

## LE CAS DU « HASSEL » A MARSEILLE EN 1995/1996

### Journées d'études 2007 de l'Observatoire des Droits des Marins

par

Louis HUG<sup>1</sup>

#### PREAMBULE :

Avant d'évoquer le cas du « HASSEL », il est important de remarquer en préambule que, à peine créée, l'AMAM, l'Association Marseillaise des Amis des Marins, fut aussitôt confrontée au problème des équipages abandonnés, **dès les premiers jours de l'ouverture de son foyer en janvier 1995.**

Le premier cas fut celui de l'« AFRICA », sous pavillon du Honduras, saisi et immobilisé à Marseille de décembre 1994 à mai 1995. Les 9 marins de son équipage, 3 capverdiens, 3 roumains, 1 turc, 1 sierra léonais, 1 chilien, n'étaient plus payés depuis 7 mois. Dès qu'elle eut connaissance de leur total abandon, l'AMAM organisa leur survie avec le concours des Restos du Cœur. Et, grâce à la générosité de 130 donateurs, nous pûmes organiser rapidement le retour dans leurs familles de 5 marins, avec pour chacun, une avance sur salaire de 10.000 francs.

Parallèlement à ce soutien matériel et moral, l'action judiciaire engagée au nom de l'équipage par l'avocat mandaté par ITF aboutit en Mai à **la vente amiable** de l'« AFRICA » à un armateur du Guyana. Cette vente amiable permit le règlement immédiat autant qu'inespéré des retards de salaire et le rapatriement des 4 derniers marins immobilisés à bord pendant plus de 5 mois.

Le règlement rapide et finalement heureux de ce premier cas d'abandon d'un équipage à Marseille eut une conséquence que nous n'aurions pu imaginer initialement. La générosité des donateurs et la somme des aides qui nous furent allouées, notamment par le CCFD et la Fondation de France, ainsi que le remboursement des 50.000 francs des salaires avancés par l'association permirent à l'AMAM de constituer **un fonds de solidarité** destiné à faire face à des situations de détresse analogues.

Et comme nous l'appréhendions, ce fonds ne tarda pas en effet à être mis à contribution pour venir en aide à un équipage pris lui aussi au piège de la saisie de son navire : le « HASSEL ».

#### SAISIE ET IMMOBILISATION DU « HASSEL<sup>2</sup> »

##### **Caractéristiques du « HASSEL » :**

C'est un chimiquier de 9.054 tonnes de port en lourd (116m), construit en 1979 au Japon, ses citernes centrales sont en acier inox (ce type de navire est, à l'époque, très recherché sur le marché international). L'armateur est, « Adriatic Tankers Shipping Co » du Pirée, avec un pavillon panaméen.

---

<sup>1</sup> Vice-président de la FAAM et ancien président de l'« Association marseillaise des amis des marins » à Marseille, membre du réseau FAAM.

<sup>2</sup> Depuis son arrivée à Marseille le 31 mars 1995 jusqu'à sa vente judiciaire le 23 mai 1996.

Arrivé à Marseille le 31 mars 1995 pour décharger 9.000 tonnes d'huile de ricin, il a fait le même jour l'objet de 3 saisies (300.000 \$ + 120.000 florins soit 1.860.000 francs environ).

### **Situation de l'équipage :**

A l'arrivée à Marseille, l'équipage de 19 marins est composé de 11 Coréens, dont le capitaine, 2 Birmans, le 3<sup>ème</sup> lieutenant et le 3<sup>ème</sup> mécanicien, embarqués en Grèce en janvier 1995, et de 6 Chinois (pont et machine).

En avril/mai, 6 Coréens (dont les officiers, à l'exception du capitaine et du second mécanicien) et les 6 Chinois sont débarqués et remplacés par 7 Birmans.

Juste avant leur débarquement, **les Chinois**, après un an de bord, demandent une entrevue avec l'inspecteur ITF (par l'intermédiaire d'une Chinoise résidant en France, qui a bien voulu servir d'interprète, car ils ne parlent pas un mot d'anglais).

