

International Christian Maritime Association

Guide du Visiteur de Navires



ICMA Secretariat
Herald House
15 Lambs Passage
London EC1Y 8TQ

Tel. +44 20 7256 9216
icma.secgen@btconnect.com
www.icma.as

© ICMA 2005

GUIDE DU VISITEUR DE NAVIRES

Ce livret a pour but d'aider tous ceux qui apportent aux marins soutien pastoral et services dans les ports ou à bord des navires. Il s'inspire de l'expérience des différentes missions qui participent à l'ICMA.

Cette édition reprend une première édition parue en 1977 et réalisée par les agences du Conseil International des marins. Elle a subi plusieurs révisions, prenant en compte les conseils des aumôniers et visiteurs de navire. Cette édition y ajoute des informations fournies par de nombreuses organisations s'occupant du bien être des marins.

SOMMAIRE

1. Rôle et historique des Missions en monde maritime
2. Pourquoi « un guide du visiteur de navire ? »
3. Le monde maritime après le 11 Septembre
4. Ni bancs, ni chaire, mais cuisine et pont
 - a. Le navire et son organisation : pont, cuisine, salle des machines
 - b. Principaux types de navires
 - c. Termes maritimes

5. Le profil d'un « bon » visiteur de navire
6. Sécurité dans les zones portuaires et à bord
7. Organisation du travail quotidien
8. Panoplie du visiteur de navire
9. Règles à respecter par le visiteur de navire à bord et dans le port
10. Nécessité pour le visiteur de navire de se faire reconnaître
11. Visite à bord
 - a. Diffusion d'information
 - b. Offre de services

- 12 communication à bord – relations personnelles
12. Demandes particulières des équipages
13. Nécessité d'intervention
14. Ministère auprès des pêcheurs et des équipages de croisières
15. Ministère à bord des navires de croisière
16. Ministère auprès des équipages de plaisance

Annexe 1 code de conduite de l'ICMA

Annexe 2 Code ISPS

Annexe 3 :Organisation internationale du travail et Organisation Maritime Internationale

Annexe 4 : ITF (Fédération internationale des transports) et ICSW

Annexe 5 : Répertoire des organisations de soutien des marins

Annexe 6 : adresses utiles

Annexe 7 : contacts utiles

1. Rôle et historique des Missions en monde maritime

1.1 Le travail missionnaire auprès des marins apparaît en Grande Bretagne au cours de la première moitié du 19^{ème} siècle. La plupart des pays maritimes ont d'abord mis en place des missions qui aidaient leurs propres ressortissants. Aujourd'hui, les missions maritimes s'occupent de tous les marins quelque soient leurs nationalités ou religions.

1.2 Le ministère maritime apporte attention pastorale et services aux équipages à bord des navires ou à terre, sans distinction de race, de nationalité ou de religion, dans un esprit de « charité » au sens chrétien du mot, aidant de façon concrète et personnelle le marin. Plusieurs organisations chrétiennes, congrégations, communautés assurent ce ministère dans les plus grands ports à travers le monde. Ce ministère est estimé et respecté par les équipages qui y reconnaissent un engagement basé sur la foi, gratuit et qui met le marin en premier et défend ses droits.

1.3 Sur le plan local, les missions assurent aux équipages ayant des problèmes un endroit sûr et quelquefois un dernier refuge. L'engagement et la compétence des aumôniers (ordonnés ou laïcs) sont reconnus à travers le monde.

1.4 Le ministère maritime apporte son aide aux familles de marins, leurs proches et aux familles de ceux qui sont décédés en mer. En cas de catastrophe, certains aumôniers sont impliqués dans les plans d'aide aux victimes, pour l'aide aux passagers, aux équipages et à leurs proches. De nombreuses missions locales gèrent des centres et hôtels qui offrent des services divers comme :

1.4.1 Visites à bord

1.4.2 Visites à l'hôpital et en prison

1.4.3 Services religieux chrétiens

1.4.4 Communication (courrier, téléphone, internet)

1.4.5 Conseils et aide aux marins ayant des problèmes

1.4.6 Activités récréatives (sports, jeux)

1.4.7 Revues, livres, vidéos

1.4.8 Transport gratuit

1.5 Des employés à plein temps et/ou des bénévoles gèrent les centres ou hôtels. Le financement de ces activités est assuré par les subventions et des dons.

1.6 Depuis 1969, de nombreuses organisations maritimes se sont regroupées pour une coopération œcuménique sous le patronage de l'ICMA (Organisation Chrétienne Maritime internationale). L'ICMA permet l'échange d'expériences pratiques grâce à des conférences et facilite la coopération efficace et réelle entre les missions dans les différents ports ; elle fournit également une formation aux visiteurs de navires et aux travailleurs dans les ports.

1.7 Grâce à l'ICMA, le ministère maritime peut se faire entendre à l'Organisation Internationale du Travail et à l'Organisation Maritime Internationale ; Ces deux agences des Nations Unies ont un rôle capital pour l'élaboration et l'application des droits des marins, de leurs conditions de travail et des normes de sécurité à bord des navires.

2 Pourquoi « Un livret du visiteur de navire ? »

2.1 Aumôniers, visiteurs de navires, bénévoles, nous travaillons dans le même cadre pour apporter aux marins hospitalité et amitié. De plus nous avons à répondre aux changements incessants du monde maritime

2.2 Malgré ce changement permanent de notre environnement, nous devons avoir à portée de main, dans un guide du visiteur de navire quelques principes de base pour visiter les navires et connaître le monde maritime.

2.3 Cette édition comprend certaines mises à jour indispensables concernant le code ISPS (Code de sécurité international pour les navires et les installations portuaires 2004) et les changements qui en découlent pour les visites à bord.

2.4 Ce livret veut être un encouragement et une source de questionnement, il n'est pas exhaustif. Il est volontairement court pour être facilement utilisable et adapté aux besoins des agences et aux procédures des visites à bord.

3. Le Monde maritime dans un monde post 11 Septembre

3.1 Les changements dans le monde maritime se sont accélérés de façon dramatique depuis le 11 septembre 2001, après les attaques terroristes contre les Etats-Unis. Ces changements qui se poursuivent portent sur :

- La Sûreté
- Une surveillance internationale de la formation par le biais de registres
- Taille et composition des équipages
- Rotation dans les ports

3.2 L'organisation Maritime Internationale, dont le siège est à Londres, a répondu aux besoins d'amélioration de la sûreté après le 11 septembre, par la création du code ISPS : ce code demande aux navires, aux ports, aux compagnies et aux installations des pays membres de mettre en place des plans de sûreté dès Juillet 2004.

3.3 Tandis que les gouvernements et la profession s'adaptent aux nouvelles mesures de sûreté, les marins ont à affronter des difficultés importantes pour aller à terre et leurs responsabilités à bord des navires se sont accrues.

3.4 L'augmentation des mesures de sûreté, en particulier dans les ports US, a également conduit à des procédures longues et coûteuses pour obtenir les papiers nécessaires pour aller à terre. Ces conditions difficiles renforcent le besoin des visites à bord et de l'accueil. Malgré ce besoin pressant, certains visiteurs de navires ont connu des difficultés accrues pour rencontrer les membres des équipages à bord des navires.

3.5 Le registre d'un navire est celui du pays où il est immatriculé. Le registre conditionne le pavillon sous lequel le navire circulera ainsi que les lois nationales qui s'appliqueront au fonctionnement de ce navire. Le terme « registre ouvert » se rapporte aux pays qui ont ouvert des registres accessibles aux armateurs qui peuvent avoir peu d'échanges ou de contacts personnels avec le pays concerné. Ces registres sont souvent connus sous le nom de « pavillons de complaisance ». Des opérateurs sous normes et d'autres exemplaires existent dans les deux formes de registres, qu'ils soient ouverts ou nationaux.

3.6 En raison de la surveillance stricte mise en place sur le plan international, quant aux mesures de sûreté et à la formation des marins, tous les registres doivent appliquer des normes de sécurité et de sûreté ou se voir refuser l'entrée dans les ports et/ou être arrêtés.

3.7 En plus de la multiplication des mesures de sûreté après le 11 septembre, des changements importants se sont produits dans le monde maritime conséquences de la concurrence, des économies de coût et des améliorations technologiques. La mécanisation des tâches a supprimé des emplois et la taille des équipages s'en est trouvée restreinte. Mais la technologie n'a pas réduite la longueur des périodes que le marin passe loin de chez lui.

