|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **DÉLÉGUÉS DES MINISTRES** | Notes sur l'ordre du jour | **CM/Notes/1288/H46-36** | 7 juin 2017 |

|  |
| --- |
| **1288e réunion, 6-7 juin 2017 (DH)**Droits de l’homme**H46-36 Veniamin Tymoshenko et autres c. Ukraine (Requête n° 48408/12)**Surveillance de l’exécution des arrêts de la Cour européenneDocument de référence[DH-DD(2017)355](https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?Reference=DH-DD(2017)355" \o "1288th meeting (June 2017) (DH) - Action plan (15/03/2017) - Communication from Ukraine concerning the case of VENIAMIN TYMOSHENKO AND OTHERS v. Ukraine (Application No. 48408/12) [Anglais uniquement]) |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Requête** | **Affaire** | **Arrêt du** | **Définitif le** | **Critère de classification** |
| 48408/12 | VENIAMIN TYMOSHENKO ET AUTRES  | 02/10/2014 | 02/01/2015 | Problème complexe |

**Description de l’affaire**

Cette affaire concerne la violation du droit des requérants à la liberté d’association. Ces derniers, employés et membres d’un syndicat d’une compagnie aérienne ukrainienne privée ont fait l’objet d’une interdiction de faire grève en septembre 2011. La Cour européenne a conclu que l’ingérence dans le droit des requérants en vertu de l’article 11 n’était pas fondée sur une législation suffisamment claire et prévisible.

Cette interdiction était fondée sur une disposition de la loi sur les transports de 1994 (article 18) qui prévoyait que les grèves n’étaient pas autorisées lorsque le transport des passagers ou la maintenance d’un cycle de production en continu sont concernés, ainsi que lorsque la vie ou la santé humaine serait mis en danger par la grève ». La Cour a constaté que cette disposition était en contradiction avec la loi sur la résolution des conflits de travail de 1998 (article 24). En particulier, les dispositions de cette loi étaient moins restrictives et n’interdisaient pas expressément les grèves lorsque le transport des passagers ou la maintenance d’un cycle de production continu étaient concernés. La Cour a noté qu’il n’avait pas été remédié à cette contradiction législative pendant plusieurs années, malgré les dispositions transitoires pertinentes de la loi sur la résolution des conflits de travail, les recommandations du Comité de la liberté d’association de l’OIT, le projet de loi et la déclaration du Commissaire du Parlement ukrainien pour les droits de l’homme adoptés au cours de cette période.

**État d’exécution**

Les autorités ukrainiennes ont fourni un plan d’action mis à jour le 15 mars 2017 (voir [DH-DD(2017)355](https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?Reference=DH-DD(2017)355" \o "1288th meeting (June 2017) (DH) - Action plan (15/03/2017) - Communication from Ukraine concerning the case of VENIAMIN TYMOSHENKO AND OTHERS v. Ukraine (Application No. 48408/12) [Anglais uniquement])), après avoir soumis un plan d’action le 7 mai 2015 (voir [DH-DD(2015)558](https://search.coe.int/cm/Pages/result_details.aspx?Reference=DH-DD(2015)558" \o "1230 meeting (9-11 June 2015) (DH) - Action plan (07/05/2015) - Communication from Ukraine concerning the case of Veniamin Tymoshenko and Others against Ukraine (Application No. 48408/12) [Anglais uniquement])).

*Mesures individuelles* :

La satisfaction équitable accordée par la Cour européenne à titre de préjudice moral a été versée aux requérants. Les autorités estiment qu’aucune autre mesure individuelle n’est requise dans les circonstances de la présente affaire.

*Mesures générales* :

*1) Modifications législatives*

Les autorités ont souligné que des amendements à la loi sur les transports étaient nécessaires pour répondre aux défaillances constatées par la Cour en l’espèce.

Le 11 mai 2016, un projet de loi n° 4639 a été soumis au Parlement. Un premier examen du projet de loi devait avoir lieu les 14 et 17 mars 2017 lors de la session plénière de la Verkhovna Rada d’Ukraine.

