
ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Programme des activités sectorielles

**Groupe de travail tripartite de haut niveau
sur les normes du travail maritime**
(quatrième réunion)

**Convention du travail maritime consolidée
(deuxième projet préliminaire)**

Effet sur les conventions révisées

Nantes, 2004



BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL GENÈVE

Considérations concernant l'article IX du premier projet de convention consolidée

1. Le premier projet de convention du travail maritime consolidée a été soumis à la dernière (troisième) réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime en juin-juillet 2003. L'article IX¹ traite de l'effet de la nouvelle convention consolidée sur les conventions du travail maritime existantes. C'est une question qui appelle un examen au sein du groupe de haut niveau car il y a lieu de tenir compte de différentes considérations. C'est pourquoi le Bureau s'est borné à définir en gros les composantes de l'article IX dans le premier projet, à cerner les principales questions dans ses commentaires² et à donner, à la dernière réunion du groupe de haut niveau, les explications nécessaires. D'où le présent document.

2. Jusqu'à sa ratification par tous les pays, la convention consolidée devra nécessairement coexister jusqu'à un certain point avec les normes internationales du travail maritime existantes. Toutefois, il serait évidemment inopportun qu'un Membre qui ratifie la nouvelle convention soit de ce fait partie à deux conventions différentes portant sur le même sujet. D'un point de vue plus général, il n'est pas non plus souhaitable de répartir le corpus existant des normes du travail maritime entre deux systèmes différents, certains Membres n'étant liés que par la nouvelle convention, tandis que d'autres seraient parties aux conventions existantes. Dans le cadre du droit international des traités, il n'y a pas de moyen facile d'éliminer les conventions multilatérales existantes³ ou de les remplacer par une nouvelle convention, à moins que ces conventions elles-mêmes ne prévoient un moyen pour ce faire. Les conventions internationales du travail adoptées depuis 1930⁴ contiennent en fait un article qui permet à une future convention «portant révision» d'éliminer la plupart des effets des conventions qu'elles viennent réviser (mais pas les conventions elles-mêmes). Cet article⁵ est généralement libellé comme suit:
 1. Au cas où la Conférence adopterait une nouvelle convention portant révision totale ou partielle de la présente convention, et à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement:
 - a) la ratification par un Membre de la nouvelle convention portant révision entraînerait de plein droit, nonobstant l'article 19 ci-dessus, dénonciation immédiate de la présente convention, sous réserve que la nouvelle convention portant révision soit entrée en vigueur;
 - b) à partir de la date de l'entrée en vigueur de la nouvelle convention portant révision, la présente convention cesserait d'être ouverte à la ratification des Membres.

¹ L'article X du deuxième projet doit être soumis au groupe de travail tripartite de haut niveau en janvier 2004.

² Voir le document TWGMLS/2003/1, commentaire 6, paragr. 4.

³ Lorsque l'amendement à la Constitution de l'OIT qui a été adopté en 1997 entrera en vigueur, la Conférence internationale du Travail pourra abroger dans certaines circonstances les conventions internationales du travail devenues obsolètes.

⁴ La première convention du travail maritime à avoir été adoptée après 1930 est la convention (n° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946.

⁵ Convention n° 180, art. 23.

2. La présente convention demeurerait en tout cas en vigueur dans sa forme et teneur pour les Membres qui l'auraient ratifiée et qui ne ratifieraient pas la convention portant révision.

3. Les alinéas *a)* et *b)* du premier paragraphe de cet article offrent donc deux solutions possibles aux problèmes de coexistence mentionnés ci-dessus, solutions qui doivent s'appliquer «à moins que la nouvelle convention ne dispose autrement». L'alinéa *a)* permet d'éviter la situation où un Membre serait lié par des obligations semblables en vertu de deux conventions différentes: dès que les nouvelles obligations entrent en vigueur, les anciennes disparaissent. Avec l'alinéa *b)*, l'ancienne convention cesse d'être ouverte à la ratification des Membres: dès que la nouvelle convention entre en vigueur, l'ancienne convention se limite aux Membres qui l'ont déjà ratifiée (jusqu'à ce qu'ils la dénoncent).
4. L'introduction du paragraphe 1 cité ci-dessus et ses alinéas *a)* et *b)* font ressortir trois questions distinctes sur lesquelles le groupe de haut niveau devra se pencher. En examinant ces questions, qui sont traitées ci-après, le groupe de haut niveau devrait tenir compte du fait que le processus de ratification interne pourrait prendre plusieurs années dans certains pays. En effet, malgré l'effort qui sera fait pour que la convention puisse être ratifiée par le plus grand nombre possible de pays, il y aura peut-être une minorité de Membres de l'OIT qui ne pourront pas la ratifier avant longtemps, en raison notamment de l'ampleur du sujet qu'elle traite.

Quelles sont les conventions qui sont révisées?

5. Par souci de clarté, la nouvelle convention devra mentionner les conventions qu'elle révisé. La liste comprendra la plupart des conventions maritimes existantes, mais pas toutes. En particulier, il n'est pas prévu pour l'instant de réviser les conventions n^{os} 108 et 185 sur les documents d'identité des gens de mer ni les conventions sur la sécurité sociale.

La nouvelle convention devrait-elle adopter l'option d'une dénonciation de plein droit?

