

Le cas de l'Obo Basak

Par Amandine LEFRANCOIS
Doctorante au Centre de Droit Maritime et Océanique
Nantes

L'affaire de l'Obo Basak elle concentre à elle seule toutes les problématiques auxquelles il a fallu faire face dans les autres cas abandons qui sont venus émailler l'actualité maritime dans les années 1990-2000. Cela est tout à fait remarquable dans le traitement judiciaire des créances salariales, où vont se poser les questions de compétences juridictionnelles de l'Etat du port ou du pavillon et des garanties dont les marins disposent sur le paiement de leurs créances salariales. Cette étude se pose ainsi comme une entrée en matière concrète dans le sujet général proposé.

Les marins se sont trouvés pris au piège par l'armateur Marti Shipping. La plupart d'entre eux étaient la seule ressource d'une famille restée en Turquie. Alors qu'ils étaient bloqués sur l'Obo Basak, et qu'ils étaient entretenus par l'armateur dans l'illusion que leurs salaires seraient payés à leurs familles s'ils acceptaient d'embarquer puis de rester à bord, ils ont eu connaissance jour après jour des difficultés matérielles grandissantes de leurs proches. Sans possibilité financière de rentrer chez eux ni de subvenir aux besoins essentiels de leurs proches, ils ont vécu de très longs mois dans un état de stress intense.

La réputation de Marti Shipping a attiré les marins à bord de l'Obo Basak, puis la crainte d'être black listés et de ne plus retrouver d'embarquement par la suite les a contraint à rester et à travailler sans être payés de leurs salaires. Le fort esprit de loyauté qui animait l'ensemble de l'équipage a pendant longtemps retenu les marins d'engager une action en paiement de leurs créances.

Cette étude propose également une lecture judiciaire de l'affaire, sous l'angle du traitement des créances salariales des marins. En effet, au terme de sept années de procédure, la Cour de cassation a censuré la décision d'appel, en estimant qu'au regard de la convention de 1952 sur les créances maritimes, les juridictions françaises étaient bien compétentes pour se prononcer sur le fond de la créance.

L'affaire de l'Obo Basak mérite une place liminaire dans l'étude des cas de marins abandonnés, car en plus de sa place chronologique, elle concentre à elle seule toutes les problématiques auxquelles il a fallu faire face dans les autres cas abandons qui sont venus émailler l'actualité maritime dans les années 1990-2000. Cela est tout à fait remarquable dans le traitement judiciaire des créances salariales, où vont se poser les questions de compétences juridictionnelles de l'Etat du port ou du pavillon : de quelles garanties les marins disposent-ils sur le paiement de leurs créances salariales ? La compétence du *forum arresti* prend-elle toute sa mesure ? Le juge peut-il sans risquer la censure considérer que le travail du marin à bord d'un navire abandonné dans un port n'est pas de nature à créer le rattachement à la juridiction du port ? Toutes ces questions se retrouvent dans les divers cas qui vont être exposés et qui ont suivi chronologiquement l'affaire de l'Obo Basak. Cette étude se pose ainsi comme une entrée en matière concrète dans le sujet général proposé.

L'Obo Basak est un pétrolier-minéralier construit en 1973. Il bat pavillon turc, et son équipage est turc. Son propriétaire était la société Marti Shipping, basé en Turquie.

Ce navire a été arrêté à Dunkerque et abandonné dans le port entre les mois de juillet 1997 et mars 1998.

Avant de trouver finalement un terme à Dunkerque, le calvaire des marins à bord de l'Obo Basak a duré de très longs mois, au cours desquels la situation n'a cessé de s'aggraver, du point de vue matériel et sanitaire à bord du navire, mais aussi du point de vue financier pour les proches des marins restés en Turquie.

Chronique d'une crise annoncée

Marti Shipping avait conclu un contrat d'affrètement avec la société Sollac, stipulant que le navire devait effectuer trois voyages afin de transporter du minerai de Mauritanie jusqu'au port de Dunkerque, lieu où se trouvait l'usine de Sollac. Celui-ci n'en effectuera que deux, avant d'être arrêté à Dunkerque.

En février 1997, il existait déjà d'importants retards dans le versement des salaires aux membres d'équipage. Lors d'une escale à Norfolk (Virginie), des rumeurs commencent à courir sur une éventuelle faillite financière de Marti Shipping. Les marins, sont totalement désinformés et se sentent pris au piège du navire. Dans de telles circonstances, ils sont rassurés de quitter Norfolk sous dix jours en direction du port turc d'Iskenderun.

