

Décision de la Cour administrative d'appel n° 24PA03096 du 11 juin 2025

Cour d'appel de Paris

8ème chambre

Vu la procédure suivante :

Procédure contentieuse antérieure :

M. F a demandé au tribunal administratif de la Polynésie française d'annuler la décision du 4 août 2023 par laquelle l'inspecteur du travail a autorisé la société Archipels Croisières à procéder à son licenciement.

Par un jugement n° 2300466 du 14 mai 2024, le tribunal administratif de la Polynésie française a annulé la décision attaquée.

Procédure devant la cour :

I- Par une requête, enregistrée le 12 juillet 2024 sous le n° 24PA03096, et des mémoires, enregistrés les 8 novembre et 30 décembre 2024, ainsi qu'un mémoire enregistré le 19 février 2025 qui n'a pas été communiqué, la société Archipels Croisières, représentée par Me Gautier Hugon, demande à la cour :

- 1°) d'annuler le jugement du 14 mai 2024 du tribunal administratif de la Polynésie française ;
- 2°) de rejeter la demande présentée par M. B devant ce tribunal ;
- 3°) de mettre à la charge de M. B la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- c'est à tort que le tribunal administratif a jugé que la convention collective applicable au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de 20 tonneaux et plus de jauge brute au cabotage outre-mer et la convention collective applicable aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial étaient applicables et qu'il a annulé, pour ce motif, la décision de l'inspecteur du travail du 4 août 2023 au motif que la procédure de conciliation prévue par ces conventions n'avait pas été mise en œuvre par l'employeur préalablement à l'engagement de la procédure de licenciement ;

- les autres moyens soulevés par M B à l'appui de sa demande devant le tribunal administratif de la Polynésie française ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 27 septembre 2024, 6 décembre 2024 et 31 janvier 2025, M. B, représenté par Me Michel, conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 3 500 euros soit mise à la charge de la société Archipels Croisières au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il soutient que :

- le moyen soulevé par la société Archipels Croisières et la Polynésie française n'est pas fondé ;
- les reproches formulés à son encontre ne présentaient pas un caractère de gravité suffisante pour justifier son licenciement ;
- celui-ci est en lien avec son mandat de délégué du personnel.

Par un mémoire, enregistré le 7 novembre 2024, la Polynésie française, représentée par Me Brotherson, demande à la cour :

- 1°) d'annuler le jugement du 14 mai 2024 du tribunal administratif de la Polynésie française ;
- 2°) de rejeter la demande présentée par M. B devant ce tribunal ;
- 3°) de mettre à la charge de M. B la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- c'est à tort que le tribunal administratif a jugé que la convention collective applicable au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de 20 tonneaux et plus de jauge brute au cabotage outre-mer et la convention collective applicable aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial étaient applicables et qu'il a annulé, pour ce motif, la décision de l'inspecteur du travail du 4 août 2023 au motif que la procédure de conciliation prévue par ces conventions n'avait pas été mise en œuvre par l'employeur préalablement à l'engagement de la procédure de licenciement ;

- les autres moyens soulevés par M. B à l'appui de sa demande devant le tribunal administratif de la Polynésie française ne sont pas fondés.

Par ordonnance du 5 février 2025, la clôture d'instruction a été fixée au 21 février 2025 à 12 heures.

Une " plaidoirie écrite " a été présentée pour M. B le 19 mai 2025.

II- Par une requête, enregistrée le 16 août 2024 sous le n° 24PA03738, et un mémoire en réplique enregistré le 1er avril 2025, qui n'a pas été communiqué, la Polynésie française, représentée par Me Brotherson, demande à la cour :

- 1°) d'annuler le jugement du 14 mai 2024 du tribunal administratif de la Polynésie française ;
- 2°) de rejeter la demande présentée par M. B devant ce tribunal ;
- 3°) de mettre à la charge de M. B la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- c'est à tort que le tribunal administratif a jugé que la convention collective applicable au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de 20 tonneaux et plus de jauge brute au cabotage outre-mer et la convention collective applicable aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial étaient applicables et qu'il a annulé, pour ce motif, la décision de l'inspecteur du travail du 4 août 2023 au motif de la procédure de conciliation prévue par ces conventions n'avait pas été mise en œuvre par l'employeur préalablement l'engagement de la procédure de licenciement ;

- les autres moyens soulevés par M. B à l'appui de sa demande devant le tribunal administratif de la Polynésie française ne sont pas fondés.

