

(art. 1, paragr. 1 et 2) et, d'autre part, à la définition des « accidents du travail » (art. 1, paragr. 3, et art. 2, paragr. 4). Ces questions seront examinées successivement ci-dessous.

#### *Portée de la convention*

2. La question soulevée par le gouvernement est de savoir si l'expression « gens de mer » utilisée au paragraphe 1 de l'article 1 de la convention se réfère également aux personnes employées à bord des bateaux de pêche.

3. Les dispositions pertinentes de la convention sont conçues dans les termes suivants:

#### *Article 1*

1. Aux fins de la présente convention, l'expression « gens de mer » s'applique à toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire, autre qu'un navire de guerre, qui est immatriculé dans un territoire pour lequel cette convention est en vigueur et qui est normalement affecté à la navigation maritime.

2. En cas de doute quant à la question de savoir si certaines catégories de personnes doivent être considérées comme gens de mer aux fins de la présente convention, cette question sera tranchée, dans chaque pays, par l'autorité compétente, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées.

4. Pour répondre à la question posée par le gouvernement, il faudra déterminer: i) si l'expression « gens de mer » figurant à l'article 1 de la convention couvre les personnes employées à bord des bateaux de pêche; ii) dans l'affirmative, s'il serait néanmoins possible d'invoquer les dispositions de l'article 1, paragraphe 2, de la convention afin de déterminer si celle-ci devrait ou non être considérée comme applicable aux pêcheurs.

5. L'article 1, paragraphe 1, de la convention définit comme « gens de mer » « toute personne employée, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire autre qu'un navire de guerre... qui est normalement affecté à la navigation maritime ». Sauf l'exclusion des navires de guerre, les termes utilisés ne font aucune distinction entre divers types de navires et semblent en conséquence englober les bateaux de pêche. Il convient de relever que les dispositions de l'article 1, paragraphe 2, de la convention n'accordent pas aux autorités nationales un pouvoir discrétionnaire général aux fins d'exclusion de catégories particulières de bateaux ou de gens de mer, mais seulement le pouvoir de trancher *en cas de doute*. En vue de préciser la portée de ces dispositions, il sera utile d'étudier le contexte général dans lequel s'inscrit la convention n° 134 ainsi que les précédents qui ont inspiré ses dispositions.

6. La convention n° 134 fait référence dans son préambule à des instruments antérieurs de l'OIT qui concernent la prévention des accidents, y compris la recommandation (n° 28) sur l'inspection du travail (gens de mer), 1926, dont le texte avait d'ailleurs été reproduit en entier dans le rapport initial sur la prévention des accidents des gens de mer présenté à la Conférence technique maritime préparatoire en 1969<sup>1</sup>. Les rapports préparatoires relatifs à la recommandation n° 28 se référaient expressément à des mesures d'inspection ayant une importance particulière pour les navires de pêche<sup>2</sup> et proposaient que les rapports des autorités d'inspection devaient comprendre des statistiques, notamment du nombre de navires soumis à inspection, classés par catégorie (« par exemple: long cours ou cabotage, paquebots ou cargos, grande pêche ou pêche côtière »)<sup>3</sup>. Cette énumération a été supprimée par la commission compétente de la Conférence qui a précisé que « cette suppression n'a nullement pour but de marquer un désaccord de la commission avec l'énumération des types des navires indiqués par le BIT, mais au contraire de permettre éventuellement d'inclure plus facilement dans cet article d'autres types de bâtiments »<sup>4</sup>. Il est donc clair que le premier

<sup>1</sup> *La prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, Conférence technique maritime préparatoire (Gênes, 1969), rapport IV, pp. 9 et 83.

<sup>2</sup> *Principes généraux de l'inspection du travail des gens de mer*, Conférence internationale du Travail, 9<sup>e</sup> session, 1926, Questionnaire II, pp. 37 et 45.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>4</sup> Voir *Compte rendu des travaux*, Conférence internationale du Travail, 9<sup>e</sup> session, 1926, p. 588.

instrument de l'OIT portant directement sur des questions touchant à la sécurité des gens de mer visait également les navires de pêche.

