



HAL
open science

L'impact de la convention du travail maritime (mlc 2006) de l'OIT sur le droit du travail maritime en chine

Duy Linh Nguyen Hoang

► **To cite this version:**

Duy Linh Nguyen Hoang. L'impact de la convention du travail maritime (mlc 2006) de l'OIT sur le droit du travail maritime en chine. *Annuaire de droit maritime et océanique*, 2023, XLI, pp.183-200. hal-04173254

HAL Id: hal-04173254

<https://nantes-universite.hal.science/hal-04173254>

Submitted on 28 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'IMPACT DE LA CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME (MLC 2006) DE L'OIT SUR LE DROIT DU TRAVAIL MARITIME EN CHINE

par

Duy Linh NGUYEN HOANG

Enseignant en Droit, École supérieure de l'Économie,
Université de Da Nang – Vietnam
Doctorant au Centre de Droit Maritime et Océanique,
université de Nantes

Résumé

La Chine n'était pas un pays de marins, mais le développement de la flotte de commerce chinoise, sous pavillon étranger, puis sous pavillon national, a engendré des besoins de formation et d'emploi. Le Code maritime chinois a été adopté en 1992, comportant des dispositions relatives aux gens de mer. En 2015, la Chine a ratifié la Convention du travail maritime de 2006 de l'OIT et en a incorporé les dispositions au sein de son droit national, notamment par un Règlement de 2017. L'article s'efforce de présenter les points sur lesquels la législation chinoise reste déficiente, ce que la Commission d'Experts pour l'Application des Conventions et Recommandations (CEARC) de l'OIT a mentionné dans ses commentaires de 2018.

INTRODUCTION

La Convention du travail maritime (MLC 2006), adoptée par l'Organisation internationale du travail (OIT) le 23 février 2006, marque une étape très importante dans les efforts de l'OIT afin de créer un travail décent et une concurrence loyale. La MLC 2006 est souvent considérée comme « le quatrième pilier »¹ de

1. À côté des trois autres conventions internationales de l'OMI, qui sont : la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 1973, telle que modifiée par

la réglementation internationale du secteur maritime et « charte des droits de gens de mer ». Cette convention regroupe des dispositions existantes dans plusieurs instruments de l'OIT, en un seul document portant sur quasi-totalité des aspects des conditions de vie et de travail des gens de mer.

Grâce à ses innovations et ses flexibilités, la MLC a été largement et rapidement acceptée au niveau mondial. En mars 2022, cette convention a été ratifiée par 102 pays, représentant plus de 96,6 % de la jauge brute de la flotte mondiale².

La Chine a des conditions géographiques favorables pour développer son industrie maritime. Plus de 32.000 km de côte, plus de 100 baies, des centaines d'îles, etc. En effet, la Chine a une longue histoire de transport maritime depuis plus de 1000 ans, qui a commencé avec le commerce avec l'ancienne Corée³. Pourtant, pendant une longue période, la politique de *haijin* des différentes dynasties chinoises imposa une interdiction des activités commerciales maritimes, diminuant fortement l'industrie maritime chinoise. Ce n'est qu'après la fondation de la République populaire de Chine en 1949, que le transport maritime chinois s'est rétabli et s'est développé, étape par étape. En particulier, avec la politique de « réforme et ouverture » à la fin des années 1980, la Chine fait de grandes avancées dans le développement économique, y compris le transport maritime international. Cela conduit à une augmentation rapide du nombre des navires et des gens de mer chinois. Aujourd'hui, la Chine est l'un des plus grands fournisseurs de main-d'œuvre au monde. Ainsi, la ratification et puis la mise en œuvre de la MLC revêtent une signification importante pour le droit du travail maritime de ce pays.

Cet article vise à donner une vision globale sur le développement des gens de mer en Chine et la révolution du droit du travail maritime chinois sous l'impact de la MLC. À partir de cette étude, nous éclairons quelques questions restant à résoudre à l'égard de la mise en œuvre de la MLC en Chine.

le Protocol de 1978 (MARPOL 73/78) ; la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer 1974 (SOLAS 74) et la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78).

2. Les informations sur les ratifications des conventions de l'OIT sont disponibles sur : https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331

3. ZHANG Pengfei, *Seafarers' Rights in China – Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006*, Springer, 2016, p. 27.

I – LA RÉVOLUTION DU DROIT DE TRAVAIL MARITIME CHINOIS

1. Le développement des gens de mer chinois à travers les périodes

Traditionnellement, le travail maritime n'est pas une profession encouragée et respectée en Chine, et cela pour plusieurs raisons, par exemple le faible revenu ou l'influence du confucianisme qui dit « qu'il ne faut pas vivre loin de chez soi quand les parents sont encore vivants »⁴, etc. Depuis la naissance de la République populaire de Chine en 1949, la Chine a adopté plusieurs mesures pour développer rapidement l'industrie maritime du pays : création des transporteurs maritimes internationaux appartenant à l'État (par exemple, COSCO – China Ocean Shipping Company), des nouveaux chantiers navals, des écoles maritimes et des centres de formation maritime, etc.

Dans les années 1950 – 1960, malgré l'augmentation des niveaux, tant quantitatifs que qualitatifs, les gens de mer chinois ne répondent pas encore à la demande de l'expansion de l'industrie du shipping international de la Chine. Par conséquent, pendant cette période, à l'exception d'un petit nombre de gens de mer recrutés dans les écoles maritimes, la plupart de ces derniers étaient constitués de gens ayant appartenu à la force navale⁵.

Dans les deux décennies suivantes, pour répondre à la croissance continue de l'industrie du shipping chinois, plusieurs écoles maritimes et centres de formation et entraînement maritime ont été créés et développés. Les armateurs chinois ont commencé à recruter les gens de mer à partir de sources diversifiées : écoles maritimes, centres de formation et d'entraînement maritime, anciens militaires, et même, enfants des anciens marins.

Dans les années 1990 et les premières années du 21^e siècle, la Chine témoigna d'une augmentation rapide de la flotte marchande sous pavillon chinois. En 2013, la flotte chinoise comporte 5313 navires, soit plus de 190 millions de tonnes, dont 64,79% sont sous pavillon étranger ou international⁶. Avec cette expansion de la flotte nationale, il y a eu floraison des établissements de formation et d'entraînement maritime. Ces établissements sont devenus les sources principales de la main d'œuvre maritime du pays. De plus, pendant cette période, les gens de mer chinois ont commencé à travailler à bord des navires étrangers et le nombre de ces derniers a très vite

4. Cité par ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 43.

5. *Ibid.*, p. 30.

