

L'exercice du droit de grève en France par des marins étrangers sous pavillon étranger et le droit syndical.

Patrick CHAUMETTE
Professeur de droit
Université de Nantes

Le 30 mai 2018, le Tribunal de Grande Instance de Brest a rendu un intéressant jugement opposant la Sté Seaway Survey and Recovery Ltd, sise à Victoria, Mahé (Seychelles) à ITF, la fédération Internationale des Ouvriers des Transports, dont le siège est à Londres et une inspectrice ITF de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (FNSM) CGT, mise en cause personnellement.

La grève d'une partie de l'équipage est reconnue comme licite, compte tenu de la valeur constitutionnel du droit de grève en France ; le mandat syndical a été exercé sans aucune faute ; l'accord collectif salarial conclu est reconnu valable.

Le 18 juillet 2011, une Sté Amazon Salvage Ltd a affrété auprès de la Sté Seaway, un navire RSV Endeavour, battant pavillon panaméen, géré par une société suédoise, pour une période de 180 jours, aux fins d'une mission de recherche d'épaves. En mai 2012, la navire Endeavour fait escale à Brest, avec 17 personnes à bord, le capitaine, onze marins, un gestionnaire d'équipage et quatre passagers. Un courrier du 23 mai de l'inspectrice ITF communique au capitaine l'intervention du syndicat en vue de la signature d'un accord salarial ; 6 marins ont donné mandat à ITF ; 7 marins se déclarent en grève auprès de l'autorité portuaire et sont licenciés pour faute par leur employeur. Le 16 juillet 2012, une transaction est conclue entre ITF et le représentant de la société Seaway.

La société considère la grève illégale, effectuée en violation du droit panaméen, applicable aux contrats d'engagement des 7 marins licenciés, source illicite du blocage du navire durant 55 jours, source d'une indemnité de 8 800 USD versée à ITF, au titre d'une transaction imposée par violence, d'une indemnisation de 1,1 millions de Livres Sterling versée à la société Amazon. Elle assigne ITF et son inspectrice devant le TGI de Brest en responsabilité.

Le Tribunal déclare cette demande recevable, car le mandataire est responsable des dommages causés par l'inexécution totale ou partielle de ses obligations, des fautes commises dans sa gestion (art. 1991 et 1992 du code civil), même si ITF et l'inspectrice ne sont pas parties à la transaction et sont intervenus comme mandataire des marins. Le mandataire est aussi responsable envers les tiers des fautes délictuelles commises dans l'accomplissement de son mandat, ce qui correspond à la question soulevée. La responsabilité de l'inspecteur ITF, préposé de la Fédération internationale, est susceptible d'être mise en cause pour les actes fautifs qui ne seraient pas susceptibles d'être rattaché à l'exercice normal du droit de grève.

L'inspecteur ITF est intervenu mandaté par des marins, qui se sont mis en grève dans l'attente de la conclusion d'un accord collectif ITF. Ces marins ont été licenciés par leur employeur immédiatement pour violation de l'article 5A de leurs contrats d'engagement à durée déterminée d'un an ; cet article 5A prévoit le congédiement du marin pour « violence, violation de la loi, manquement à ses obligations, rébellion, désertion, intoxication (drogue et alcool), insubordination à des ordres légaux ». Compte tenu de l'impact de cette grève lors des fêtes maritimes « Les Tonnerres de Brest 2012 », le bureau de la commission portuaire de bien-être des gens de mer s'est réuni, dès le 30 mai, avec l'agent maritime de l'armateur, le 22 juin, le directeur général des affaires maritimes de Panama a contacté l'autorité portuaire afin d'attester de la légalité des contrats d'engagement maritime quant aux minima salariaux et quant aux conditions de rupture du contrat.