Une fois arrivé en Turquie, 9 des 21 membres d'équipage, refusant de travailler plus longtemps à bord sans recevoir aucun salaire, quittent le navire. L'un d'eux cumulait 18 000 USD de salaires impayés (soit 13850 euros) ! Quatre élèves officiers tentent eux aussi de débarquer, mais le capitaine les menace de rendre des rapports négatifs sur leur temps de navigation. Marti Shipping ayant une très bonne réputation auprès des marins turcs, il n'est pas question pour eux de prendre le risque d'être black listés. Ils restent donc à bord¹.

Pour éviter que l'intégralité de l'équipage ne quitte le navire, Marti Shipping fait savoir au capitaine qu'au 6 juin 1997, tous les salaires impayés seraient versés aux familles.

Comme un certain nombre d'officiers ont quitté l'Obo Basak, se pose le problème de leur remplacement. Sans se soucier des conséquences en termes de sécurité de la navigation, l'armateur fait procéder au remplacement du second par un officier subalterne. Un élève officier a été promu au rang d'officier, alors même qu'il n'était pas encore diplômé ! En échange, il reçut 350 USD (soit environ 270 euros), la seule somme d'argent qu'il n'ait jamais perçu en sept mois de service.

Pour assurer le remplacement du reste de l'équipage, la société Marti n'a pas hésité à faire appel à des marins auxquels elle devait déjà plusieurs mois de salaire, en jouant sur leur loyauté envers la société d'une part et surtout, d'autre part, avec la promesse d'un chèque destiné à leur famille, à encaisser à date ultérieure.

Le 6 juin 1997, l'Obo Basak quitte Iskenderun pour ce qui va se révéler être son dernier voyage vers Dunkerque. Lors d'une escale en Mauritanie, le second quitte le navire. Il va être

¹ KAHVECI E., « The case of Obo Basak », *Journées d'études marseillaises de l'Observatoire des droits des marins*, p. 36.

remplacé par l'élève officier qui exerçait déjà en dehors de ses attributions, et qui fut remplacé par un autre élève officier. Durant ce voyage, le navire n'est pourvu ni en cigarettes, ni en boissons non alcoolisées. Les marins n'ont aucun moyen de communiquer avec leurs familles, ce qui contribue à augmenter significativement leur situation de stress.

A l'arrivée à Dunkerque le 8 juillet 1997, les marins perçoivent que la situation est anormale : après que la marchandise ait été déchargée, le navire ne repart pas et est déplacé vers un poste d'attente.

Sans information sur la situation financière exacte de l'armateur, ni sur leur avenir ni sur celui du navire, les marins sont dans une situation tout à fait alarmante. Heureusement, le capitaine du navire accosté à proximité prévient l'aumônier du port. A partir de là, ce dernier va s'occuper des marins et prévenir l'ITF.

Cependant, lorsque l'inspecteur local d'ITF expliqua aux marins que la seule voie de recours pour recevoir les salaires impayés était d'agir en justice contre leur société dans le cadre d'une saisie conservatoire, l'équipage se divisa. Les plus anciens salariés de Marti se montraient confiants dans une issue positive, ayant connu des situations similaires auparavant, qui avaient été rétablies par Marti Shipping. De plus, il était de pratique courante dans l'entreprise de conserver quelques temps les salaires des jeunes marins afin d'éviter que ceux-ci ne profitent des escales pour débarquer, notamment aux Etats-Unis².

Cependant, l'annonce par les familles du refus par les banques du chèque sur le fondement duquel les marins avaient accepté d'embarquer ou de réembarquer a fini par persuader 24 des 30 membres d'équipage d'intenter une action en justice.

Le calcul des arriérés de salaires s'élevait à 95 000 USD (un peu plus de 73000 euros).

En réponse à la lettre du coordinateur ITF France, demandant une régularisation de la situation et le rapatriement des marins, Marti Shipping répondit que les contrats des marins engagés dans cette action étaient rompus. A partir de là, la situation d'abandon ne faisait plus de doute.