6. CNUCED, *Étude sur le transport maritime 2013*, p. 48.

augmenté. En 2013, 76% des 574.117 marins chinois travaillaient sur des navires battant pavillon étranger⁷. En 2010, la Chine est devenue le premier pays fournisseurs de matelots (90 296) et deuxième au niveau des officiers (51 511)⁸. Ainsi, pour le nombre total des gens de mer, la Chine est arrivée en tête, devant les Philippines, au niveau mondial. Pourtant, selon les statistiques communiquées par la Maritime Safety Administration (MSA), fin 2013, sur plus de 437 000 marins chinois enregistrés pour travailler à bord des navires étrangers, il y avait seulement près de 120 000 (soit plus de 27%) qui travaillaient effectivement. Ces chiffres montrent que les ressources de main d'œuvre maritime chinoise sont devenues beaucoup plus larges que la demande du marché de travail maritime du pays, et que les gens de mer chinois doivent attendre et rivaliser pour avoir l'opportunité de travailler à bord des navires⁹.

Nous voyons bien que, la main d'œuvre maritime chinoise a fait de grands pas dans son développement. D'un manque grave au début, la quantité et qualité des gens de mer chinois ont été développées pour répondre à la demande du marché, et finalement elles ont même dépassé le besoin actuel du pays. Parallèlement au développement de la politique maritime et des gens de mer, la législation chinoise sur le travail maritime comporte également des changements au fil du temps.

2. La révolution de la législation maritime chinoise

Le développement de la République populaire de Chine depuis sa naissance en 1949 passe par plusieurs étapes. À chaque étape, correspondant au développement économique, social et la politique générale du pays, la politique maritime connaît aussi des changements. Ces changements n'étaient pas instantanés mais « un processus lent, tortueux et frustrant, et ont reflété les caractéristiques correspondantes de la transformation et de l'évolution de l'ensemble du pays »¹⁰.

2.1. *Le droit du travail maritime chinois avant la MLC*

Avant l'adoption de la MLC, la politique maritime de la Chine peut être divisée en deux périodes, correspondant à deux périodes de développement du pays : 1949 – 1978 et 1978 – 2006¹¹.

7. ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 31.

8. CNUCED, *Étude sur le transport maritime 2011*, p. 177.

9. ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 31 – *Review of Maritime Transport 2022*, UNCTAD/CNUCED, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf.

10. LIU Hongyan, *Liner Conferences in Competition Law A Comparative Analysis of European and Chinese Law*, Springer, 2010.

11. Sur NATLEX (la base de données sur le droit du travail, la sécurité sociale et les droits de la personne de l'OIT), la législation de la Chine relative au travail maritime

Pendant la première période, la Chine opérait dans une économie planifiée, où toutes les activités économiques étaient réglées par les décisions administratives de l'État. Les activités maritimes ne faisaient donc pas exception. Par conséquent, la législation maritime chinoise pendant cette période s'appuyait sur les décisions et documents administratifs, ce qui « manque de prévisibilité, de transparence et de sécurité juridique »¹².

L'année 1978 marque un changement radical de la Chine : la réforme économique-sociale du pays. Par cette réforme, la Chine est passée au fur à mesure d'une « économie planifiée socialiste » à une « économie socialiste de marché », qui se traduit par une libération de l'initiative individuelle et une ouverture avec les pays occidentaux. Ce processus de transformation couvre tous les aspects du système économique chinois, en particulier la politique industrielle nationale, la réforme des entreprises d'État, l'ouverture de l'accès aux marchés, la reconstruction du système juridique et l'accélération de la législation¹³. Par conséquent, la politique maritime chinoise a été également révisée et réformée.

Dans les années 1980, avec cette réforme, les activités économiques chinoises se sont développées rapidement, notamment les activités d'exportation et d'importation. Cela a conduit inévitablement à l'augmentation des activités de transport maritime. Dans ce contexte, les décisions et documents administratifs n'étaient plus appropriés pour gérer ces activités, notamment les accidents maritimes qui ont augmenté pendant cette période¹⁴.

En 1983, la loi sur la sécurité du trafic maritime de la République populaire de Chine a été adoptée¹⁵. Cette loi, avec 12 chapitres et 53 articles, avait pour but de « renforcer le contrôle du trafic maritime ; assurer la sécurité des navires, des installations, des personnes et des biens ; et protéger les droits et les intérêts de l'État »¹⁶. Cette loi aborde plusieurs questions ayant trait à la sécurité en mer : inspection et immatriculation des navires ; personnel des navires et des installations ; navigation, amarrage et opérations ; protection

comprend un corpus de 116 textes juridiques ayant trait aux gens de mer, disponible en ligne sur :

https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.listResults?p_lang=fr&p_country=CHN&p_count=1104&p_classification=18&p_classcount=116

Plusieurs textes dans cette collection ont été promulgués très tôt, dès 1973, portant sur différents aspects du travail maritime et des droits des gens de mer. Néanmoins, la plupart de ces textes listés sur NATLEX viennent du Hong-Kong, du Macao et du Taïwan. Dans cette thèse, en abordant la Chine, nous traitons seulement les textes promulgués par la Chine continentale, administré par la République populaire de Chine, à l'exception des régions administratives spéciales de Hong Kong, de Macao ainsi que le Taïwan.

12. Cité par ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 31.

13. LIU Hongyan, *op. cit.*, p. 31.

14. ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 47.

15. Cette loi a été adoptée par le Comité permanent de l'Assemblée populaire nationale de Chine, le 9 février 1983 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1984.

16. Article 1, loi sur la sécurité du trafic maritime de la République populaire de Chine.

de la sécurité ; transport des marchandises dangereuses ; sauvetage en cas d'accident en mer ; enquête et traitement des accidents de la circulation en mer ; etc. Bien que cette loi ne traite pas directement des droits des gens de mer, il y a toujours des dispositions qui sont de certaines manières liées à ces derniers. Par exemple, le chapitre 3 – personnels des navires et des installations, comprend les dispositions concernant le quota des gens de mer qualifiés, les certificats professionnels, les entraînements techniques, etc. De même manière, nous pouvons trouver dans le chapitre 10 les dispositions concernant les mesures applicables dans le cas où il y a des violations de la loi, y compris les avertissements, les amendes et la rétention ou la révocation d'un certificat de travail. La loi sur la sécurité du trafic maritime est considérée comme le premier pilier du système juridique maritime chinois et les dispositions dans cette loi sont les mesures pour la promotion des droits des gens de mer¹⁷. Pourtant, comme nous l'avons abordé, cette loi ne contient pas de dispositions traitant directement des droits des gens de mer. Ainsi, les conditions de travail et de vie des gens de mer dans cette période n'étaient toujours pas assurées.