3.8 Ces conditions peuvent générer du stress et une surcharge de travail pour les officiers comme pour l'équipage ce qui provoque fatigue et manque de communication à bord. On commence à parler d'incidents dus à la fatigue.

3.9 La composition des équipages a également évolué. Beaucoup d'équipages sont multinationaux, ce qui peut provoquer des problèmes de communication et un isolement social des membres de l'équipage qui ne parlent pas la même langue.

3.10 Les marins ont moins de possibilités de se détendre et de se distraire au port, la modernisation de la manutention des containers et des vrac a réduit la durée des rotations.

4. Pont, Cuisines, Machine ..

4.1 Organisation de l'équipage d'un navire

Capitaine

- Pont
 - Chef Officier
 - Second officier
 - Troisième officier
 - Elèves pont
 - Bosco et équipage pont

Radio : Radio et Informaticien

Restauration

- Chef steward
- Chef cuisinier
- Second cuisinier
- Aides restaurant
- Second steward
- Stewards

Machine

- Chef mécanicien
- Second mécanicien
- Troisième mécanicien
- Quatrième mécanicien
- Elèves machine, maître machine et équipages machine

4.2 Quarts en mer

- Second officier et troisième ingénieur
 - Mi-journée et après-midi
 - 24.00 heures à 4.00 heures
 - 12.00 heures à 16.00 heures

- Premier Officier et second ingénieur
 - Matin et fin d'après-midi
 - 4.00 heures à 8.00 heures
 - 16.00 heures à 20.00 heures

- 3^{ème} Officier et 4^{ème} ingénieur
 - Matinée et soirée
 - 8.00 heures à 12.00 heures
 - 20.00 à 24.00 heures

4.3 Main d'œuvre – Capitaine et équipage

- Les navires sont actuellement 80 fois plus grands qu'au 16^{ème} siècle
- En 1550 un bateau de 160 tonnes avait 25 membres d'équipage
- Actuellement un bateau de 260 000 tonnes a 25/30 membres d'équipage
- La tendance est à la réduction des effectifs
- Cela accroît la charge de travail
- Les temps sont difficiles et les heures sont longues
- Les rotations sont plus courtes
- La législation essaie de réguler la fatigue

4.4 Tâches et responsabilités (en dehors des quarts)

- Communication et sécurité
- Manutention et arrimage
- Navigation et instruments de navigation
- Entretien des machines et des équipements
- Approvisionnement et victuailles
- Soutes et eau douce
- Gestion du personnel
- Stabilité en mer et au port
- Sûreté au port

4.5 Différents type des navires et leur affectation

- Produits pétroliers
- VLCC
- Porteurs de Produits
- Gaziers

- Chimiquiers

Vraquiers

- Minéraliers
- OBO
- Céréalières
- Transporteurs de grumes

Marchandises diverses

- Vrac
- Réfrigérés
- Containers
- Transporteurs de véhicules
- Ro-ro (rouliers)

Navires à passagers

- Navires croisières
- Ferries

Bateaux de pêche et autres

- Chalutiers
- Trémailleurs
- Remorqueur
- Off shore

4.6 GLOSSAIRE MARITIME

AB : marin qualifié

Abaft : En arrière, Sur l'arrière de, vers la poupe

Abeam : Par le travers : A angle droit par rapport à l'avant du navire

Adrift : a la dérive : On dit d'un navire qu'il est à la dérive, quand il a rompu ses amarres ou perdu ses ancres, un objet ou une personne est à la dérive quand on n'en tient pas compte ou qu'il/elle n'est pas à sa place

Aft : Arrière : près ou vers la poupe, l'arrière du navire

Agent : Agent, nommé par l'armateur pour s'occuper des besoins du navire dans les ports éloignés

Aground : Echoué : un navire qui n'a pas suffisamment de profondeur pour flotter au dessus du fond de la mer ou du fleuve et qui par conséquent, s'est échoué.

Ahead : Sur l'avant : avancer en avant, à l'avant du navire

Alongside : bord à bord, le long du bord : se dit d'un navire arrimé à côté d'un autre navire ou le long du quai

Amidships : au ou vers le milieu du navire

Ashore : à terre : pas à bord du navire mais terre

Astern : Derrière, quelque chose derrière le navire

Athwartships : En travers du navire : de gauche à droite ou de droite à gauche

Ballast : Lest : eau, sable ou pierres qui donnent au navire la stabilité quand il est lège (à vide)

Beam : la largeur du navire

Beaufort scale : échelle de Beaufort : échelle qui indique la force du vent de 0 à 12, du calme à l'ouragan

Below : en dessous, se dit de tout ce qui se trouve sous le pont principal : aller vers un pont inférieur

Berth : Mouillage : emplacement où est ancré le navire, pour déchargement ou réparation – couchette, banette

Blast : Bruit court, d'une sirène de bateau

Boat deck : pont du navire, pont où se trouvent les embarcations de sauvetage et autres équipements de sauvetage

Boat stations : points de rassemblement, emplacement affecté à chaque personne en cas d'urgence quand les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau

Boom : derrick

Bow : la proue, avant du navire

Break bulk cargo : marchandises diverses, balles, palettes ..

Bridge : là où se trouve le navire

Bulk cargo : vrac, marchandise sans emballage, comme du grain, du minerai, ou du pétrole

Bulkhead : cloison – toute séparation ou cloison à bord du navire

Bulwark : garde corps, balustrade : une extension de la paroi du navire au dessus du pont pour protéger les rails

Bunk : banette, couchette à bord avec une protection pour empêcher la chute en cas de roulis.

Bunkers : les soutes : combustible du navire – réservoirs de fuel

Buoy : bouée - engin flottant , arrimé au fond de la mer ou à une ancre

Cable : la chaîne d'ancre , 1/10^{ème} de mille nautique

Cadet : officier en formation

Camber : Courbe : courbe transversale convexe du navire, qui permet l'évacuation rapide de l'eau

Catwalk : coursive protégée au dessus ou le long du pont d'un pétrolier

Chart : Carte : carte nautique pour guider le navire

Cofferdam : Batardeau : espace vide dans un navire qui sépare les compartiments étanches

Collision bulkhead : cloison étanche la plus à l'avant

Compass : compas : instrument qui sert à s'orienter

Complement : totalité de l'équipage

Course : route : la direction qu'un navire suit

Courtesy flag : pavillon national du pays visité, hissé à l'avant en signe de respect

Davits : Bossoir : perches utilisées pour lever ou descendre les embarcations de sauvetage

Debar/Desembark : débarquer : quitter le navire

Deck : pont, toute zone plancher du navire

Deckhead : partie du bateau opposée au plafond

Derrick : flèche qui permet de soulever la charge

Demurrage : surestaries – compensation payée à l'armateur pour les retards de chargement

Dock : bassin : quai ou jetée de débarquement

Draft/draught : tirant d'eau : distance entre la surface de l'eau et le fond du navire.

Dry dock : cale sèche – forme de radoub – installation qui permet au navire d'être mis hors de l'eau pour effectuer les réparations ou les opérations d'entretien en dessous de la ligne de flottaison

Dunnage : fardage : planches de bois utilisées pour séparer la marchandise de l'acier du navire

Embark : embarquer : aller à bord du navire

Ensign : pavillon : hissé pour indiquer la nationalité du navire

Fathom : brasse : longueur ou profondeur de 6 pieds – à l'origine, un millième de mille marin

Flare (of the bow) : partie à l'extérieur du navire vers l'avant qui est courbée vers l'extérieur et l'eau en mer, augmente la stabilité du navire lorsque le navire tangue (c'est aussi une balise de détresse).