Pour autant la grève n'est pas illicite, car les marins ont le droit de préférer les minima salariaux internationaux soutenus par ITF, plus élevés que les minima panaméens. Le navire a fait l'objet d'une

saisie conservatoire, ordonné par le juge de l'exécution (JEX) du TGI de Brest, pour garantir les créances maritimes salariales des marins. Le juge des référés du TGI a refusé de reconnaître le caractère illicite du blocage du navire, de la grève, le 16 juillet 2012, par ordonnance : aucune risque manifeste et imminent n'était démontré. Le TGI de Brest rappelle le caractère constitutionnel du droit de grève en France, cessation collective et concertée en vue d'appuyer des revendications professionnelles, ainsi que sa valeur internationale y compris en droit panaméen. La grève, en France ne devient abusive, qu'en cas de désorganisation de l'entreprise, ce qui doit être distinguer de la désorganisation de la production, conséquence directe et licite de l'arrêt collectif de travail. Le navire a été bloqué par la grève d'une partie de son équipage en vue de l'obtention d'augmentation de salaires, non par des éléments extérieurs ; il a pu changé d'emplacement à la demande des autorités portuaires et les marins supplémentaires ont pu monter à bord. En raison de la saisie conservatoire, l'autorité portuaire a interdit et bloqué le départ du navire. Aucune voie de fait n'est constatée, ni acte fautif susceptible d'engager la responsabilité de la Fédération ITF ou de son inspectrice.

L'accord collectif du 16 juillet 2012 est reconnu valable, aucun élément de vice de violence n'étant démontré. L'atteinte à l'image de la Sté Seaway n'est nullement démontrée. Les demandes reconventionnelles d'ITF sont rejetées, si la société a créé un site web pour évoquer ce conflit, le caractère diffamatoire des informations publiées n'est pas démontré. La société est condamnée à une indemnité de 5 000 euros sur le fondement de l'article 700 du code de procédure civile.

Observations : Ce jugement mérite d'être approuvé ; il semble discret sur les principes, mais les reconnaît ; il aurait pu être plus formel. Il correspond à un contentieux rare, mais à une stratégie armatoriale ancienne destinée à déstabiliser la protection syndicale et salariale des gens de mer, dans cette activité internationale. Il mérite quelques observations.

Le questionnement est ancien : nous avons publié « L'exercice du droit syndical en France vis-à-vis des navires étrangers », en 2004, dans les Journées d'Etudes de l'Observatoire des Droits des Marins, pp. 33-39. La liberté syndicale est affirmée par les conventions 87 et 98 de l'OIT, participe de ses principes constitutionnels et de son tripartisme fondamental. Huit conventions de l'Oit sont considérées comme fondamentales : liberté syndicale et reconnaissance effective du droit de négociation collective; élimination de toutes les formes de travail forcé ou obligatoire; abolition effective du travail des enfants; élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession. Ces conventions sont mentionnées dans le préambule de la MLC, 2006, entrée en vigueur en août 2013 et ratifiée par le Panama. Tout Membre qui ratifie cet instrument est tenu, en vertu de son article III, de vérifier que les dispositions de sa législation respectent, dans le contexte de la MLC, 2006, l'ensemble de ces droits fondamentaux. Il n'est cependant pas tenu, en vertu de la MLC, 2006, elle-même, d'observer les dispositions des conventions fondamentales elles-mêmes ni de faire rapport au BIT sur les mesures prises pour leur faire porter effet. Mais tout pays qui a ratifié les conventions fondamentales est naturellement tenu, en toute hypothèse, de faire rapport au BIT sur les mesures qu'il a prises pour faire porter effet aux obligations que ces conventions prévoient dans tous les secteurs d'activité, y compris le secteur maritime.

La liberté syndicale comporte deux volets : il s'agit de la liberté du travailleur de se syndiquer et de la liberté pour le syndicat de s'organiser et de défendre les droits des travailleurs. L'exercice du droit syndical se déroule essentiellement là où est localisée l'activité du travailleur. Le marin, comme le navire, est mobile. L'expression du droit syndical, la demande d'une augmentation de salaire, à travers un accord salarial ITF, peut-elle justifier la rupture du contrat d'engagement maritime. Les travailleurs doivent bénéficier d'une protection adéquate contre tous les actes de discrimination tendant à porter atteinte à la liberté syndicale en matière d'emploi. En 2004, James SMITH, Coordinateur ITF pour la France évoquait « L'action syndicale internationale, la simple tolérance des inspecteurs ITF » (pp. 71-79).

Nous confirmons notre analyse « les marins sont seuls à même de remercier l'inspecteur ITF de sa visite et de lui signaler qu'elle est sans objet ». En l'espèce, concernant le navire Endeavour, ce n'était pas le cas, puisque mandats lui avaient été donnés.