Par un mémoire enregistré le 23 décembre 2024, la société Archipels Croisières, représentée par Me

Gauthier Hugon, demande à la cour :

- 1°) d'annuler le jugement du 14 mai 2024 du tribunal administratif de la Polynésie française ;
- 2°) de rejeter la demande présentée par M. B devant ce tribunal ;
- 3°) de mettre à la charge de M. B la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- c'est à tort que le tribunal administratif a jugé que la convention collective applicable au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de 20 tonneaux et plus de jauge brute au cabotage outre-mer et la convention collective applicable aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial étaient applicables et qu'il a annulé, pour ce motif, la décision de l'inspecteur du travail du 4 août 2023 au motif que procédure de conciliation prévue par ces conventions n'avait pas été mise en œuvre par l'employeur préalablement à l'engagement de la procédure de licenciement ;
- les autres moyens soulevés par M. B à l'appui de sa demande devant le tribunal administratif de la Polynésie française ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense enregistré le 21 février 2025, M. B, représenté par Me Michel, conclut au rejet de la requête et à ce que la somme de 3 000 euros soit mise à la charge, chacune, de la Polynésie française et de la société Archipels Croisières au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il soutient que la requête de la Polynésie française est tardive et, par suite, irrecevable.

Par ordonnance du 4 mars 2025, la clôture d'instruction a été fixée au 4 avril 2025 à 12 heures.

Une " plaidoirie écrite " a été présentée pour M. B le 19 mai 2025.

Vu les autres pièces des dossiers ;

Vu :

- la loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 ;
- le code du travail de la Polynésie française ;
- le code des transports ;
- la loi n° 42-427 du 1er avril 1942 ;
- le décret du 21 décembre 1911 relatif à la marine marchande dans les colonies.
- le décret du 31 mars 1925 modifié relatif à l'organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime ;
- le décret n° 95-678 du 9 mai 1995 ;
- le décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 ;
- la convention collective du 14 mai 1959 applicable au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de 20 tonneaux et plus de jauge brute au cabotage outre-mer ;
- la convention collective du 1er octobre 1959 applicable aux officiers des entreprises de navigation du

territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial ;

- l'arrêté n° 1687 TLS portant extension des conventions collectives applicables aux officiers et au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française du 24 août 1960 publié au journal officiel de la Polynésie française du 15 septembre 1960 ;

- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Vrignon-Villalba,

- les conclusions de Mme Bernard, rapporteure publique,

- et les observations de Me Gauthier Hugon, pour la société Archipels Croisières.

Considérant ce qui suit :

1. La société Archipels Croisières, qui appartient depuis 2008 au groupe Dream Yacht Charter, propose des croisières maritimes ainsi que la vente de croisières à la cabine pour découvrir les différentes îles de la Polynésie française. Elle exploite 25 navires et emploie 22 salariés. M. B a été recruté en qualité de marin par cette société en 2002. En 2004, il a signé un contrat en qualité de skipper et a été déclaré à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) à partir de l'année 2006. Le 22 octobre 2022, M. B a été élu délégué du personnel lors du second tour des élections professionnelles, sur la liste présentée par le syndicat A TIA I MUA. Par une décision du 4 août 2023, l'inspecteur du travail a autorisé son licenciement pour faute. Par un jugement du 14 mai 2024, dont la société Archipels Croisières et la Polynésie française relèvent appel, le tribunal administratif de la Polynésie française a annulé cette décision.

2. Les requêtes enregistrées sous les numéros 24PA03096 et 24PA03738 portent sur l'autorisation de licenciement d'un même salarié protégé, présentent à juger des questions semblables et ont fait l'objet d'une instruction commune. Il y a lieu de les joindre pour statuer par un seul arrêt.

Sur la fin de non-recevoir opposée par M. B :

3. Aux termes de l'article R. 811-2 du code de justice administrative : " Sauf disposition contraire, le délai d'appel est de deux mois. () ". Aux termes de l'article R. 811-5 du même code : " Les délais supplémentaires de distance prévus à l'article R. 421-7 s'ajoutent aux délais normalement impartis. () ". Aux termes de l'article R. 421-7 du même code : " Lorsque la demande est portée devant un tribunal administratif qui a son siège en France métropolitaine ou devant le Conseil d'Etat statuant en premier et dernier ressort, le délai de recours () est augmenté d'un mois pour les personnes qui demeurent (), en Polynésie française, () ". Aux termes de l'article R. 751-4-1 du même code : " Par dérogation aux articles R. 751-2, R. 751-3 et R. 751-4, la décision peut être notifiée par le moyen de l'application informatique mentionnée à l'article R. 414-1 aux parties qui sont inscrites dans cette application (). / Ces parties sont réputées avoir reçu la notification à la date de première consultation de la décision, certifiée par l'accusé de réception délivré par l'application informatique, ou, à défaut de consultation dans un délai de deux jours ouvrés à compter de la date de mise à disposition de la décision dans l'application, à

l'issue de ce délai () ". Enfin, aux termes de l'article 642 du code de procédure civile : " () Le délai qui expirerait normalement un samedi, un dimanche ou un jour férié ou chômé est prorogé jusqu'au premier jour ouvrable suivant ".

