredon avec 5 étudiants de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM), avant la messe de clôture, qui a permis de mieux cerner l'attente des jeunes marins. C'est à nous maintenant de répondre à la demande faite par les étudiants de Marseille lors du dernier Congrès mondial à Rome en 2012 : organiser une rencontre internationale des élèves des écoles de marine marchande qui sont l'avenir de l'A.M.

Des temps de détente ne sont pas manqués. Nous avons visité l'abbaye et les cryptes de Saint-Victor que le Père Philippe Rast nous a très bien illustré ; le foyer des croisières pour l'accueil des marins en escale, avec Gérard Pelen, Président de l'AMAM (*Association Marseillaise d'Accueil des Marins*), qui a prêté un minibus pour les transports, et de la FNAAM (Fédération Nationale des Associations d'Accueil des Marins), Dominique Gavalda, Vice-président et Marc Feuillebois, Directeur de l'AMAM.

Nous avons visité le port et la capitainerie avec le Commandant Amaury de Maupéou, Commandant du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille). Monseigneur Jacques Bouchet nous a introduit dans un parcours de connaissance de Notre Dame de la Garde ; nous avons prié devant le monument des disparus en mer, et le Père Pierre Brunet nous a accueillis à l'Archevêché (l'Archevêque et l'Auxiliaire étaient à Lourdes pour la rencontre de la Conférence Episcopale). De l'étage 31 de la tour CMA-CGM (*Compagnie Maritime d'Affrètement -Compagnie Générale Maritime*) nous avons pu admirer Marseille et son port.

*“La rencontre a été très positive. Les coordinateurs régionaux rentrent chez eux enthousiasmés par ce qu'ils ont vécu. Dès les premiers contacts pour l'organisation jusqu'à notre arrivée ici, nous avons travaillé comme en famille. Nous avons tous été marqués par cette bonne collaboration. Elle nous offre la possibilité de donner un nouvel élan à l'Apostolat de la Mer », a affirmé Mons. Joseph.*

Rencontrer les communautés locales a été motivant. Nous avons atteint l'objectif de donner un nouveau dynamisme aux équipes qui nous ont accueillis, afin qu'elles puissent rendre le meilleur service possible aux marins et à leurs familles. Comme ils ont voulu dire, “le monde de l'Apostolat de la Mer est venu nous visiter. C'est une grande grâce et il est important de nous appuyer sur l'impulsion qu'ils sont venus nous donner ».

Nous remercions Monseigneur Jean-Marc Aveline pour l'accueil qu'il nous a été réservé par en son nom et de la part de Monseigneur Georges Pontier, et qui a été très apprécié par l'ensemble des participants.

Merci à René, Yves et Didier qui ne nous ont jamais laissés seuls, malgré leurs engagements, en démontrant un grand dévouement.

Merci à Adrienne qui a assuré la traduction pendant une semaine, dans des conditions parfois difficiles.

Merci à Isabelle et Yves qui ont organisé la soirée de Montredon, les jeunes ont préparé la messe, à tous les bénévoles qui ont voulu mettre à notre disposition leur temps pour rendre service.

Merci à toutes les personnes, prêtres et laïcs, que nous avons rencontré et qui nous ont soutenus par la prière et concrètement afin que notre rencontre puisse porter fruits.

Pour terminer, un grand merci à Marie-Agnès et à Jean-Philippe qui ne sont pas épargnés pour que tout puisse contribuer à approfondir et à nous faire réfléchir sur la pastorale maritime, et qui nous ont fait “goûter” la communion et l'universalité.

# L'HOMÉLIE DE LA MESSE POUR LES VICTIMES DE L'ATTENTAT DU BARDO

(Marseille, 22 mars 2015)

(S.E. Mgr Joseph Kalathiparambil,  
Secrétaire du Conseil Pontifical)

*Quand le Costa Fascinosa a commencé sa croisière, aucun des passagers et membres d'équipage n'aurait pu imaginer que ce qui était prévu comme une semaine de repos allait ressembler à une semaine de terreur.*



*Ce qui était une excursion culturelle dans un musée a été transformé en un voyage avec 24 victimes et de nombreux blessés. Il est difficile pour nous de comprendre la logique derrière ces attaques terroristes, impossible de comprendre pourquoi il est nécessaire de tuer et de détruire tout, pour faire avancer certains principes.*

*Nous nous sentons effrayés, en insécurité. Nous croyons qu'il n'y a pas lieu où nous pourrions être en sécurité et qu'on ne peut faire confiance à personne.*

*Face à tant de violence, nous nous posons de nombreuses questions, mais ce qui est sûr c'est que nous ne pouvons pas répondre avec encore plus de violence. C'est pourquoi nous nous sommes rassemblés pour célébrer l'eucharistie, la plus grande manifestation de l'amour de Jésus, qui a donné sa vie pour notre salut et a vaincu le mal et le mensonge.*

*Durant cette messe nous confions au Seigneur les âmes de toutes les personnes qui sont décédées durant ces attaques terroristes. Nous nous rappelons les personnes blessées et nous leur souhaitons une rapide convalescence. Nous prions le Seigneur de donner à tous, après ces journées dramatiques, courage et force pour faire face à ces temps difficiles. Et à travers l'intercession de la Bienheureuse Vierge Marie, nous invoquons du Seigneur le don de la paix et de la tolérance entre les nations.*

*Nous devons réaliser que : la bonté est plus forte que le mal; l'amour est plus fort que la haine; la lumière est plus forte que les ténèbres; la vie est plus forte que la mort; la victoire est nôtre à travers Dieu qui nous aime.*



## IMPORTANT

Vega est une compagnie allemande possédant un certain nombre de navires parcourant le monde entier. La plupart des équipages sont d'origine philippine.

Au cours des derniers mois, la compagnie n'a pas versé - ou a versé en retard - le salaire des officiers et des équipages embarqués. Ces retards sont parfois de 4 mois. Ce qui a entraîné d'importantes difficultés à leurs familles aux Philippines. En septembre 2014 déjà, le Vega Auriga avait été bloqué à quai à cause de violations répétées du bien-être des marins et des conditions du bateau. La Maritime Safety Authority australienne a interdit au bateau l'accès à tous les ports australiens. D'autres bateaux ont été bloqués dans d'autres ports : par exemple, le Vega Polluce est resté à quai à Southampton en 2014.

Outre à constituer une violation de la Convention de 2006 sur le Travail Maritime, le fait de ne pas verser les salaires engendre des problèmes pastoraux sérieux, et l'équipage est contraint de vivre une situation de stress permanent.

# RENCONTRE DES COORDINATEURS RÉGIONAUX DE L'AM

(Marseille, France, 23-26 mars 2015)

R. P. Richard Kilgour, Secrétaire Général de l'ICMA

## 'ICMA: de nouveaux défis pour un travail œcuménique

Le bateau est prêt à lever l'ancre et le pilote du port est monté à bord pour indiquer la route à suivre. Le navire se dirige lentement mais sûrement vers la sortie du port, le long du chenal. Puis, le pilote descend à terre. Désormais, la route est fixée et chaque membre de l'équipage se met à la tâche qui est la sienne. Le bateau avance en toute sécurité grâce à Dieu et arrive à destination pour charger ou décharger la marchandise qu'il transporte.

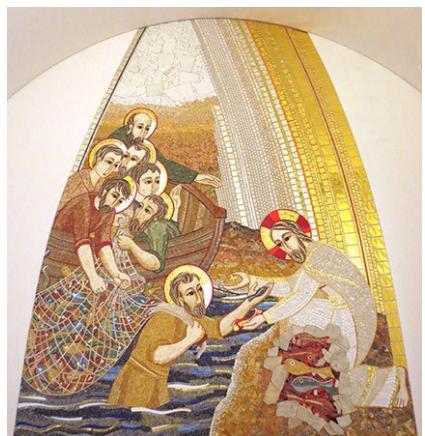
D'un point de vue théorique et social, mon expérience personnelle de la vie et de la culture en mer en tant qu'officier de navigation embarqué pour la première fois dans les années 70, m'a exposé à une nouvelle vision du monde, une nouvelle façon de voir et de donner une forme à l'existence dans un contexte bien précis. Pour ce qui est de sa propre vision du monde, chacun de nous peut souvent s'en remettre à sa famille en toute confiance. Mais la vision du monde selon la perspective du marin était celle offerte par Paolo Hiebert dans "World Views and Nomads of the Sea" dans *The Way of the Sea: the Changing Shape of Mission in the Seafaring World* de Roald Dverndal (disparu récemment à l'âge de 94 ans – il m'avait aimablement envoyé des copies de son livre lorsque j'avais été nommé Secrétaire Général de l'ICMA). Il a été observé qu'il existe des "facteurs sociologiques qui influencent la vision" que les gens de la mer ont "du monde". *Tel est le monde à bord du bateau qu'ils construisent, où ils habitent et qu'ils entretiennent*, un monde qui, souvent, dans la réalité, est bien différent de celui qui a été construit à leur intention, à partir de leur identité nationale, culturelle ou familiale, mais aussi de leur vie religieuse organisée – la vie d'une paroisse, ou encore d'une congrégation, sur la terre ferme. En mer, comme le suggère Hiebert, en raison de la vie nomade, de la façon dont le présent est vécu de manière temporaire, en autosuffisance et en étant projeté dans un chaudron de personnes très différentes, sans en avoir conscience les marins deviennent des sortes de "médiateurs culturels" entre les diverses visions du monde modelées par la vie vécue en mer. Il faut ajouter à cela les défis en jeu, spécialement dans la vie à bord : le défi du risque, de la solitude et de l'isolement d'une part et, d'autre part, le type de collaboration de la culture – de tolérance, dirons-nous (du fait de vivre en contact avec d'autres personnes).

Pour moi, la vie en mer a été une vie qui dépassait les limites culturelles du simple fait d'arriver dans un port étranger ; mais elle m'a aussi conduit dans des milieux domestiques, dans lesquels j'ai vécu avec les membres de l'équipage, selon le type de commerce que le navire pratiquait, qu'il s'agisse d'un équipage chinois de Hong Kong, ou à majorité écossaise. Des cultures bien différentes, tout autant que l'Est est différent de l'Ouest.

Quant à moi, lorsque je suis parti en mer à la fin de mes études, je représentais la troisième génération de marins de ma famille, après mon grand-père et le frère de mon père. Nous étions liés par un même lien : servir la Marine marchande britannique, un lien qui remontait à une centaine d'années au moins. Mon grand-père avait été torpillé deux fois pendant la Première Guerre Mondiale. Dans notre famille, les rivalités ou les expressions habituelles de distinction entre le pont supérieur et la salle des machines étaient profondes. Paradoxalement, mon grand-père devint chef dans la salle des machines, et son frère commandant. La division ou la frontière entre le pont supérieur et celui inférieur pouvaient être notée simplement à partir de l'uniforme : l'officier du pont supérieur en uniforme impeccable et galons dorés, et le chef de la salle des machines dans une combinaison de travail. L'expérience m'a enseigné que cela pouvait engendrer une saine rivalité, vécue avec *humour*, ou bien une tension source de stress entre les classes de profession. J'ai l'impression que ce que vivent aujourd'hui les équipages polyvalents a, d'une certaine façon, atténué la distinction entre le pont supérieur et la salle des machines, et vous comprendrez aisément ce à quoi je me réfère.