La situation des marins, abandonnés dans le port de Dunkerque

Malgré cette rupture unilatérale de leurs contrats, les marins ont continué d'entretenir et de réparer le navire. L'électricité leur était fournie par le port. Mais le problème majeur était pour eux l'absence d'eau à bord et la faible quantité de nourriture. Pour s'approvisionner en eau, les marins se branchaient sur les conduites du port, pendant la nuit. En ce qui concerne la nourriture, malgré l'absence de fruits et de légumes, les vivres pouvaient suffire, sous réserve de rationnement, pour un mois. Malheureusement, en août 1997, la situation n'avait absolument pas évolué. Les marins ont alors décidé d'alerter la presse locale, nationale et internationale sur leur condition. Alors même que la couverture médiatique de cet abandon était largement assurée, l'ambassade de Turquie n'a jamais répondu aux nombreux fax et appels téléphoniques des marins.

² Op. cit., p. 40.

Le 3 septembre 1997, deux membres d'équipage ont été rapatriés aux frais d'ITF pour des raisons humanitaires. Le 7 septembre, les quatre élèves officiers ont aussi été rapatriés afin de leur permettre de terminer leur dernier trimestre³.

Le 9 septembre 1997, le jugement sur le paiement de salaires impayés et la saisie conservatoire était rendu : les marins se sont vus alloués 70% de l'équivalent français de leurs salaires. La vente du navire a été fixée au 15 octobre 1997.

Sur la base de l'ordonnance de saisie conservatoire, quatorze marins ont accepté de rentrer en Turquie malgré l'allocation d'une somme inférieure aux salaires dus.

Sept marins restèrent à bord, en attendant la relève promise sous huitaine par Marti. Début octobre, le remplacement de l'ensemble de l'équipage était enfin effectif.

Cette fois-ci encore, les membres d'équipage recrutés pour monter à bord de l'Obo Basak immobilisé l'ont été alors que la société leur devait plusieurs mois de salaires. Marti Shipping les a entretenus dans l'illusion que leurs familles recevraient l'argent dès leur arrivée à Dunkerque.

En fin de compte, la situation du nouvel équipage s'est révélée encore pire que celle du précédent⁴. Le navire a été déplacé vers un quai totalement isolé. Au mois de janvier, l'alimentation en électricité a même été supprimée. Ne disposant plus de carburant pour le générateur, l'équipage a vécu sans chauffage et quasiment sans lumière. Les marins tombèrent malades et la condition physique de ceux qui étaient fragilisés s'empira de manière inquiétante. En réponse à cette situation, Marti Shipping continuait de promettre un rapatriement rapide, sans que la situation ne connaisse aucune amélioration tangible.

Le 20 mars 1998, l'Obo Basak a été vendu aux enchères pour 9,2 millions de francs (soit plus de 1,4 millions d'euros). Bien que les marins se soient portés crédateurs, ils n'ont pu suivre la procédure en France et n'ont jamais rien reçu de la part de Marti Shipping. Ils ont dû s'engager auprès du nouvel acquéreur à ne lui réclamer aucune somme d'argent au titre de leurs créances salariales.

Le nouveau propriétaire le rebaptisa *Sakl* et l'immatricula sous pavillon Saint-Vincent et Grenadines. Il effectua son dernier voyage vers le Pakistan, en vue de sa destruction.

Pensant pouvoir à nouveau compter sur la loyauté de ses marins, la société leur a demandé d'embarquer sur un navire arrêté à Iskenderun. Cette fois-ci néanmoins, ils ont tous refusé.

Dans le cas présenté ici, les marins se sont trouvés pris au piège par la société Marti Shipping. La plupart d'entre eux étaient la seule ressource d'une famille restée en Turquie. Alors qu'ils étaient bloqués sur l'Obo Basak, ils ont eu connaissance jour après jour des difficultés matérielles grandissantes de leurs proches. Sans possibilité financière de rentrer chez eux ni de subvenir aux besoins essentiels de leurs proches, ils ont vécu de très longs mois dans un état de stress intense. Incapable de payer les mensualités de l'emprunt de sa maison, l'un des membres d'équipage de remplacement a développé des difficultés cardiaques. Celles-ci se sont de plus aggravées en raison des très mauvaises conditions de vie à bord.

³ KAHVECI E., « Abandoned seafarers : the case of Obo Basak », *SIRC Symposium 2005*, p. 41.

⁴ Op. cit., pp. 42-47.

La réputation de Marti Shipping a attiré les marins à bord de l'Obo Basak, puis la crainte d'être black listés et de ne plus retrouver d'embarquement par la suite les a contraint à rester et à travailler sans être payés de leurs salaires. Le fort esprit de loyauté qui animait l'ensemble de l'équipage explique aussi pourquoi les marins les plus anciens se sont refusé pendant longtemps à engager une action en paiement de leurs créances.