4. Il ressort des pièces du dossier que le jugement attaqué du 14 mai 2024 du tribunal administratif de la Polynésie française a été mis à la disposition de la Polynésie française par le moyen de l'application Télérecours, et que celle-ci en a accusé réception le même jour. Le délai d'appel de deux mois majoré d'un délai de distance d'un mois, qui lui était imparti, qui revêt le caractère d'un délai franc, a expiré le 15 août 2024. Ce jour étant un jour férié, il a été prorogé jusqu'au 16 août 2024. Ainsi, la requête visée ci-dessus de la Polynésie française, qui a été enregistrée le 16 août 2024, n'était pas tardive. Par suite, la fin de non-recevoir opposée par M. B et tirée de la tardiveté de cette requête ne peut être accueillie.

Sur la légalité de la décision du 4 août 2023 de l'inspecteur du travail :

5. Pour annuler la décision du 4 août 2023 par laquelle l'inspecteur du travail a autorisé la société Archipels Croisières à procéder à son licenciement, le tribunal administratif de la Polynésie française, après avoir considéré que M. B relevait de la convention collective du 14 mai 1959 applicable aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial, s'est fondé sur la circonstance que l'absence de mise en œuvre préalable, par l'employeur, de la procédure de conciliation conventionnelle prévue à l'article 37 de cette convention avait privé M. B d'une garantie conventionnelle, de sorte que l'inspecteur du travail avait, en autorisant son employeur à procéder à son licenciement, fait une inexacte application des dispositions du code du travail de la Polynésie française combinées avec les stipulations de l'article 37 de la convention précitée ou, en tout état de cause, de l'article 44 de la convention collective applicable au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de 20 tonneaux.

6. Aux termes de l'article LP. 2311-1 du code du travail de la Polynésie française : " Les conventions et accords collectifs de travail définissent les règles suivant lesquelles s'exerce le droit des salariés à la négociation collective, ainsi que l'ensemble de leurs conditions d'emploi, de travail et de leurs garanties sociales. ". Aux termes de l'article LP. 2312-1 de ce même code : " Les conventions et accords collectifs de travail déterminent leur champ d'application professionnel ou interprofessionnel. / Ce champ est défini en termes d'activités économiques. ". Aux termes de l'article LP. 2341-5 de ce code : " A la demande d'une des organisations syndicales ou professionnelles signataires ou à l'initiative du ministre chargé du travail, les conventions collectives ou accords collectifs (ajouté, LP n° 2017-17 du 27 juill. 2017, art. LP 2, 4) " professionnels ou " interprofessionnels répondant aux conditions déterminées par la présente section peuvent être rendus obligatoires pour tous les salariés et employeurs compris dans le champ d'application de la convention ou de l'accord par arrêté pris en conseil des ministres sur proposition du ministre chargé du travail. ". Et aux termes de l'article LP. 2511-1 de ce code : " Ne peut intervenir qu'après autorisation de l'inspecteur du travail, le licenciement des salariés suivants : () ; 2. délégué du personnel ou délégué de bord () . "

7. Aux termes de l'article 1er de la loi du 1er avril 1942 relative aux titres de navigation maritime, en

vigueur jusqu'au 30 novembre 2010 : " Sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime les navires ou engins pratiquant la navigation maritime de commerce, de pêche ou de plaisance. ". Aux termes de l'article 3 de cette même loi : " Les titres de navigation maritime sont : / 1° Le rôle d'équipage ; / 2° Le permis de circulation ; / 3° La carte de circulation individuelle ou collective. () ". Aux termes de son article 4 : " Le rôle d'équipage est délivré obligatoirement aux navires pratiquant la navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels ou agents du service général. ". Aux termes de son article 5 : " Reçoivent en application de l'article 4, un rôle d'équipage : / 1° Les navires qui pratiquent la navigation dite de commerce qui a pour objet le transport des passagers ou des marchandises ; () / 4° Les navires qui pratiquent la navigation de plaisance ayant à bord un équipage comprenant du personnel maritime professionnel salarié ; () ". Et aux termes de son article 6 : " Doivent être munis d'une carte de circulation tous bateaux de plaisance n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié. () ".