Quelques années plus tard, en 1992, la Chine a adopté le Code maritime de la République populaire de Chine¹⁸, ce qui a marqué une étape très importante dans le développement de la législation maritime du pays. L'adoption de ce code était déjà un événement remarquable dans l'histoire de la législation de la Chine, avec 98 votes pour, sur un total de 101 votes, après une très longue période de rédaction avec beaucoup de difficultés et de retards, reflétant les hauts et les bas du développement économique, politique et juridique de la Chine¹⁹.

L'article 1 annonce l'objectif du code, selon lequel, ce code est édicté en vue de réglementer les relations découlant du transport maritime et celles relatives aux navires, de sécuriser et protéger les droits et intérêts légitimes des parties concernées, et de promouvoir le développement du transport maritime, de l'économie et du commerce. Parmi ses 15 chapitres, 120 articles, le code maritime chinois consacre dans son chapitre 3 – « Équipage », 10 articles (de l'article 31 à l'article 40) pour aborder directement les gens de mer. Les articles 31, 32, 33, 34 énoncent les principes de base applicables aux gens de mer, selon lesquels, le terme « équipage » désigne l'ensemble de l'effectif du navire, y compris le capitaine ; certains postes entre eux exigent

17. ZHANG Pengfei, *Seafarers' Rights in China – Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006*, Springer, 2016, p. 48.

18. Ce code a été adopté par le Comité permanent de l'Assemblée populaire nationale de Chine, le 7 novembre 1992 et entré en vigueur le 1^{er} juillet 1993.

19. ZHANG Pengfei, *Seafarers' Rights in China – Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006*, Springer, 2016, p. 48 ; ZHAO Minghua et ZHANG Pengfei, « La reconstruction de la politique maritime en Chine sous l'impact de la CTM 2006 », in *La mise en œuvre de la Convention du Travail maritime de l'OIT : Espoirs et Défis*, Charbonneau A. (dir.), [s. n.], 2013.

les certificats de compétence et les livrets professionnels nationaux. Les articles suivants (35-40) prévoient la responsabilité, les droits et les obligations du capitaine du navire.

En dehors de ce chapitre 3, ce code comprend également les dispositions relatives aux droits des gens de mer. Par exemple, la section 3 du chapitre 2, aborde les demandes des gens de mer concernant le paiement de leur salaire ou autres rémunérations, des frais de rapatriement ou d'assurance sociale, d'indemnité de décès ou de blessures corporelles survenus lors de l'exploitation du navire, etc. Aux termes de l'article 22, ces créances ci-dessus sont garanties par un privilège maritime. Concernant l'assurance maritime, l'article 218 du code dispose que les salaires et autres rémunérations des gens de mer peuvent relever de l'objet de ce type d'assurance. L'article 194 du code, abordant l'avarie commune du navire, prévoit que les salaires et l'entretien de l'équipage, ainsi que le carburant et les provisions consommés pendant la période supplémentaire de détention dans un port ou un lieu de refuge pour la réparation suite d'un accident grave, sont considérés comme avarie commune²⁰. De plus, dans certains cas, les demandes des gens de mer peuvent être garanties, même si l'armateur est en faillite²¹. En édictant certaines dispositions pour traiter, directement ou indirectement, les droits des gens de mer, le code maritime chinois a fait un progrès important pour améliorer les conditions de travail et de vie des gens de mer en Chine. Néanmoins, ces dispositions sont peu nombreuses, dispersées dans le code et n'abordent que quelques petites questions du travail maritime. Par conséquent, le code maritime chinois et ses dispositions est loin d'être suffisant pour protéger les droits des gens de mer en Chine.

Un autre pilier de la législation maritime chinoise est le Code de procédure maritime de la République populaire de Chine²². Ce code, ayant pour but de prévoir les juridictions des tribunaux et les procédures applicables pour les affaires maritime, rassemble des lois et pratiques antérieures, intègre en droit interne les dispositions de la convention internationale sur la saisie conservatoire des navires de 1999²³. Néanmoins, ce code comprend certaines dispositions ayant trait aux droits des gens de mer. Par exemple, concernant la juridiction territoriale, le paragraphe 5 de l'article 6 du Code de procédure maritime prévoit qu'une action concernant un contrat de travail maritime peut être sous la juridiction du tribunal maritime du lieu du domicile du demandeur, du lieu où le contrat a été signé, du port d'embarquement ou de débarquement du marin, et du lieu du domicile du défendeur. Cette

20. Aux termes de l'article 193 du code maritime chinois, "*L'avarie commune désigne les sacrifices ou dépenses extraordinaires faits ou encourus intentionnellement et raisonnablement pour la sécurité générale dans le but de protéger le navire, les marchandises ou autres biens impliqués dans une navigation maritime*".

21. ZHAO Minghua et ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 52.

22. Ce code a été adopté le 25 décembre 1999 et est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2000.

23. Cité par ZHAO Minghua et ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 52.

disposition permet aux gens de mer de choisir le tribunal qui leur convient le mieux dans le cas d'un litige lié à son contrat de travail. De plus, aux termes de l'article 21 de ce code, les créances concernant les salaires ou autres rémunérations des gens de mer, y compris les frais de rapatriement et d'assurance sociale, peuvent être des motifs pour lesquels les gens de mer peuvent demander une saisie conservatoire d'un navire. Bien que ce document ne soit pas destiné aux gens de mer, les dispositions ci-dessus dans le code favorisent toujours les droits de ces derniers.