La possibilité d'un conflit intérieur que j'ai décrit n'a jamais semblé influencer l'objectif général qui était d'aller d'un point A à un point B. Un voyage peut être une belle aventure, un changement et des vacances, et tout le reste constitue une période heureuse. On peut manger et se détendre ensemble, naviguer, continuer à faire tourner le moteur, déplacer le chargement, etc.

De sorte que partir de mon expérience en mer ou de l'expérience de la vie culturelle des gens de mer est probablement un bon moyen pour se familiariser avec les nouveaux défis lancés au travail œcuménique de l'ICMA. Je veux dire ici que cela ressemble assez à de l'œcuménisme. C'est un bon point de départ du fait que, selon moi, l'œcuménisme est souvent considéré comme étant, de la part de l'Eglise, la réalisation de l'axiome "l'unité dans la diversité",



Marko Ivan Rupnik, Séminaire Français, Rome

un slogan qui revient souvent. Le sens le plus riche de l'unité réside là où nous célébrons ouvertement la diversité qui nous a formés, tout en gardant notre intégrité, notre identité, nos objectifs et les orientations qui, pendant des siècles, nous ont conduits dans l'Eglise et dans le monde, dans le moment présent. Réaliser dans la pratique l'"unité dans la diversité" peut devenir compliqué. Accentuer ou manifester les **différences** entre les traditions, les dénomination ou les confessions sert trop souvent à renforcer ce qui nous sépare dans ce que nous faisons et peut souvent devenir une "zone de confort" dans laquelle conserver nos convictions et notre identité, sans tenir compte (mais toujours avec respect) du lieu et du point de vue de l'autre. Le handicap d'accentuer les différences peut être l'isolationnisme, le ghetto, le sectarisme et le sentiment de culpabilité qui, tous, se transforment en antithèse de l'unité en soi.

Si nous regardons en arrière, en 1969, nous y trouvons les conférences organisées avant la constitution formelle de l'ICMA, réalisée sur la base des nouvelles dispositions des années 50 et 60, et dont faisait partie le COE (*Conseil Oecuménique des Eglises*). A l'époque, lorsque l'ICMA avait été créée pour la première fois, en 1969, l'activité œcuménique consistait à se réunir et à s'accorder sur des questions d'intérêt commun concernant la pastorale, les marins, leurs nécessités et leurs familles. Ce travail œcuménique entendait reconnaître les traditions et l'activité habituelle des marins et des pêcheurs, réalisé à travers des organismes ecclésiaux, des groupements engagés de différentes façons pour leurs membres, tel ou tel groupe national, ou autre (une activité qui, dans certains cas, était exercée d'une manière ou d'une autre, depuis plus de 100 ans).

La semaine dernière, j'ai rencontré à Londres le Secrétaire Général de la *Finnish Seamen's Mission*, qui avait pris sa retraite après avoir travaillé dans ce contexte pendant 30 ans, dont une grande partie en collaboration avec l'ICMA au niveau exécutif, en particulier pendant les années 90. A propos de notre œcuménisme, il a déclaré que nous sommes l'unique organisation internationale dans laquelle toutes les Eglises sont membres de plein droit, y compris l'Eglise catholique. Ce qui avait conduit à la rédaction du "Code de conduite de l'ICMA", un instrument œcuménique qui regroupe l'intention commune pour laquelle nous travaillons.

### ***Un travail œcuménique dans la' Missio Dei'***

L'objectif de réaliser la *Missio Dei* a été fondamental et œcuménique dans l'engagement envers les marins : de sorte que le défi radical de nos actions œcuméniques a toujours été en lien avec la dignité humaine. Aussi, pour nous l'activité œcuménique se rapporte en définitive à la dignité humaine : la dignité des institutions appelées Eglises, de même que la dignité des marins qui souffrent, et la libération des peuples opprimés et de leurs familles. Il n'existe aucun monopole de l'activité humanitaire. Nous ne pouvons pas dire : nous sommes plus humanitaires que vous ; vous, vous êtes un groupe de laïcs, et vous ne pouvez donc certainement pas être aussi efficaces que nous ! La dignité de l'Eglise sera lésée si nous ne pouvons pas être unis dans notre Mission, dans notre activité chrétienne.

Au plan historique, à propos de la pastorale réalisée dans les ports, grands ou petits soient-ils, lorsque nous visitons les navires nous effectuons un travail œcuménique qui, dans toute notre unité et notre diversité, est, par définition et en définitive, une activité chrétienne. En effet, un défi existe là où manque le travail œcuménique ou quand il ne parvient pas à ses fins, alors que ce que nous sommes ou réalisons entrave notre mode de vivre pour les autres. L'action chrétienne, réalisée en œcuménisme en tant que *Missio Dei*, signifie être là où Dieu veut que nous soyons, avec son Eglise, afin qu'elle s'effectue en plénitude, et c'est là où, ensemble, nous devons être pleinement et fondamentalement engagés et actifs. Rien ne peut nous éloigner de la nécessité d'affirmer qu'en respectant nos traditions dans notre vocation, de façon authentique, sacramentelle et à travers les paroles et les actes, dans la vie des personnes que nous rencontrons, c'est essentiellement autrui qui nous appelle. Nous sommes interpelés à une pleine humanité.

La mission de l'"Esprit" est la conséquence et la suite de la mission du "Fils" (Ga 4, 4-6). Dans les Actes des Apôtres (Ac 1,8), la promesse de la puissance de l'Esprit est étroitement liée à mission. L'objectif missionnaire fondamental de Dieu est d'envoyer son Fils et l'Esprit Saint. De façon générale, la mission est une question centrée sur Dieu. Elle devient réalité et se concrétise à travers Dieu. Oui, elle se concrétise à travers Dieu. Nous ne nous disons pas à nous-mêmes : "Je dois organiser la mission comme ceci ou comme cela". On entend d'habitude des expressions comme : "la mission consiste à découvrir ce que Dieu réalise dans le monde, et à nous unir à elle", ou bien : "l'Eglise de Dieu n'a pas une mission, le Dieu de la mission a une Eglise !".

La plus grande autorité universelle du Christ ne se base sur "l'extension de son royaume" ; elle est déjà universelle et totale ! Ci-après quelques caractéristiques :

- La mission est fondamentale pour définir Dieu, elle n'est pas un "extra", mais la raison d'être de l'Eglise.
- La mission n'est pas la conséquence d'un commandement (par exemple, celui d' "aller"), mais l'expression la plus complète de l'Amour divin.
- La mission est pour les disciples qui suivent Celui qui nous précède dans le monde.
- Les œuvres de service, de sacrifice et autres ne sont pas les ressources de la mission, mais bien le témoignage

de la réalité actuelle du Royaume. Nous ne sommes pas appelés, par exemple, à guérir les personnes pour qu'elles se convertissent, mais nous sommes appelés à «guérir» parce qu'il s'agit de la surabondance de l'amour de Dieu pour l'humanité, et d'un signe de la réalité actuelle, ou de celle que Dieu nous présente.

- Tel est le témoignage : ne pas être soi-même une référence (l'Eglise), mais toujours montrer la réalité présente du Christ.

Je voudrais poursuivre ma réflexion sur ma carrière maritime et la prendre comme point de référence. Certes, en mer, nos différences peuvent constituer des limites et former nos rôles et nos contributions spécifiques mais aussi notre façon d'être pour pouvoir former une équipe à bord. Dans le monde maritime et à bord, l'unité dans la diversité se traduit tout simplement dans le fait que nous sommes "tous sur le même bateau" ; nous ne pouvons pas suivre des routes divergentes, sous peine de lutter contre l'objectif commun qui est d'arriver au but fixé, et ce en toute sécurité. Lorsque nous nous trouvons en haute mer, nous pouvons discuter, vivre une rivalité commune, et même parler de politique, de football, et d'autres choses. Toutefois, une fois terminée notre journée de travail, notre employeur nous donne à manger et nous entretient, et à notre tour, nous entretenons nos familles et les personnes qui nous sont chères. En termes œcuméniques, le R. Dr. Jason Zuidema, Directeur Exécutif de la NAMMA, a déclaré récemment que l'ICMA fait (pour les organisations maritimes chrétiennes et pour le ministère) ce que nous ne pouvons pas faire seuls. Et quels que puissent avoir été les résultats collectifs, partagés ou œcuméniques atteints, ils comprennent une pastorale maritime efficace, le partage des ressources (pour l'instruction et la formation au sein de cette pastorale spécialisée), une voix prophétique importante et l'organisation du travail.

### ***Un nouveau travail œcuménique***

En lien avec ce principe, je voudrais reprendre le titre spécifique de mon intervention : *Le défi en vue d'un nouveau travail œcuménique commun*. Etant donnée la façon dont les choses se passent en mer, la question qui se pose est : comment pouvons-nous vivre sur un même bateau ? Et cet aspect fait partie du travail pour le bien des marins. Comment pouvons-nous être efficaces en travaillant ensemble ? Quelle vision ont du monde l'assistance chrétienne et les opérateurs pastoraux ? La réponse, l'orientation et les objectifs doivent être élaborés à partir de la compréhension de la vision du monde que nous avons devant nous, ce monde qu'est le bien-être des marins.

Je voudrais maintenant analyser un milieu d'intérêt très pratique. Je crois dans l'évolution rapide des conditions de l'industrie mondiale du transport maritime. Ce que nous devons véritablement prendre en considération pour le défi du nouveau travail œcuménique concerne les parties de la Convention sur le Travail Maritime de 2006 qui s'y rapportent. Dans la MLC 2006, nous voyons réalisées les espérances et les attentes de ceux qui, au cours des années, ont pris part au processus de création de la Convention, y compris la délégation de l'ICMA. Mon opinion sur la place de l'ICMA et des organisations membres est que le défi que nous avons devant nous est très clair : nous sommes appelés à être, ensemble, les parties concernées par l'assistance aux marins dans le cadre de l'influence plus grande des états, des autorités portuaires et des agences. Voilà ce qu'est le travail œcuménique. C'est, sans aucun doute, ce travail que nous, gens de foi, partageons en répondant aux besoins des hommes, en devenant des associés, des parties concernées qui travaillent avec tous les variétés de services et d'agences dans un cet engagement commun. Lorsque nous travaillons en tant qu'organisation, nous nous efforçons de partager les ressources pour être œcuméniques, et donc plus efficaces envers les marins. Notre rôle et notre existence au service d'autrui dépendront toujours plus de notre capacité de travailler ensemble, en tant que principe premier, un principe fondamental du thème que nous examinons à nouveau ici dans la MLC 2006.