Fore and aft : avant et arrière : avant et arrière du navire, dans le sens de la longueur
 Forecastle : château avant : la partie surélevée de l'avant
 Foreword/For'ard : vers l'avant du navire
 Freeboard : Franc bord : la distance entre le niveau de l'eau à l'extérieur du navire et la partie supérieure du pont
 Freeing ports : sabords d'évacuation : orifices dans les garde corps pour évacuer l'eau
 Flotsam : épaves flottantes : objets flottants jetés ou perdus par-dessus bord
 Freight : frêt : somme payée pour le transport de marchandise
 Funnel : cheminée : évacuation de la fumée du navire
 Gaff : corne : petite vergue derrière le mât, sur lequel le pavillon est généralement hissé sur les navires marchands
 Galley : cuisine du navire
 Hatch :panneau de cale : ouverture dans le pont pour permettre l'accès au niveau inférieur
 Hawse pipe : conduit à travers lequel l'ancre est suspendue
 Head : toilette à bord du navire
 High seas : haute mer : la mer en dehors des eaux territoriales d'un pays
 Hogging : Arqué : quand il y a trop de pression sur le navire et que les deux extrémités plient
 Hold : cale : zone de stockage de la marchandise sur un bateau
 Jack staff : Hampe de pavillon
 Jetsam : jet à la mer : objets échoués jetés ou perdus par-dessus bord
 Jettison : jet à la mer : action de jeter une partie du chargement à la mer pour alléger le navire
 Kingpost : mât petit et solide qui supporte les derricks
 Keel : la quille : fond du navire
 Knot : nœud : un mille marin à l'heure – le mille marin vaut 6 080 pieds un mille terrestre vaut 5 280 pieds – 1 nœud = 1.15 mille terrestre
 Laden : chargé : chargé à plein
 Light ship : lège : pas de cargaison à bord
 Loadline : ligne de cargaison : système de lignes horizontales le long du navire indiquant la profondeur maximum à laquelle il devrait être chargé dans différentes conditions.
 Log : journal : journal de bord et également instrument qui sert à mesurer la vitesse du navire et la distance parcourue dans l'eau
 Mast : mât : structures verticales qui supportent les derricks, les éclairages, les équipements de signalisation, les antennes de télécommunications et de navigation et les pavillons
 Mast house : logement du mât à sa base
 Midcastle : structure surélevée au centre du navire
 Passageway : corridor ou coursive
 Pier : quai, là où le navire est amarré
 Pilot : pilote – aide à la navigation pour le capitaine lorsqu'elle nécessite une connaissance particulière des eaux locales.
 Pitching : tangage : mouvement vers le haut et le bas de la proue à la poupe en mer
 Plimsoll mark : autre nom de la ligne de chargement, selon Samuel Plimsoll qui a participé à l'élaboration du premier acte de ligne de chargement en 1876.
 Poop : dunette : superstructure à l'arrière de la coque
 Port : bâbord : le côté gauche du navire lorsque l'on regarde vers l'avant – ouverture sur le côté du navire – port où arrivent et d'où partent les navires
 Port side : à bâbord – à gauche du navire (lumière rouge la nuit)
 Pounding : le claquement de l'avant du navire dans la vague suivante par gros temps
 Quarter :
 Quarters : quartiers : zone d'habitation de l'équipage
 Rake : inclinaison : Déviation d'un mât de son angle droit avec la quille

Sagging : contre arqué : quand l'effort est trop important et que le navire s'arque au milieu .
 Screw : l'hélice du navire
 Scuppers : écoutilles : conduits d'évacuation pour débarrasser le pont de l'eau
 Seaworthy : en état de navigabilité : on dit qu'un navire est en état de navigabilité quand il a rempli toutes les exigences concernant les structures, l'étanchéité, la stabilité, les machines, les équipements de sauvetage, les communications, l'équipage ..
 Shackle : manille – maillon pour relier les câbles, les chaînes – Un câble d'ancre est fait de longueurs de chaînes appelées aussi manilles
 Sheer : tenture : courbure que l'on donne aux ponts des navires pour maintenir l'équilibre malgré le tangage.
 Signal letters : immatriculation : lettres attribuées à un navire pour l'identifier
 Starboard : tribord : côté droit du navire quand on regarde vers l'avant
 Stateroom : salle de réception pour les invités
 Stem : étrave : partie avant de la coque qui fend l'eau
 Stern : poupe : arrière du navire
 Superstructure : partie surélevée du navire au-delà de la coque
 Swell : houle : grosse vague qui se lève sans se briser
 Windward : dans le sens du vent : la direction d'où vient le vent
 Yaw : faire des embardées : dériver de sa route.

4.7 Termes de tonnage

Gross : brut : le volume total
 Net : net : volume des espaces utilitaires
 Displacement : déplacement : le poids de l'eau déplacée par le navire sur l'eau (poids du navire)
 Deadweight : poids en lourd : poids de la cargaison, du fuel et de l'eau transportés
 TEU : espace d'un container standard : unité équivalente à un container de 20 pieds.

5. Le Profil du bon visiteur de navire

5.1 La préparation et la motivation sont les clés d'une bonne visite de navire. Une motivation altruiste est toujours au service du meilleur intérêt pour le marin. Si les méthodes pour réussir une visite dépendent des circonstances, dans tous les cas, il est essentiel d'être à l'écoute des besoins du marin.

5.2 Un bon visiteur de navire prend plaisir à rencontrer des personnes d'autres nationalités, d'autres religions et a à cœur de communiquer avec tous à bord, sans exception. Il est bon pour le visiteur de navire de connaître et d'utiliser des salutations habituelles et des phrases de base dans une langue internationale autre que la sienne.

5.3 Un bon visiteur de navire est d'abord quelqu'un à l'écoute et un conseiller avisé. Pour entamer la conversation, on peut parler des nouvelles du monde et des histoires du port. Pourtant le premier devoir du visiteur est de se mettre à l'unisson, d'écouter sans vouloir imposer son modèle culturel, religieux ou moral, mais de chercher un échange d'information.

5.4 Un bon visiteur a quelque chose à offrir aux marins durant leur séjour dans le port mais n'a pas à s'en prévaloir.

- 5.5 Le suivi des escales du navire dans le port permet au visiteur d'être réceptif aux besoins individuels de l'équipage et d'avoir une meilleure connaissance du navire.
- 5.6 Il est important que le visiteur de navire se forme avant de commencer le travail. La formation devrait prendre en compte les éventuels mauvais accueils à bord et la façon d'y répondre.
- 5.7 Les agents maritimes sont tenus de représenter l'armateur durant le séjour du navire au port. Même si leur rôle est différent de celui du chapelain ou du visiteur de navire, ils ont aussi à prendre soin de l'équipage.
- 5.8 Un bon visiteur de navire fait du port un endroit amical pour le marin fatigué du voyage. Une formation et un suivi appropriés des visiteurs de navires sont une marque de respect pour les marins.

6. Sécurité dans les zones portuaires et à bord

6.1 Prenez connaissance et respectez les réglementations nationales et les règles de sécurité du port. Faites attention aux panneaux de sécurité dans le port. Si vous avez des doutes, vérifiez avec l'opérateur du terminal, le commandant de port ou l'officier de sécurité.

6.2 Portez un casque, une veste fluorescente ou des vêtements visibles et des chaussures de sécurité en particulier dans les zones du port ou à bord, là où il y a des opérations de manutention.

6.3 Quand un navire accoste, tenez vous éloignés des haussières et des filins. Ils peuvent se casser sous l'effort. Laissez le temps et la place à l'équipe qui amarre le navire.

6.4 Avant d'entrer sur une zone de manutention, vérifiez l'activité des grues de quai et du bord et suivez ses mouvements. Ne restez jamais sous des charges suspendues ou sur le chemin des grues.

6.5 Ne surestimez pas vos capacités physiques. Soyez conscients de la difficulté de monter certaines coupées raides ou branlantes. Il est souvent plus difficile de descendre que de monter. N'ayez pas peur de demander de l'aide.

6.6 Montez et descendez les échelles de coupées légèrement de biais ; cela donne une meilleure adhérence des chaussures et des mains sur la rampe.

6.7 A bord des pétroliers et à proximité des installations pétrolières ou chimiques, respectez strictement les règles d'interdiction de fumer.

6.8 A bord, ne jamais

- stationner à un endroit où vous pouvez être heurtés par un filin ou un câble
- vous pencher sur les gardes fous
- entrer dans un compartiment sans être invité
- courir
- toucher un équipement

6.2 Stationnez votre véhicule uniquement dans les zones autorisées et abritées. Le sablage dans les chantiers peut être nuisible pour votre véhicule.

7. Comment planifier une journée de travail

7.1 Si vous êtes plusieurs visiteurs de navires dans votre centre, assurez vous de la répartition du travail. Dans les grands ports, il peut y avoir plusieurs agences ou organisations de bien être des marins. Cherchez activement la coopération et arrangez vous pour éviter un travail double et des interférences.

7.2 L'association maritime ou le commandant de port peut vous adresser chaque jour une liste des prévisions d'arrivée des navires qui mentionne de précieux détails comme le qui, la taille, le genre de navire, le dernier port, le temps de rotation, l'agent, etc. Dans les grands ports, il est important d'avoir de bons rapports avec les compagnies maritimes, les terminaux, les agents.