6. Si la nouvelle convention consolidée «ne dispose pas autrement» que l'alinéa *a)* mentionné ci-dessus, à son entrée en vigueur, tout Membre qui l'a déjà ratifiée ou qui la ratifie ultérieurement sera réputé avoir dénoncé toute convention qu'il aura ratifiée et qui aura été désignée dans la nouvelle convention comme une convention révisée. Le Bureau ne voit qu'un seul inconvénient à cette façon de procéder, et qui paraît mineur comparé au fait que cela éviterait les doubles emplois (et même parfois des obligations contradictoires) pour les Membres qui ont ratifié la convention. Cet inconvénient, c'est que le Membre qui ratifie la convention ne serait plus partie aux anciennes conventions et il ne pourrait donc pas bénéficier des dispositions de ces conventions qui établissent des obligations en faveur des Membres qui ont ratifié la même convention. Toutefois, il n'y a apparemment que deux conventions qui établissent des obligations en faveur des autres Membres ratificateurs: les conventions n^{os} 108 et 185, sur les documents d'identité des gens de mer, qui, comme cela a déjà été précisé, ne feront probablement pas partie du processus de révision. Un Membre qui n'est plus partie à une convention révisée ne pourra pas non plus présenter de plainte en vertu de l'article 26 de la Constitution de l'OIT concernant le non-respect de cette convention par une autre partie, mais il pourra toujours engager la procédure prévue à l'article 26 par l'intermédiaire du Conseil d'administration du BIT⁶. Par conséquent, le Bureau recommande de laisser opérer la disposition concernant la dénonciation de plein

⁶ En vertu du paragraphe 4 de l'article 26.

droit des conventions conclues depuis 1930 et, donc, de ne pas inclure de disposition contraire dans la nouvelle convention.

La nouvelle convention devrait-elle fermer les conventions révisées à la ratification ultérieure des Membres?

7. La réponse à cette question dépendra dans une certaine mesure du nombre de ratifications et des autres conditions prévues par l'actuel article VII du premier projet pour l'entrée en vigueur initiale de la convention. Si l'entrée en vigueur de la nouvelle convention est reportée jusqu'à sa ratification par un grand nombre de nations maritimes, il pourrait être justifié de laisser opérer l'alinéa *b)* mentionné ci-dessus. Cela pourrait encourager les autres pays maritimes Membres de l'OIT à ratifier la nouvelle convention en empêchant une ratification ultérieure des conventions révisées après l'entrée en vigueur de la nouvelle convention. D'un autre côté, il risque d'y avoir des effets négatifs même dans ce cas, et certainement dans le cas où un nombre relativement faible de ratifications serait requis pour l'entrée en vigueur. En particulier, certains Membres de l'OIT risquent, comme cela a été précisé plus haut, de ne pas pouvoir ratifier la nouvelle convention avant des années. L'exclusion de toute participation à des normes du travail maritime est non seulement inopportun en soi, mais pourrait aussi les empêcher d'adhérer à la nouvelle convention, leur ratification des conventions révisées pouvant être en fait une étape essentielle de leur ratification de la convention consolidée.
8. Toutefois, le groupe de haut niveau (et en fin de compte la Conférence internationale du Travail) ne se trouve pas devant un choix impossible qui consisterait soit à fermer immédiatement les conventions révisées à toute nouvelle ratification dès l'entrée en vigueur de la convention consolidée, soit à les laisser ouvertes à la ratification pour toujours. Les mots «ne dispose autrement» semblent laisser la voie ouverte à une solution partielle, comme le confirme le traitement de ce sujet par l'article 10 de la convention (n° 138) sur l'âge minimum, 1973, en particulier. Le premier paragraphe de cet article mentionne les conventions sectorielles sur l'âge minimum qui sont révisées. Le paragraphe 2 précise que certaines de ces conventions ne seront pas fermées à une ratification ultérieure. Le paragraphe 3 indique celles qui «seront fermées à toute ratification ultérieure lorsque tous les Etats Membres parties à ces conventions consentiront à cette fermeture, soit en ratifiant la présente convention, soit par une déclaration communiquée au Directeur général du Bureau international du Travail». Bien que la solution particulière prévue au paragraphe 3 ne convienne peut-être pas au contexte actuel, on en retiendra que la fermeture d'une convention à une ratification ultérieure peut être reportée jusqu'à la réalisation de certaines conditions.
9. Rien n'empêche de ce fait d'adopter une solution sur mesure qui tienne compte des trois impératifs suivants: faire en sorte que la convention consolidée entre en vigueur rapidement, remplacer le plus tôt possible les anciennes conventions du travail maritime par la nouvelle, et éviter toute mesure pouvant exclure un certain nombre de Membres de l'OIT d'une participation aux normes internationales du travail et en fin de compte à la convention consolidée. On pourrait, par exemple, identifier les conventions du travail maritime les plus importantes, et surtout celles, comme la convention n° 147, qui pourraient être considérées comme une étape importante pour la ratification de la convention consolidée. On pourrait fermer à la ratification toutes les autres conventions révisées. A partir de l'alinéa *b)* mentionné ci-dessus, on pourrait concevoir la solution suivante: la nouvelle convention ne permettrait de fermer ces conventions importantes à une ratification ultérieure qu'une fois la nouvelle convention ratifiée par la grande majorité des Membres de l'OIT. Autrement dit, il y aurait un niveau de conditions en matière de ratification pour l'entrée en vigueur et un autre niveau, plus élevé, pour la fermeture de certaines conventions à toute ratification ultérieure. C'est l'approche qui sera retenue pour

l'équivalent de l'article IX dans le deuxième projet de convention consolidée, pour lequel on sollicitera l'avis du groupe de haut niveau.

- 10.** Cette solution ne sera évidemment d'aucun secours en ce qui concerne l'élimination des conventions du travail maritime adoptées avant 1930. Celles-ci devront être dénoncées expressément par les Membres parties à ces conventions, conformément à leurs dispositions respectives de dénonciation. La Conférence pourrait prendre la décision de fermer certaines conventions antérieures à 1930 à toute ratification ultérieure, mais cela nécessiterait une procédure spéciale qui serait probablement applicable à toutes les conventions et pas uniquement au secteur maritime.