Le mot d'ordre est, et doit être, "engagement œcuménique". C'est ce que nous faisons ensemble, et que nous ne pouvons pas réaliser en étant seuls. Pour que cela se produise, nous devons effectuer une lecture de la pratique quotidienne typique des organisations et des Eglises qui entendent partager une activité commune : c'est-à-dire servir les marins et leurs familles. "L'unité dans la diversité", pour "faire ensemble ce que nous ne pouvons pas faire séparément". Nous nous plaçons dans le cadre entier du projet œcuménique qui n'a jamais été un œcuménisme primaire ou théorique, un enseignement dérivé, l'idée ou le concept d'appartenir à des relations œcuméniques à tel ou tel niveau doctrinal, ou de quelqu'autre façon encore. L'engagement que j'ai mentionné au début consiste à réaliser ce qui nous a été confié. L'ICMA obtiendra les plus grands résultats en réalisant ce que nous ne pouvons pas faire seuls en nous efforçant d'atteindre les objectifs pratiques, matériels et spirituels dans l'assistance aux gens de la mer. Telle a été, et telle est, notre raison d'être œcuménique. Pour appliquer la MLC 2006, nous ne pouvons pas nous permettre d'être une agence avec des programmes personnels. Tout comme à bord d'un bateau, les personnes peuvent avoir des points de vue différents dans le domaine politique et idéologique, et appartenir aux extrémités opposées de la terre. Elles n'ont ni le temps, ni l'énergie, ni l'occasion ou la tendance à s'arrêter un moment pour réfléchir sur quelle est la meilleure théorie, ou quelles sont les différences structurelles qui influenceront nos prestations. Nous, dans

l'Eglise, comme ceux qui au cours des années se sont réunis pour discuter et répondre aux nécessités communes et aux soucis des marins, nous avons un travail à accomplir. Aussi, je pense et je propose que, pour canaliser notre objectif œcuménique et notre contribution, notre défi et notre nouveau travail œcuménique, nous nous organisons le plus rapidement possible, nous participions activement et faisions tout notre possible pour l'application de la MLC 2006. Nous trouvons la référence principale dans la Règle 4.4, qui s'étend aux autres «standards» et «lignes guide».

#### Règle 4.4 – Accès aux structures sociales d'assistance à terre

*Objectif : garantir que les marins en service à bord d'un bateau aient la possibilité d'accéder à des structures et services à terre dans le but de protéger leur santé et leur bien-être.*

#### **Un défi : un principe pour notre travail œcuménique : "Vous êtes une lumière pour le monde entier".**

La MLC situe l'exécution consécutive pratique de l' "accès aux structures et services à terre pour protéger la santé et le bien-être des marins" dans la motivation d'une vaste réponse jamais connue auparavant. Au vu de l'intention, de la direction et de l'objectif de la Convention, le travail que nous pouvons commencer en tant que caractéristique de notre tâche commune est d'**élargir la base de notre travail œcuménique**. Ce qui, pour moi, pour l'Eglise et pour nous, concerne littéralement la manière dont nous considèrent les marins, les organismes, les organisations et tous ceux qui prennent les décisions : armateurs, Etats, ports et autorités portuaires, le *Port Welfare Committee*. Il s'agit là réellement de quelque chose d'importance toujours plus vitale pour la MLC 2006. La section à laquelle nous nous référons est décrite à grandes touches. Dès le début, le succès de la MLC pour les marins, pour la formation, et pour sa ratification réside dans son application. Les défis à la MLC doivent être considérés comme de nouvelles formes de collaboration : *partnerchip* avec des organisations non habituées ou générées à procurer ou servir le bien-être des marins, depuis les états de pavillon des navires aux PWC. Les grandes touches de la MLC nécessitent un support large, dont l'activité commence du bas. Ce qui implique que notre nouveau défi soit totalement et entièrement centré sur le travail commun au niveau œcuménique. En restant très respectueux de nos principes œcuméniques, nous ne pouvons pas permettre que les autres nous voient comme ceux qui se détachent des autres ou des agences intéressées. Dans les ports et dans le contact local avec les marins, nous travaillons à partir de la base, ce qui est notre *modus operandi* naturel ou traditionnel en vue de la mission et de la transformation. Dans le cadre de l'Eglise, le travail à partir du bas est toujours celui qui concerne la libération. Dans **notre nouveau travail œcuménique**, en définitive notre objectif regarde la libération de la «pastorale des marins» afin de participer pleinement à l'objectif de servir autrui. Cette libération est une vérité christologique qui se trouve au cœur de chacune de nos activités. Nous pouvons être «la lumière du monde. Une ville située sur une montagne ne peut être cachée. Et l'on n'allume pas une lampe pour la mettre sous le bûcheau ; on la met sur le lampadaire, et elle brille pour tous ceux qui sont dans la maison. De même, que votre lumière brille devant les hommes : alors, voyant ce que vous faites de bien, ils rendront gloire à votre Père qui est aux cieux» (Mt 5,15-16)..

Une citation à laquelle je me réfère en permanence dans mon travail et dans mon rôle au sein de l'ICMA, concerne la mission et l'Eglise selon les termes utilisés par John G. Davies dans les années 60 :

«Tant que l'Eglise restera repliée sur elle-même, elle n'aura pas de raison de s'attendre à avoir des problèmes lui venant du monde.... Le monde la laissera tranquille ! Si elle se concentre sur ce qui est appelé l'aspect religieux de l'être humain, et qu'elle néglige l'ensemble de l'homme, elle provoquera un léger trouble et évitera la souffrance. Mais une fois qu'est reconnu que l'Eglise doit participer à la mission, et que cette mission est le monde, alors, le souci et la souffrance (comme on pouvait le prévoir) se manifesteront et la forme du serviteur sera révélée... L'Eglise se donne pour les autres, dans l'imitation de son Seigneur».

Il y a tant de voyages aventureux à accomplir. Lorsque le bateau arrive au port, il sélectionne des points de repère, il se dirige vers la bouée d'entrée, fait monter le pilote à bord et se dirige vers le port. Ceux qui débarquent et rentrent chez eux ont le sentiment d'avoir terminé leur travail ; alors, monte l'émotion de rencontrer la famille et les amis. Ceux qui, au contraire, ne restent que quelques heures dans le port, espèrent pouvoir établir un contact avec leurs familles, et avoir un peu de temps à terre pour, ensuite, repartir travailler.

Nous avons un grand travail qui nous attend et devrons affronter de nouveaux défis pour l'œcuménisme. Notre travail nous conduit ensemble là où "Dieu opère en nous un travail œcuménique", dans la mesure où nous participons à la mission du Christ de "devenir des hommes", et garder ainsi la possibilité d'arriver à être pleinement humains. Ce n'est pas là que nous entendons rester, ni là où se trouve notre objectif dans la pastorale pour les marins, et à partir des marins. C'est dans la réflexion, d'où nous partons essentiellement, c'est la force qui nous motive, notre vocation, notre travail œcuménique toujours. Ce travail va au-delà des mots et des actes ; il s'exprime dans une qualité de vie essentiellement vécue par l'Eglise, du fait qu'elle est à la suite de son Seigneur, pour les autres.



# LA DERNIÈRE FRONTIÈRE : L'ACCAPAREMENT DES MERS

par Alain Le Sann  
(<*Mouvements*>, 25 novembre 2015)

L'accaparement des terres a largement attiré l'attention et les critiques. Cet accaparement concerne également les espaces littoraux et aboutit à l'exclusion de nombreuses communautés de pêcheurs, privées de leur base de subsistance à terre, mais le phénomène touche de plus en plus les espaces maritimes, en zone côtière comme en haute mer. L'ampleur du problème de l'accaparement des mers vient d'être exposée au grand public dans un rapport réalisé à l'occasion du congrès du WFFP (Forum des peuples de pêcheurs)<sup>1</sup>, en septembre 2014, en Afrique du Sud. Le rapport a été réalisé par un collectif d'auteurs rassemblés par Le Transnational Institute, Masifundise et Afrika Kontakt, une ONG danoise<sup>2</sup>. L'ampleur et la réalité de cette enclosure des mers ont été masquées par le déferlement médiatique sur l'épuisement des ressources marines et la surpêche, qui servent de prétexte pour justifier le mouvement de privatisation, alors que « *même si il y a un consensus de base selon lequel les stocks de poissons dans le monde connaissent beaucoup de stress et de pression continue en raison d'activités humaines, «l'universalisation» de la surexploitation des poissons brouille la réalité selon laquelle la détérioration de certains stocks se rapporte plus à des espèces, des contextes et à des acteurs spécifiques* ». « *Les obstacles allégués à la sécurité alimentaire et la restauration des stocks de poissons et la conservation de la nature sont des stocks universellement diminués en raison de la surpêche et de l'absence de droits de propriété en matière de pêche* ».<sup>3</sup>

**Nous publions ici un article intéressant d'Alain Le Sann, du Collectif Pêche & Développement de Lorent (France), sur un phénomène trop méconnu : l'accaparement des zones de pêche par les intérêts des pays du Nord.**

**Au nom de la défense de l'environnement et de la préservation de la biodiversité, la mise en place de quotas de pêche, de réserves naturelles maritimes ou d'élevages géants favorisent le contrôle des bords de mer et des eaux continentales par une poignée d'acteurs privés. Aux dépens des communautés locales et des millions de petits pêcheurs qui vivent de la mer et voient leurs droits et leurs cultures bafoués.**

Le rapport définit l'accaparement des mers comme « *la capture, par les acteurs économiques les plus forts, du contrôle sur les prises de décision concernant la pêche, y compris le pouvoir de décider comment et à quelle fin les ressources marines devront être utilisées, conservées et gérées actuellement et dans l'avenir. Par conséquent, ces puissants acteurs, dont la principale préoccupation est de réaliser des bénéfices, reprennent progressivement le contrôle des ressources halieutiques et les avantages liés à leur utilisation* ». Rédigé par et pour des organisations de pêcheurs, le rapport centre son analyse de l'accaparement sur la question des ressources halieutiques. Ce phénomène de privatisation est en cours depuis plusieurs décennies dans plusieurs pays développés, mais il s'accélère et tend à se généraliser sous l'impulsion du Partenariat Mondial pour les Océans, lancé en 2012 par la Banque Mondiale à l'occasion de Rio +20. Ce partenariat promeut des réformes des politiques des pêches fondées sur la croyance aveugle dans les solutions du marché, aussi bien pour la gestion des ressources halieutiques que pour la mise en œuvre des politiques de conservation. Les pêcheurs artisans se trouvent ainsi dépossédés de l'accès aux ressources de pêche comme aux marchés. Ce processus prend diverses

formes. Ce sont généralement des droits de pêche qui leur sont imposés et qu'ils doivent acheter. Il s'agit également de la création de réserves et Aires Marines Protégées, dans le but de « conservation » de la nature. Partout, les communautés de pêcheurs sont confrontées à la perte de l'accès aux littoraux privatisés au bénéfice des complexes touristiques, industriels ou aquacoles. Dans de nombreux pays du Sud, les pêcheurs côtiers sont privés de ressources par des flottes industrielles, étrangères ou nationales qui privilégient les marchés à l'exportation. Enfin, les espaces marins sont désormais convoités par de nouvelles activités comme les extractions (sables et minéraux), les champs d'éoliennes, l'exploitation offshore des hydrocarbures. La conviction des promoteurs de la privatisation se fonde sur l'idée que la rente maximale issue de la pêche permet à la fois d'assurer les profits pour les investisseurs et la conservation des ressources. Cette rente maximale cor-