7.3 Quand vous préparez une visite, vérifiez ce que vous pouvez offrir ce jour là ou cette semaine là. Cela peut être, l'accès aux communications, les transports vers des zones touristiques, les magasins, les événements culturels, sportifs ou les distractions. Si vous êtes en contact avec les paroisses locales ou les responsables de communautés, vous pourrez leur offrir d'autres services. Les besoins d'un équipage peuvent être très divers et on peut facilement faire trop de promesses. Ne promettez que ce que vous pouvez réaliser

7.4 Il faudra trouver une façon de garder une trace des navires dans le port et des activités en cours. Ce peut être un tableau, une carte sur le mur, un enregistrement dans l'ordinateur. La plupart des chapelains préfèrent un enregistrement informatique qui est plus facile à mettre à jour. Cela permet d'apprécier la situation dans le port, de fixer des priorités pour les visites et de les organiser. La liste des navires devrait comprendre les données les plus importantes : nom du navire, pavillon, tonnage, quai, arrivée et départ prévus, de façon à avoir une vue d'ensemble rapide ; Mais vous pouvez ajouter certains détails comme le planning des activités et les rapports de visite. Les listes des navires et les programmes doivent être mis à jour chaque jour, et si tous les rendez vous et engagements sont entrés correctement, tous les visiteurs de navires connaîtront toutes les possibilités.

7.6 Gardez une certaine flexibilité au programme et prévoyez le cas où vous restez plus longtemps à bord d'un navire. Le premier bateau ou le suivant peuvent prendre plus de temps que vous n'aviez prévu. Donnez la priorité aux navires à courte escale ou à ceux qui sont très éloignés des transports et des commerces.

8. La panoplie du visiteur

8.1 Ayez dans votre sac des brochures contenant des informations générales, un calendrier des événements, des informations sur le port, la ville et votre Seamen's club.

8.2 Il est utile également d'avoir des plans des rues et les centres d'intérêt touristique, les centres d'accueil des marins, les terrains municipaux de sport, les centres commerciaux. N'oubliez pas les informations sur les transports publics avec les horaires. Indiquer sur le plan du port, l'endroit où se trouve le navire.

8.3 Autres informations à propos du club, comment y accéder, les heures d'ouverture et les services proposés.

8.4 On peut y ajouter un assortiment de quotidiens, des extraits de journaux dans la langue des membres de l'équipage (pris à partir d'internet), des livres et des revues.

8.5 Si nécessaire, une bible et des lectures religieuses dans la langue des marins si possible.

8.6 Ayez à votre disposition des cartes de téléphone que vous pouvez avoir à vendre. Soyez au courant des autres moyens de communication qui peuvent exister, comme le fax, le téléphone, internet disponibles dans votre club. Pour les navires éloignés ou à escale très courte, pensez à prendre des timbres et de quoi écrire.

8.7 Essayez de laisser quelque chose à chacun, de préférence dans la langue du marin ou dans une langue qu'il comprend

8.8 Beaucoup de chapelains trouvent cette « panoplie » une bonne aide pratique pour former un bénévole ou pour un Dimanche de la Mer.

9. Quelques règles à respecter dans le port et à bord

9.1 Assurez vous que votre organisation a informé les autorités portuaires de votre identité et de votre raison d'être à bord du navire. Les autorités portuaires comprennent : le directeur du port, le commandant de port, le chef de la sûreté portuaire, les douanes, la police de l'immigration aux frontières et les agents consignataires. Obtenez les autorisations nécessaires. Familiarisez vous avec les réglementations de contrôle et de sûreté du port, également avec les règlements de douane et d'immigration. Ayez toujours une pièce d'identité officielle.

9.2 S'il y a un gardien à la coupée, demandez le premier officier. Demandez lui de vous présenter au capitaine. Si le premier officier n'est pas à bord, demandez directement le capitaine. Si ils sont absents tous les deux, demandez l'officier de service. Ne réveillez jamais un officier qui dort sur un navire qui vient d'arriver.

9.3 Après vous être présenté à l'un de ces officiers et lui avoir expliqué le but de votre visite, demandez la permission de visiter le reste de l'équipage.

9.4 Si l'équipage est au travail, vous devrez peut être attendre la coupure. Mais il y a toujours d'autres marins à bord que vous pouvez contacter entre temps comme le chef steward ou le commissaire de bord, les cuisiniers ou le maître d'équipage ou le capitaine de l'équipe d'animation du navire.

9.5 Quand vous rencontrez l'équipage au travail, dites leur rapidement qui vous êtes et que vous avez déposé toutes les informations au steward, au cuisinier ou à quelqu'un d'autre. Donnez leur votre carte ou un autre document de votre organisation comme trace de votre visite.

9.6 Sur les navires à cargaison dangereuse (comme les munitions ou le fret nucléaire), prenez contact avec l'agent ou les officiers de sûreté portuaire avant de monter à bord. Il faut habituellement un permis spécial pour parler avec l'équipage et les inviter dans votre centre.

10. Se faire reconnaître

10.1 Il y a de plus grandes chances d'être bien reçu à bord si l'on se fait reconnaître immédiatement et sans équivoque comme visiteur de navire venant d'une mission des marins. Il y a différents signes extérieurs qui peuvent faciliter cette identification : portez une veste ou un chapeau portant le signe de la mission dont vous dépendez, un emblème distinctif sur le casque, un t-shirt avec le logo ou un simple brassard avec le logo de la mission. Un aumônier de port aura moins de mal à se faire reconnaître s'il porte le col romain ou un insigne. Parquez votre véhicule, qui sera également identifié par un logo, bien en vue du bateau, pour compléter votre identification.

10.2 Utilisez des cartes de visites avec votre logo pour vous présenter. Ayez de la documentation sur les centres d'accueils, les possibilités de distraction .. Présentez votre permis de monter à bord officiel chaque fois que cela est nécessaire.

10.3 Expliquez les raisons de votre venue à bord et ce que représente la Mission aux marins (sur la plupart des navires, les marins connaissent). Expliquez l'objectif de votre visite, demandez combien de temps le bateau restera au port, et toutes informations particulières ; Présentez ensuite brièvement les services que vous-mêmes et votre mission pouvez offrir.

10.4 indiquez clairement que vous n'êtes pas un agent commercial et que vous ne commercialisez ou ne vendez de la « distraction » contre de l'argent..

10.5 Dans les grands ports, il peut y avoir plusieurs organisations – Evitez toute confusion sur l'organisation que vous représentez.

11. La visite à bord

11.1 Décrivez spécifiquement ce que votre mission peut offrir aux marins de ce navire. Précisez également ce que vous ne pouvez pas faire pour éviter toute fausse attente. Si l'équipage parle différentes langues, vous pouvez avoir à chercher quelqu'un qui vous comprenne. Ayez des documents illustrés pour expliquer aux marins ce que le centre peut offrir ou les possibilités de distraction à terre. Laissez cette documentation à bord.

11.2 Donnez à l'équipage toutes indications concernant les alentours du quai et du port - Indiquez leur les endroits risqués et comment les éviter. Donnez leur des renseignements pratiques tels que la poste la plus proche ou la poste, ou le système des transports publics. Ayez des cartes, des plans, des brochures que vous laissez à bord.

11.3 Décrivez la ville, ses centres historiques et ses centres d'intérêt. Soulignez les événements prochains sportifs et culturels : en particulier ceux pour lesquels les entrées sont bon marché. Les indiquer clairement sur les plans ou le journaux que vous laissez à bord.

11.4 discutez avec l'équipage de leurs besoins spécifiques ou de n'importe quel problème. Les demandes les plus courantes sont les timbres, les cartes téléphoniques, le courrier, les transferts bancaires et le poste le plus proche et le plus pratique pour téléphoner chez soi. Les demandes sont souvent pour des choses qu'on ne peut trouver à bord comme le sport, les distractions. Beaucoup de marins apprécient que vous leur apportiez des revues, des livres, des vidéos et même des bibles dans leur propre langue.

11.5 N'oubliez pas de demander si quelqu'un est malade à bord ou si quelqu'un a été hospitalisé depuis l'arrivée.

11.6 A bord, pensez à demander des informations sur « votre » navire. Cela vous permettra d'établir un programme pour le plus grand intérêt du marin. Quel est le pavillon du navire ? combien de temps a-t-il été en mer ? .Y a-t-il eu quelque incident particulier ? Combien de temps le navire reste-t-il au port ? quel était le dernier port, quel sera le prochain ? Le bateau restera-t-il au même quai ou changera –t-il de poste ? quelles nationalités, groupes ethniques, religions sont représentés bord ? Quelle est l'organisation du travail pour l'équipage au port ?