L'entrée de la Chine dans l'Organisation mondiale du commerce (l'OMC) en 2001 a également affecté la législation maritime du pays. En tant que membre de cette organisation, la Chine doit de plus en plus ouvrir l'économie nationale aux investisseurs étrangers, dans le cadre de ses engagements. Dans cette tendance, le transport maritime fait l'objet de prises de participation étrangères. Pour régler les relations dans ce secteur, la Chine a adopté le Règlement sur le transport maritime international²⁴. En vertu de l'article 1 du règlement, le but est de réglementer les activités de transport maritime international, de protéger une concurrence loyale, de maintenir l'ordre du marché et de protéger les droits et intérêts légitimes des parties concernées. Pour réaliser ce but, ce règlement prévoit les conditions à remplir et les processus à suivre pour les opérateurs de transport maritime international et de services auxiliaires maritimes, notamment ceux pour les opérateurs étrangers. Ce règlement comprend également les dispositions ayant trait aux gens de mer. Par exemple, le paragraphe 2 de l'article 5 de ce règlement exige que, pour effectuer les activités de transport maritime international, tous les navires en service doivent être conformes aux normes techniques au niveau de sécurité maritime fixée par l'État. En outre, le paragraphe 3 de l'article 27 permet aux opérateurs de gestion de navire, à la demande des armateurs, d'effectuer les services de recrutement, d'entraînement et placement des gens de mer. Cette disposition a élargi la possibilité professionnelle des gens de mer dans le domaine du travail maritime. Une fois encore, les gens de mer en Chine peuvent toujours bénéficier de dispositions dans un document qui n'a pas été promulgué exclusivement pour eux.

Néanmoins, le Code maritime et le Code de procédure maritimes ne règlent pas toutes les questions et procédures dans le domaine maritime. Plusieurs questions dans ce secteur sont traitées par d'autres textes, tels que le Code civil de 1986, la loi sur les contrats de 1999, la loi sur la garantie de 1995, le code de procédure civile de 1991, etc.²⁵.

Par ailleurs, l'article 34 du Code maritime chinois confirme qu'en l'absence de dispositions spécifiques dans le code concernant l'emploi de l'équipage, ainsi que les droits et obligations en matière de travail, les dispositions

24. Ce règlement a été adopté le 5 novembre 2001 et est entré en vigueur le 1 janvier 2002.

25. ZHAO Liang et LI Lianjun, *Maritime law and practice in China*, Informa Law from Routledge, 2017, p. 4.

des lois et règlements administratifs pertinents s'appliquent. Ainsi, à notre avis, il faut aborder un autre document important dans cette période, ayant trait à la protection des droits des gens de mer en Chine. Il s'agit du Code du travail chinois²⁶. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, la réforme économique-sociale du pays à la fin des années 1970 a conduit à une transformation de la législation nationale chinoise. À cette époque, il a été reconnu qu'il n'y avait pas d'instrument juridique protégeant les travailleurs dans le secteur privé²⁷. Ainsi, la naissance du Code du travail avec un concept totalement nouveau de « contrat de travail », a marqué une étape importante dans le développement de la législation chinoise au niveau du droit du travail. Ce code comprend 13 chapitres avec 107 articles, traitant plusieurs aspects liés aux relations de travail : 1. Principes généraux ; 2. Promotion de l'emploi ; 3. Contrat de travail et convention collective de travail ; 4. Temps de travail et de repos ; 5. Salaires ; 6. Santé et sécurité au travail ; 7. Protection spéciale pour femmes et les mineurs au travail ; 8. Formation professionnelle ; 9. Assurance sociale et bien-être au travail ; 10. Litiges au travail ; 11. Surveillance et inspection ; 12. Responsabilité juridique et 13. Dispositions supplémentaires. Manquant d'instruments juridiques spécifiques pour les gens de mer pendant cette période, le Code du travail chinois était cependant le document principal réglant les relations du travail maritime. Bien évidemment, il y a plusieurs dispositions dans ce code, construit pour le travail terrestre, qui ne sont pas appropriées pour le travail maritime et ses particularités.

Pour mettre en œuvre les textes susmentionnés, la Chine a promulgué également certaines réglementations, y compris celles relatives au travail maritime. Par exemple, les exigences sur l'examen physique pour les gens de mer, publiées par le Ministère des communications, prévoit les conditions physiques dont ces derniers doivent répondre. Un autre exemple sont les Règles administratives sur l'emploi des étrangers en Chine, promulguées conjointement en 1996, par le Ministère du travail et de la sécurité sociale, le Ministère des affaires étrangères et le Ministère du commerce extérieur. En 1997, le Ministère des communications a promulgué également les Règles relatives à l'examen, à l'évaluation et à la documentation des gens de mer. Ce règlement a été basé sur les dispositions de la convention STCW de l'Organisation Maritime Internationale, qui est entrée en vigueur pour la Chine le 28 avril 1984.

Pendant la période entre 1983 et 2006, la Chine a adopté une dizaine d'instruments juridiques, lié à la question du travail maritime²⁸. Néanmoins, les dispositions concernant les droits des gens de mer sont dispersées à travers

26. Le code du travail chinois a été adoptée par le Comité permanent de l'Assemblée populaire nationale de Chine, le 5 juillet 1994 et est entré en vigueur le 1 janvier 1995.

27. FITZPATRICK Deirdre et ANDERSON Micheal (edited), *Seafarers' rights*, Oxford University Press, 2014, p. 258.

28. ZHANG Pengfei, *Seafarers' Rights in China – Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006*, Springer, 2016., figure 2.4, p.51.

un grand nombre des règles administratives promulguées par les ministères en question, en particulier ceux du Ministère du travail et de la sécurité sociale (pour les relations de travail général) et du Ministère des transports et des communications (dédiés pour les gens de mer)²⁹. En plus de la législation nationale, la Chine a ratifié également certaines conventions internationales dans le domaine du travail maritime, par exemple la Convention n° 16 sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime) de 1921, la Convention n° 22 sur le contrat d'engagement des marins de 1926, la Convention n° 23 sur le rapatriement des marins de 1926, la Convention n° 32 sur la protection des dockers contre les accidents (révisée), 1932, etc.

Pour conclure, avant la naissance de la MLC, il y avait déjà un certain nombre de dispositions dans la législation nationale chinoise, traitant des questions spécifiques relatives au travail maritime. Ces instruments juridiques sont pourtant peu nombreux, dispersés dans plusieurs textes (notamment les réglementations administratives) et ne traite que certains aspects du travail maritime. Pendant cette période, il n'y avait aucune loi particulière dédiée à la protection des droits des gens de mer en Chine. Ainsi, la Chine, malgré son grand nombre des gens de mer, en restait à ses premiers pas dans le développement de la législation nationale au niveau du travail maritime.