Alain Le Sann avec P. Romeo Yu Chang, de Singapour

respond en effet à un effort de pêche limité, avec moins de pêcheurs, qui peuvent être mieux contrôlés et bénéficient de ressources plus abondantes. Il ne s'agit donc pas de rechercher l'exploitation biologique maximale ou le maximum d'emplois. Le but de la financiarisation des ressources halieutiques est d'attirer les investissements privés, en lien étroit avec la grande industrie intéressée par les «obligations bleues» qui permettent de compenser les dégâts environnementaux dans d'autres zones ou secteurs. Cette financiarisation ne concerne pas seulement les pêches industrielles. Les promoteurs du Partenariat mondial pour les Océans ont élaboré un programme «50 in 10» [ce qui veut dire restaurer 50% des pêcheries en 10 ans] qui vise également les pêches côtières artisanales. Dans un atelier organisé en novembre 2012, les questions posées étaient les suivantes :

1. *Comment faire la transition entre les territoires où les droits d'usage sur les espèces benthiques sont confiés aux pêcheurs (TURF) et des réserves associées à des quotas transférables pour les stocks de poissons côtiers, plus complexes ?*
2. *Comment introduire des capitaux privés, pas seulement des fonds philanthropiques, et financer les pêches côtières où les profits sont plus faibles, très largement distribués et où l'activité est gérée de manière collective par des coopératives, par exemple ?*
3. *Comment attirer plus de capitaux privés là où il y a des possibilités d'incitations pour des contrats de pré-achat, avant même la pêche, ou des systèmes de concentration des achats, qui permettent de plus fortes incitations aux changements?*<sup>4</sup>



### L'accaparement des mers est favorisé par des mythes

Pour les auteurs, l'accaparement des mers est justifié par différents mythes qui sont repris en permanence par les médias. Il s'agit d'abord « de la restauration de stocks universellement diminués en raison de la surpêche » et de la « Tragédie des communs » liée à l'absence de droits de propriété sur les ressources halieutiques. La surpêche est une réalité, elle est loin d'être nouvelle, mais elle n'est pas généralisée. Elle concerne environ un tiers des stocks et dans bon nombre de pays développés elle a été fortement réduite, y compris en Europe depuis plusieurs années. Quant à la Tragédie des Communs, il s'agit en fait de la tragédie des espaces en libre accès. Les zones de pêche traditionnelles peuvent être mal gérées, mais il s'agit rarement d'un libre accès. Il s'agit donc simplement d'adapter les systèmes de gestion sans pour autant recourir nécessairement à des privatisations.

La promotion des Aires Marines Protégées est présentée comme une solution miracle et vise à exclure totalement ou partiellement les pêcheurs de ces zones, souvent en associant les forces de marché à la conservation et à la restauration de la nature. Les AMP et les réserves entraînent en effet des coûts de contrôle et de gestion très importants qu'il faut financer, alors que les Etats n'ont pas les capacités de le faire<sup>5</sup>. Ainsi le Brésil vient de signer un accord de financement avec la Banque Mondiale et la société Petrobras pour créer un réseau national d'Aires Marines Protégées sur 120 000 km<sup>2</sup>. Le coût total s'élève à 117 millions \$, financés essentiellement par la Banque Mondiale, dans le cadre du Global Environment Fund (GEF), et la société pétrolière Petrobras. Les réserves sont efficaces comme outils de préservation de la biodiversité, mais l'exemple des réserves à terre montre que ce n'est pas suffisant pour enrayer le processus de perte de biodiversité. Par contre leur utilité pour la gestion des pêches est loin d'être généralisable, pour leur part les pêcheurs ont, depuis longtemps, créé des réserves qu'ils appellent des cantonnements. Les Aires marines peuvent donc être utiles pour la pêche, à condition de ne pas reporter l'effort sur d'autres zones et d'être fondées sur les connaissances et les pratiques des pêcheurs. L'exemple de l'interdiction totale d'engins de pêche, comme les filets maillants dérivants, a montré que le report de l'effort sur d'autres zones et d'autres engins avait des effets catastrophiques sur les ressources. L'interdiction des filets maillants dérivants pour la pêche au thon dans le Golfe de Gascogne et au-delà a eu pour effet de maintenir les bateaux toute l'année sur la même zone

du Golfe, alors que les mois d'été passés au large à la poursuite du thon permettaient de soulager la pression de pêche sur le plateau continental. Seuls quelques bateaux ont poursuivi la pêche au thon avec des chaluts pélagiques.

Autre mythe, la certification responsable par des organismes privés comme le MSC (Marine Stewardship Council) qui monopolise la certification des produits de la pêche durable. Cette certification est très coûteuse et contrôle l'accès aux marchés des pays développés. Le MSC a été initié par Unilever et le WWF, il correspond aux intérêts des pêcheries industrielles et de la grande distribution qui le soutient (Walmart), mais pour les pêcheurs artisans du Sud il constitue clairement une menace pour leur accès aux marchés et se révèle peu adapté aux pêcheries artisanales, extrêmement diversifiées. D'une manière générale, on peut contester une approche de la gestion des pêches fondée sur la pression de la distribution et des consommateurs soumis aux diktats de certaines ONG. La pêche n'est pas une production, c'est une collecte, totalement dépendante du milieu et de l'évolution des ressources. La gestion est à réaliser à ce niveau. S'il est possible de cibler partiellement la pêche, il est impossible de prévoir au quotidien quelles seront les espèces ramenées dans les filets. Demander le boycott total de certaines espèces aboutit à des rejets et des gaspillages de ressources, pénalisant gravement des pêcheurs qui n'ont souvent aucune responsabilité dans la situation. Les mots d'ordre de boycott diffusés dans les médias se trouvent aussi fréquemment en contradiction avec l'évolution des ressources, avec la diversité de situation des stocks concernés. Il est illusoire de demander aux consommateurs de faire la différence entre des morues de Mer du Nord (dont les stocks sont en mauvais état) et des morues de Norvège dont les stocks sont pléthoriques.



### Les acteurs de l'accaparement des mers

« Les gouvernements, les institutions gouvernementales, internationales et régionales, les organisations environnementales internationales, les grandes entreprises et les fondations philanthropiques sont parmi les principaux acteurs qui plaident pour des réformes et des politiques basées sur le marché, qui permettent, en fin de compte, l'accaparement des mers. »

Tous ces acteurs sont associés, directement ou indirectement, au Partenariat Mondial pour les Océans. Le rapport met plus précisément en cause « quelques grandes fondations philanthropiques riches [qui] forment de plus en plus de partenariats avec les organisations internationales sur l'environnement afin de répondre aux problématiques sur les mers et la pêche. La Fondation Gordon and Betty Moore, la Fondation Rockefeller, la Fondation Walton Family (la famille Walton est propriétaire de Walmart), la Fondation Bloomberg en partenariat avec le Fonds mondial pour la nature (WWF), Conservation International et le Fonds de défense de l'environnement (EDF), entre autres, ont adopté et financé des projets reposant sur des approches de gestion de la pêche et de conservation de l'environnement fondées sur le marché. » Ces fondations et ces grosses ONG environnementalistes sont généralement issues des Etats-Unis et elles interviennent de plus en plus massivement dans les pays du Sud en adoptant un nouveau langage en faveur des droits des communautés, qui masque mal leur politique d'encadrement et de mise sous tutelle des communautés de pêcheurs. Elles sont aussi de plus en plus présentes en Europe. Elles ont eu l'occasion de se manifester bruyamment et puissamment au cours des négociations sur la réforme de la Politique Commune des Pêches, grâce aux généreux financements des fondations Pew et Oak. Plus récemment, on peut constater que Environmental Defense Fund investit largement en Europe, or c'est l'une des ONG environmentalistes les plus engagées dans la politique de privatisation qu'elle a promue aux Etats-Unis<sup>6</sup>. Elle est aujourd'hui l'une des grandes inspiratrices de la mise en œuvre du programme du Partenariat Mondial pour les Océans. Cette ONG promeut non seulement la privatisation des droits d'accès, mais elle appelle aussi de ses vœux l'investissement des fonds boursiers dans la pêche, en leur promettant des rendements de 5 à 15% l'an.<sup>7</sup> Elle est associée avec la puissante organisation de producteurs écossaise, SWFPA (Scottish White Fish Producers' Association), qui participe activement au programme 50 in 10 du Partenariat Mondial pour les Océans.

### Quelles alternatives ?

Pour construire des alternatives il faut s'attaquer aux racines du phénomène d'accaparement « c'est-à-dire, la prise de contrôle des ressources de la pêche hauturière, côtière et continentale par les intérêts capitalistes qui détermi-

*nent alors les politiques, les lois et les pratiques à leur bénéfice*. Il faut aussi sortir de la perspective « privatiser ou périr » qui accompagne souvent les alertes catastrophistes généralisant la surpêche. Il faut arrêter de privilégier les approches économiques et purement environnementales pour traiter la pêche artisanale d'abord et avant tout comme une affaire de droits humains. Par une sécurisation de la nature collective des droits d'accès, il faut faire en sorte que : « *La gouvernance et la gestion de ces droits sont des responsabilités des communautés de la pêche avec les institutions gouvernementales* ». Cela permet de donner la priorité aux pêcheurs artisans pour l'accès, l'utilisation et le contrôle des ressources halieutiques dont ils dépendent. Ceci favorise le développement économique local et doit permettre d'assurer une plus grande participation des femmes dans les processus de prise de décision. « *La moitié des personnes impliquées dans la pêche artisanale sont des femmes. Les femmes jouent un rôle crucial dans tous les domaines de la pêche artisanale, y compris les activités avant et après capture, l'aquaculture et la pêche en eaux douces* ». Une approche de la gouvernance des pêches fondées sur les droits humains ouvre des perspectives de renforcement de la reconnaissance du rôle et des droits des femmes. Cela implique de la part des femmes une mobilisation pour que cette reconnaissance se traduise dans les faits et les instances des communautés.<sup>8</sup> Cette politique peut s'appuyer sur deux récentes directives de la FAO, les « Directives volontaires pour une gouvernance responsable des régimes fonciers applicables aux terres, aux pêches et aux forêts dans le contexte de la Sécurité Alimentaire Nationale » et les « Directives d'application volontaire visant à assurer la durabilité de la pêche artisanale dans le contexte de la sécurité alimentaire et de l'éradication de la pauvreté ». Le succès dépend également du rapport de forces politique et donc de l'engagement des mouvements sociaux pour exiger des Etats la mise en œuvre de ces directives.