11.7 Si un transport est demandé avec le minibus du club, fixer une heure de ramassage et trouver quelqu'un à bord qui vous confirme l'heure et le nombre de personnes par téléphone. Chaque fois qu'il est question de programmes, d'heures, de lieux de rendez-vous, ou d'argent, assurez vous que votre interprète comprend et traduit votre message correctement. N'oubliez pas que même sur un navire qui vient régulièrement, il peut y avoir de nouveaux membres d'équipage qui n'ont pas entendu parler du foyer, de ses possibilités et des services qu'il offre.

12 . Communication à bord – Relations personnelles

12.1 autant que possible, programmez votre visite à un moment où l'équipage est le plus disponible, comme à la pause café, après le déjeuner, après le travail, samedi après-midi ou dimanche soir ou tout autre temps libre..

12.2 Allez aux endroits clés comme le carré des officiers ou de l'équipage, ou les salles TV, Vidéo .. durant les pauses, vous trouvez souvent des marins près de la cuisine, et Allez partout où vous entendez des conversations ; Frappez toujours avant d'entrer, même si la porte est ouverte.

12.3 Apprenez à évaluer la situation rapidement. Observez la disposition générale de l'équipage et repérez s'il y a des problèmes ou des besoins particuliers. Puis essayez de clarifier.

12.4 Gardez à l'esprit ceux qui peuvent avoir des problèmes et attendez de les voir seuls pour pouvoir leur parler individuellement.

12.5 Parlez avec de petits groupes de marins ; Proposez une rencontre individuelle si nécessaire et au foyer : il est quelque fois plus facile pour un marin de parler en terrain neutre) Prévoyez également de retourner à bord à un moment plus propice pour le marin. Rappelez vous que vous offrez quelque chose d'important et ne demandez rien en retour. Commencez toujours par écouter puis commentez ou conseillez.

13. Besoins particuliers

13.1 Il est important d'apporter une attention spéciale aux équipages qui ont passé un bon bout de temps en mer ou qui vont avoir un long voyage. Leur apporter :

- accueil, distraction, sports, confort
- accès à internet, livres, revues, vidéos, films
- un programme religieux

13.2 Pour les équipages des porte containers dont les escales sont très rapides, la priorité devrait être :

- accueil amical et attentif au marin à bord
- cartes de téléphone, transports jusqu'à la cabine téléphonique au vers le club
- timbres, courrier et transfert d'argent
- transports vers les commerces
- journaux du jour, revues et livres
- services religieux à bord

13.3 Demandez combien il y a de femmes à bord, si elles sont là en tant que passagères, épouses ou parties de l'équipage. Les épouses sont quelques fois mises sur les listes d'équipage. Trouvez un moment pour bavarder avec elles. Au besoin, trouvez une autre femme au sein de l'association. Proposez d'aller faire des courses et de les emmener visiter la ville pendant leur temps libre au port. Ayez livres et revues pour elles.

13.4 Les enfants et leurs mères à bord, ont besoin de place pour marcher et jouer ; Ils peuvent vouloir aller dans des parcs de jeux, des jardins publics, des zoos ou tout autre lieu de distraction. Ils ont souvent besoin de commerces bien spécifiques.

13.5 Si vous rencontrez des élèves et que le temps le permet, faites leur rencontrer d'autres jeunes de la communauté ou des écoles.

13.6 Les marins hospitalisés ou malades à bord demandent une attention particulière. En allant à l'hôpital, demander à un autre marin ou à un traducteur de venir avec vous. Assurez vous de la bonne communication entre le patient, l'hôpital, l'agent du navire. N'hésitez pas à donner un coup de main si nécessaire. Le suivi d'un malade est particulièrement important quand le navire a quitté le port.

13.7 assurez vous que les marins détenus en prison ou retenus par les autorités reçoivent fassent l'objet de soins pastoraux et d'une assistance légale appropriée. Si possible, veillez à ce qu'il reçoive des visites de gens de représentants de son pays.

13.8 Faites preuve d'intuition quand vous parlez avec l'équipage pour deviner tout signe de crise. Ce peut être à travers les questions et les conversations, mais aussi à travers le manque de communication ou l'aspect extérieur. Un équipage mal à l'aise peut cacher une réelle crise qui demande une intervention immédiate ou être le résultat d'incidents précédents. Ce peut être une mauvaise tempête en mer, un décès à bord, des conflits personnels sérieux, une série d'accidents dus à non respect des règles de sécurité, des retards de paiements ou autres choses. Il appartient au visiteur de navire de clarifier le cœur du problème et la façon d'aider.

13.9 Pour préparer un plan d'aide, ayez recours aux conseils d'un autre visiteur de navire ou de quelqu'un de plus expérimenté. N'agissez jamais au nom de l'équipage sans leur accord (sauf quand le navire est dangereux et que vous craignez pour leur sécurité) .

13.10 soyez prêt à apporter de l'aide en ayant une liste de référents et les numéros de téléphone d'un certain nombre de personnes et d'agences.

14. Quand il y a nécessité d'intervention

14.1 La réussite d'une intervention est dans la communication. Prenez le temps de parler et agissez comme un conciliateur et non comme un même tout.

14.2 Le manque de communication à bord, du souvent aux problèmes de langues, de différences culturelles des normes et valeurs peuvent souvent provoquer solitude et stress.

14.3 Quand vous remarquez un problème, écoutez les différents échos. Ne faites pas immédiatement confiance à la première personne qui se plaint. Posez la question à d'autres personnes impliquées. Demandez un interprète si nécessaire.

14.4 Si vous concluez qu'il y a un réel problème, il sera bon d'entendre le capitaine ainsi que les autres membres de l'équipage. L'équipage ne sera pas toujours d'accord pour que vous parliez au capitaine. Sauf si c'est un problème de sécurité du navire, il vaut mieux ne pas poursuivre la discussion que de le faire sans l'accord de l'équipage. Il arrive que le capitaine et les officiers ne soient pas au courant des problèmes de l'équipage. Le capitaine peut apprécier de pouvoir régler le problème avant qu'il en perde le contrôle. Suivant la nature du problème, vous pouvez également avoir à contacter l'agent. Mettez sur la bonne volonté de toutes les parties impliquées.

14.5 Si nécessaire, rappelez à l'équipage les termes de l'accord signés par les marins et la compagnie. Le marin doit respecter le contrat. Cela ne veut pas dire être mis en danger ou abusé par d'autres. Si un marin envisage de quitter le navire, expliquez lui la gravité de rompre le contrat et la loi. Il est utile que le visiteur de navire ait une bonne connaissance des droits des marins, des états du pavillon et des procédures de rapatriement.

14.6 Si des violations des lois internationales ou des manquements aux règlements de sécurité à bord, vous pouvez contacter les garde-côtes ou l'autorité compétente correspondante » dans votre port et demander une inspection.

14.7 Faites toujours preuve d'attention au problème mais ne promettez jamais rien que vous ne puissiez réaliser ou obtenir. Préservez toujours la dignité du marin.

14.8 Dans de très rares cas et quand tous les autres moyens ont échoué, l'appel aux média peut être le seul moyen de faire pression sur les responsables pour modifier des conditions qui mettent en jeu la vie du marin et son bien être.

14.9 Des contacts avec ITF ou le Centre des droits des marins du Seamen's Church Institute pour une aide sur des questions de contrats peuvent aider à résoudre des situations difficiles.

15. Ministère auprès des pêcheurs

La pêche est le travail le plus dangereux au monde. De plus, il est très souvent mal payé. Ces conditions de supposent une sensibilité particulière de la part d'un aumônier dans un port de pêche, une aptitude à accompagner. les victimes de naufrages ou de tempêtes, les survivants et leurs familles.

Les pêcheurs nord américains sont souvent à terre et peuvent participer à l'activité des paroisses locales. Les prêtres peuvent ne pas comprendre ou prendre le temps pour répondre aux besoins des pêcheurs et de leurs familles. Cela peut être l'occasion pour l'aumônier d'un port de pêche de les aider. Il est important qu'il y ait au moins un contact effectif entre eux.