Selon leur contrat (rédigé en coréen, anglais et chinois), leur salaire de 200 \$ par mois ne sera payé que 6 mois après leur débarquement. Pendant la durée de leur embarquement (1 an), ils perçoivent 30 \$ par mois pour leurs frais personnels.

Motif de leur plainte ; le capitaine ne leur a pas payé ces 30 \$ depuis plusieurs mois ! Ces marins chinois furent rapatriés sans avoir obtenu satisfaction et ne furent sans doute jamais payés car ils continuèrent à appeler pendant plusieurs mois leur interprète, Madame Ji. Elle les tint au courant du litige entre ITF et l'agence de main d'œuvre coréenne KMC, qui les aurait embauchés par l'intermédiaire d'une agence chinoise introuvable...

A partir de mai 1995, il ne reste donc plus à bord que 14 marins : 5 Coréens ; le capitaine, le second mécanicien, le maître d'équipage, 1 matelot, 1 graisseur. 9 Birmans ; le 3<sup>ème</sup> officier pont, le 3<sup>ème</sup> mécanicien, 5 matelots, 1 graisseur, 1 nettoyeur.

Parmi les 7 Birmans embarqués à Marseille, envoyés par l'agence de main d'œuvre de Rangoon (Han Jin Shipping Co), 5 jeunes de 19 à 20 ans embarquent pour la 1<sup>ère</sup> fois à leur sortie de l'Institute of Marine Technology de Rangoon après que leurs familles, nous confient-ils, aient déboursé 3.000 \$ pour obtenir leur passeport. Et les deux qui ont déjà navigué ont, paraît-il, dû acquitter 10% de leurs salaires précédents pour pouvoir rembarquer.

### **Problèmes de survie de l'équipage pendant 14 mois. Rôle de l'AMAM.**

Du jour d'arrivée du « HASSEL » le 31 mars 1995 jusqu'au 22 octobre, l'agence Agena Tramp remplit normalement ses fonctions d'agent consignataire du navire, en attribuant notamment une allocation mensuelle au capitaine de 10.000 à 15.000 francs pour l'achat de vivres.

Mais l'équipage birman ne tarda pas à se plaindre des restrictions en vivres imposées par le capitaine à leur détriment, Coréens et Birmans, officiers et équipages confondus, faisant leur cuisine séparément.

Le 22 octobre, Agena Tramp se dégagea officiellement de ses responsabilités envers le navire et l'équipage et cessa dès lors toute intervention à bord.

De jour en jour, les relations entre les deux nationalités s'envenimèrent jusqu'à ce que, dans la soirée du 28 novembre, éclate une très violente bagarre, au cours de laquelle le réfectoire birman fut saccagé, un Coréen et un Birman hospitalisés, et le matelot coréen ivre emmené au poste de police.

Dès le retrait de l'agent consignataire, l'AMAM prit le relais pour l'avitaillement de l'équipage en vivres et produits de première nécessité. Vivres achetés dans les commerces discount ou fournis gratuitement par les Restos du Cœur et l'association Enfants du Monde. Mais à chaque distribution, il fallait veiller à ce que les vivres soient équitablement répartis

entre les deux communautés. Un prêtre coréen se trouvant à cette époque en mission à Marseille, nous lui demandâmes d'intervenir auprès du capitaine pour tenter d'humaniser son comportement discriminatoire envers les Birmans. Mais les visites à bord de ce prêtre, tout heureux de retrouver des compatriotes, n'eurent pas beaucoup d'effet sur l'attitude du capitaine et nous avons admiré la dignité et la maîtrise de ces jeunes Birmans qui, pendant 14 mois, supportèrent avec courage les brutalités verbales et les vexations infligées par leur capitaine.

Fin novembre, aux problèmes de nourriture et de cohabitation vint s'ajouter l'aggravation des conditions de vie à bord avec l'épuisement des réserves de carburant pour l'alimentation des groupes électrogènes. L'équipage dut vivre ainsi deux semaines sans électricité, donc sans éclairage et sans chauffage, avec une température de 3°C dans les cabines. Dépannage plus que précaire, l'AMAM fournit d'urgence 2 radiateurs et une cuisinière à gaz butane ainsi que 14 sacs de couchage, dons du Secours Populaire, et des vêtements chauds, dons du Secours Catholique.