Sur le mandatement syndical et ses conséquences en termes de responsabilité éventuelle du mandataire, le jugement du TGI de Brest est particulièrement clair. Le mandataire est responsable des dommages causés par l'inexécution totale ou partielle de ses obligations, des fautes commises dans sa gestion (art. 1991 et 1992 du code civil), même si ITF et l'inspectrice ne sont pas parties à la transaction et sont intervenus comme mandataire des marins. Le mandataire est aussi responsable envers les tiers des fautes délictuelles commises dans l'accomplissement de son mandat, ce qui correspond à la question soulevée. La responsabilité de l'inspecteur ITF, préposé de la Fédération internationale, est susceptible d'être mise en cause pour les actes fautifs qui ne seraient pas susceptibles d'être rattachés à l'exercice normal du droit de grève.

Il s'agit d'une analyse classique, issu d'une jurisprudence constante depuis la décision du Conseil constitutionnel du 22 octobre 1982 (DC n° 82-144, *Droit social* 1983, n° 3, pp. 155-164 note Léo Hamon, *Rec. Dalloz* 1983, p. 189 n. Fr. Luchaire) et de deux arrêts de la Chambre sociale de la Cour de cassation du 9 novembre 1982 (Syndicats CGT de l'usine Trailor de Lunéville, n° 80-13958, 80-14046 et 80-14097, et Sté Dubigeon-Normandie, n° 80-16929, *Rec Dalloz* 1982, p. 621 n. H. Sinay, *Droit social* 1983, n. J. Savatier – G. Viney, « Responsabilité civile et relations collectives de travail », *Droit social* 1988, p. 416 et s. ; J. Goineau « La responsabilité civile des grévistes et des syndicats », *Droit social* 1988, p. 702 et s. ; M. Marin et A. Charbonneau, « Mouvements sociaux internationaux : les actions menées dans les affaires de dépavillonnement de ferries et la définition nationale de la grève », Journées d'Etudes 2006 de l'Observatoire des Droits des Martins, Nantes, pp. 289-304).

Manquements aux obligations contractuelles, droit de grève ou grève illicite ?

Si le droit syndical et le droit de la négociation collective sont pour l'OIT des droits fondamentaux, le droit des conflits collectifs de travail est nettement plus complexe. La tradition anglophone ne pense les arrêts collectifs de travail qu'en tant que manquements contractuels, actes fautifs, susceptible d'une immunité de responsabilité civile dans certaines limites. Notre droit de grève est ainsi impensable pour eux, puisqu'il s'agit d'une faute, en aucun cas d'un droit. Lorsque le droit de cesser collectivement le travail en vue de revendications est admis, la place, le rôle et donc les responsabilités des organisations syndicales sont très variables. En France, le droit de grève appartient aux travailleurs, il s'exerce collectivement, les syndicats n'interviennent, en quelque sorte que dans la stratégie de négociation collective. Dans d'autres pays, la grève est décidée, conduite par les syndicats, ce qui accroît nécessairement leurs responsabilités.

La nature juridique de l'arrêt de travail des 7 marins est la question centrale du litige. L'inspecteur ITF est intervenu mandaté par des marins, qui se sont mis en grève dans l'attente de la conclusion d'un accord collectif ITF. Ces marins ont été licenciés par leur employeur immédiatement pour violation de l'article 5A de leurs contrats d'engagement à durée déterminée d'un an ; cet article 5A prévoit le congédiement du marin pour « violence, violation de la loi, manquement à ses obligations, rébellion, désertion, intoxication (drogue et alcool), insubordination à des ordres légaux ». Le 22 juin 2012, le directeur général des affaires maritimes de Panama a contacté l'autorité portuaire, afin d'attester de la légalité des contrats d'engagement maritime quant aux minima salariaux et quant aux conditions de rupture du contrat. Pour autant l'administration panaméenne peut-elle qualifier juridiquement ce conflit, plus qu'individuel et contractuel ?

En France, le 3 août 1912, la chambre criminelle de la Cour de cassation a encore considéré que les dispositions disciplinaires maritimes privaient les marins de l'exercice du droit de grève : le marin qui quitte le bord sur consigne du comité de grève est un déserteur. Il a fallu attendre le préambule de la Constitution de 1946 et son interprétation, pour considérer que les marins, qui ne sont pas des militaires, quoique inscrits maritimes, disposent du droit de grève de valeur constitutionnelle (R. Jambu-Merlin, *Les gens de mer*, Traité de droit maritime, Dalloz, 1978, n° 214, p. 180).