2.2. *L'impact de la MLC sur le droit du travail maritime en Chine*

L'adoption de la MLC par l'OIT en 2006 a rapidement eu des effets positifs sur le droit du travail maritime au niveau mondial. La convention a été largement acceptée par plusieurs pays. Nonobstant que la Chine n'ait ratifié la MLC qu'en 2015, cette convention a poussé le pays à effectuer les changements, juste après sa naissance, au niveau du droit du travail maritime. Cette convention a accéléré le processus permettant d'établir un cadre juridique qui prend sérieusement en compte les conditions de vie, de travail et les droits des gens de mer³⁰.

La preuve évidente de l'impact positif de la MLC sur le droit du travail maritime chinois est l'adoption du Règlement de la République populaire de Chine concernant les gens de mer (Regulations on Seafarers of the People's Republic of China, ROS), en 2017³¹. Ce règlement est considéré comme l'un des instruments juridiques les plus importants concernant les gens de mer en Chine³², qui renforce la réglementation administrative encadrant la

29. FITZPATRICK Deirdre et ANDERSON Michael (edited), *Seafarers' rights*, Oxford University Press, 2014, p. 259.

30. ZHAO Minghua et ZHANG Pengfei, « La restructuration de la politique maritime en Chine sous l'impact de la CTM 2006 », in *La mise en œuvre de la Convention du Travail maritime de l'OIT : Espoirs et Défis*, Charbonneau A. (dir.), [s. n.], 2013, p. 52.

31. Ce règlement a été adopté par le Conseil d'État lors de sa 172^e réunion le 27 mars 2007 et est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2007.

32. ZHANG Pengfei, *Seafarers' Rights in China – Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006*, Springer, 2016, p. 50.

profession, et définit pour la première fois les obligations et droits des gens de mer. En vertu de l'article 1, ce règlement a été élaboré afin de renforcer l'administration des gens de mer, d'améliorer leur qualité et leur capacité, de protéger leurs droits et intérêts légitimes, d'assurer la sécurité du transport maritime et de protéger l'environnement marin. Ce texte, comprenant 7 chapitres et 65 articles, porte sur plusieurs questions principales du travail maritime : les questions administratives concernant les conditions minimales à remplir (l'âge minimum, conditions de santé, formations de sécurité, etc.), l'enregistrement et les documents nécessaires pour les gens de mer (article 5-19) ; les responsabilités des gens de mer dans l'exercice de leurs fonctions (article 20-24) ; la santé et la sécurité au travail pour les gens de mer (article 25, 26) ; le contrat de travail maritime avec les questions relatives aux salaires, au temps de travail et de repos, au rapatriement (article 27-34) ; la formation et le recrutement des gens de mer (article 35-44). De plus, ce règlement (article 44-65) prévoit également les violations administratives et les sanctions applicables dans le domaine du travail maritime (article 52-65). Avec le Règlement concernant les gens de mer, et pour la première fois dans l'histoire de la législation chinoise, le droit maritime prend sérieusement en considération les droits et les intérêts des gens de mer. Néanmoins, nous constatons que ce règlement se concentre plutôt sur l'administration des gens de mer qu'à établir vraiment un instrument juridique protégeant les gens de mer. Dans ce texte, il y a seulement les dispositions de l'article 25 à l'article 43 qui abordent directement les droits des gens de mer en ce qui concerne la santé et la sécurité au travail, les salaires, le temps de travail et de repos, le rapatriement, la formation et le recrutement des gens de mer, tandis que les autres dispositions portent sur les questions administratives, tels que l'enregistrement des gens de mer, les responsabilités des gens de mer et des autorités compétentes, etc. De plus, dans plusieurs cas, ces dispositions ne prévoient que les principes généraux, omettant les dispositions détaillées pour les mettre en œuvre en pratique. Par exemple, l'article 27 de ce règlement dispose que, l'employeur doit signer le contrat de travail avec les gens de mer, conformément aux dispositions pertinentes de la législation nationale et des conventions internationales en ce qui concerne le travail maritime et la sécurité sociales. De la même façon, à l'égard du temps de travail, l'article 30 prévoit que le temps de travail est réglé par les normes élaborées par les autorités compétentes, en évitant la fatigue chez les gens de mer. Bien sûr, les dispositions comme celles mentionnées ci-dessus ne sont pas suffisamment précises pour traiter des questions concernées. Penfei ZHANG, dans le cadre de son travail, a cité la parole d'un haut responsable syndical de Beijing qu'il avait interviewé. Selon cette personne, au début, il n'y avait pas le chapitre 4 portant sur la sécurité au travail pour les gens de mer dans la version initiale du ROS. Grâce aux efforts persistants des dirigeants syndicaux pour persuader les parties impliquées dans la décision, ce chapitre destiné à protéger les gens de mer a finalement été inséré dans le

ROS³³. Ainsi, à notre avis, avec le ROS, le but du législateur chinois est d'organiser la profession de marin, profession réglementée et strictement encadrée par l'administration. Par conséquent, la relation de travail reste toujours peu réglementée.

Après la naissance du ROS, entre 2007 et 2012, la Chine a adopté 36 règlements maritimes, dont le 4 mai 2008 le cadre d'enregistrement des gens de mer, le 20 juillet 2008, le cadre du service de gestion des gens de mer, le 7 mars 2011 les règles sur les transferts des gens de mer, ainsi que des dispositions relatives à la sécurité au travail au sein du Règlement concernant les gens de mer. Néanmoins, toute cette réglementation spécifique ne relève pas de sources juridiques majeures, telle la loi sur le contrat de travail de 2007, et ne concerne pas les marins chinois embarqués sous pavillon étranger. Droit commun du travail et spécificités maritimes ne sont pas clairement articulés. En effet, la grande majorité de ces textes a été adoptée par le Ministère des Transports et l'Administration de la Sécurité Maritime (MSA), les autorités ayant un pouvoir limité dans le processus législatif. Ainsi, les textes adoptés par ces organes, souvent sous forme des « décisions » ou « avis », sont dans le bas de la hiérarchie de la législation chinoise. De plus, dans certains de cas, ces textes sont en conflit avec les instruments du niveau supérieur³⁴. Malgré ces points de faiblesse, ces textes influencent de façon importante l'administration et le traitement des gens de mer en Chine³⁵.

