

Expérience 'Stella Maris' d'Aumôniers Navigants

*Eddie Luceno, Ray Eliseo
Apostolat de la Mer, Philippines*

Introduction

Nous allons partager avec vous des extraits de notre journal de bord durant les voyages en mer effectués à partir de l'Europe.

Mon collègue et moi-même avons d'abord navigué ensemble aux Philippines sur des navires inter-îles. Puis nous avons navigué séparément sur les navires de haute mer. Au total, nous avons navigué à bord de 14 navires, et avons partagé la vie de 424 membres d'équipage. La longueur de notre séjour à bord des navires selon les voyages a été de sept à trente jours. Jusqu'ici, nous avons navigué sur des cargos, des navires de passagers, des vraquiers, et des navires porte-conteneurs. Nous allons vous lire des extraits de nos journaux de bord durant ces voyages.

Nous pensons que nous sommes moralement tenus de protéger l'identité des marins dont nous parlons dans notre journal de bord. C'est pourquoi dans ce rapport, nous leur avons assigné des noms de code ou des noms de plume, et modifié aussi les dates et les lieux. Les noms que vous allez entendre ne sont donc pas leurs vrais noms, et les dates ne correspondent pas à la réalité.

Nous allons parler tous les deux, Ray et moi. Chacun de nous lira à tour de rôle à partir de son journal. Notre exposé aura deux parties, la première sera constituée des extraits de nos journaux de voyage, et la seconde partie sera consacrée à nos conclusions et recommandations.

Première partie. Extraits de nos Journaux de bord

EDDIE :

J'ai navigué sur ce navire comme simple marin. En tant que tel, on m'a demandé de travailler avec l'équipage du pont. Le navire est neuf. Je devrais dire qu'il est équipé de façon exemplaire, avec toutes les facilités à bord.

Les officiers à bord sont européens et les marins philippins. La majorité des officiers sont jeunes. Je pensais qu'ils avaient été nommés officiers immédiatement dès le premier jour de leur profession maritime. La plupart des marins philippins ont navigué plus de dix ans. Un certain nombre, dont le Bosco, ont navigué de vingt cinq à trente ans. Durant une période d'environ deux ans, l'armateur a demandé successivement à deux agences de recrutement aux Philippines de procurer des hommes pour l'équipage de ce navire. La majorité des marins à bord aujourd'hui appartiennent au groupe recruté par la seconde agence. Sous l'autorité de cette seconde agence, quatre membres d'équipage philippin ont été renvoyés chez eux. Le cuisinier est le troisième ; les deux premiers n'ont jamais fini leur contrat.

La situation à bord est très stressante. Le commandant en second et le chef mécanicien ne cessent de harceler les marins du pont avec des paroles très dures. Le Bosco en particulier est pris à

partie presque chaque jour par le Second. Un jour le Second a accusé le Bosco d'être inefficace. Il disait que les parois du navire étaient mal peintes par les marins. La peinture de la coque s'écaillait en effet. Le Bosco a essayé de raisonner en disant que la peinture s'en allait à cause de la température, bien avant de sécher, car il gelait presque pendant qu'ils peignaient. Mais le Second refusait d'écouter. Une autre fois le Second a accusé le Bosco de mauvaise performance parce qu'il y avait de la poussière sur le navire. Le Bosco expliqua que les marins avaient fait tout ce qu'il fallait pour la propreté du navire d'après leurs ordres, qu'il y aurait toujours de la poussière. Celle-ci est apportée durant le chargement et le déchargement par les camions. Les ports d'escale sont dans une zone industrielle où il y a de la poussière partout. Cependant le Bosco a été accusé d'avoir répliqué. Dans une autre occasion, le Second a pris à partie un des marins alors qu'il était à la cuisine. Depuis la salle de repos de l'équipage, nous pouvions entendre la forte voie de l'officier qui criait sur le marin. Le marin a essayé de s'expliquer. Il fut accusé de vouloir se battre contre l'officier. On l'a sanctionné et il a été renvoyé chez lui avant la fin de son contrat.