### Un document percutant, mais des limites.

Ce rapport offre une synthèse claire sur le phénomène de l'enclosure des mers. On peut toutefois signaler quelques limites et lacunes qui tiennent essentiellement au point de vue adopté, celui de la pêche artisanale, essentiellement côtière. Cette limite apparaît dès la définition de l'accaparement des mers, présenté comme l'œuvre de « puissants acteurs dont la principale préoccupation est de réaliser des bénéfices ». En mettant en avant la seule approche économique, certes essentielle et dominante, le rapport néglige d'autres facteurs puissants de l'exclusion des pêcheurs. Les objectifs des fondations et grandes ONG environnementalistes, qui poussent à la création de gigantesques zones marines sans pêche, ne sont pas d'abord économiques mais idéologiques et environnementaux. Leur idéal est celui de la « Wilderness », la nature vierge dont il faut exclure les pêcheurs, c'est le cas de Pew en particulier. Certaines ONG, comme WWF ou Conservation International, prétendent pour leur part associer les indigènes et les communautés locales à la gestion des réserves et Aires marines Protégées, mais sur le terrain, c'est rarement le cas, il s'agit plutôt d'une mise sous tutelles des communautés pour servir les objectifs des ONG.<sup>9</sup> Si elles ont besoin des financements des grandes entreprises pour faire vivre leurs structures, le profit n'est pas leur but. Il ne faut pas non plus négliger les facteurs

géopolitiques. Les grandes réserves sont aussi des outils de contrôle géopolitique des océans comme le montre la création de la réserve intégrale des îles Chagos qui a pour fonction de protéger la base américaine de Diego Garcia, dans l'Océan Indien. L'intérêt récent montré par John Kerry et Barack Obama pour les grandes réserves du Pacifique est sans doute lié à la volonté de contrer la pression chinoise dans cette zone. Derrière cette nouvelle bataille du Pacifique, basée sur le « soft power » des fondations, se profile le nouveau souci de l'accès aux minéraux et terres rares, indispensables aux nouvelles technologies<sup>10</sup>. L'Ifremer et le CNRS ont attiré l'attention sur les graves risques liés à l'exploitation de ces ressources. Celle-ci est aujourd'hui engagée concrètement avec la société canadienne Nautilus Minerals<sup>11</sup>. Elle doit permettre d'échapper au monopole chinois sur les terres rares. Les grandes fondations et ONG environnementalistes ne mettent pas en cause l'exploitation de ces ressources. Ainsi, la Global Ocean Commission, constituée sous l'égide de Pew, considère que « *l'activité minière*



sous-marine, sous le contrôle de l'ISA (International Seabed Authority) peut aider le développement du fait des mesures de partage des bénéfices ». Ces organisations sont engagées dans une logique de partage des espaces marins, préservant les zones qui leur semblent essentielles, avec des financements des grandes entreprises, laissant celles-ci exploiter les zones les plus intéressantes pour elles. Au-delà de la pêche, les nouvelles activités marines (tourisme, énergie, minéraux et terres rares) représentent des enjeux économiques bien plus considérables. Pour ces puissants intérêts, se débarrasser de quelques milliers de pêcheurs ne représente qu'un coût économique et social négligeable et permet de rester entre soi.

Enfin, pour défendre les pêcheurs artisans, le rapport s'appuie sur les directives volontaires de la FAO. Ces documents représentent en effet des outils précieux pour garantir l'avenir de ces pêcheurs, mais il ne faut sans doute pas surestimer leur rôle. Sans forte pression sociale, leur mise en œuvre restera limitée comme beaucoup d'autres textes internationaux dont l'application est fondée sur la bonne volonté des Etats, sans aucune contrainte. Par ailleurs, le rapport met l'accent sur le rôle du Partenariat Mondial pour les Océans et sur l'implication des organisations internationales dans le programme de privatisation. La FAO en est partie prenante et semble atteinte de schizophrénie. Des fonctionnaires de la FAO se sont battus pour l'adoption des directives en soutien à la pêche artisanale tandis que d'autres participent à des ateliers pour programmer la mise en œuvre de la privatisation de l'accès aux ressources halieutiques. Lors de l'atelier « 50 in 10 » de novembre 2012, un représentant de la FAO a signalé « *la nécessité d'une grande campagne d'éducation pour combattre la peur et le rejet initial de la gestion par les droits de pêche* ». Pour lui, « *les représentants des pêcheurs doivent être plus réceptifs aux idées de gestion par les droits de pêche, surtout ceux qui travaillent pour lutter contre la pauvreté, ceux qui s'inquiètent de la tendance à la concentration qui se manifeste parfois quand la gestion par les droits de pêche est mise en œuvre* »<sup>12</sup>



Dans ces conditions, les pêcheurs artisans doivent d'abord compter sur eux-mêmes, sur leur propre capacité d'organisation et sur le soutien des mouvements sociaux pour assurer leur avenir. Le meilleur exemple de succès est celui des pêcheurs d'Afrique du Sud qui ont réussi à faire reconnaître leurs droits de pêches. Ils se sont battus avec leur organisation, Coastal Links, avec l'appui de l'ONG Masifundise, qui a participé à la rédaction de ce rapport. Ce document donne des outils à tous les pêcheurs artisans pour comprendre les défis auxquels ils doivent répondre. Il doit aussi permettre de créer des liens entre ceux qui combattent l'accaparement des mers et ceux qui se battent contre l'accaparement des terres. Mais le rapport attire l'attention sur l'ambiguïté du rôle de bon nombre d'organisations environnementalistes dont les objectifs se présentent souvent comme favorables à la pêche artisanale, mais avec le risque d'une mise sous tutelle pour privilégier les objectifs purement environnementaux.

<sup>1</sup> A l'occasion de l'assemblée constitutive du Forum Mondial des Pêcheurs à Loctudy (France), en octobre 2000, une scission a donné naissance à deux forums mondiaux des pêcheurs artisans, le WFF et le WFFP. Les deux forums se retrouvent cependant de plus en plus sur des positions communes.

<sup>2</sup> *L'accaparement des mers*. TNI, Masifundise et Afrika Kontakt, septembre 2014, 56 p.

<sup>3</sup> Op Cit,

<sup>4</sup> *50% in 10 years*, Design Workshop Proceedings, Vancouver, BC, 7-8 November 2012, 43p. Ce programme vise à restaurer 50% des stocks de poissons en 10 ans.

<sup>5</sup> <http://www.worldbank.org/projects/P128968/marine-protected-areas-project?lang=en&tab=overview>

<sup>6</sup> <http://cape-cffa.squarespace.com/new-blog/2014/9/12/corporatised-ngos-say-maximum-profit-saves-fisheries>

<sup>7</sup> EDF, The Prince's Charles Charities, *50 in 10, Towards investment in sustainable fisheries*, 2014, 86p.

<sup>8</sup> Le bulletin Yemaya publié par ICSF donne de nombreux exemples de cette mobilisation des femmes dans les communautés de pêcheurs. cf <http://wif.icsf.net/>

<sup>9</sup> Wilfried Huismann, *Pandaleaks, the dark side of the WWF*, éd Nordbook, Bremen, 2014, 260 p.

<sup>10</sup> [www.cnrs.fr/fr/pdf/inee/SyntheseESCo/index.html](http://www.cnrs.fr/fr/pdf/inee/SyntheseESCo/index.html) IFREMER-CNRS, Impacts environnementaux de l'exploitation des ressources minérales marines profondes. juin 2014.

<sup>11</sup> Nautilus précise sur son site : « Nautilus plans to launch additional projects on our extensive tenement holdings across the Western Pacific. »

<sup>12</sup> in *50% in 10 years*, Design Workshop Proceedings, Vancouver, BC, 7-8 November 2012, 43p.

## LA PÊCHE AUSSI SE MONDIALISE

La situation des marins pêcheurs est et reste très préoccupante. Ils sont confrontés à plusieurs facteurs qui pèsent lourd sur leur moral et leur capacité de survie. Les relèves générationnelles en sont rendues difficiles.

Les décisions prises par l'Union européenne sont bien loin des réalités du terrain et prennent peu en compte leur parole. Certains groupes environnementalistes voudraient en faire les responsables de tous les maux ; moins il y aura de pêcheurs, mieux les poissons se porteront.

La suppression des Comités locaux leur a fait perdre des lieux de dialogues et de réflexion de proximité. Les Organisations de producteurs ont une approche essentiellement économique des problèmes. Elles sont contrôlées par les plus gros armateurs et laissent peu de place aux petits artisans.

Les termes employés sont eux-mêmes extrêmement réducteurs. On imagine une division claire entre artisans et industriels, les premiers se livrant à une activité côtière quand les autres vont au large. La réalité est bien plus complexe et des navires de pêche hauturière sont la propriété de pêcheurs artisans quand des navires de pêche côtière le sont de véritables groupes industriels. Quant au critère de longueur du navire pour différencier industriels et artisans, il est complètement illusoire.

Depuis longtemps les pêcheurs font des efforts pour pratiquer une pêche responsable et l'Europe est reconnue comme étant en pointe dans ce processus. Les pêcheurs et les scientifiques constatent une régénération des stocks. Ceci est un bon signe quand on estime qu'il faudra nourrir 2 milliards d'êtres humains supplémentaires d'ici 2050. Même si l'essentiel de la croissance de la production viendra de l'aquaculture, il reste de la place pour une pêche raisonnée. La pêche produit actuellement 93 millions de tonnes par an et assure une disponibilité moyenne de 10 kg de poisson par an et par habitant de la planète. De son côté, l'aquaculture produit 65 millions de tonnes et la disponibilité totale moyenne annuelle par habitant est de 17,5 kg. Viennent s'ajouter les autres produits halieutiques en particulier les coquillages.

Soulignons aussi que l'aquaculture n'est pas sans poser de sérieux problèmes écologiques comme les mises à mal de mangroves (élevage de crevettes en Equateur) ou les pollutions de zones côtières entières (élevage du saumon au Chili). Se pose aussi le problème de la fourniture de fourrage qui repose pour l'essentiel sur une importante pêche minotière, autant de poisson soustrait à l'alimentation humaine.

La régénération des stocks ne se fait pas uniquement par le contrôle de l'effort de pêche mais aussi par la qualité des écosystèmes marins. On sait les effets néfastes des déversements massifs de produits phytosanitaires liés à l'agriculture intensive sur l'état des eaux côtières, voir le cas des pertuis charentais, par exemple. La qualité de l'eau est extrêmement importante puisqu'elle facilite la reproduction en favorisant le développement des planctons (phyto puis zoo), bases de la chaîne alimentaire. La situation de certaines bandes côtières est à ce sujet alarmante et touche en premier lieu l'ostréiculture et la mytiliculture qui sont les premières activités affectées par la qualité de l'eau et les premiers témoins de leur dégradation. Ces pollutions gagnent ensuite le large. Les changements climatiques ont aussi leur part de responsabilité puisque l'on constate une augmentation de l'acidité de l'eau qui, elle aussi, participe à la dégradation des écosystèmes.