En décembre, le Port Autonome assura la fourniture de 7 tonnes de diesel oil, indispensable à la sécurité du navire, puis, le « HASSEL » étant amarré à l'extrémité de la digue du large (appelée à juste titre « quai de l'oubli ») le Port fit tirer un câble électrique sur une longueur de 500 mètres pour assurer l'éclairage du bord, sans, toutefois, permettre le chauffage.

Pendant toute cette période hivernale, plusieurs malades durent être accompagnés et soignés dans le dispensaire de Médecins du Monde et dans les hôpitaux marseillais (Nord, Desbief, Ambroise Paré), les médicaments étant achetés par l'association.

L'immobilisation du navire risquant de s'éterniser et devant les risques d'aggravation des problèmes de santé physique et morale de l'équipage dans ces conditions de vie aussi difficiles, nous fûmes rapidement convaincus de l'urgence de rapatrier les marins qui le désiraient et plus particulièrement ceux qui n'étaient pas indispensables au maintien en survie du « microcosme » fragile formé par le navire et son équipage.

En janvier 96, les démarches auprès de l'Office des Migrations Internationales (O.M.I.) aboutirent au rapatriement de 3 Coréens après remise à chacun d'une avance sur salaires de 5.000 francs, additionnés d'un pécule de 1.000 francs accordé par l'O.M.I. à tout rapatrié.

En janvier toujours, devant l'inquiétude grandissante des 3 marins birmans mariés dont les familles se trouvaient sans ressources depuis de longs mois (les 6 autres étant célibataires sans charge de famille), l'AMAM envoya un don de 4.000 francs à chacune de ces familles.

Enfin en mars, les 2 benjamins de l'équipage birman, les plus fragiles psychologiquement, purent être rapatriés dans les mêmes conditions que les 3 Coréens précédemment et qui, eux aussi, n'étaient pas indispensables à la garde et à la sécurité du navire.

### **Saisie du navire par l'équipage**

Le 21 septembre 1995, les 9 marins birmans obtiennent, grâce à l'intervention de l'inspecteur ITF, Yves Reynaud, et de l'avocat du réseau ITF à Marseille, Maître Cohen, la saisie conservatoire du navire (l'AMAM ayant déposé les provisions d'honoraires de l'avocat et de l'huissier). Les marins coréens ne s'associèrent pas à cette action judiciaire, le capitaine affirmant que l'agence coréenne KMC continuait à verser les salaires sur les comptes bancaires des marins coréens. A cet égard, il faut souligner les difficultés rencontrées par l'inspecteur ITF pour constituer le dossier, le capitaine refusant, puis finalement acceptant de présenter les contrats d'embarquement et les barèmes de salaires.

Le 21 septembre, la créance globale est évaluée à 380.895 francs, en faisant valoir que le barème des salaires minima internationaux établi par le BIT et auquel est soumis le Panama, membre de l'OIT, n'est pas respecté.

*Exemples* : 3<sup>ème</sup> officier, pont ou machine : 350 \$ au lieu de 1400 ;  
Matelot ou graisseur : 200 \$ au lieu de 800.

En novembre 1995, le nombre de saisies supportées par le « HASSEL » s'élève à 9 pour un total de 3.173.029 \$ + 119.364 florins + 384.410 francs suisses, soit environ 18.000.000 de francs.

Le 5 décembre 1995, le Tribunal de commerce de Marseille condamne Adriatic Tankers à payer aux 14 membres de l'équipage, les Coréens s'étant entre-temps joints aux Birmans dans leur assignation, la somme globale de 179.770 \$ (900.000 francs).