Il y a encore eu bien d'autres échanges déplaisants entre les officiers et le bosco ou l'équipage, cela arrivait presque chaque jour. Les membres de l'équipage venaient toujours se confier à moi et j'essayais d'être objectif autant que possible. J'ai cru comprendre que les problèmes concernaient les ordres de travail, la performance et l'aptitude au travail et à l'organisation. D'une part je pouvais sentir combien les officiers se soutenaient les uns les autres. Le capitaine me dit un jour qu'il soutiendrait toujours ses officiers, quel que soit le problème. D'un autre côté, je pouvais me rendre compte de l'impression unanime de l'équipage qui trouvait ces officiers très autoritaires et sans expérience. En général, le marin essaye d'absorber la tension, cherchant de nouvelles manières de se comporter avec les officiers de façon pacifique. Une fois, le Bosco m'a confié son souci et son désir de restaurer l'harmonie à bord. Les marins disent qu'ils sont venus à bord pour travailler, pas pour être embêté.

Le problème entre, d'un côté le Second et le Chef Mécanicien avec tous les officiers, et les marins d'un autre côté, continuent à s'enflammer. La décision par laquelle un marin sera renvoyé chez lui plutôt que la fin de son contrat est définitive. Le Bosco a essayé de se contenir jusqu'à la fin de son troisième mois à bord. Comme il approcha de trente ans d'expérience maritime, il est profondément convaincu que ce qu'il a fait jusqu'ici était juste et convenable. Il trouve insupportable le fait que les officiers continuent à le harceler. Il pense qu'il n'est plus productif à bord. Espérant que son départ pourra apporter la paix à bord, il a décidé de terminer son contrat plus tôt, ou de demander d'être transféré sur un autre navire de la compagnie.

Alors que j'essayais de maintenir une position objective et indépendante, mon expérience de travailler avec eux et la camarade née à bord m'ont influencé d'une certaine manière, et j'ai acquis un sens d'appartenance à l'équipage. Je pouvais voir comment le bosco avait fait des efforts pour être à la hauteur de ce que le Second attendait de lui. Je pouvais percevoir comment il avait grandi en sagesse et en connaissances durant ces trente ans de navigation. Maintenant je me sentais profondément affecté par la situation. Chaque fois que le second se plaignait que l'équipage ne travaillait pas assez, je me sentais inclus, du fait que je travaillais avec eux.

Les hommes se sont confiés à moi. Il y a eu aussi des occasions où certains officiers ont voulu aussi s'ouvrir à moi. J'ai dû porter ce fardeau et les tensions dont souffraient les membres d'équipage à bord. J'ai trouvé, à travers mon court séjour à bord, que ma présence avait un effet positif sur le moral et la spiritualité de l'équipage. Cependant, je n'aimerais pas naviguer plus longtemps sur ce navire.

À ce moment-là, d'un côté, comme tout le monde dans l'équipage, je sentais le besoin de partager mes pensées et mes soucis et d'obtenir ainsi le soutien de quelqu'un. D'un autre côté, en

tant qu'aumônier, je sentais aussi le besoin d'expliquer la situation à quelqu'un qui serait capable de rencontrer l'équipage régulièrement à bord et de faire fructifier mon ministère autant que possible. Je savais que j'avais conquis la confiance de l'équipage, du fait qu'ils me parlaient même des plus secrets événements de leur vie. Je sais cependant que ma présence à bord est transitoire. J'espère que le Visiteur de navire de l'Apostolat de la Mer pourra être la personne apte à continuer ce ministère d'écoute que j'ai commencé à bord.

Jeudi 1200 - 1300. Le Visiteur de l'A.M. et l'Aumônier de la MtS viennent pour une visite. Je demande au Visiteur si je peux lui parler en privé.

J'ai trouvé que le moment que j'ai pu passer avec le visiteur de navire avait été bien court, car avant d'avoir pu finir de partager mes soucis avec lui, la cloche m'a rappelé que je devais revenir de nouveau au travail. Si j'avais été un marin ordinaire à bord, je n'aurais pas eu le luxe de ce moment pour parler plus longtemps avec le visiteur. J'ai pu alors ressentir ce que les marins ressentent d'habitude : que le temps alloué pour échanger avec le visiteur qui vient à bord est trop court. Maintenant je comprends pourquoi un marin profite de toute occasion pour me parler, même lorsque nous sommes au travail. J'ai pu ainsi apprécier l'avantage significatif qu'apporte ce projet qui a permis qu'un aumônier puisse naviguer avec l'équipage.