Comment concilier pavillon panaméen, contrats d'engagement maritime soumis au droit panaméen et conflit collectif intervenant dans un port français ?

Cette question est ancienne ; les armateurs ont développé dans les années 1970 toute une stratégie judiciaire afin de casser les campagnes d'ITF contre les « pavillons de complaisance » (A. Charbonneau, *Marché international du travail maritime – Un cadre juridique en formation*, Presses universitaires d'Aix Marseille, PUAM, coll. Berthold Goldman, 2009 ; « Bilan et devenir d'une négociation collective internationale - L'action d'ITF dans le secteur du transport maritime », in *Seafarers : an international market in perspective – Gens de mer : un marché international du travail*, P. Chaumette, coord., Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 259-284). Cette campagne était appuyée par les dockers, donnant lieu à des blocages, piquetages ou boycott des navires, moins fréquemment à des grèves de marins, puisqu'ils risquent le licenciement immédiat. Dans certains pays ces blocages en vue de négociations salariales sont licites, dans d'autres non (P. Simon, « Etat de la jurisprudence française sur les incidents sociaux affectant les navires au port », *Droit Maritime Français* 1985, pp. 259-263 – P. Chaumette, « Réflexions sur les conflits collectifs maritimes de travail », *Droit Maritime Français* 1990, pp. 283-310). Le 26 juin 1979, le président du TGI de Nantes rend une ordonnance de référés précisant que tout obstacle au départ du navire Bernhard Oldendorff constituera une voie de fait, puisque l'équipage n'est pas en grève. Le 23 mai 2005, dans le conflit Irish Ferries, le président du TGI de Cherbourg prend une ordonnance de référés enjoignant à toute personne occupant le quai d'amarrage du ferry de quitter les lieux et de cesser toute obstruction, sous astreinte de 50 000 euros par jour de blocage (M. Marin et A. Charbonneau, précités - P. Chaumette, « De la nouvelle bataille du Transmanche au portuaire, Sœur Anne, sœur Anne, ne vois-tu rien venir ? », E-revue Neptunus, CDMO, 2006, vol. 12/1, www.cdmo.univ-nantes.fr).

Le 23 avril 1982, le Hof Van's Gravenhage décide que dans un port néerlandais, la grève d'un équipage est illégale, lorsqu'elle est contraire aux lois philippines, auxquelles leurs contrats de travail sont soumis (Rev Droit Européen des Transports 1982, p. 598). La même solution fut retenue par le tribunal du travail de Gand le 28 mai 1984, puis le tribunal du travail d'Anvers le 27 février 1987. La cour d'appel de Paris, le 7 juillet 1980, n'admit pas sa compétence, puisque les marins travaillent sur un navire battant pavillon étranger (CA Paris, 7 juillet 1980, navire Pola, *Droit Maritime Français* 1980, p. 618). En Grande-Bretagne, les juges ont d'abord inclus ces actions collectives dans les immunités légales syndicales, puis ont soumis la Fédération Internationale ITF au droit britannique, en en raison de son siège social à Londres, retenant fréquemment sa responsabilité civile, même si le piquetage du navire était licite dans le port étranger concerné (House of Lords 7 & 8 mai 1991, *Dimskal Shipping ans Co v ITF, The Evia Luck*, (1991) 4 All ER 871, (1992) IRLR 78, Lloyds Rep. 115 (HL)- P. Chaumette, « Les actions collectives syndicales dans le maillage des libertés communautaires des entreprises », *Droit social* 2008, pp. 210-220, sp. p. 218 -).

Dans l'affaire du navire Global Med, la montée à bord de militants syndicaux, leur prise en charge du conflit collectif ont conduit la cour d'appel de Douai à considérer que le mouvement était illicite, que l'accord salarial conclu était illicite, vicié par la violence (CA Douai, ch. civ 1^{ère}, 16 juin 1982, navire Global Med, *JCP* 1983-II-20035 n. R. Jambu-Merlin - Cass. soc. 8 novembre 1984, *Bull. civ.*, V, n° 423, p. 315) ; la responsabilité syndicale fut ensuite retenue CA Douai 22 octobre 1985, Cass. soc. 14 janvier 1988, *Bull. V*, n° 48, p. 31). De même, la cour d'appel de Rouen a annulé pour vice de violence un accord salarial ITF, conclu dans le port d'Haïfa (CA Rouen, ch. civ 2^{ème}, 1^{er} juillet 1985, navire Nora, *Droit Maritime Français* 1986, p. 421).

