

Urbi&Orbi

**À l'occasion du
dimanche de la mer, le
cardinal Turkson
présente les défis que
les marins affrontent**

**8 juillet 2018, message du dicastère pour le développement
humain intégral à l'occasion du dimanche de la mer**

Texte original italien (*)

À l'occasion du dimanche de la mer célébré cette année le 8 juillet 2018, le préfet du dicastère pour le service du développement humain intégral, le cardinal Peter Appiah Turkson, a rendu public un message. Il rappelle que dans l'exercice de leur profession, plus d'un million de marins sont contraints de vivre loin de leurs familles et de leurs proches pendant plusieurs mois. En plus de cela, a-t-il continué, ils font face à de nombreux défis tels que la violence en mer, la piraterie, l'abandon en mer et même de refus de droit de visite ou de descendre à terre. Il a dénoncé tout ce qui va l'encontre de la Convention du travail maritime entrée en vigueur en 2013 « dans le but d'améliorer le bien-être des marins ». Puis le cardinal Turkson a souligné que les transports maritimes émettent des gaz hautement polluants. Citant un passage de l'encyclique *Laudato si'* du pape François, il a appelé à réduire l'utilisation de combustibles fossiles et à les remplacer par des carburants moins polluants.

Tandis que nous célébrons le dimanche de la Mer, nous sommes invités à nous rappeler du 1,2 million de marins provenant de tous les pays, professant différentes religions, contraints de vivre pendant plusieurs mois dans l'espace confiné d'un navire, loin de leurs familles et de leurs proches, manquant les événements les plus importants et significatifs de leurs familles (anniversaires, diplômes, etc.) et étant absents dans les périodes d'épreuves et de difficultés telles que la maladie et la mort.

À travers leur profession, les marins jouent un rôle important

dans notre économie mondiale en transportant d'une extrémité à l'autre du monde 90 % des biens que nous utilisons dans notre vie quotidienne. Pour cette raison, aujourd'hui, tandis que nous prions pour chacun d'entre eux, où qu'ils soient, nous voudrions également exprimer notre gratitude pour leur dur travail lourd de sacrifices.

Voici certains des défis que les gens de mer affrontent quotidiennement :

Autorisation de descendre à terre et de visiter les navires refusée

Avec la mécanisation et l'automatisation, le temps de rotation dans les ports est réduit au minimum, laissant à l'équipage un temps libre insuffisant pour se reposer et se détendre. De plus, si l'introduction de l'*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)* a amélioré la sécurité maritime, dans le même temps, elle s'est avérée particulièrement difficile pour les marins. Dans de nombreux ports, les équipages ont de plus en plus de difficultés à avoir la permission de descendre à terre, soit à cause de la politique des entreprises ou à cause des réglementations restrictives et discriminatoires imposées par les gouvernements. Toutefois, ce n'est pas tout. Un grand nombre de nos aumôniers et visiteurs de navires se voient refuser l'entrée dans les ports ou ne peuvent monter à bord

des navires pour apporter une assistance matérielle et spirituelle aux marins qui accostent après des semaines en mer.

Nous déplorons ces faits qui sont contraires à l'esprit de la règle 4,4 de la Convention du travail maritime (MLC) [\(1\)](#) entrée en vigueur le 20 août 2013, dans le but d'améliorer le bien-être des marins. On ne devrait pas nier aux équipages la liberté de descendre à terre pas plus que l'on ne devrait nier aux aumôniers et aux visiteurs de navires le droit de monter à bord des navires.

Violence en mer et piraterie

Bien que la situation se soit améliorée par rapport aux années précédentes, nous aimerions inviter chacun à être plus vigilant en ce qui concerne la violence en mer qui est généralement caractérisée par la piraterie. Les origines de la piraterie sont toujours liées à l'instabilité politique et sont souvent liées à l'industrie de la pêche. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée (IUU) a privé de nombreux États côtiers de leurs ressources marines naturelles, ce qui a créé une situation de pauvreté extrême à terre, permettant à des individus peu scrupuleux de transformer les pêcheurs désespérés et sans travail en pirates.

Nous demandons aux gouvernements et aux armateurs de navires de mettre en place tous les mécanismes nécessaires pour protéger la vie des peuples en mer et de minimiser les coûts économiques.

Abandon des navires et des équipages

L'abandon des navires et des équipages n'est pas un problème nouveau pour l'industrie maritime. Selon le rapport d'un journal [\(2\)](#) de 2012 à 2017, plus de 1 300 marins ont été abandonnés pour différentes raisons dans des ports étrangers loin de chez eux, souvent sans être payés, et sans nourriture ni provisions d'essence pour le navire. Une fois abandonnés, les marins sont livrés à eux-mêmes, devant lutter pour trouver de la nourriture, un salaire, un statut d'immigration, et bien d'autres problèmes, à moins d'être aidés par une organisation d'assistance.

Nous voudrions exprimer notre sincère gratitude à tous les aumôniers et volontaires de Stella Maris qui, de Malte à l'Afrique du Sud, du Royaume-Uni aux États-Unis, depuis plusieurs mois ont apporté et apportent encore, un soutien matériel, spirituel, juridique et psychologique à plusieurs équipages et vaisseaux abandonnés.

Nous invoquons la pleine application des amendements de la

MLC 2006, en demandant qu'un système de sécurité financière soit mis en place afin d'assurer que les armateurs de navire versent des indemnités aux marins et à leurs familles en cas d'abandon [\(3\)](#).

Impact environnemental sur les océans

Dans [Laudato Si'](#) le pape François a dit « *Il devient urgent et impérieux de développer des politiques pour que, les prochaines années, l'émission du dioxyde de carbone et d'autres gaz hautement polluants soit réduite de façon drastique, par exemple en remplaçant l'utilisation de combustibles fossiles et en accroissant des sources d'énergie renouvelable* » (n. 26) [\(a\)](#).

Comme tous les types de transport qui utilisent des combustibles fossiles, les navires produisent des émissions de dioxyde de carbone qui contribuent de façon significative au changement climatique et à l'acidification. En plus du dioxyde de carbone, les navires émettent également d'autres polluants qui contribuent au problème.

Nous soutenons les efforts accomplis par l'Organisation maritime internationale (OMI) en vue de prévenir et de réduire de façon significative la pollution plastique en mer dans le secteur maritime et de réduire les émissions de gaz à effet de

serre provenant des navires, alors qu'elle applique d'autres réglementations qui rendront obligatoires en mer l'utilisation de carburants plus propres.

Enfin, j'invoque la bienheureuse Mère, *Étoile de la Mer*, afin qu'elle étende sa protection maternelle sur les peuples de la mer et les guide loin des dangers de la mer vers un port sûr.

(*) Titre et note (a) de La DC.

(1) *Tout membre veille à ce que les installations de bien-être à terre, s'il en existe, soient aisément accessibles. Il doit aussi promouvoir la mise en place d'installations de bien-être, telles que celles qui sont énumérées dans le Code, dans des ports déterminés, en vue d'assurer aux gens de mer des navires se trouvant dans ces ports l'accès à des installations et service de bien-être adéquats.*

(2) <https://worldmaritimenews.com/archives/227230/interview-over-1300-seafarers-abandoned-in-five-years/>

(3) Amendements au Code appliquant la règle 2.5 – Rapatriement de la MLC, 2006 (et appendices).

(a) DC 2015, n. 2519, p. 12-13.