Combien devrait durer au minimum le séjour d'un aumônier à bord pour répondre convenablement aux besoins ? Mon collègue et moi partageons souvent nos observations et expériences à ce sujet. Nous partageons tous les deux l'impression que des périodes de 10 à 30 jours de navigation sur un navire ne sont pas suffisantes. Notre expérience nous dit que la plus grande partie de ce que demandent les marins d'un aumônier navigant à bord est de répondre à leur besoin de direction, de conseils, et de célébrations liturgiques pour nourrir leur moral et leur vie spirituelle. Nous devons consacrer un temps suffisant en longueur et en qualité pour que les mains puissent nous connaître et que nous puissions gagner leur confiance. Le processus de faire connaissance et de gagner la confiance, ne s'obtient pas d'un jour à l'autre. Mais il grandit et mûrit avec le temps. Alors les membres d'équipage viennent nous confier leurs problèmes et leurs soucis. Le contenu de leurs confidences va de leurs blessures émotionnelles à celles spirituelles. Au milieu de leurs problèmes, ils espèrent être compris et trouver quelqu'un qui les accompagne dans leur combat pour accepter leurs blessures et trouver une solution afin de pouvoir grandir à partir de là. Mais malheureusement, à cause de cette limite de temps de navigation, il y a eu beaucoup d'occasions où les marins avaient à peine commencé à s'ouvrir et c'était déjà le temps pour nous de débarquer et ainsi il a même été impossible pour nous de commencer à les aider à surmonter leurs blessures.

EDDIE

REY

Samedi 1700 -- 1830. J'ai aidé Joël (ce n'est pas son vrai nom) à nettoyer le mess des officiers.

Joël m'a confié ses soucis dans la vie. Il y a quelques jours il m'a expliqué comment il avait surmonté l'addiction à la drogue grâce à l'inspiration que lui avait donné sa fiancée. Il m'a aussi confié une douleur pas encore guérie. Il avait été si heureux d'aller chez lui pour célébrer la cérémonie de son mariage avec sa fiancée. Il a alors découvert que sa fiancée l'avait abandonné. Je me souviens combien il a pleuré en me racontant cet incident. Il me dit aussi qu'il n'avait plus aucun espoir de faire carrière dans la vie maritime parce qu'il est daltonien et qu'il n'avait découvert cela qu'après avoir passé son certificat. À bord, il a toujours un sentiment d'anxiété car il veut faire ce qui est le plus utile. Je me souviens qu'un après-midi, lorsque nous parlions dans sa cabine à propos de ses problèmes dans la vie, il me montra la croix qu'il portait comme quelque chose qui l'aidait à

surmonter son sentiment de solitude. Un jour, un officier répandit la rumeur que Joël était homosexuel...

Alors qu'on nous essuyions la cloison du mess des officiers, je continuais à observer l'attitude de Joël pour faire face aux problèmes qu'il avait à affronter. Il était silencieux et il me semblait aussi soucieux. Finalement je lui ai demandé s'il allait bien. Il hocha la tête et, après un moment, il me dit (je cite) : « ce sont des officiers. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent contre moi; je n'y peux rien » (fin de citation). Et il continua à travailler. Au fond de moi-même, je pouvais sentir le poids de son malaise et son souci. Alors que nos finissions, il m'a souri et il m'a dit (je cite de nouveau) : « Aumônier, je suis heureux que tu sois là ».