Une fois à quai, les pêcheurs ont hâte de débarquer leurs prises dans tarder ou d'effectuer les opérations de maintenance sans perdre de temps. Le temps libre au port se passe souvent dans les cafés ou les restaurants le long du quai. La présence de l'aumônier dans ces lieux, sur les quais ou dans les cafés , ainsi que leur aide à effectuer certaines tâches est généralement appréciée. Cependant la sécurité et des aptitudes particulières pour faire marcher les machines sont nécessaires sur les bateaux de pêche comme sur les navires de commerce.

C'est pour ces raisons que l'aumônier doit porter un casque avec une croix visible, des vêtements qui ne craignent pas la graisse. L'ouverture d'esprit et la patience sont des atouts

pour les aumôniers. (Vous pouvez aussi tâcher votre chemise dans la salle à manger des pêcheurs).

Les équipages et les officiers des bateaux usines ont également besoin de la présence d'un aumônier et certains travaillent à l'ancre sans possibilité ou à peine de débarquer pendant plusieurs mois de suite. Le personnel des navires usines n'est en général pas bas » sur place et connaît les difficultés de tout marin marchand. Ils ont besoin de contact avec les paroisses, de récréation, de faire des achats, de recevoir des conseils ..

Les pêcheurs à bord des navires armés par les japonais requièrent une attention particulière. Les équipages peuvent être mélangés, chrétiens, musulmans et bouddhistes . Les problèmes de langue entre les membres de l'équipage, à bord ou à terre sont une autre particularité et demandent un ministère très particulier. N'oubliez pas que les chrétiens peuvent souffrir d'être ridiculisés ou physiquement intimidés par d'autres marins non chrétiens.

Ministère auprès des navires de croisière

Les équipages à bord des navires de croisière ainsi que le reste du personnel ont les mêmes besoins que les marins d'un vraquier, d'un porte conteneurs ou d'un pétrolier, mais les conditions du ministère sont différentes.

En dehors des temps d'attente pour réparations, les navires de croisières ne seront dans le port que pour 8 heures maximum. Pendant ce temps d'escale, le marin a ou non la possibilité d'aller à terre, comme les marins de commerce ; mais le reste du personnel est de quart comme en mer et aura au maximum 4 heures de permission à terre.

De plus, les navires de croisières emploient un nombre très important de personnel, proches d'un marin pour deux passagers. Si l'on considère que les navires de croisières vont de plusieurs centaines de passagers pour les plus petits jusqu'à des milliers le plus souvent, l'aumônier doit s'attendre à en recevoir plusieurs centaines de marins en même temps et à en assurer le transport rapidement.

Selon les règlements, tout le personnel d'un navire de croisière doit être formé à la sécurité en mer et aux opérations maritimes de base. Mais leur travail principal comprend, la blanchisserie, les service de chambre, l'intendance, la cuisine, la vaisselle, le service à table, le bar, l'animation et les excursions. Bien que la plupart des navires de croisières ne fassent pas de différence entre l'équipage et le personnel, leurs tâches, leur formation et quelquefois leurs cultures d'origine les séparent.

Même si leurs rôles et leurs réseaux sont différents, les équipages et le personnels des navires de croisière ont les mêmes besoins d'appeler chez eux, d'envoyer de l'argent , tout cela dans un délai très court.

Ministère auprès des bateaux de plaisance

Les ports de plaisance ont leurs propres possibilités et leurs propres besoins. Les propriétaires de bateaux de plaisance constituent une communauté forte, qui voyage à travers le monde et dans laquelle ses membres trouvent le soutien spirituel. Les skippers, leurs familles et leurs amis peuvent aller dans un port et profiter de l'aide des pasteurs locaux s'ils le souhaitent.

Les propriétaires de yachts apprécient presque partout de voir un aumônier portant une tenue reconnaissable et trouveront l'occasion de faire bénir les bateaux, de demander confession ou parfois communion.

Cependant, ce sont les équipages payés de ces bateaux qui ont le plus besoin de l'aide des aumôniers. Dans certains ports internationaux, certains équipages se trouvent débarqués en fin de voyage, peuvent avoir besoin de logements, de soins médicaux et de rentrer chez eux ou de changer de quai pour un nouvel embarquement, ou tout simplement de ne pas se sentir seul dans un port étranger. En fonction de l'époque ou de l'affluence, il peut être impossible de répondre à leurs besoins sans aide.

Dans les ports le plus fréquentés, il arrive que des armateurs de grands yachts ou des skippers débarquent des équipages avec ou sans leur accord, les laissent sur le marché local avec peu ou pas de ressources. Les équipages des yachts sont généralement mal payés, les logements dans les ports, quand ils sont disponibles en pleine saison, sont chers et le foyer d'une aumônerie peut être le seul refuge.

Dans ces ports, le ministère se développe auprès des équipages professionnels de bateaux de course durant les régates. Les professionnels de la course sont fiers et peuvent paraître aisés. Ils ont pourtant besoin d'un soutien spirituel d'une façon ou une autre et les nouveaux peuvent souffrir des avaries ou des abandons auxquels on peut s'attendre. Comme les pêcheurs, les professionnels sont généralement heureux de recevoir une aide pratique quelconque sur le dock ou dans le hangar. On trouve des professionnels de régates qui travaillent la nuit avant le départ d'une grande course.

ANNEX 1 – CODE DE CONDUITE DE L'ICMA

L'appartenance à l'ICMA comporte une obligation de respecter la constitution de l'association et son code de conduite.

La Mission de l'ICMA : les marins du monde nous rappellent la finalité du plan de Dieu « le monde ne s'achèvera que lorsque l'évangile du Royaume de Dieu aura atteint les limites du monde habité » (Mathieu 24.14) Dans une société divisée, la mission de l'ICMA est de promouvoir l'unité, la paix et la tolérance. L'ICMA a été fondée pour promouvoir et coordonner une coopération chrétienne œcuménique ; Les aumôniers et tous le personnel des organisations membres de l'ICMA, sur le plan local, national et international doivent donc :

- ❖ Faire preuve d'un amour inconditionnel pour le marin, en tant qu'être humain, créé à l'image de Dieu et d'un respect sincère pour ses valeurs/croyances personnelles
- ❖ Servir les marins et leurs proches de toutes nationalités, religions, cultures, langues, sexes ou races
- ❖ Refuser toute intolérance ou injustice
- ❖ Respecter la diversité des membres et églises de l'ICMA et promouvoir des objectifs communs
- ❖ Respecter la loyauté de ceux qui sont engagés dans le ministère maritime vis à vis de leur discipline ecclésiastique particulière et de leur tradition, sans prosélytisme vis à vis des marins.
- ❖ Coopérer avec les personnes, les organisations et les institutions chrétiennes ou non chrétiennes qui travaillent au bien être des marins

ANNEXE II – Le Code International de Sécurité pour les navires et les installations

portuaires (ISPS)

Le 1^{er} Juillet 2004, Le code International de Sécurité des Navires et des Installations portuaires de l'Organisation Maritime Internationale a été approuvé par les états membres. Ce code vise à assurer la sécurité des navires et des installations portuaires en gérant les risques propres à chaque navire ou installation portuaire. Le but du code ISPS est de fournir un cadre standard et structuré pour l'évaluation des risques et qui permette aux gouvernements d'apprécier, en fonction des évolutions de la menace, la vulnérabilité des navires et des installations portuaires.

Tous les pays qui adhèrent au code ISPS doivent identifier et évaluer les installations et infrastructures importantes ainsi que les zones susceptibles, si elles sont endommagées, de provoquer de pertes de vie humaines ou avoir des conséquences néfastes sur l'économie ou l'environnement du port. Ils doivent également identifier les menaces réelles qui pèsent sur ces structures de façon à définir l'importance des mesures de sécurité à prendre. Il appartient aux états d'identifier les faiblesses des installations portuaires, des systèmes de protection, des systèmes de communication, des infrastructures de transport, et de toutes les zones portuaires qui peuvent être des cibles éventuelles. Ceci afin de pouvoir y répondre par des mesures de sécurité appropriées.

Etant donné que chaque navire ou type de navire, chaque infrastructure portuaire présente des risques différents, la façon d'y répondre pour se conformer au code ISPS sera déterminée et approuvée de façon individuelle par les états membres.

Pour communiquer le niveau de menace sur un navire ou une installation portuaire, les pays établiront des niveaux de sécurité appropriés. Les niveaux 1, 2 et 3 correspondent respectivement à des situations de menaces normales, moyennes ou importantes. Le niveau de sécurité établit un lien entre le navire et l'installation portuaire car il définit la mise en place de mesures propres de sécurité pour le navire et l'installation portuaire.