L’objectif du projet de loi était de remédier aux incohérences entre la loi de 1994 sur les transports (article 18), la loi de 1998 sur la résolution des conflits du travail (article 24) et la Constitution. Il prévoit un nouveau libellé de l’article 18 de la loi de 1994 sur les transports, à savoir : « une grève dans les entreprises de transport doit être effectuée conformément à la législation sur la procédure de règlement des conflits collectifs du travail (conflits) ». Il ressort de la Note explicative du projet de loi qu’il a été soumis à l’examen du Parlement en vue d’exécuter le jugement rendu dans l’affaire *Veniamin Tymoshenko et autres*. Le projet de loi a reçu des commentaires positifs des commissions parlementaires compétentes, ainsi que des syndicats concernés.

Les autorités ont indiqué qu’une fois adopté, le projet de loi harmoniserait la réglementation sur le droit de grève dans l’industrie des transports avec la législation sur les conflits collectifs du travail dans d’autres secteurs.

*2) Pratique nationale*

Les autorités ont informé le Comité que depuis le 1er janvier 2014, l’article 18 de la loi sur les transports n’a jamais été appliqué par les tribunaux nationaux pour interdire des grèves dans les entreprises de transport.

Elles ont également fourni plusieurs exemples de décisions judiciaires interdisant des grèves ordinaires (dans d’autres secteurs que le transport), où les tribunaux nationaux ont appliqué le raisonnement juridique de l’arrêt *Veniamin Tymoshenko* (afin d’examiner les demandes d’interdiction des grèves déposées par les employeurs). Les tribunaux se sont référés à cet arrêt use en tant que source de droit, en se fondant sur l’article 17 de la loi de l’Ukraine « sur l'exécution des arrêts de la Cour européenne des droits de l’homme et l’application de sa jurisprudence ».

*3) Publication et diffusion*

L’arrêt a également été traduit, publié et diffusé auprès les autorités compétentes (y compris la Cour suprême d’Ukraine, la Haute Cour d’Ukraine spécialisée dans les affaires civiles et pénales, ainsi qu’auprès de tous les tribunaux impliqués dans cette affaire).

**Analyse par le Secrétariat**

*Mesures individuelles* :

La satisfaction équitable accordée par la Cour européenne pour le préjudice moral a été versée à tous les requérants. Il apparaît que la compagnie aérienne privée a cessé d’exister en avril 2013 après avoir été déclarée en faillite. Aucune autre mesure individuelle n’est donc requise.

*Mesures générales* :

La récente soumission au Parlement du projet de loi corrigeant les incohérences dans la législation critiquée par la Cour est un développement prometteur dans cette affaire. Il est important que le Comité soit davantage informé de l’état d’avancement de l’adoption du projet de loi, du fait que les projets de loi antérieurs proposant des amendements similaires n’ont finalement pas été suivis par les autorités.

Il est également noté que, dans leurs conclusions sur l’Ukraine de 2014[[1]](#footnote-1), le Comité européen des droits sociaux a également conclu que l’interdiction inconditionnelle du droit de grève aux employés travaillant dans le secteur des transports n’était pas conforme aux conditions établies par la Charte sociale européenne.

Il convient de relever que les dispositions critiquées de la loi sur les transports ne sont plus appliquées et que le raisonnement juridique de l’arrêt *Veniamin Tymoshenko* a été directement appliqué à l’égard de grèves non liées à l’industrie du transport. Toutefois, l’article 18 de la loi sur les transports interdisant les grèves dans le secteur des transports est encore en vigueur et, par conséquent, des informations seraient encore utiles sur des exemples de jurisprudence depuis que l’arrêt de la Cour est devenu définitif, lorsque les grèves auprès des entreprises de transport ont eu lieu malgré ces dispositions législatives.

La traduction, publication et diffusion de l’arrêt auprès des autorités compétentes sont des mesures positives. Cependant, des informations seraient utiles sur les activités de formation et d’enseignement pour les parties concernées (y compris les autorités judiciaires).

|  |
| --- |
| Financement assuré: OUI |

1. <http://hudoc.esc.coe.int/eng?i=2014/def/UKR/6/4/EN> [↑](#footnote-ref-1)