Ces mots de Joël m'ont touché. Je suis profondément conscient que je ne suis pas venu à bord pour résoudre tous les problèmes de tout le monde. Je ne suis pas venu non plus pour résoudre tous les conflits à bord. Tout ce que j'ai fait a été d'offrir une oreille attentive et d'accompagner chaque marin au moment où il devait faire face à des problèmes et des soucis qui lui tombaient dessus pendant son séjour à bord. C'est exactement ce que j'ai fait pour Joël. Cela fait plusieurs jours que je réfléchis pour savoir si la manière dont j'ai vécu à bord a été efficace ou non. Je me souviens que, au cœur de mes prières du soir, j'ai demandé au Seigneur qu'il m'en donne un signe. C'est pourquoi, finalement, je me suis senti encouragé lorsque Joël m'a dit qu'il était heureux que je sois là. *REY*

EDDIE

Samedi 0600 -- 0640. Six membres d'équipage ont participé à la prière du matin dans ma cabine. La prière s'est améliorée. Ce matin un marin a présidé la prière. La musique était très bonne. L'un d'eux a joué la guitare et nous avons tous chanté. Une belle prière de pétition m'a touché. Il a demandé au Seigneur la lumière afin que les relations à bord entre l'équipage et les officiers s'améliorent.

Je peux encore me rappeler, tôt un matin il y a vingt-trois jours, lorsqu'un marin a frappé à ma cabine et m'a demandé s'il pouvait prier avec moi. Il n'y avait personne d'autre avec lui. C'est ainsi que nous avons commencé à prier ensemble. Au fil des jours, les participants ont augmenté jusqu'à ce que j'en voie de 3 à 8 priant avec moi régulièrement. Je me suis rappelé que la seule chose que j'avais fait avait été de les informer que moi je prie chaque matin et que tout le monde est le bienvenu. La présence régulière de l'équipage à notre prière de matin me dit que ces marins doivent avoir senti le besoin de prier et qu'ils doivent avoir apprécié la valeur de la prière communautaire. En fait, la plupart d'entre eux ont déjà accueilli le groupe pour faire la prière dans leur cabine respective. Comme je voudrais qu'ils continuent à prier même lorsque j'aurais débarqué.

Comme je les rencontrais continuellement au travail et à la prière, les qualités de chacun sont devenues plus transparentes pour moi et des leaders naturels ont commencé à émerger. Peut-être maintenant je pourrais commencer à former l'un ou l'autre à devenir leader de prière à bord. À ma grande tristesse, lorsque je regarde mon calendrier je réalise que dans deux jours je devrai débarquer. D'ici là j'aurai navigué 30 jours. Est-ce qu'un séjour de 30 jours est assez long ? Si je dois répondre à cette question, alors je préférerais dire que vers le 30e jour. je pensais que j'avais tout juste commencé.

EDDIE

EDDIE

Vendredi 1900 -- 1930. J'ai demandé la permission au capitaine pour aller dans une église dimanche prochain parce que ce sera le jour de Pâques. Le capitaine a répondu qu'il proclamerait le dimanche de Pâques comme un jour sans travail et que je pouvais emmener l'équipage à l'église. Il

ajouta qu'il n'y aurait pas d'autre travail que la garde et le programme de sécurité et que le cuisinier ne travaillerait que jusqu'au repas du midi. Le cuisinier devrait s'assurer cependant, que la nourriture pour le soir soit cuite avant leur départ. Le capitaine dit aussi que les officiers se contenteraient d'un repas froid seulement. Je lui ai expliqué que je ne voulais forcer personne à aller à l'église mais seulement ceux qui étaient intéressés. En fait, j'ai demandé la permission seulement pour moi-même. Cependant, le capitaine a insisté que le dimanche de Pâques est un jour exceptionnel et il respectait la tradition et la foi de son équipage. Il me demanda si tous les Philippins à bord étaient catholiques. Puis il m'informa que lui-même appartenait à une église chrétienne et m'a demandé s'il avait cette église chrétienne à cet endroit. J'ai promis de la trouver pour lui. Il me demanda si j'avais déjà contacté le Club des marins pour le transport.

Nous avons continué à parler ensemble à propos de la saison du carême. Un moment il me dit, et je cite, : « puis-je vous demander quelque chose de personnel ? Jeudi et vendredi dernier, nous avons mangé de la viande est-ce que c'était un péché ? Quel est le vrai sens de l'abstinence ? Dans votre pays suit-on cette tradition ? Fin de citation. Je lui dis que nous suivions cette tradition. Alors je lui ai expliqué la théologie et la moralité de l'abstinence.