Les navires sont soumis à un système d'inspection, de vérification, de certification et de contrôle pour assurer la mise en place des mesures de sécurité. Il appartient également aux installations portuaires de rendre compte des informations concernant la sécurité au gouvernement concerné, qui, à son tour, soumettra une liste des programmes de sécurité relatifs aux installations portuaires, reprenant les détails géographiques et les contacts, à l'organisation maritime internationale (OMI).

Le code ISPS demande aux compagnies maritimes de nommer un officier de sécurité pour la compagnie et un bureau de sécurité pour chacun de ses navires. Il est de la responsabilité de l'Officier de sécurité de la compagnie de s'assurer que le programme de sécurité d'un navire est bien mis en œuvre, que les plans de sécurité du navire sont rédigés et soumis à l'approbation de l'administration (ou de son représentant) et mis à bord de chaque navire.

Le plan de sécurité du navire doit mentionner les mesures de sécurité opérationnelles et physiques que le navire lui-même doit prendre pour s'assurer qu'il opère toujours au niveau de sécurité n° 1. Le plan doit aussi indiquer les mesures supplémentaires de sécurité qu'il doit prendre pour opérer au niveau 2 si il en reçoit l'ordre. De même il doit être prévu les mesures

à prendre pour répondre rapidement aux instructions qui peuvent être adressées au navire pour assurer un niveau de sécurité n° 3.

Les navires doivent avoir un certificat de sécurité qui indique qu'ils sont conformes au code ISPS. Quand un navire est au port ou se dirige vers un port l'état du port a le droit de faire différents contrôles et mesures de conformité sur ce navire. Le navire est soumis aux inspections du contrôle de l'Etat du port ; mais ces inspections ne porteront généralement pas sur l'examen du plan de sécurité du navire lui-même sauf exceptions.

Le navire peut aussi être soumis à des contrôles supplémentaires si le gouvernement qui exerce le contrôle et les mesures de conformité a des raisons de croire que la sécurité du navire a été compromise ou celle des installations portuaires qu'il a utilisées.

Tous les pays doivent s'assurer de la mise en place d'une déclaration de sécurité pour les installations portuaires de son territoire qui reçoivent des navires effectuant des liaisons internationales. Cette déclaration de sécurité consiste en une analyse des risques inhérents au fonctionnement des installations portuaires pour déterminer les endroits les plus susceptibles d'être l'objet d'attaques. Le risque est évalué en fonction de la menace, de la vulnérabilité de la cible et des conséquences de l'attaque.

Après cette analyse, il sera possible d'émettre une déclaration complète du niveau de risque. La déclaration de sécurité des installations portuaires permettra de définir les zones portuaires qui nécessitent la nomination d'un Officier de sécurité et de préparer un plan de sécurité pour les installations portuaires. Ce plan doit indiquer les mesures opérationnelles et physiques que l'installation portuaire doit prendre pour assurer un niveau de sécurité 1. Ce plan doit également indiquer les mesures supplémentaires à prendre pour faire face au niveau de sécurité 2, si cela est requis. De même, le plan doit reprendre les mesures éventuelles à prendre pour répondre rapidement à une demande de sécurité niveau 3.

Les navires qui utilisent les installations portuaires peuvent être soumis à des inspections de la part de l'état du port ainsi que des mesures de contrôle supplémentaires. Les autorités concernées peuvent demander des informations concernant le navire, sa cargaison, les passagers et le personnel du navire avant toute entrée du navire dans le port. Dans certaines circonstances, l'entrée au port peut être refusée.

Le code ISPS essaie d'équilibrer les nécessités de sécurité et le droits de marins, y compris d'aller à terre. La conférence qui a adopté le code ISPS a aussi adopté une résolution qui presse les gouvernements d'assurer une protection spéciale aux marins et de prendre en compte l'importance vitale pour les marins d'aller à terre, dans l'application du code ISPS. Elle encourage également les gouvernements, les états membres de l'OMI et les organisations non gouvernementales comme l'ICMA, à relater à l'OMI tous les cas où la mise en place du code ISPS a eu des conséquences négatives pour les marins.

ANNEXE III – OIT (ILO) et OMI (IMO)

OIT

L'organisation internationale du Travail est une agence des Nations Unies spécialisée dans les questions de travail et concerne tous les travailleurs. Elle se réunit régulièrement en sessions particulières pour traiter des affaires maritimes. L'OIT est une organisation internationale unique qui permet aux armateurs et aux syndicats de participer à des discussions et de se prononcer par vote. L'ICMA participe aux réunions de l'OIT en tant qu'organisation non gouvernementale.

L'OIT rédige des conventions qui sont contraignantes pour les états qui les ratifient. On parle souvent du nombre de conventions de l'OIT. Les conventions qui concernent le plus les armateurs de port sont la Convention sur la Marine marchande (normes minima) (OIT 147) et celle sur le bien être des marins (OIT 163).

Depuis 2001, l'OIT travaille à un projet ambitieux : réunir en une seule convention quelques 60 conventions et recommandations, et renforcer les grandes lignes, les droits et les normes définis dans ces conventions. Un projet sera présenté à l'adoption au cours de la session maritime de l'OIT, début 2006.

OMI

L'organisation maritime internationale, dont le siège est à Londres, est l'agence des Nations Unies responsable de l'amélioration de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions occasionnée par les navires. Elle compte 164 pays membres et plusieurs organisations non gouvernementales. Les conventions de l'OMI les plus importantes ont été largement acceptées par de nombreux pays à travers le monde. Elles comprennent la Convention Internationale sur la Ligne de chargement, la Convention Internationale pour la Sécurité en mer (SOLAS), et le code ISPS, la Convention Internationale pour la prévention des pollutions (MARPOL) et les normes de formation, de certification et de veille pour les marins (STCW). L'OMI est passée d'une attention à la réglementation des normes des équipements techniques à la réglementation des facteurs humains dans la sécurité maritime. Les objectifs de l'OMI pour les années 2000 comprennent une recherche active de réponse aux tendances qui affectent la sécurité des navires et de ceux qui sont à bord, développant l'intérêt sur les personnes en priorité en évitant une réglementation excessive et en développant une culture de la sécurité et une prise de conscience environnementale.

L'OMI vote les normes internationales maritimes et les réglementations mais ne les fait pas appliquer. La mise en place et l'application des normes de l'OMI reviennent aux gouvernements. L'état du pavillon d'un navire est le responsable final de l'observance des normes de l'OMI. Les états des ports doivent également imposer les normes de l'OMI aux navires étrangers faisant escale dans leurs ports.

ANNEXE IV – ITF et ICSW

ITF

La Fédération Internationale des ouvriers des transports (ITF) a créé le trust ITF en 1981. Son objectif est le bien être spirituel, moral et physique des marins, quelque soit la nationalité, la race ou la croyance. Ses ressources viennent des revenus du Fond international d'aide et de protection des marins, appelé communément le fond ITF « Welfare ». D'autre part le Trust se limite au soutien de projets qui profitent directement au bien être individuel des marins, sur le plan spirituel, moral ou physique.

ICSW

Le Comité International de Bien Etre des Marins est une organisation qui couvre la mise en place de la politique de bien être des marins de l'OIT. ICSW, organisation à but non lucratif, a adopté en 2003 les projets suivants : Information sanitaire des marins, Jumelage des centres et services internet. Toute information sur ICSW sur le site : www.seafarerswelfare.org

ANNEXE V – ORGANISATIONS DE BIEN ETRE DES MARINS

A

AGGIES – Royal Sailors’ Rests
AGISM - Association pour les Gestion des Institutions Sociales Maritimes (France)
AISCU – Association of International Seamen’s Clubs of the Ukraine
AMMLA – American Merchant Marine Library Association
AOS – Apostleship of the Sea (Stella Maris). Roman Catholic seafarers’ ministry
ASAN – African Seafarers’ Assistance Network

B

BISS – British and International Sailors Society

C

CDMB – Centro de los Derechos del Marino – Barcelona
CISB – Commonwealth of Independent States & Baltic States
CPC – Crisis Preparedness Committee (ICMA)
CSR – Center for Seafarers’ Rights of SCI NY/NJ (see SCI)
CSWB – Cameroon Seafarers Welfare Board

D

DGSS – Danish Government Seamen’s Service
DSM – Deutsche Seemannsmission (German Seamen’s Mission)

E

ESM – Estonian Seamen’s Mission

F

FAAM – Federation des Association D’Accueil de Marins
FGSS – Finnish Government Seamen’s Service