Au niveau mondial, il reste à lutter contre la pêche illégale et/ou non contrôlée. Ceci ne peut



être que le fait d'états capables d'assurer une police des mers fondée sur les accords internationaux solides.

La Convention sur le travail à la pêche est en cours de ratification. Même si ce processus est lent, on s'approche du moment où existera un outil législatif international. Un nombre important de marins, venant essentiellement du Sud Est asiatique sont employés sur des navires de pêche dans des conditions proches de l'esclavage, y compris dans les eaux européennes où, en Ecosse et en Espagne, des pêcheurs migrants sont purement et simplement exploités comme cela a été montré par des campagnes d'ITF ou de l'Apostolat de la Mer au Royaume Uni. On peut citer aussi les conditions des pêcheurs Birmans, Laotiens ou Cambodgiens sur des navires de pêche Thaïlandais ou Taïwanais entre autres. On sait que de véritables mutineries se sont produites sur certains bateaux avec mort d'hommes tellement les conditions de vies y sont dures.

L'internationalisation des équipages touche aussi nos réalités françaises puisque dans plusieurs ports des marins venus « d'ailleurs » travaillent avec les pêcheurs locaux et s'intègrent à la vie locale. Par ce biais nous sommes à nouveau amenés à ouvrir nos yeux aux dimensions d'un monde qui, si nous n'allons pas à lui, vient à nous.

Philippe Martin

## ARCHBISHOP PETER SMITH BLESSES NEW SHEERNESS SEAFARERS' CENTRE

Archbishop of Southwark, the Most Reverend Peter Smith has launched and blessed a newly-refurbished centre for seafarers at the port of Sheerness in Kent.

The facility is a sanctuary where visiting seafarers can spend quiet time in prayer, use the WiFi service to contact their families back home or relax with a game of pool.

Archbishop Smith said, "The centre is a great service to seafarers who are all welcomed here. It is a service the church provides and it has been blessed over the years by God's grace. We ask God's blessing for the future work of this centre."

Archbishop Smith who is also Vice President of the Catholic Bishops' Conference of England and Wales said his grandfather on his father's side was a shipwright in Bristol, so the sea ran in his family's genes.

"The ministry of AoS is great work and it's done quietly," he added at the opening ceremony held yesterday. The restoration of the seafarers centre was made possible by a £4,130 grant by the Merchant Navy Welfare Board (MNWB). Each year about 5,000 ships visit ports in the Medway, which includes Sheerness Docks, with about 80,000 seafarers on board.

MNWB chairman Bob Jones who was also present at the launch said, "We are delighted to support Stella Maris (AoS) in the work you do for seafarers' welfare both in UK and around the world."

AoS' port chaplain for Kent and Medway, Deacon Paul Glock said, "The Apostleship of the Sea is about not taking seafarers for granted, but making them feel welcome and appreciated and this is their little home." Paul and his team of ship visiting volunteers go on board ships to visit seafarers in Chatham, Dover Port, Gillingham Pier, Rochester, Sheerness Docks and Whitstable Harbour. These ports are all in Southwark archdiocese.

Many of the seafarers arriving at Sheerness and those other ports are Catholic, originating from countries such as Philippines, Poland and India.

Using the centre, AoS is able to provide them with pastoral and practical care. It is equipped with faith resources like scripture booklets and prayer cards. The centre offers them a space to speak to Deacon Paul, who provides a listening ear.

On rare occasions when ships are in port long enough the centre is also used as a meeting point for seafarers who wish to be taken to Mass. It also offers amenities for them to communicate with family by internet or phone and space to relax before moving on to their next port of call.

7th May 2015



# DOES THE LORD WORK IN MYSTERIOUS WAYS?

## YOU BE THE JUDGE.



A few weeks ago, a seafarer was medivacked off a ship. He was medically diagnosed with the late stages of leukaemia. His outcome is uncertain. A shipping company brought his wife, Divine, out from the Philippines to help build his spirits.

Our pastoral care team has spent a great deal of time working with Divine and her husband Armando at the Royal Brisbane Hospital.

Rosie Jones, a Filipino staff member of the Apostleship of the Sea, was the primary person helping Divine with her hospital visits and with her emotional needs.

Early last week, Divine lost her father-in-law, Armando's father, who passed away back in the Philippines, adding to the trauma that the family was going through.

Fr. John Spiteri OFM cap went to the hospital to anoint Armando, as his condition worsened and he was placed in ICU.

At the same time this was happening, our Rosie was heading back to the Philippines for a ten day break with her husband and son and to re-unite with her own family.

On Friday, 5<sup>th</sup> February 2015, Rosie phoned our Brisbane office from the Philippines to say that she had arrived safely and was waiting in Manilla Airport for her flight to Mindanao, some two hours later. If you have ever been to Manilla Airport, there are thousands of people swarming through the terminal, catching planes to various destinations and it is one of the busiest airports in the world.

I suggested to Rosie that she go and have a cup of coffee to fill in the time before her flight.

A mere thirty minutes later, Rosie called again but this time she was in tears. I asked what was wrong? Had they cancelled the flight? Had she lost her luggage? All sorts of problems raced through my mind.

Then she told me her story. While she was having her coffee, a young Filipino woman sat down beside her and asked. "Have you come in from abroad or are you just waiting for a plane to go home?"

Rosie replied, "I have just flown in from Australia."

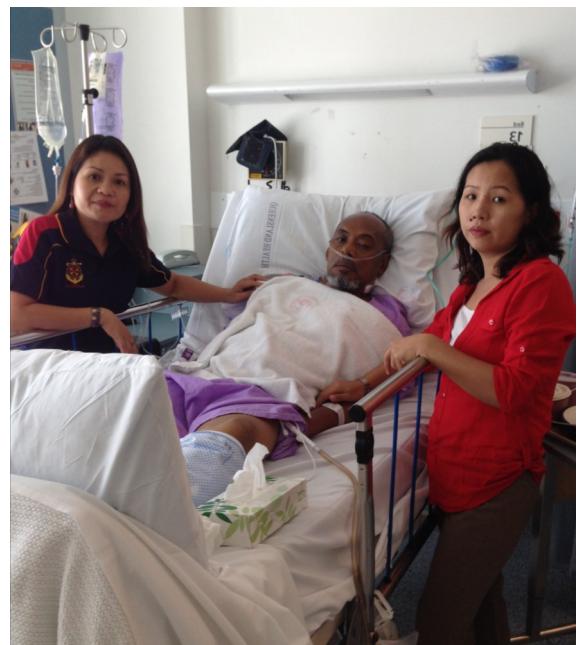
The young lady said, "From where?" Rosie told her, "Brisbane." And the young girl said, "I have a brother in Brisbane."

The conversation went on and it turned out that this young lady was the sister of Armando. She knew he was in hospital and that his wife had gone to Australia to be with him but did not know much about what had happened to him.

Rosie had photographs in her phone of both Armando and his wife and was able to show her. Rosie got her phone number and texted her all of the photos, so that she could show the rest of the family at the father's funeral.

Our pastoral care does not usually reach out quite this well. It needs the help of the Holy Spirit, to put us in the right place at the right time. So when I say that God works in mysterious ways and you look at the many tens of thousands of people passing through a major airport at that particular time on that day, the fact that you come together with a family member of a very ill seafarer, what other explanation could you possibly come up with?

If you are going to say sheer luck, the odds would have to be in the trillions to one.



Left to Right: Divine, Armando and our pastoral worker, Rosie Jones

# **“MAITRE, TU NE TE SOUCIES PAS DE CE QUE NOUS PERISSONS ?”**

(Mc 4, 38)



*“Ce jour-là, le soir venu, il leur dit : «Passons sur l'autre rive»... Survint alors une forte bourrasque, et les vagues se jetaient dans la barque, de sorte que, déjà, elle se remplissait.*

*Et lui était à la poupe, dormant sur le coussin.*

*Ils le réveillent et lui disent : «Maître, tu ne te soucies pas de ce que nous périssons ?».*

*S'étant réveillé, il menaça le vent et dit à la mer : «Silence ! Tais-toi !».*

*Et le vent tomba, et il se fit un grand calme”. (Mc 4, 35 – 39)*

En compagnie de ses disciples, Jésus prend le large ; mais voilà qu'éclate une tempête et que la barque se remplit d'eau. Mais, lui, Jésus, dort. Ses disciples ont peur de faire la traversée, ils n'auraient jamais dû prendre le large. Remplis de peur, ils appellent Jésus et lui crient : «*Maître, tu ne te soucies pas de ce que nous périssons ?*». Il se réveille. Il est là, comme il l'avait promis ; il fait taire le vent et redonne la paix au cœur des marins (cf. Mt 28,20). Jésus refait le parcours de l'exode et le réalise dans la prophétie annoncée dans le Psaume : *“Et ils criaient vers le Seigneur dans la détresse, de leur angoisse il les a délivrés. Il ramena la bourrasque au silence et les flots se turent”* (Ps 107, 28-30).

*“A CAUSE DU PAUVRE QU'ON DEPOUILLE, DU MALHEUREUX QUI GEMIT,  
MAINTENANT JE ME DRESSE, DECLARE LE SEIGNEUR ;  
J'ASSURERAI LE SALUT A CEUX QUI EN ONT SOIF” (Ps 12, 6)*

L'écho du cri des disciples de Jésus, terrorisés par la tempête furieuse qui sévissait en mer, arrive jusqu'à nos jours ; nous l'entendons, dans tout ce que la énième tragédie de la mer a de dramatique, celle du Canal de Sicile, avec plus de 700 émigrés morts dans la nuit du 19 avril 2015. Alors, la mer n'était pas celle rendue furieuse par les forces ennemis de la nature ; c'étaient des eaux agitées par la force hostile, par l'indifférence épouvantable et cruelle de la communauté mondiale à l'égard du phénomène migratoire clandestin. Un phénomène colossal et historique, où des milliers de personnes sont contraintes de fuir leurs pays pour traverser et aller "sur l'autre rive", celle du salut, pour éviter ainsi une vie de pauvreté, de violence, d'exploitation et de mort. Le naufrage dans le Canal de Sicile constitue la tragédie la plus grave de l'après-guerre. Le bilan estimé depuis le début de 2015 est de plus de 1600 morts ; en moins de quatre mois, le nombre des victimes est presque la moitié par rapport à celui, confirmé, de 3.500, entre octobre 2013 et novembre 2014 durant l'opération *Mare Nostrum*. Selon la Procure de Palerme, un million de réfugiés attend de rejoindre l'Europe à partir des côtes libyennes. Sergio Mattarella, Président de la République italienne, a employé des mots forts à propos du naufrage survenu dans la nuit du samedi 19 avril dernier : *“Nous nous trouvons face à des tragédies bouleversantes : des trafiquants d'êtres humains qui provoquent des massacres d'innocents. Nous sommes nous aussi déchirés par cette blessure. Il est de notre devoir, de celui de l'Europe, de toute la communauté internationale, de faire davantage pour pouvoir empêcher ces massacres”*. *“Libera. Associazioni, nomi e numeri contro le mafie”* a commenté la tragédie dans une note : *“Ce sont des mots qui doivent peser sur la conscience de tous. Et ils doivent nous inciter à dire “Assez”* ;

"assez" aux traîquants de mort, "assez" aux vendeurs d'illusions, "assez" à ceux qui exploitent ces morts, "assez" à ceux qui cherchent des raccourcis avec des lois qui ne reconnaissent pas les droits et alimentent l'illégalité et le désespoir".