8. Ces dispositions opèrent ainsi, s'agissant des navires ayant à bord du personnel professionnel maritime salarié, une distinction entre ceux qui pratiquent la " navigation dite de commerce ", ayant " pour objet le transport de passagers ou de marchandises ", et ceux qui pratiquent la navigation de plaisance. Cette distinction rejoint celle qui était effectuée par le décret du 31 mars 1925 modifié relatif à l'organisation du travail à bord des navires affectés à la navigation maritime entre, notamment, les navires affectés à la " navigation de commerce proprement dite (long cours, cabotage et bornage ; vapeur et voiliers) " d'un côté, et les " navires de pilotage, navires de plaisance, navires munis d'un permis de circulation " de l'autre.

9. En outre, selon l'article 2 du décret du 21 décembre 2011 relatif à la marine marchande dans les colonies, en vigueur jusqu'au 31 décembre 2017 : " Pour chaque colonie, les limites du bornage, du petit cabotage et du grand cabotage, ainsi que le tonnage maximum des embarcations en ce qui concerne le bornage, sont déterminés par décret sur le rapport du ministre des colonies, après avis des ministres de la marine et du commerce et de l'industrie, sur la proposition du gouverneur faite en conseil, après avis du conseil général et des chambres de commerce. ". Aux termes de l'article 1er du décret du 9 mai 1995 portant détermination des catégories de navigation maritime au large de la Polynésie française : " Dans le territoire de la Polynésie française, la navigation maritime commerciale, autre que celle effectuée au long cours, comprend les catégories ci-après : / 1° Le grand cabotage ; / 2° Le petit cabotage ; / 3° Le bornage. ". Aux termes de l'article 2 de ce même décret : " Les limites de ces diverses catégories de navigation sont fixées comme suit : / 1° Le grand cabotage s'étend de la Polynésie française aux côtes Ouest des deux Amériques, à tous les archipels compris entre les îles Hawaï et Nouméa, ainsi qu'aux côtes de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ; / 2° Le petit cabotage s'applique à la navigation pratiquée exclusivement entre les îles de la Polynésie française et entre celles-ci et les îles Cook, Flint, Caroline, Vostock, Starbuck et Pitcairn ; / 3° La navigation au bornage est celle effectuée entre les îles d'un même archipel éloignées de moins de 80 milles par des navires d'une jauge brute au plus de 100 tonneaux. ".

10. Enfin, le décret du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle

maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines, applicable en Polynésie française, distingue notamment, pour les titres de formation professionnelle maritime permettant d'exercer des fonctions au pont, les navires armés au commerce et les navires armés à la plaisance. Il ressort de l'annexe II au décret " Tableau II. b.-Titres permettant d'exercer des fonctions au pont sur des navires à voile armés à la plaisance ", que le capitaine d'un tel navire, pour une jauge brute inférieure à 200, doit être titulaire d'un " brevet de capitaine 200 voile ".

11. La convention du 14 mai 1959, conclue entre le syndicat des armateurs et le syndicat CGT des capitaines et officiers diplômés, s'applique aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial. L'article 3 de la convention précise que le terme " officier " désigne toute personne remplissant une fonction pour laquelle il est exigé un brevet d'officier de la marine marchande, à savoir un capitaine, un second capitaine, un chef mécanicien, un second mécanicien diplômé HP ou un subrécargue. La convention du 1er octobre 1959, conclue entre le syndicat des armateurs et le syndicat des gens de mer chrétiens, est applicable au personnel subalterne des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de 20 tonneaux et plus de jauge brute au cabotage outre-mer. Elle comporte des dispositions qui concernent " le personnel du pont ", le personnel " de la machine " et le personnel du " service général ". Ces deux conventions ont été étendues par arrêté n° 1687 TLS du 24 août 1960.