H

HKF – Swedish Government Seamen’s Service (Handelsflottans kultur-och fritidsrad)

I

IACS – International Association of Classification Societies
IAPH – International Association of Ports and Harbours
IASMM – International Association for the Study of Maritime Mission
ICMA – International Christian Maritime Association
ICONS – International Commission on Shipping
ICS – International Chamber of Shipping
ICSW – International Committee on Seafarers’ Welfare
ICWTWU – Independent Confederation of Water Transport Workers’ Union
IFSMA – International Federation of Shipmasters’ Association
IHMA – International Harbour Masters’ Association
ILO – International Labour Organization
IMHA – International Maritime Health Organization

IMO – International Maritime Organization
INMARSAT – International Maritime Satellite Organization
ISAN – International Seafarers’ Assistance Network
ISF – International Shipping Federation
ISFMA – International Federation of Shipmasters’ Association
ISM Code – International Safety Management Code
ISMA – International Ship Managers’ Association
ISO – International Standards Organization
ISPS – International Ship and Port Facility Security Code
ISS – International Sports for Seafarers (ICSW sub-committee)
ITF – International Transport Workers’ Federation
ITF ST – International Transport Workers’ Federation Seafarers’ Trust
IMB – International Maritime Bureau
ISU – International Salvage Union

J

JAWS – Justice and Welfare Secretariat (see MtS)
JMC – Joint Maritime Commission
JSWA – Japan Seamen’s Welfare Association

K

KGFS – King George Fund for Sailors (UK Charity)
KHE – Korea Harbor Evangelism
KIMM – Korea International Maritime Mission
KISMA – Korea International Seamen’s Mission Association

L

LAMM – Lutheran Association for Maritime Ministry
LIFE – International Seafarers’ Christian Missions

M

MARISEC – Maritime Secretariat (London-based) providing secretariat services for the FSF, ICS and other organizations
MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973
MEPC – Maritime Environmental Protection Committee (IMO)
MMtS – Mersey Mission to Seafarers
MNWB(UK) – UK Merchant Navy Welfare Board
MSC – Maritime Safety Committee (MO)
MtS – Mission to Seafarers

N

NAMMA – North American Maritime Mission Association
NGSS – Norwegian Government Seamen’s Service
NSM – Norwegian Seamen’s Mission
NUMAST – National Union of Marine Aviation & Shipping Transport Officers (UK)
NZC – Nederlandse Zeemanscentrale

P

PoSS – Ports of the Seven Seas (edited by ICSW)
PSAP – Philippine Seafarers' Assistance Programme

Q

QVSR – Queen Victoria Seamen's Rest

S

SCFS – Seamen's Christian Friend Society
SCI NY/NJ – Seamen's Church Institute New York/New Jersey
SIRC – Seafarers' International Research Centre (Cardiff University)
SiS – Sjomanskykan I Sverige (The Seamen's Church Sweden)
SOLAS – International Convention for Safety of Life at Sea, 1974
SoSS – Sports of the Seven Seas (worldwide sports competition for seafarers)
SFS – Sailors' Families' Society
Stella Maris – See AOS
SM Finland – Suomen Merimieskirkko r.y. (Finnish Seamen's Mission)
SPWO – Stichting Pastiraat Werkers Overzee (Dutch pastoral care to dredging people)
SWB NZ – Seafarers' Welfare board New Zealand\

ANNEXE VI ADRESSES UTILES

CENTER FOR SEAFARERS' RIGHTS (CSR)
Of the Seamen's Church Institute of New York & New Jersey
241 Water Street, New York, NY 10038, USA
Tel: +1 232 3499 090 Fax: +1 212 3498 342
E-mail: csr@seamenschurch.org Douglas Stevenson, Esq.
Website: www.seamenschurch.org

INTERNATIONAL COLLECTIVE IN SUPPORT OF FISHWORKERS
Indian Office ICSF, 27 College Road
Chennai 600006 India
Telephone: (91) 44-2827 5303
Facsimile: (91) 44-2825 4457
E-mail: icsf@vsni.com

Brussels Office:
ICSF, Brussels Office
Rue du Midi 165,
B-1000 Brussels, Belgium
Telephone: (32) 2-513 1565
Facsimile (32) 2-513 7343
E-mail: icsfbrussels@yucom.be
website: www.icsfinet

INTERNATIONAL COMMITTEE ON SEAFARERS' WELFARE (ICSW)
Forsyth House
77 Clarendon Road
Watford
Hertfordshire WD17 1DS, United Kingdom
Tel: +44 1923 222 653 Fax: +44 1923 222 663
E-mail: icsw@icsw.org.uk
Website: www.seafarerswelfare.org

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)
4 Route des Morillons,
CH-1211, Geneva 22, Switzerland
Tel: +41 22 799 6111 Fax: +41 22 798 8685
E-mail: ilo@ilo.org Website: www.ilo.org

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (IMB)
Maritime House, 1 Linton Road, Barking
Essex IG11 9HG, United Kingdom
Tel: +44 20 8591 3000 Fax: +44 20 8594 2833
E-mail: ccs@icc-ccs.org.uk
Website: www.iccwbo.org/ccs/menu_imb_bureau.asp

International Transportworkers Federation (ITF)
ITF House
49-60 Borough Road

London, SE1 1DR England
Tel:+44 (0) 20 7403 2733
Fax: +44 (0) 20 7357 7871
E-mail: mail@itf.org.uk
Website: www.itf.org.uk

JUSTICE AND WELFARE SECRETARIAT (JAWS)
c/o The Mission to Seafarers
St. Michael Paternoster Royal
College Hill, London EC4R 2RL United Kingdom
Tel: +44(0) 20 7248 5202 Fax: +44 (0) 20 7248 4761
Website: www.missiontoseafarers.org
Rev. Ken Peters

MERCHANT NAVY WELFARE BOARD (MNWB)
30 Palmerston Road
Southampton Hants S014 1LL United Kingdom
Tel: 023 8033 7799
Fax: 023 8063 4444
E-mail: enquiries@mnwb.org.uk
Website: www.mnwb.org.uk

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING and
INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION
12 Carthusian Street
London EC1M 6EZ England
Tel: +44 20 7417 8844
Fax: +44 20 7417 8877
E-mail: post@marisec.org
Website: www.marisec.org

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 Albert Embankment
London SE1 7SR United Kingdom
Tel: +44 (0) 20 7735 7611
Fax: +44 (0) 20 7587 3210
Website: www.imo.org

SEAFARERS INTERNATIONAL RESEARCH CENTRE
Cardiff University,
P. O. Box 907,
Cardiff, CF10 3YP Wales, UK
Tel: +44(0)29 2087 4620
Fax: +44(0) 29 2087 4619
E-mail: SIRC@cardiff.ac.uk
Website: www.sirc.cf.ac.uk

Physical Address:
52 Park Place
Cardiff, CF10 3AT Wales, UK

INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR THE STUDY OF MARITIME MISSION
York St. John College,
York YO31 7EX, UK
Tel: +44(0) 1904 716861
Fax: +44(0) 1904 612512
E-mail: s.friend@yorks.ac.uk
Website: www.freewebz.com/iasmm/index.html

ACRONYMNS AND ABBREVIATIONS OF MARINE INDUSTRY TERMINOLOGY
Website: www.nautinst.org/acronymns.htm

ANNEXE VII ASSISTANCE TELEPHONIQUE ISAN

Ce service téléphonique entièrement gratuit et confidentiel, fourni par ISAN (Réseau international d'Assistance aux Marins) s'adresse à tous les marins et à leurs familles. Quelque soit le problème que vous ayez, ce que vous vouliez savoir, la langue que vous parliez, où que vous soyez, quelle que soit l'heure, nous sommes là pour vous.

Appelez gratuitement des pays suivants le : + 44 800 73 53 27 37

Australie	0011	Corée	001
Autriche	00	Luxembourg	00
Belgique	00	Macao	00
Canada	0011	Malaisie	00
Chypre	00	Pays-Bas	00
Danemark	00	Nouvelle Zélande	00
Finlande	00	Norvège	00
France	00	Portugal	00
Allemagne	00	Singapour	001
Hong-Kong	001	Afrique du Sud	09
Hongrie	00	Espagne	00
Islande	00	Suède	00
Irlande	00	Suisse	00
Israël	012	Taiwan	00
Italie	00	Etats-Unis	011
Japon	001	Royaume Uni	00

A partir de tous les autres pays, appelez le : + 44 20 73 23 27 37, nous vous rappellerons immédiatement.