#### **«Maître, tu ne te soucies pas de ce que nous périssons ?».**

La réponse d'aujourd'hui à cette question dramatique réside dans les mots vibrants du Pape François, qui interpellent la Communauté internationale pour que, par tous les moyens, elle accepte de lutter contre toutes les spirales de mort. Le Saint-Père indique la voie principale pour ce faire : la justice sociale et la fraternité universelle, afin d'effacer toutes les formes de souffrances et de mort. Lors du *Regina Caeli* du dimanche 19 avril 2015, sur la Place Saint-Pierre, le Pape François a lancé un appel urgent, après la énième immense tragédie des migrants dans le Canal de Sicile : "*J'exprime toute ma douleur face à une telle tragédie et j'assure les disparus et leurs familles de mon souvenir dans la prière. J'adresse un appel pressant à la communauté internationale, pour qu'elle agisse de manière décisive et rapidement, pour éviter que de telles tragédies se reproduisent. Ce sont des hommes et des femmes comme nous. Ce sont nos frères qui cherchent une vie meilleure. Ils ont peur, ils sont persécutés, blessés, exploités, victimes de guerres. Ils sont à la recherche d'une vie meilleure. Ils cherchaient le bonheur*". Nous devons affronter les nouveaux défis d'aujourd'hui – comme le phénomène migratoire – en nous mettant au service de la vie et de la dignité de la personne.

#### **"Unis pour agir ensemble"**

Le Pape François indique un parcours sûr, les moyens nécessaires et la stratégie pour assurer la paix, mais aussi une vie en communauté saine, au monde entier dans lequel chaque frère se reconnaît comme un ami et un habitant de la même maison : le monde. "*Jésus nous accompagne. Nous ne pouvons rien faire si nous sommes seuls. Face à la pression des événements et des modes, seuls nous ne réussirons jamais à trouver la bonne route et, même si nous parvenions à la trouver, nous n'aurions pas la force nécessaire pour persévéérer, pour affronter les montées et les obstacles imprévus. C'est là qu'intervient l'invitation du Seigneur Jésus : «Si tu veux,... suis-moi...» Il nous invite à nous accompagner sur notre route, non pas pour se servir de nous, pour faire de nous ses esclaves, mais bien pour nous rendre libres*". Le Cardinal Antonio Maria Vegliò, Président du Conseil Pontifical de la Pastorale pour les Migrants et les Personnes en Déplacement, a employé des mots clairs et pressants : "*Nous nous laissons émouvoir par les chiffres mais, derrière chaque migrant qui meurt en mer ou qui arrive en fin de vie sur nos côtes, il y a un visage, une famille, une histoire ; il y a des mères enceintes, des jeunes filles mineures abandonnées, des jeunes pères de famille. Nous sommes tous responsables de ces tragédies, personne ne peut se permettre d'observer le problème de l'extérieur sans se laisser impliquer*".

Dans un éditorial intitulé "*Le devoir de l'Europe*", le journal américain "*The Times*" demande à tous les états européens d'appuyer et de financer les réformes que l'UE se prépare à adopter : "*Sans une politique cohérente et des fonds suffisants, des vies humaines seront mises en danger inutilement et les valeurs humanitaires sur lesquelles se base l'Europe seront démunies de toute signification*". Federica Mogherini, chef de la diplomatie européenne, a parlé clairement du partage du poids et de la responsabilité de ce drame. Salvatore Falco, journaliste à *Euronews*, a affirmé : "*En 2014, Mare Nostrum a été remplacée par 'Triton' qui, toutefois, n'est pas une mission de sauvetage. Elle a pour but principal de surveiller et contrôler les frontières, et les équipes restent dans les limites des 30 miles des côtes italiennes. Mare Nostrum coûtait plus de 9 millions d'euro par mois, tandis que Triton dispose d'un budget inférieur à 3 millions d'euro par mois*". Interviewé par *Euronews* après avoir appris la nouvelle tragédie du Canal de Sicile, Aspasia Papadopoulou, Senior Policy Officer de l'*"European Council for Refugees and Exiles"*, a déclaré sans mâcher ses mots : "*Je crois que la tragédie à laquelle nous avons assisté en cette fin de semaine est destinée à se répéter encore et encore. Il est des plus urgents de pouvoir créer de nouveaux instruments permettant les sauvetages en mer. Il ne s'agit pas de mécanismes complexes, s'il existe une véritable volonté politique de la part des 28 Etats membres, une volonté qui soit supportée par Frontex. Il serait possible d'intervenir rapidement dans la Méditerranée par exemple pour accueillir les migrants qui arrivent. Il existe aussi en même temps d'autres mesures supplémentaires : comme la réinstallation des réfugiés ou encore l'octroi de visas humanitaires. Des initiatives susceptibles de garantir aux personnes en danger d'atteindre l'Europe en toute légalité, sans devoir recourir à l'immigration clandestine. Aujourd'hui, une famille syrienne se trouvant à Beyrouth, ou une autre érythréenne à Tunisie, n'ont que très peu de possibilités d'arriver légalement en Europe. C'est pourquoi nous devons toutes les utiliser*".

Ces dernières heures, nous avons eu connaissance d'une nouvelle, suite à la séance extraordinaire de la Communauté Européenne : le fonds spécial attribué à *Triton* pour 2015 a été multiplié par trois : 109 millions d'euro. Ce qui constitue un signal positif de la prise de conscience des 28 Etats membres de l'UE. Mais aussi l'espérance que l'Italie ne soit pas abandonnée et laissée seule dans cette opération humanitaire colossale, et qu'il existe enfin une volonté politique internationale que l'immigration clandestine soit éliminée. Nous espérons que puissent être rapidement démentis les mots du Saint-Père : "*Nous faisons partie d'une société qui a oublié l'expérience des larmes ; nous sommes tombés dans la mondialisation de l'indifférence*".

Naples, le 24 Avril 2015

**P. Emanuele Pasquale Iovannella, ofm conv.**

## CONSEILS JURIDIQUES AUX TRAVAILLEURS DE LA MER

**Vigo, le 24 février 2015** - Ignacio López-Chaves, Président de l'Autorité Portuaire de Vigo, a loué le travail réalisé par l'Association des Epouses des Marins de Galicie *Rosa dei venti*, une organisation sans intérêt lucratif qui se consacre à la défense des droits des marins et qui, depuis 1991, assure des services conseil dans un espace concédé par l'Autorité portuaire elle-même tout près du port.

M. López-Chaves a aussi cité l'*Apostolat de la Mer*, qui représente l'Eglise dans le monde maritime et qui, à travers les centres *Stella Maris*, travaille chaque jour pour le respect de la dignité des marins, aussi bien sur leur lieu de travail que dans leur vie familiale. Les deux organisations ont signé ce matin un accord de collaboration avec le Cabinet Juridique Balms, dans le but de fournir une assistance juridique gratuite aux travailleurs de la mer, afin de défendre leurs droits.

Cet accord fixe un régime de collaboration entre la *Rosa dei Venti*, l'*Apostolat de la Mer* et le Cabinet Juridique Balms pour assurer des services de conseils juridiques.

Pour M. López-Chaves, il s'agit d'un "pas en avant très important" pour un secteur "d'importance vitale" comme celui de la pêche, dans lequel les travailleurs effectuent "un travail très dur et sans aucune protection sociale ni justice".

A ce sujet, le principal responsable portuaire a loué l'œuvre des deux

**Le Cabinet Juridique Balms fournira des services de conseils juridiques aux travailleurs de la mer. Il encouragera et soutiendra la promotion des marins afin qu'ils puissent recevoir une formation meilleure et davantage d'informations dans le domaine légal. Il fournira tous les renseignements pour tout ce qui concerne le monde de la mer et toutes les normes ou projets s'y rapportant.**



organisations, représentées par la Déléguée Diocésaine de l'*Apostolat de la Mer* et responsable de la *Stella Maris*, Maria del Carmen Grobas, et par la coordinatrice des Rapports Internationaux de l'Association des Epouses des Marins de Galicie *Rosa dei Venti*, Maria Cristina de Castro. Il a également exprimé sa profonde satisfaction pour le travail du Cabinet Juridique Balms, représenté par l'un de ses membres, Antonio Heredero, et avoir prouvé qu' "avec l'engagement, on peut obtenir bien des choses".

M. López-Chaves a ainsi confirmé le plein appui de son institution aux groupes impliqués, afin de sensibiliser la société face aux nécessités des travailleurs de la mer et de prendre conscience des conséquences que ce type de travail comporte pour la vie familiale et sociale, en raison des longues périodes de séjour en mer.

**Le Rév. P. Ramón Camaño Pacín est le nouveau directeur national de l'Apostolat de la Mer en Espagne.**

### FELICITATIONS!

Le 10 Février P. Edward Pracz, Directeur national de l'AM pour la Pologne et Coordinateur régional pour l'Europe, a reçu l'Anneau du Haller, lors de la célébration du 95e anniversaire du retour de la Pologne à la mer Baltique. Ce jour-là, en 1920, le général polonais Józef Haller fit un vœu en jetant anneau de platine dans la mer pour marquer le fait.

Après 95 ans, cette plus haute récompense a été donnée à P. Pracz par la Ligue maritime et fluvial en raison de toutes les activités qu'il a accompli pour les gens de la mer pendant de nombreuses années.



# COMMENT LA THAÏLANDE EST DEVENUE LE CENTRE DE LA TRAITE DES PERSONNES EN ASIE

On estime que des dizaines de milliers de personnes sont victimes chaque année des réseaux de vente des êtres humains dans ce pays asiatique. Voici l'histoire de l'un d'eux, "séquestré" sur un bateau de pêche.

Samat Senasuk ne voit pas sa famille depuis six ans, c'est-à-dire depuis qu'il a été embarqué sur un bateau de pêche, le plus souvent contre sa volonté. "Tout d'abord, il m'a été dit que c'était seulement pour deux ans. Ensuite, le contrat était sans cesse prolongé sans que mon accord ait été demandé, et sans me laisser bénéficier d'aucune période de vacances. Lorsque j'ai refusé de continuer à travailler pour eux, ils m'ont jeté à la mer sans me payer les six années de salaire qu'ils me devaient", explique-t-il.