Le 12 novembre 2015, la Chine a ratifié la MLC, devenant ainsi le soixante-huitième État Membre de l'OIT à ratifier cette convention. Cette ratification a une signification importante, pas seulement pour les gens de mer en Chine, mais également pour la mise en œuvre de la MLC au niveau mondial, étant rappelé que la Chine est une puissance maritime avec le plus grand nombre de marins au monde. Depuis la ratification de la MLC, la Chine continue à faire des efforts mettant en œuvre cette convention au pays. Pendant cette période, la Chine a modifié plusieurs textes déjà en vigueur pour les mettre en conformité avec les dispositions de la MLC. Par exemple, les décisions du Conseil d'État portant modification de certains règlements administratifs, y compris le Règlement de la République populaire de Chine sur les gens de mer en 2016 ; le décret (n° 12, 2018) du ministère des Transports portant modification des mesures d'administration de l'enregistrement des gens de mer ; le décret (n° 5, 2019) du ministère des Transports portant modification des règles de la République populaire de Chine sur l'administration de la formation des gens de mer, etc. Parallèlement, le gouvernement chinois promulgue également certains nouveaux instruments juridiques afin de compléter la législation nationale en ce qui concerne le travail maritime et

33. *Ibid.* ZHAO Minghua et ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 53.

34. ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 56.

35. ZHAO Minghua et ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 54.

les gens de mer. Parmi ces textes, nous pouvons lister le décret (n° 4, 2019) du ministère des Transports portant sur les mesures pour l'administration du certificat d'identité des gens de mer ; le décret (n° 11, 2020) du ministère des Transports établissant les Règles sur l'examen de compétence et la délivrance de certificats pour les gens de mer travaillant à bord des navires ; etc. Ces instruments juridiques couvrent presque toutes les questions traitées par la MLC. Pendant notre recherche, nous ne pouvons pas trouver les versions en anglais ou en français de ces textes. Par conséquent, notre travail se limite à indiquer les titres, sans la possibilité d'accéder et d'analyser leurs contenus. Néanmoins, le processus de modification des textes existants ainsi que d'adoptions des nouveaux textes, montre clairement les efforts de la Chine.

La Commission d'Experts pour l'Application des Conventions et Recommandations (CEACR) dans ses commentaires sur le premier rapport du gouvernement chinois sur l'application de la MLC a pris note de ces efforts déployés par le gouvernement et les partenaires sociaux du pays³⁶.

II – LES QUESTIONS RESTANT À RÉSOUDRE DANS LA MISE EN ŒUVRE DE LA MLC EN CHINE

Nonobstant les résultats acquis, il reste encore des problèmes à résoudre pour la mise en œuvre de la MLC en Chine, exigeant toujours des efforts de la part du gouvernement chinois.

Premièrement, la notion de « gens de mer » en droit chinois, donnée par le ROS n'est pas très claire. Aux termes de l'article 4 du ROS, le terme « gens de mer » désigne toutes les personnes ayant une pièce d'identité des gens de mer, délivrée par l'enregistrement des gens de mer conformément aux dispositions pertinentes. Le qualificatif « Gens de mer » comprend le capitaine, les officiers et les matelots. Ainsi, la notion de « gens de mer » introduit par le ROS insiste sur la démarche administrative, sur l'exigence d'enregistrement et la possession de la pièce d'identité des gens de mer. Cependant, cette notion ne nous permet pas déterminer les caractéristiques des gens de mer, ou encore, quels travailleurs seront considérés comme gens de mer selon le droit chinois. La CEACR a également pointé cette question dans le rapport de la Chine, en rappelant que la définition des gens de mer dans le ROS « ne fait pas ressortir clairement si elle englobe les personnes employées ou engagées pour des fonctions générales et complémentaires non directement liées à la navigation, comme les personnes engagées pour les services d'hôtellerie

36. CEACR, « Commentaires sur le 1^{er} rapport de la Chine sur l'application de la MLC, 2006, » 108^e session CIT, 2019. Disponible sur : https://www2.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:80031:::NO:80031:P80031_COMMENT_ID:3962374

et de restauration à bord des navires de croisière »³⁷. De plus, la Chine n'a pas communiqué sa décision, conformément à l'article II (3) de la MLC, en ce qui concerne la détermination visant à savoir si une catégorie de personne travaillant dans le domaine maritime est considérée comme gens de mer.

Deuxièmement, il existe toujours des lacunes dans la législation chinoise liées au travail maritime. Plusieurs questions abordées par la MLC ne sont pas encore traitées par le ROS et le droit maritime chinois. Par exemple, en ce qui concerne le contrat d'engagement maritime, le ROS et les dispositions relatives ne prévoient pas la possibilité pour les gens de mer d'examiner le document et demander conseil avant de le signer. Il en est de même pour la durée du travail ou du repos, le nombre maximal d'heures de travail ; pour le congé à terre ; pour l'interdiction de tout renoncement au congé annuel ; pour l'indemnisation des gens de mer au titre du chômage en cas de perte du navire ou de naufrage ; etc. De plus, jusqu'à maintenant, la Chine n'a toujours pas fait la déclaration d'acceptation des amendements de 2014 de la MLC. Par conséquent, il n'y a pas de dispositions concernant la garantie financière pour le rapatriement des gens de mer. En effet, aux termes des dispositions du Règlement de la République populaire de Chine sur l'administration des gens de mer travaillant à l'étranger, les sociétés de manning doivent déposer une garantie de 1 million CNY (environ 140.000 EUR) à l'Administration de la Sécurité Maritime (MSA). Néanmoins, ces dispositions s'appliquent aux gens de mer travaillant à bord des navires étrangers, tandis que pour ceux qui travaillent à bord des navires chinois, la question n'est pas traitée.

Troisièmement, dans la mise en œuvre pratique de la MLC en Chine, il y a également des difficultés limitant l'efficacité de la convention. Par exemple, en ce qui concerne le certificat médical pour les gens de mer, les textes promulgués sont souvent périmés et manque de cohérence. Les normes établies sont applicables pour toutes les catégories de gens de mer, ignorant les différences entre eux. De plus, il n'y a pas de disposition réglant le temps ou les périodes relatifs aux examens médicaux. Par conséquent, les gens de mer doivent passer ces examens à chaque fois pour l'enregistrement des gens de mer, pour l'examen de qualification, pour obtenir le certificat de compétence ou le certificat médical. De plus, il n'y a pas beaucoup d'établissements étant reconnus qualifiés pour effectuer les examens médicaux en Chine qui se trouvent dans les grandes villes côtières. Ainsi, de nombreux gens de mer doivent traverser une longue distance pour pouvoir passer de tels examens. En outre, il incombe aux gens de mer de payer tous ces frais liés aux déplacements et aux examens, ce qui est déjà beaucoup plus cher par rapport aux frais des examens médicaux pour les travailleurs normaux³⁸. À côté de ces

37. CEACR, « Commentaires sur le 1^{er} rapport de la Chine sur l'application de la MLC, 2006, » 108^e session CIT, 2019.