A l'audience du 27 février 1996, la mise en délibéré est décidée pour le 12 mars à la demande des Douanes (saisie conservatoire du 29 novembre 1995, créance de 235.211 francs au 31 janvier 1996). Suite à l'assignation de l'équipage, le 22 janvier 1996, le Tribunal de Grande Instance ordonne la vente aux enchères publiques du navire à l'audience des criées du TGI le 23 mai 1996 : **Mise à prix : 3.000.000 de francs, avec faculté de baisse du quart, puis de la moitié et à défaut des 2/3 du prix à la même audience en cas de carence d'enchères** ».

Le « HASSEL » a été vendu aux enchères le 23 mai 1996 à la Southold Shipping Company Limited de Monrovia pour un prix de 22.100.000 francs auquel les marins firent opposition « pour avoir paiement à titre privilégié » :

- des salaires non contestés ; 179.770 \$ (jugement du 5 décembre),
- des sommes dues de décembre 95 à mai 96, créances prises au titre des frais de garde et de conservation du navire ; 3<sup>ème</sup> rang sur la liste des privilèges, soit une somme globale de 271.627 \$ (1.358.000 francs). La répartition va de 71.102 \$ pour le capitaine à 5.578 \$ pour un nettoyeur.

« Enfin les opposants sollicitent des dommages et intérêts pour la situation qui leur a été faite pendant de nombreux mois pendant lesquels ils ont été éloignés de leurs familles, obligés de demander de la nourriture et des produits de première nécessité à des associations caritatives sans lesquelles ils n'auraient tout simplement pas pu vivre, l'armateur se désintéressant complètement de leur sort.

Ils sollicitent d'être admis à ce titre pour une somme de 10.000 francs chacun, soit une somme de 140.000 francs au total. »

Les 9 marins restèrent à bord jusqu'à l'arrivée de l'équipage envoyé par l'adjudicataire. Ils furent hébergés pendant une semaine à la Maison des Gens de mer, (leurs frais d'hébergement pris en charge par l'association), avant d'être rapatriés le 4 juin, les billets d'avion étant réglés par ITF et l'AMAM avançant à chacun une somme de 5.000 francs (rappelons que 3 Coréens en janvier et 2 Birmans en mars avaient déjà pu être rapatriés par l'O.M.I.).

Pendant les 15 mois qui suivirent leur rapatriement, les marins attendirent en vain le paiement de leurs salaires et ne cessèrent de nous adresser des appels angoissés (je n'ai pas compté le nombre de lettres et d'appels téléphoniques reçus).

Finalement, pour les 9 marins birmans rapatriés, un seul ayant trouvé un embarquement à Bangkok et les 8 autres se trouvant en grandes difficultés à Rangoon, nous pûmes obtenir d'ITF Londres le versement à chacun de la moitié des salaires dûs.

Après la vente du navire, au cours de 3 audiences les 1<sup>er</sup>, 5 juillet et 16 septembre 96, les 11 avocats représentant les 19 créanciers ne parvinrent pas à s'entendre sur la distribution du prix de vente, bloqué à la Caisse des Dépôts et Consignations. Une nouvelle tentative

d'accord amiable échoua le 22 octobre à cause des prétentions exorbitantes de certains créanciers. Un accord fut enfin obtenu et une requête conjointe des avocats ne fut homologuée par le tribunal que le 10 juillet 1997

Pour en finir, ce n'est qu'en novembre 1997, soit 18 mois après la vente du navire, que la distribution du prix de vente fut effectuée, le fonds de solidarité de l'AMAM renfloué et le solde des salaires enfin versés sur les comptes bancaires des marins en Corée, à Singapour ou à Bangkok.

## **REMARQUES ET CONCLUSION**

L'immobilisation du « HASSEL » pendant 14 mois à l'extrémité de la digue du large du port de Marseille fut sans aucun doute une rude épreuve pour les 14 marins de son équipage (et pour leurs familles laissées sans ressources depuis déjà de longs mois avant la saisie du navire).

Ultime épreuve, il leur fallut attendre encore 18 mois après leur rapatriement en Corée et en Birmanie pour recevoir le solde des sommes que la Justice leur avait octroyées, déductions faites des avances sur salaires versées par l'AMAM et ITF, et de la retenue de 10% sur chaque salaire pour honoraires de l'avocat (voir tableau de répartition ci-joint).