12. En premier lieu, eu égard par ailleurs à la date à laquelle elles ont été conclues, il ne ressort ni de l'intitulé ni de l'objet de ces conventions que leurs signataires auraient entendu les rendre applicables non seulement au personnel des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce proprement dit, destinés au transport de passagers ou de marchandises en Polynésie française, mais également au personnel des entreprises de navigation armant, comme en l'espèce, des navires de plaisance pour une utilisation commerciale, dans le cadre d'une activité touristique, alors que non seulement les activités en cause mais également le type de navires utilisés, le nombre requis de membres d'équipage, leur qualité, leur qualification et les conditions dans lesquelles ils sont amenés à exercer leurs fonctions sont très différentes. Alors que les parties ne donnent aucune précision à ce sujet, il ne ressort pas des pièces du dossier que telle aurait été l'intention des signataires dès 1959 ou ultérieurement, s'agissant d'une activité qui s'est fortement développée depuis cette date. Au demeurant, ces navires de plaisance utilisés commercialement dans le cadre d'une activité touristique constituent des " navire de plaisance à utilisation commerciale " au sens et pour l'application du décret du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires, distincts, notamment, des " navires de passagers " et des " navires de charge ". L'application des conventions signées en 1959 aux activités de tourisme dans laquelle des navires de plaisance sont utilisés ne ressort pas davantage des arrêts et décisions de la Cour de cassation et des cours d'appel cités par M. B, dont aucune ne porte sur une telle activité en particulier de l'arrêt de la Cour de cassation du 11 septembre 2019, n° 17-16 599, publié au

bulletin, mentionné au point 5 du jugement attaqué, dans lequel, alors que l'application rationae materiae de la convention collective du 14 mai 1959 au capitaine d'un navire de la société Tahiti Cruise n'était pas contestée par cette société, dont la société Archipels Croisières soutient sans être contredite qu'elle n'utilise pas de navires de plaisance pour son activité de transports de passagers, la cour a jugé qu'elle l'était rationae temporis. Il en va de même s'agissant de l'arrêt de la Cour de cassation du 12 septembre 2018, n° 16-26.853, concernant un officier de pont d'un navire de la société Aremiti, qui organise un transport de passager entre les îles de Tahiti et de Moorea sur des navires à grande vitesse, qui ne sont pas des navires de plaisance, ou encore de l'arrêt de la chambre sociale de la cour d'appel de Papeete du 7 décembre 2017, confirmé par la Cour de cassation dans son arrêt du 8 juillet 2020 n° 18-13.251, concernant un officier naviguant sur un remorqueur du port autonome de Papeete.

13. Au surplus, il ressort des pièces du dossier, en particulier du procès-verbal de la commission régionale de sécurité du 26 février 2020 concernant le Dream Moorea et le Dream Rangiroa et du permis de navigation délivré le 4 octobre 2022 pour le Dream Raiatea, que ces navires sont autorisés pour une navigation professionnelle de deuxième catégorie restreinte, limitée à 60 milles, pour des trajets effectués entre différentes îles de l'Archipel de la Société. Cette activité correspond à une activité de bornage au sens des dispositions, citées au point 9, du 3° de l'article 1er du décret du 9 mai 1995 portant détermination des catégories de navigation maritime au large de la Polynésie française. La circonstance que, selon un courriel du 19 juin 2016 dans lequel une salariée de l'ENIM répond à une demande d'information de M. B, pour des navires effectuant des navigations supérieures à 80 milles entre les îles polynésiennes et au-delà, les chefs de bord doivent être déclarés en 12ème catégorie, et que les fiches de paie de M. B mentionnent un " salaire forfaitaire ENIM CAT 7 " et un " salaire forfaitaire ENIM CAT 12 ", ne permet pas d'établir que les navires sur lesquels l'intéressé navigue effectuent une activité de cabotage.

14. Il ressort par ailleurs du procès-verbal précité que le capitaine de ces navires doit être titulaire d'un brevet de capitaine 200 voiles. Il n'est pas allégué par M. B, qui ne conteste pas qu'il exerce des fonctions au pont sur des navires armés à la plaisance au sens du décret du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines, que ce brevet constituerait un " brevet d'officier de la marine marchande " lui conférant la qualité d'officier au sens et pour l'application de l'accord du 14 mai 1959. Ainsi, à supposer même que l'on puisse considérer, comme le soutient M. B dans ses dernières écritures, qu'en étendant les conventions des 14 mai et 1er octobre 1959 à " tous les armateurs et marins se livrant au cabotage d'outre-mer sur des navires de 25 tonneaux et plus de jauge brute, armés et naviguant en Polynésie français ", sans mentionner les " navires de commerce ", l'arrêté n° 1687 TLS du 24 août 1960 a modifié le champ d'application matériel de ces conventions, les rendant par suite également applicables aux activités touristiques pour lesquelles des navires de plaisance sont utilisés, il n'est pas établi que celles-ci s'appliqueraient aux navires exploités par la société Archipels Croisières et, en particulier, à la situation de M. B.