38. ZHANG Pengfei, *Seafarers' Rights in China – Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006*, Springer, 2016, p. 82.

difficultés, les certificats médicaux sont parfois considérés comme manquant de fiabilité, ne reflétant pas exactement la situation de santé chez les gens de mer³⁹. En particulier, il existe des cas où un marin handicapé dispose d'un certificat médical lui permettant de travailler à bord⁴⁰. Cela peut entraîner des risques et des dommages très graves pour les gens de mer eux même en travaillant à bord, et pour le navire également⁴¹.

Concernant le bien-être et la sécurité sociale pour les gens de mer, il y a également des problèmes. En Chine, il n'existe pas encore de dispositions ainsi que de pratiques à l'égard des installations de bien-être à terre pour les gens de mer. Puisqu'il n'y a pas d'exigence uniforme dans tout le pays, ces installations peuvent être situées dans certains ports, mais pas dans d'autres. Pour les installations de bien-être qui ont été mises en place, il y a encore un manque de normes et de contrôles afin que ces services puissent répondre au mieux aux besoins des gens de mer. Plusieurs installations de bien-être pour les gens de mer sont situées dans des zones éloignées des ports, dépourvues de services de transport, de sorte que ces installations ne sont pas facilement accessibles. De plus, ces installations ne sont pas bien entretenues, alors que dans plusieurs villes, les « Seamen's clubs » sont modernes, bien équipés et même luxueux, mais avec les frais de service très élevés. Ce sont plutôt des services commerciaux, ayant pour but de gagner de l'argent plutôt que de répondre aux besoins de bien-être pour les gens de mer⁴².

À l'égard de la sécurité sociale pour les gens de mer, il y a aussi des problèmes. Avec la naissance du Code du travail chinois, qui est entré en vigueur en 1995, le système de sécurité sociale du pays a fait de grands pas dans le développement. Régie par le Code du travail avec d'autres instruments juridiques, la sécurité sociale en Chine couvre les prestations vieillesse, chômage, les soins médicaux, les prestations en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle et les prestations de maternité. Les gens de mer en Chine profitent également de ce développement. Pour mettre en œuvre la MLC, conformément aux paragraphes 2 et 10 de la norme A4.5 de la convention, le gouvernement chinois a précisé que les branches de sécurité sociale applicables aux gens de mer sont : soins médicaux ; prestations de chômage ; prestations de vieillesse ; prestations en cas d'accident du travail ou

39. *Ibid.*, p. 83.

40. *Ibid.*, p. 84.

41. Selon XUE Conghua (2021), un grand nombre de problèmes liés à la sécurité à bord des navires chinois n'ont pas été reportés. Voir XUE Conghua, « Safety aboard Chinese vessels », in V. OYARO GERAKA & H. SAMPSON (dir.), *The World of the Seafarer – Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry*, [s. l.], Springer, 2021, pp 127-139.

42. ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 144. Sur les Seamens' clubs et le bien être des marins à bord et en escale, v. A. CHARBONNEAU, *Marché international du travail maritime – Un cadre juridique en formation*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, Aix-en-Provence, coll. Berthold GOLDMAN, 2009.

de maladie professionnelle et prestations de maternité⁴³. Bien que le système de sécurité sociale protégeant les travailleurs chinois ait été considérablement amélioré, il reste toujours des questions à se poser. Il y a deux problèmes principaux. Premièrement, les montants assurés par la sécurité sociale sont faibles et donc ne sont pas suffisants pour couvrir les besoins minimums des gens de mer en cas d'accident de travail, de maladie professionnelle ou de perte de travail. Deuxièmement, les formalités et procédures concernant la sécurité sociale sont très compliquées, notamment avec le système de gestion de la population avec *hukou*⁴⁴. En cas de changement de travail et de déplacement d'un endroit à l'autre, un travailleur doit dépenser beaucoup de temps et d'argent pour transférer ses comptes de sécurité sociale. En conséquence, il choisit parfois d'abandonner ces procédures avec les avantages dont il aurait dû bénéficier⁴⁵. Ce problème est encore plus difficile chez les gens de mer, qui doivent beaucoup se déplacer entre les villes et les ports pour le travail maritime.

Plusieurs travaux ont porté sur des questions semblables concernant les États de l'Afrique francophone du Centre et de l'Ouest⁴⁶ ou la Chine⁴⁷. Dans ses études, Pengfei ZHANG a signalé quelques points à noter. Le Ministère des Transports et l'Administration de la Sécurité Maritime (MSA) ont adopté des réglementations, par exemple sur la formation maritime au regard de la convention STCW de l'OMI, qui ne sont pas nécessairement reconnues par les autres départements ministériels ; la coordination interministérielle semble insuffisante (p. 165)⁴⁸. Pengfei ZHANG considère que les administrations maritimes ont des insuffisances en compétences et en nombre de fonctionnaires qualifiés (pp. 49-57)⁴⁹. Trois points sont mis en lumière

43. L'information disponible sur : https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:80021:0::NO:80021:P80021_COUNTRY_ID:103404

44. Le *hukou* est un document juridique regroupant les informations personnelles de chaque citoyen à savoir le nom, la date de naissance, le nom des parents et la situation matrimoniale. Un registre *hukou* a été assigné à chaque chef de famille afin que le *hukou* des membres de ladite famille soit classifié selon leur lieu d'origine.

45. ZHANG Pengfei, *op. cit.*, p. 146.

46. A. CHARBONNEAU, « L'application de la Convention du travail maritime en Afrique francophone », *Droit Maritime Français (DMF)* 2015, n° 775, pp. 1009-1020 ; « Promouvoir et contrôler l'application de la Convention du travail maritime 2006 », in P. CHAUMETTE P. (coord.), *Seafarer's : An International Labour Market in Perspective / Gens de Mer : un Marché International du Travail*, Gomylex Ed., Bilbao, 2016, pp. 175-201.