Mais, dans leur malheur, ces marins eurent néanmoins la chance de bénéficier de plusieurs facteurs favorables :

- La saisie de leur navire eut lieu juste après celle de l'« AFRICA » dont le règlement rapide et la vente amiable permirent à l'AMAM de constituer le fonds de solidarité qui se révéla indispensable pour résoudre rapidement les problèmes financiers les plus urgents. (Ce fonds, une fois renfloué, servit dans les années suivantes non seulement pour l'aide aux équipages abandonnés à Marseille, ceux du « BELOOSTROV » et du « CITY of LONDON », mais aussi à faire des avances d'urgence aux Amis des Marins de Port-de-Bouc et de Sète pour les marins des «THUNDER ONE », «FLORENZ» et plus récemment «ANTONIOS P».

- Le prix de vente élevé du « HASSEL », chimiquier alors très recherché sur le marché des navires d'occasion, permit de couvrir intégralement les créances et, finalement, le montant de la somme obtenue et distribuée aux marins fut très supérieure aux salaires dûs contractuellement (1.246.000 F au total, 286.000 F au capitaine, 106.660 F aux lieutenants, 50.000 F aux matelots).

Par ailleurs :

- l'expérience acquise de l'« AFRICA »,
- les solides liens de coopération déjà noués avec les organisations humanitaires avant la saisie du « HASSEL »,

- les bonnes relations et les échanges continuels d'informations avec l'inspecteur ITF, l'avocat mandaté, le commandant de port et ses adjoints, sur la situation matérielle et morale de l'équipage,

- nos visites quotidiennes à bord, en veillant à porter une égale attention à chacun, de façon à ne pas susciter de jalousie entre les deux communautés, contraintes à vivre de longs mois ensemble dans l'inactivité et le confinement.

Tous ces facteurs contribuèrent à résoudre rapidement tous les problèmes, même mineurs, qui risquaient peu à peu de rendre insupportable et explosive la cohabitation des deux groupes antagonistes.

D'autre part, deux facteurs, a priori défavorables ont, je le pense, eu aussi des effets positifs sur cette situation qui aurait pu devenir catastrophique :

- Le comportement raciste du capitaine à l'égard des Birmans contribua à renforcer la cohésion de leur groupe. A chacune de nos visites, nous étions impressionnés par l'ambiance chaleureuse, fraternelle, de ce groupe de 9 jeunes marins dont le mode de vie faisait penser à celui d'une communauté monastique. Dans ce contexte, l'attitude courageuse et la maîtrise devant le capitaine des deux officiers, le 3<sup>ème</sup> lieutenant et le 3<sup>ème</sup> mécanicien, eurent une influence très heureuse sur la conduite exemplaire de leurs 5 jeunes compatriotes qui, en quittant leurs familles et leur Birmanie natale pour leur premier embarquement, ne s'attendaient pas à vivre 14 mois d'enfermement et d'inactivité sur un navire immobilisé au bout d'une jetée.

- Sans aucun doute, l'isolement du navire à l'extrémité de la digue, loin de toutes les sollicitations de la ville, à l'écart de toute médiatisation intempestive, contribua également à maintenir la cohésion forcée de chacun des deux groupes, tels des otages condamnés à vivre ensemble dans leur navire-prison.

S'inspirant de la mésaventure des équipages de l'« AFRICA » et du « HASSEL », l'écrivain marseillais Jean-Claude IZZO donna libre cours à son imagination pour écrire son roman « Les marins perdus ». Au cours du débat organisé à cette occasion au théâtre de la Criée en mars 1997, nous lui avons dit que nous n'avions pas reconnu « nos » birmans dans « ses marins perdus ». Mais lorsque, plus tard, dans un article de presse, il fit dire à l'un d'eux :

« **Heureusement que l'on est coincé à Marseille, sinon ce serait vraiment la merde !** », je crois qu'il traduisit crûment (avec un mot qu'ils n'ont jamais prononcé !), en vérité, les sentiments qu'éprouvèrent réellement nos amis birmans, et tous les autres, dans leur interminable mésaventure marseillaise.