15. En deuxième lieu, la seule circonstance, invoquée par M. B, que les conventions des 14 mai et 1er

octobre 1959 sont visées dans la fiche d'effectifs signée le 26 octobre 2019 par le chef du service des affaires maritimes de Polynésie française pour le navire Dream Moorea, sur lequel il naviguait, dont l'objet est, conformément aux dispositions, applicables à la Polynésie française, de l'article L. 5522-1 du code des transports, d'attester que le navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes, est insuffisante pour établir que la société Archipels Croisières aurait entendu en faire une application volontaire.

16. Il résulte de ce qui précède que c'est à tort que le tribunal administratif s'est fondé sur l'absence de mise en œuvre préalable, par l'employeur, de la procédure de conciliation conventionnelle prévue à l'article 37 de la convention du 14 mai 1959 applicable aux officiers des entreprises de navigation du territoire de la Polynésie française armant des navires de commerce de plus de 25 tonneaux de jauge brute au cabotage colonial pour annuler la décision du 4 août 2023 par laquelle l'inspecteur du travail a autorisé la société Archipels Croisières à procéder à son licenciement.

17. Toutefois, il appartient à la cour administrative d'appel, saisie de l'ensemble du litige par l'effet dévolutif de l'appel, d'examiner les autres moyens soulevés par M. B devant le tribunal administratif de la Polynésie française.

18. En vertu des dispositions du code du travail de la Polynésie française, le licenciement des salariés légalement investis de fonctions représentatives bénéficient, dans l'intérêt de l'ensemble des salariés qu'ils représentent, d'une protection exceptionnelle. Lorsque le licenciement d'un de ces salariés est envisagé, ce licenciement ne doit pas être en rapport avec les fonctions représentatives normalement exercées ou l'appartenance syndicale de l'intéressé. Dans le cas où la demande de licenciement est motivée par un comportement fautif, il appartient à l'inspecteur du travail, et le cas échéant à l'autorité hiérarchique compétente, de rechercher, sous le contrôle du juge de l'excès de pouvoir, si les faits reprochés au salarié sont d'une gravité suffisante pour justifier son licenciement compte tenu de l'ensemble des règles applicables au contrat de travail de l'intéressé et des exigences propres à l'exécution normale du mandat dont il est investi.

19. Il ressort des pièces du dossier que, le 24 mai 2023, la société Archipels Croisières a demandé l'autorisation de licencier M. B en raison de son refus volontaire et délibéré de se conformer aux règles de l'entreprise et d'un comportement nuisant à ses intérêts. Par sa décision du 4 août 2023, l'inspecteur du travail a accordé l'autorisation sollicitée, au motif que l'attitude d'insubordination ainsi que la répétition de refus volontaires et délibérés de respecter les règles de la société visant à préserver les intérêts de l'entreprise constituaient une " cause réelle et sérieuse " de licenciement de l'intéressé.

20. L'inspecteur du travail a relevé, en premier lieu, que le 21 avril 2023, au port de Papeete, M. B a constaté la panne d'une pompe de cale et d'une batterie d'alimentation électrique défectueuse sur le navire sur lequel la croisière devait être effectuée, et qu'il en a informé son chef de base qui lui a précisé que les réparations relevaient de sa compétence de capitaine et qu'il devait donc résoudre ces incidents conformément aux principes d'usage, notamment en faisant appel aux fournisseurs habituels. Il indique plus loin dans sa décision que, ainsi que cela était mentionné par l'employeur dans sa demande d'autorisation, M. B a ultérieurement tenu des propos relatifs à l'état technique du bateau

devant ses passagers et qu'il a affirmé de vive-voix son intention d'immobiliser le bateau à Moorea, nuisant ainsi volontairement à l'image de la société. L'inspecteur du travail conclut que M. B a enfreint son obligation de s'abstenir de toute action ou de tout comportement qui pourrait porter atteinte à l'image de la société Archipels Croisières.