47. Penfei ZHANG, *Seafarers' Rights in China – Restructuring in Legislation and Practice Under the Maritime Labour Convention 2006*, Springer, Berlin, Heidelberg, 2016.

48. En ce sens, M ZHAO & P. ZHANG, « La restructuration de la politique maritime en Chine sous l'impact de la CTM 2006 », in *La mise en œuvre de la Convention du Travail maritime de l'OIT : Espoirs et Défis*, Alexandre CHARBONNEAU (dir.), Rev. de Droit Comparé du Travail et de la Sécurité Sociale, Bordeaux, 2013/2, pp. 46-56.

49. P. CHAUMETTE, « Droits des gens de mer en Chine – Notes de lecture de P. Zhang, *Seafarers' Rights in China* », Carnet de recherche du programme européen Human Sea, 12 décembre 2016,

<https://humansea.hypotheses.org/714>

pour l'avenir. Les administrations maritimes, le Ministère des Transports et l'Administration de la Sécurité Maritime (MSA), disposent actuellement de trop peu de prérogatives concernant les inspections de l'État du pavillon, et notamment la certification sociale des navires. Il conviendrait de « détacher » le syndicat des gens de mer du secteur de la Construction (*Chinese Seamen and Construction Worker' Union* CSCU) au sein de la Confédération syndicale centrale (*All-China Federation of Trade Union* ACFTU). Les gens de mer sont « perdus » dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, sans prise en compte de leurs spécificités. Pengfei ZHANG rappelle que la Chine n'a pas ratifié les conventions fondamentales de l'OIT, n° 87 sur la liberté syndicale, et n° 98 sur la négociation collective. Ainsi le tripartisme de l'OIT a-t-il le plus grand mal à se développer dans ce cadre national⁵⁰. Il en sera probablement de même de la mise en œuvre des procédures de plainte à bord et de plainte à terre, prévues par la Convention du Travail Maritime. Enfin, Pengfei ZHANG évoque la responsabilité sociale des entreprises, ainsi que la nécessité pour les marins et officiers chinois de développer leur compétences légales (pp. 163-167).

50. Commentaires de la CEARC Demande directe 2018, publiée 108^e session CIT (2019) concernant les Droits et principes fondamentaux :

La commission note que la convention (n° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et la convention (n° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949, n'ont pas été ratifiées par la Chine. Conformément à la démarche qu'elle adopte lorsqu'un pays n'a pas ratifié certaines ou l'ensemble des conventions fondamentales de l'OIT et n'est par conséquent pas soumis à un contrôle en ce qui concerne ces instruments, la commission s'attend à recevoir des informations concrètes sur la façon dont le pays s'est assuré que sa législation respecte, dans le contexte de la MLC, 2006, les droits fondamentaux visés à l'article III. La commission note que le gouvernement se réfère à la législation régissant la liberté syndicale et le droit de négociation collective, y compris en cela la Constitution, la loi sur le travail de la République populaire de Chine, la loi sur les syndicats de la République populaire de Chine et le Règlement concernant les contrats collectifs. La commission note en outre que le gouvernement indique que, depuis 1995, les syndicats des compagnies maritimes chinoises ont commencé à signer des conventions collectives sous les orientations de la Fédération panchinoise des syndicats. Il fournit également des informations sur les conventions collectives couvrant les gens de mer chinois. ***La commission prie le gouvernement de donner des informations sur les dispositions nationales assurant que les organisations de travailleurs et d'employeurs ont le droit d'élaborer leurs statuts et règlements administratifs, d'élire librement leurs représentants, d'organiser leur gestion et leur activité et de formuler leurs programmes d'action, sans intervention des autorités publiques qui serait de nature à limiter ce droit ou à en entraver l'exercice légal (art. 3 de la convention no 87). Elle prie également le gouvernement d'indiquer comment il est assuré que les travailleurs bénéficient d'une protection adéquate contre tous actes de discrimination en matière d'emploi (art. 1 de la convention no 98).***

http://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORMLEXPUB:80031:0::NO::P80031_COMMENT_ID:3962374

CONCLUSION

Pour conclusion, nous pouvons affirmer que le droit du travail maritime en Chine a fait de grandes avancées dans son développement. Ce processus est fortement influencé par la MLC, notamment depuis que cette convention a été ratifiée et mise en œuvre par ce pays. Plusieurs instruments juridiques ont été adoptés pour établir un cadre juridique du travail maritime, conformément à la MLC et aux normes internationales. Presque toutes les questions principales de la MLC sont traitées par le droit maritime chinois, y compris les questions liées au contrat d'engagement maritime.

Il y a pourtant des problèmes restant à résoudre. Tout d'abord, le cadre juridique réglant le travail maritime en Chine aujourd'hui est essentiellement composé par des textes qui sont en bas de la hiérarchie législative du pays. En dehors du Règlement relatif aux gens de mer adopté par le Conseil d'État chinois, les autres textes sont élaborés par le Ministre des Transports et l'Administration de la Sécurité Maritime. Puisque ces organes ont des pouvoirs limités dans le processus législatif, leurs textes ont également des effets juridiques limités en pratique, ce qui empêche une protection adéquate et efficace des gens de mer en Chine. Ensuite, plusieurs aspects ayant trait directement aux conditions de vie et de travail des gens de mer ne sont pas encore abordés par le droit du travail maritime chinois. Par conséquent, certaines questions proposées par la MLC, telles que le rapatriement des gens de mer, les installations de bien-être à terre, le droit à un congé annuel, etc., ne sont pas traitées intégralement par le droit chinois. Dernièrement, pour les questions qui sont déjà encadrées par les instruments juridiques, il existe toujours les problèmes dans la mise en œuvre pratique. Ces problèmes concernent à différents égards les droits des gens de mer, par exemple la convention collective, le paiement des salaires, le certificat médical, la sécurité sociale, etc.

Ces problèmes signalés ci-dessus exigent davantage d'efforts du gouvernement chinois dans la mise en œuvre de la MLC. En tant que l'un des États qui a la plus grande quantité de main d'œuvre de travail maritime, les efforts et les résultats acquis par la Chine ont une grande importance non seulement pour les gens de mer en Chine, mais aussi pour gens de mer tant à l'échelle régionale que mondiale.