7. Les rapports préparatoires en vue de l'adoption de la convention n° 134 et de la recommandation (n° 142) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970, se réfèrent aussi à diverses reprises aux navires de pêche.

8. Ainsi, le rapport initial soumis à la Conférence technique maritime préparatoire mentionne le Recueil des directives pratiques de sécurité et d'hygiène pour les patrons et les équipages des navires de pêche, établi en commun par la FAO, le BIT et l'OMCI, et dont il est indiqué qu'une bonne partie des dispositions sont également applicables aux marins de la marine marchande<sup>1</sup>. Le rapport se réfère également à la déclaration du gouvernement du Maroc au sujet de la fréquence des accidents à bord des bateaux de pêche<sup>2</sup> et au Manuel des méthodes de sécurité applicables à bord des navires, à l'usage des pêcheurs de la flotte de pêche de la Nouvelle-Angleterre, publié par le ministère du Travail des Etats-Unis<sup>3</sup>. Le rapport indique par ailleurs que les statistiques d'accidents fournies par le gouvernement français ne couvrent pas l'industrie de la pêche et qu'en République fédérale d'Allemagne de telles statistiques, compte tenu des bateaux de pêche, sont publiées annuellement<sup>4</sup>. La grande diversité des statistiques disponibles a été citée comme une raison d'adopter un système nouveau et uniforme<sup>5</sup>.

9. Dans les observations concernant le projet de convention, le gouvernement des Etats-Unis a indiqué ce qui suit au sujet de l'article 1 :

De l'avis du gouvernement, la définition du terme « gens de mer » est très large et pourrait être aisément interprétée comme englobant d'autres catégories de personnes que celles qui sont affectées aux transports maritimes, les pêcheurs par exemple. Le gouvernement estime que les projets de convention et de recommandation ne sont pas destinés aux catégories de personnes qui utilisent les ressources de la mer et des fonds sous-marins (personnel affecté au forage de puits de pétrole, à la prospection ou à l'extraction de minéraux, pêcheurs, etc.). Indépendamment de l'utilité que pourrait avoir un instrument analogue pour cette dernière catégorie de personnes, il paraît indispensable de préciser davantage le champ d'application des projets soumis. Le gouvernement serait heureux de voir adopter une définition du terme « navire » semblable à celle qui figure dans la convention (n° 109) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1958. Il semble qu'une telle définition, ou une nouvelle définition précise de l'expression « gens de mer », excluant alors les dispositions facultatives du paragraphe 2 de cet article devrait être adoptée dès le début des délibérations, en raison des dispositions au sujet de la coopération internationale que contient l'instrument proposé.

Le Bureau a formulé les commentaires suivants à ce sujet :

La définition proposée est identique à celle qui a été utilisée dans un certain nombre d'autres instruments maritimes internationaux, comme la convention n° 108, ou sous une forme légèrement différente, dans les conventions nos 8, 9, 56, 70 et 71. Etant donné qu'un seul gouvernement a élevé une objection à ce sujet, l'article a été maintenu tel quel y compris son paragraphe 2, qui a pour but d'établir un système pour dissiper les doutes quant à l'applicabilité, à telle ou telle catégorie de personnes, de la convention proposée<sup>6</sup>.

10. A la lumière de ces remarques, il semble utile d'examiner la position adoptée par la Conférence au sujet des conventions antérieures sur l'emploi des gens de mer, quant à la question de leur applicabilité aux pêcheurs. Dans le cas de certaines conventions plus anciennes qui sont applicables aux navires affectés à la navigation maritime, la Conférence avait décidé, sans y inclure des dispositions expresses à ce sujet, qu'elles ne couvraient pas

<sup>1</sup> *La prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, op. cit., rapport IV, p. 10.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 42.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 52.

<sup>4</sup> *Ibid.*, pp. 28-29.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 11.

<sup>6</sup> *La prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports*, Conférence internationale du Travail, 55<sup>e</sup> session (maritime), 1970, rapport V (2), pp. 6-7.