21. Cependant, il ressort des pièces du dossier, et notamment du rapport du skipper qui a navigué sur le Dream Moorea du 22 mars au 11 avril, que celui-ci était affecté par plusieurs problèmes techniques concernant notamment la pompe de cale manuelle ou les batteries, susceptibles, à tout le moins, de compliquer la navigation. Si la société Archipels Croisières soutient qu'il appartenait à M. B de procéder aux réparations avant le départ du navire, et que cela relève de la mission et de la compétence des skippers, elle n'apporte aucun élément en ce sens, alors qu'il est constant que le skipper qui a navigué entre le 11 et le 21 avril n'a pas effectué les réparations nécessaires au vu du rapport précité du skipper qui l'a précédé. D'autre part et surtout, les allégations de la société Archipels Croisières selon lesquelles M. B aurait mis la discussion qu'il avait sur l'état du navire avec Mme A sur haut-parleur ne sont établies par aucune des pièces du dossier, les attestations de M. E et de Mme D, qui sont rédigées exactement dans les mêmes termes et font état d'un " ton de défiance " et d'une " conduite agressive ", concernant exclusivement une conversation, dont il n'est pas indiqué qu'elle aurait été tenue au même moment, relative au refus de rédaction d'un rapport de mer. Ni les plaintes de touristes allemands produits au dossier par la société Archipels Croisières, ni aucun autre témoignage ne font état de la conversation ainsi reprochée à M. B s'agissant de l'état technique du navire.

22. En deuxième lieu, l'inspecteur du travail a relevé que, le 22 avril 2023, en escale à Moorea, M. B a informé par téléphone son manager de son intention de décaler le départ de la croisière à destination de Huahine en raison d'une prévision météorologique défavorable. Après avoir indiqué que M. B avait recueilli le consentement de tous les passagers, il mentionne que la manager lui aurait demandé à plusieurs reprises un rapport justifiant cette décision, qu'au vu de la tournure des échanges, celle-ci a activé le haut-parleur de son téléphone pour que M. E, chef de pôle, et Mme D, responsable administrative, puissent entendre les propos qu'il tenait, et que l'employeur reproche à M. B, qui n'a remis que le lendemain un document intitulé " rapport de mer du 22/4/23 " signé par tous les passagers, son insubordination. Il poursuit en indiquant que les conditions météorologiques ne justifiaient pas la décision prise par M. B de reporter le départ du bateau et que " les témoignages de Mme A et de M. E dénoncent une attitude agressive et irrespectueuse manifestant une insubordination " de l'intéressé envers sa responsable hiérarchique.

23. Il ressort des pièces que, le 22 avril 2023, M. B a pris la décision de retarder le départ du bateau, au vu des conditions météorologiques et avec l'accord de l'ensemble des passagers. Ainsi que la société Archipels Croisières le relève elle-même, il était, en sa qualité de capitaine du navire, habilité à prendre une telle décision, qui n'a d'ailleurs pas été contestée, en tant que telle, par son employeur, qui n'a pas relevé de faute à cet égard dans sa demande d'autorisation de licenciement. Le reproche de l'employeur portait uniquement sur le refus de M. B de rédiger un " rapport de mer ". Il ressort toutefois des pièces du dossier, et notamment des écritures de la société Archipels Croisières elle-même, qu'elle

ne demande la rédaction d'un tel rapport, le cas échéant, que si les passagers n'ont pas signé de décharge, en vue d'éventuelles plaintes pour absence de respect du programme. Or, ainsi que l'inspecteur du travail l'a relevé, d'une part, la modification du programme ne constituait pas un " évènement de mer " devant donner lieu à la rédaction d'un " rapport de mer ", d'autre part, M. B a transmis par courriel à son employeur une attestation manuscrite, rédigée en français et en anglais, signée par tous les passagers du navire, dans laquelle ceux-ci donnent leur accord pour décaler la traversée de Moorea à Huahine de 24 heures, au vu des conditions météorologiques défavorables. Ainsi, alors même que M. B aurait adopté le " ton de défiance " et la " conduite agressive " dont les attestations de M. E et de Mme D, rédigées exactement dans les mêmes termes, font état, aucune attestation en ce sens de Mme A ou des passagers n'étant produite au dossier, c'est à tort que l'inspecteur du travail a qualifié le comportement de M. B d'insubordination.

24. En troisième lieu, l'inspecteur du travail a relevé que, le 29 avril 2023, le capitaine G a informé son employeur que, la veille au soir, alors qu'il revenait à bord avec quatre passagers, il a constaté la présence sur son bateau de plusieurs personnes extérieures à son équipage, dont M. B, en train de manger dans le cockpit, et que cette situation a perturbé l'accès des passagers pour rejoindre leurs cabines, créant ainsi un " malaise collectif ". Il retient que M. B a laissé son bateau sans surveillance, qu'il a délaissé ses propres passagers, dont il a la responsabilité, qu'il est monté sur un autre navire appartenant à la société Archipels Croisières sans autorisation de celle-ci ou du capitaine du navire, et qu'il a enfreint la réglementation relative au chargement des marchandises et utilisé les ressources du bateau pour accueillir ses convives.