Samedi 1800 -- 2230. L'équipage philippin a exprimé leur doute à propos du fait que le capitaine avait déclaré le dimanche de Pâques comme vacance. « C'est la première fois que cela arrive » a remarquer l'un d'entre eux. Tous ont exprimé leur désir d'assister à la messe à terre. Je les ai donc organisés en deux groupes. Un groupe assisterait à la messe le matin et l'autre le soir.

Dimanche 0900 -- 1400. Cinq membres d'équipage sont venus avec moi. Le visiteur de navires du Stella Mariss nous a transportés jusqu'à l'église. Dans l'église, j'ai été surpris de la foi du Bosco alors qu'il allait tout droit à un siège de devant et s'agenouilla. Je pouvais voir comment ils priaient intensément le Seigneur.

Après la messe, le prêtre et les paroissiens nous ont accueilli. J'ai apprécié la chaude sympathie des paroissiens alors qu'ils nous accueillait, me dit un mécanicien. « C'est vraiment différent lorsque je suis capable d'assister à la messe » remarqua le bosco.

Le visiteur de navires de l'AM nous a emmenés au centre ville. Nous nous sommes promenés en ville pour nous changer de l'atmosphère monotone à bord. Il n'y avait pas grand-chose à voir. Les magasins étaient fermés parce que c'était un jour férié. À environ 13 h 30, nous avons téléphoné au Visiteur de navire pour qu'ils viennent nous prendre et nous ramène au bateau.

1500 -- 2230. Le second groupe de marins est sorti. De la même manière, je les ai accompagnés. Le visiteur nous a transporté à un certain endroit à terre. C'était un endroit touristique. Il y avait donc plein de gens tout autour. Nous sommes entrés dans un musée et nous sommes promené à l'intérieur. Quelques-uns des membres d'équipage ont pu acheter quelques objets élémentaires dont ils avaient besoin à bord.

Le visiteur de navire nous amena ensuite à l'église pour que nous puissions assister à la messe. Avant que la messe ne commence, le célébrant principal invita ceux qui le voudraient parmi l'équipage, à faire un partage pendant la messe à propos de leur expérience de marins. L'un d'entre eux se porta volontaire. Je n'oublierai jamais les paroles de celui qui prit part au partage lorsqu'il disait que sa vie de marin était comme un voyage avec le Seigneur. Il dit que lorsqu'il était à bord, il avait besoin de nourriture pour nourrir sa foi afin de se soutenir lui-même tout au long du voyage. Après son partage, les fidèles ont applaudi. Alors, le prêtre dit aux fidèles que ce qu'ils avaient entendu était une vraie expérience de vie, et que c'était le meilleur sermon qu'il ait jamais entendu.

J'ai aimé la chaude ambiance des paroissiens lorsqu'il nous accueillait. Le curé a offert un souvenir à chacun des marins. Puis on a pris une photo du groupe avec le prêtre. Les marins ont vraiment apprécié cette expérience.

Puis nous sommes allés finir la soirée au Club des marins où nous avons rencontrés des marins de divers navires.

EDDIE

Deuxième partie : conclusion et recommandation.

Nous sommes convaincus que même la mer est maintenant la vigne du Seigneur. De quelque façon, nous avons senti que le Seigneur nous appelait à travailler dans sa vigne. Notre participation à ce projet a été une question d'engagement personnel. Chaque fois que nous nous sommes retrouvés en face de situations difficiles en mer, nous avons pris l'habitude de compter sur l'intercession de Saint-Paul, que nous connaissons comme celui qui a été le missionnaire itinérant le plus actif après la mort du Christ. Son engagement et son succès durant ces navigations alors qu'il prêchait le Seigneur ressuscité, a été notre inspiration.

Conclusion

Nous trouvons ce projet utile et pensons qu'il vient à point pour offrir aux marins l'assistance pastorale dont ils ont besoin.

Recommandation

Que l'Apostolat de la Mer considère le ministère de l'aumônier navigant comme son apostolat.

Que les aumôniers de port, et les visiteurs de navires aussi, n'hésitent pas à naviguer de temps en temps pour faire l'expérience de la vie à bord et y faire du ministère.