La question centrale est donc celle du caractère licite ou non du mouvement collectif et en conséquence de l'action syndicale (de manière générale, O. Fotinopoulou Basurko, « La negociación colectiva y las acciones colectivas internacionales en el transporte marítimo. Une visión desde la UE », in *Problemas Actuales y cambios futuros del derecho del trabajo marítimo*, O. Fotinopoulou-Basurko coord., Gomylex Ed., Bilbao, 2017, pp. 61-94, sp. p. 77-82).

Le navire Endeavour a fait l'objet d'une saisie conservatoire, ordonné par le juge de l'exécution (JEX) du TGI de Brest, pour garantir les créances maritimes salariales des marins. Le juge des référés du TGI a refusé de reconnaître le caractère illicite du blocage du navire, de la grève, le 16 juillet 2012, par ordonnance : aucune risque manifeste et imminent n'était démontré.

Le TGI de Brest rappelle le caractère constitutionnel du droit de grève en France, cessation collective et concertée en vue d'appuyer des revendications professionnelles, ainsi que sa valeur internationale y compris en droit panaméen. La grève, en France ne devient abusive, qu'en cas de désorganisation de l'entreprise, ce qui doit être distingué de la désorganisation de la production, conséquence directe et licite de l'arrêt collectif de travail.

Pour un exemple de responsabilité syndicale (Cass. Soc. 26 janvier 2000, n° 97-15291, *Droit social* 2000, p. 451 et s., n. A. Cristau) : Il résulte des constatations des juges du fond que le mouvement litigieux n'a pas comporté d'arrêt collectif et concerté du travail, mais a consisté en une série d'actions telles que : blocage de l'accès aux sites et du système d'information de l'entreprise, détournement de matériel, dégradation des locaux, coupures de courant, blocage du système de tarification heures pleines-heures creuses sur ce dernier tarif. Ces actions qui n'ont pas cessé malgré l'intervention de plusieurs ordonnances de référé tendant à la libération des sites et à la restitution du matériel, ne caractérisent ni l'exercice normal du droit de grève, ni l'exécution du service minimum au cours d'une grève. C'est dès lors à bon droit que la cour d'appel a qualifié l'ensemble de ces agissements fautifs de mouvement illicite.

Après avoir constaté que les syndicats avaient été constamment les instigateurs et les organisateurs d'un mouvement illicite et qu'ils en avaient assuré la maîtrise et la poursuite, en incitant par des directives l'accomplissement des actes fautifs par les agents qui participaient au mouvement, les juges du fond ont justement retenu la responsabilité de ces syndicats

(<https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007042350>).

Le navire Endeavour a été bloqué par la grève d'une partie de son équipage en vue de l'obtention d'augmentation de salaires, non par des éléments extérieurs ; il a pu changer d'emplacement à la demande des autorités portuaires et les marins supplémentaires ont pu monter à bord. En raison de la saisie conservatoire, l'autorité portuaire a interdit et bloqué le départ du navire.

Le TGI de Brest aurait pu être plus explicite : le navire Endeavour se trouve dans un port français, dans nos eaux intérieures. Même s'il bat pavillon étranger, même si les contrats d'engagements maritimes sont soumis à une loi étrangère, choisie par l'employeur, le navire, l'équipage, l'armateur sont soumis à l'ordre public de l'Etat du port, à ses principes constitutionnels, dont la reconnaissance du droit de grève des travailleurs, même en escale. Le principe de territorialité l'emporte sur le droit des contrats et la loi d'autonomie contractuelle choisie par le contractant le plus puissant.

Aucune voie de fait n'est constatée, ni acte fautif susceptible d'engager la responsabilité de la Fédération ITF ou de son inspectrice. L'accord salarial ne peut être mise en cause. Le caractère diffamatoire du site web développé par l'armateur n'est pas démontrée, pas plus que l'atteinte à l'image de marque de cet armateur par la presse locale : la guerre de communication n'engendre pas de développements en termes de responsabilité civile. Au total, il nous semble que ce jugement est fondamentalement plus riche qu'il n'y paraît à sa première lecture.