25. Son employeur reprochait à M. B d'avoir, le 28 avril 2023, alors que ses passagers étaient à un dîner à Tahaa, quitté son navire, le Dream Moorea, pour aller dîner sur un autre navire, le Dream Patash, sur lequel des " marchandises " auraient ainsi été introduites en méconnaissance des dispositions de l'article L. 5412-6 du code des transports. Toutefois, ces dispositions, aux termes desquelles " Il est interdit au capitaine de charger sur son navire des marchandises pour son propre compte sans l'autorisation écrite de l'armateur. () ", ne visent en tout état de cause pas les marchandises destinées à la consommation personnelle de l'équipage pendant le voyage. En défense, la société Archipels Croisières, qui ne conteste pas les allégations de M. B selon lesquelles il s'agit là d'une pratique courante, fait valoir que le skipper G n'avait pas autorisé l'organisation de ce dîner et la présence à bord de son navire de M. B et des autres convives, et que de ce fait, M. B a enfreint l'article 8 du règlement intérieur selon lequel il est interdit " de se rendre dans un lieu de travail autre que celui auquel on a été affecté, sans y avoir été expressément autorisé ou invité par son responsable ". Toutefois, le règlement intérieur dont la société Archipels Croisières se prévaut date du 1er mars 2023 et a été enregistré au greffe du tribunal du travail de Papeete le 12 avril suivant. La société n'établit pas qu'il aurait été porté à la connaissance de M. B avant son départ en croisière le 21 avril 2023. Il ressort par ailleurs des pièces du dossier que M. B n'a pas laissé ses passagers, qui dînaient au restaurant, seuls sur le navire et qu'il est allé les chercher et les a raccompagnés à la fin de leur dîner comme convenu et à l'heure prévue. En revanche, il n'est pas contesté par M. B que, dès lors que l'hôtesse d'accueil était avec lui sur le Dream

Patash, il a laissé le Dream Moorea sans surveillance, qu'il n'a pas reçu l'autorisation du capitaine G pour dîner à bord de ce navire et qu'il y a rapporté de la nourriture et des boissons destinés en principe à ses propres passagers.

26. Au vu de l'ensemble de ces éléments, eu égard par ailleurs à l'ancienneté de M. B dans l'entreprise, et à l'absence de tout antécédent avant les avertissements qui lui ont été infligés les 12 et 15 avril 2023, le premier pour n'avoir pas signalé un conflit entre une hôtesse et son skipper avant que celle-ci n'en avertisse elle-même la direction, et le second pour avoir fait monter son fils de 5 ans à bord d'un navire le temps d'effectuer une manœuvre qui lui a été demandée en dehors de ses heures de travail, les faits reprochés à M. B, pris dans leur ensemble, ne peuvent être regardés comme caractérisant un refus volontaire et délibéré de se conformer aux règles de l'entreprise et un comportement nuisant à ses intérêts de nature à justifier l'autorisation de licenciement sollicitée. M. B est par suite fondé à soutenir que, pour ce motif, la décision du 4 août 2023 par laquelle l'inspecteur du travail a autorisé la société Archipels Croisières à procéder à son licenciement est entachée d'une erreur d'appréciation.

27. Il résulte de tout ce qui précède que la société Archipel Croisières et la Polynésie française ne sont pas fondées à se plaindre de ce que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif de la Polynésie française a annulé la décision de l'inspecteur du travail du 4 août 2023.

Sur les frais de l'instance :

28. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mis à la charge de M. B, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, le versement des sommes que la société Archipel Croisières et la Polynésie française demandent au titre des frais de l'instance.

29. Il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la société Archipels Croisières et de la Polynésie française, chacune, la somme de 1 500 euros à verser à M. B sur le fondement des mêmes dispositions.

D É C I D E :

Article 1er : Les requêtes de la société Archipel Croisières et de la Polynésie française sont rejetées.

Article 2 : La société Archipels Croisières et la Polynésie française verseront, chacune, une somme de 1 500 euros à M. B au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : Le présent arrêt sera notifié à la société Archipels Croisières, à la Polynésie française et à M. F. Délibéré après l'audience du 19 mai 2025, à laquelle siégeaient :

- Mme Menasseyre, présidente de chambre,
- Mme Vrignon-Villalba, présidente assesseure,
- Mme Collet, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 11 juin 2025.

La rapporteure,

C. Vrignon-Villalba La présidente,

A. Menasseyre

La greffière,

N. Couty

La République mande et ordonne au haut-commissaire de la République en Polynésie française en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Nos 24PA03096, 24PA03738