Traitement judiciaire de la saisie conservatoire

Suite au jugement du 9 septembre 1997 ayant ordonné la saisie conservatoire, Marti a fait appel de la décision devant la Cour d'appel de Douai. Celle-ci a estimé dans un arrêt du 1^{er} décembre 1997 que la plainte de ressortissants turcs contre d'autres citoyens turcs doit être portée devant les juridictions turques. Pour elle, les juridictions françaises sont compétentes exclusivement pour juger de la validité de la saisie, puisque pratiquée en France et par la même pour apprécier le principe de la créance. Cependant, elles ne peuvent juger le fond de la créance, c'est-à-dire notamment pour établir le montant de la créance et faire exécuter la saisie conservatoire.

Cette vision restrictive de la compétence des juges français a été reprise un an plus tard par la CA de Rennes dans une autre affaire. Statuant le 21 octobre 1998 sur la saisie conservatoire effectuée par les marins de l'*Oscar Jupiter*, elle a considéré qu'en l'absence de lien de rattachement effectif au territoire français, seules les juridictions de l'Etat régissant le contrat d'engagement sont compétentes pour statuer sur le fond de la demande.

La Cour d'appel de Douai a en fait refusé de faire jouer les principes du droit international. D'une part, en application de la convention de 1952 sur la saisie conservatoire des navires de mer⁵, le tribunal de l'Etat où la saisie conservatoire a été opérée est compétent, notamment pour statuer au fond sur toute créance maritime née au cours du voyage pendant lequel la saisie a été faite⁶.

D'autre part, les juges de la Cour d'appel ont confondu l'existence d'un conflit de loi avec celui d'un conflit de juridiction⁷. Aux termes du décret du 20 novembre 1959 (art. 3), le tribunal d'instance du port d'escale est compétent pour connaître des litiges nés entre armateurs et marins. Cela ne signifie pas pour autant que le juge ne peut appliquer que la loi nationale. Si les contrats de travail sont régis par la loi turque, le juge compétent du point de vue géographique applique la législation étrangère à l'espèce⁸.

Elle sera censurée par la Cour de cassation le 18 juillet 2000. Cette dernière constate que les créances salariales dont il est question sont des créances maritimes au sens de la convention de 1952, et donc que les juridictions françaises sont compétentes pour trancher le litige. Bien entendu, là encore, la compétence des juridictions française n'induit pas une application du droit français, mais de la loi turque qui régit les contrats.

Finalement, la Cour d'appel de Douai statuant sur renvoi se déclare compétente le 17 mai 2004 et condamne l'armateur.

⁵ Qui sera remplacée par la convention de Genève du 12 mars 1999 sur la saisie conservatoire des navires lorsqu'elle entrera en vigueur.

⁶ Compétence dite du *forum arresti*. Notons ici que la convention de 1999 pose une compétence de principe du *forum arresti*, là où l'ancienne convention se contentait de poser une compétence conditionnelle.

⁷ CHAUMETTE P., obs. sous CA Douai, 1^{er} décembre 1997, Navire *Obo Basak*, DMF 1998, p.252.

⁸ Op. cit.

Bien que la situation ait trouvé une issue favorable pour les marins, il aura tout de même fallu 7 ans de procédure ! Rentrés chez eux avec une somme ne correspondant pas aux salaires véritablement dus, à la suite de la saisie exécution mais avant la vente effective, les marins ont dû faire face à une situation extrêmement délicate dans leur pays.

Bibliographie :

BEURIER J.P. (dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2006, 1008 pages

CHAUMETTE P., « De l'abandon de marins », Communication au Colloque « Mer et santé », Brest, le 21 septembre 2001

CHAUMETTE P., « Des résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales », *Journées d'études 2004 de l'Observatoire des droits des marins*, pp. 133-166

KAHVECI E., « Abandoned seafarers : the case of Obo Basak », *SIRC Symposium 2005*, pp 28-51.

KAHVECI E., « The case of Obo Basak », *Journées d'études marseillaises 2006 de l'Observatoire des droits des marins*, pp. 33-54

Cass. civ. 1^{ère}, 18 juillet 2000, Navire *Obo Basak*, obs. Yves TASSEL, *DMF* 2000, pp. 725-728

CA Douai, 1^{er} décembre 1997, Navire *Obo Basak*, obs. Patrick CHAUMETTE, *DMF* 1998, pp. 248-254