A cause de la crise économique de 2008, il avait perdu son travail en tant qu'agent de sécurité dans un immeuble abritant des bureaux à Bangkok, capitale de la Thaïlande, et un *broker*, nom donné en anglais aux agents vendant des personnes dans le cadre du riche réseau de trafic du pays, lui avait promis un autre emploi en tant que vigile. Mais le bâtiment qu'il aurait dû surveiller se révéla être une embarcation, et les tâches qui lui furent confiées étaient bien plus dures que ce qui lui avait été présenté, raconte-t-il, les doigts blessés pour avoir remonté les filets.

Pendant des années, la Thaïlande a été indiquée comme étant l'un des principaux centres de la traite d'êtres humains en Asie. On ne dispose pas de chiffres précis, mais le Département d'Etat des Etats-Unis – qui élabore un rapport annuel détaillé sur la traite au niveau global – estime que plusieurs dizaines de milliers de personnes au moins sont victimes chaque année du réseau de vente de personnes dans le pays. En fait, le dernier rapport du Gouvernement américain a attribué à la Thaïlande la pire classification possible en tant que "source, destination et pays de transit pour les hommes, les femmes et les enfants soumis à des travaux forcés et au trafic sexuel".

L'Union Européenne aussi a dénoncé les pratiques du pays asiatique et, il y a quelques semaines, a attribué un "carton jaune" à la Thaïlande à cause de la violation des droits humains et de la législation internationale dans le domaine de la pêche – l'un des principaux clients de ces réseaux, avec la prostitution, le bâtiment et le service domestique. Le "carton jaune" représente un avertissement avant l'imposition de sanctions à l'importation en Europe de produits de la pêche d'origine thaïlandaise, ce qui pourrait causer un tort important au troisième exportateur mondial de mollusques.



L'intérieur d'un bateau où ont vécu pendant trois mois des migrants Rohingyas à Langkawi (Reuters).



Un groupe d'immigrés Rohingyas et du Bangladesh après leur arrivée à Lhoksukon, en Indonésie (Reuters).

Le Gouvernement militaire qui a pris le pouvoir, suite au coup d'Etat d'il y a un an, a assuré qu'il prenait déjà les

mesures nécessaires. Toutefois, ses paroles d'apaisement ont été mises en doute, suite à la découverte récente de différentes fosses communes au sud du pays, où avaient été enterrés plus de 30 corps qui, on le présume, étaient ceux d'immigrants illégaux retenus par les trafiquants qui attendaient de recevoir le versement d'une rançon de la part de leurs familles.

## Une vie d'esclave

Les Nations Unies définissent la traite des personnes comme "le fait de recruter, transporter, transférer, héberger ou accueillir une personne en ayant recours à la force, à la contrainte, à la tromperie ou à d'autres moyens, en vue de l'exploiter". C'est bien l'histoire de Senasuk. Venant d'Isaan, une région pauvre du nord-est de la Thaïlande, Senasuk, à la fin, a accepté de s'embarquer "car ils avaient promis de bien me payer". En fin de compte, l'important salaire promis se révéla être de 3.000 bath par mois (80 euro), un tiers du minimum légal appliqué en Thaïlande. De plus, l'employeur conservait l'argent jusqu'à la conclusion du contrat, qui s'allongeait indéfiniment. "Les personnes recrutées sont trompées. Elles ne sont jamais informées sur les conditions de travail. Elles sont embarquées avec la promesse de gains considérables", assure Patima Tungpuchayakul, dirigeant de la *Labour Rights Promotion Network Foundation* (LPN), l'une des principales organisations luttant contre le trafic des personnes en Thaïlande.

En outre, de son maigre salaire Senasuk devait déduire le tarif pour l'agent qui l'avait vendu, 25.000 bath (665 euro) et ajouter les coups reçus du commandement et le nombre restreint d'heures de sommeil – souvent pas plus de quatre heures par jour – après d'interminables journées à pêcher le poisson. Aujourd'hui, il se trouve à Mahachai, une ville portuaire près de Bangkok, où il attend que le Ministère du travail ait fini de revoir son cas, pour pouvoir obtenir le salaire qui lui est dû – il en a déjà récupéré une partie – et retourner dans sa famille, après six années.

L'histoire de Senasuk n'est pas rare. La plus grande partie des victimes parlent de journées de travail interminables, de coups en permanence et de passeports confisqués. A la différence de Senasuk, la plupart ne sont pas Thaïlandais, mais proviennent de pays plus pauvres comme le Myanmar, le Cambodge ou le Laos. Kyi Soe est l'un d'eux. Comme Senasuk, Kyi Soe aussi avait été ébloui par un *broker*, qui s'était présenté chez lui, au sud de Myanmar, et lui avait proposé un travail de rêve. Et lui aussi a fini dans une prison flottante, où il travaillait de 16 à 20 heures par jour, avec très peu de nourriture. Toutefois, son enfer dura moins longtemps, cinq mois seulement. Il raconte : "Il y eut un moment où je n'avais plus assez de force pour travailler, et le patron décida de se défaire de moi". Il l'avait abandonné à terre, sans lui avoir payé les cinq mois de salaire qu'il lui devait.



## Un esclavage historique

Cela fait des siècles que l'esclavage et la traite existent en Thaïlande. En fait, l'esclavage fut légal jusqu'en 1905, quand le roi de l'époque, Rama V, l'abolit officiellement et que les esclaves furent libérés. Beaucoup étaient des femmes achetées et exploitées sexuellement de façon légale. Toutefois, le nouveau règlement ne changea guère leur situation, et la plupart d'entre elles se retrouva dans des maisons closes, autorisées jusqu'en 1960. Le transit de soldats dans la région durant la Seconde Guerre mondiale et celle du Vietnam alimenta les lupanars et, avec eux, les réseaux d'achat et de vente des personnes.

Toutefois, la traite dans le secteur de la pêche est plus récente : elle a commencé à la fin des années 90, lorsqu'un typhon fit couler plus de 200 embarcations, équipage compris, selon un rapport de l'Organisation Internationale pour les Migrations. Plus de 450 personnes moururent et 600 furent portées disparues. Après la tragédie, les Thaïlandais refusèrent de retourner travailler en mer, et l'industrie dut chercher des bras dans les pays voisins – principalement au Myanmar et au Cambodge – pour remplacer la main d'œuvre locale. Aujourd'hui, nombreux sont les rapports et les études publiées par différentes ONG et d'autres organismes internationaux comme l'Organisation Internationale du Travail, qui décrivent le secteur comme un vaste réseau exploitant le manque de contrôle sur les bateaux de pêche qui travaillent dans les eaux internationales,

contraignent leurs marins à travailler et les empêchent d'abandonner leur poste de travail.

Le trafic dans les camps, mis en évidence après la découverte de fosses communes dans le sud de la Thaïlande, est le plus récent. Les restes de différents camps de ce genre, découverts récemment dans la jungle du sud du pays, ont montré des installations précaires de bambou et de tentes dans lesquelles les victimes étaient retenues dans l'attente du paiement d'une rançon de la part de leurs familles. Beaucoup venaient du Bangladesh, mais il s'agissait principalement de *rohingya*, une minorité ethnique islamique du Myanmar, auxquels le Gouvernement de l'ancienne Birmanie refusait d'accorder la nationalité, invoquant qu'il s'agissait d'immigrés étrangers. En fait, en 2012, des tensions avec la majorité bouddhiste avaient repris dans l'ouest du pays, là où cette minorité est concentrée, de sorte que nombreux étaient ceux qui avaient alors décidé d'abandonner le Myanmar pour pouvoir survivre.

"Les camps existent depuis trois ou quatre ans, c'est-à-dire depuis que le Gouvernement thaïlandais a développé une politique ayant pour but présumé d'aider les *rohingya* arrivant par mer sur les côtes thaïlandaises ", explique Phil Robertson, directeur adjoint pour l'Asie de *Human Rights Watch*. Selon lui, les embarcations devaient, en principe, être à nouveau dirigées vers la Malaisie pour y être approvisionnées. "Mais, très vite, différents officiers locaux, ainsi que des membres de la police et d'autres personnels de sécurité se sont aperçus qu'il était plus lucratif de coopérer avec les réseaux qui transportaient les *rohingya*", afferme-t-il. Les demandes de rançons atteignaient souvent 2.000 dollars, trois fois plus que le prix d'un travailleur vendu à un bateau de pêche ou à une usine, tandis que selon une recherche de l'agence *Reuters* en 2013 un grand nombre des personnes se trouvant dans l'impossibilité de payer finissaient comme esclaves dans l'industrie thaïlandaise.

Cette corruption a constitué l'un des principaux encouragements à la traite dans le pays. Quelques jours seulement après la découverte des fosses communes et des camps, le maire d'un des villages voisins a été arrêté avec son assistant, et 50 officiers de police au moins ont été suspendus parce que suspectés d'être en relation avec les réseaux du trafic. Avec la Loi de 2008 contre le Trafic comme texte principal de référence, la législation a laissé de nombreuses lacunes qui sont exploitées par les *brokers*.

"Il existe un problème légal en Thaïlande. Tout d'abord, les critères pour définir une personne victime de la traite ne sont pas standards et, souvent, la victime elle-même est accusée d'être coupable de la situation", explique Patima Tungpuchayakul, de la LPN. "En réalité, ce qu'ils veulent c'est truquer les chiffres des victimes pour que les Etats-Unis en améliorent la qualification [dans le rapport sur la traite des êtres humains]. En outre [dans la pêche], la loi défend l'entrepreneur, et non l'équipage", continue l'activiste. Dans ce cas, la législation thaïlandaise permet aux travailleurs de s'embarquer sur un bateau de pêche naviguant sur les eaux internationales même s'ils n'ont pas de passeport,

La pression nationale et internationale a conduit le Gouvernement thaïlandais à annoncer des mesures rapides, tandis que les embarcations chargées d'immigrés illégaux – un grand nombre d'entre eux demandant asile – continuent d'arriver sur les côtes du sud-est asiatique. L'urgence est telle qu'une réunion a été

convoquée pour la fin du mois entre la Thaïlande, le Myanmar et la Malaisie, afin de lutter conjointement contre la traite, la Malaisie et l'Indonésie ayant fait preuve de fermeté en repoussant les embarcations vers la haute mer. De son côté, la Thaïlande continue de faire des promesses déjà entendues et qui très probablement ne réalisent nullement l'objectif principal du Gouvernement militaire : ne plus être sur la liste des Pays qui ne respectent pas les standards minimum dans la lutte contre la traite, présentés dans le nouveau rapport du Département d'Etat des Etats-Unis qui sera publié au mois de juin.



Des immigrants, probablement Rohingya, entassés dans un bateau après avoir été sauvés (Reuters)

El Confidencial, 14.05.2015  
par Laura Villadiego, Bangkok