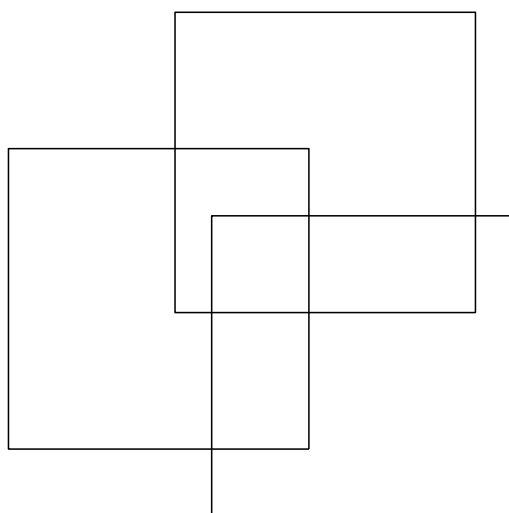


Rapport final

Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime

**Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde
de base des matelots qualifiés: recommandation (n° 187)
sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs
des navires, 1996; convention du travail maritime, 2006,
telle qu'amendée, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel
minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés
(Genève, 19-20 novembre 2018)**



SWJMC/2018/6

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des politiques sectorielles

Rapport final

Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime

**Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde
de base des matelots qualifiés: recommandation (n° 187)
sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs
des navires, 1996; convention du travail maritime, 2006,
telle qu'amendée, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel
minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés
(Genève, 19-20 novembre 2018)**

Genève, 2019

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL, GENÈVE

Les publications du Bureau international du Travail jouissent de la protection du droit d'auteur en vertu du protocole n° 2, annexe à la Convention universelle pour la protection du droit d'auteur. Toutefois, de courts passages pourront être reproduits sans autorisation, à la condition que leur source soit dûment mentionnée. Toute demande d'autorisation de reproduction ou de traduction devra être envoyée à l'adresse suivante: Publications du BIT (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par courriel: rights@ilo.org. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

Bibliothèques, institutions et autres utilisateurs enregistrés auprès d'un organisme de gestion des droits de reproduction ne peuvent faire des copies qu'en accord avec les conditions et droits qui leur ont été octroyés. Consultez le site www.ifro.org afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime, Rapport final: Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés: recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996; convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés (Genève, 19-20 novembre 2018), Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2019.

ISBN 978-92-2-133099-8 (print)
ISBN 978-92-2-133062-2 (pdf Web)

Egalement disponible en anglais: *Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission*, Final report: Updating of the minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers: Seafarers' Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recommendation, 1996 (No. 187); Maritime Labour Convention, 2006, as amended, Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers (Geneva, 19-20 November 2018), ISBN 978-92-2-133098-1 (print), ISBN 978-92-2-133061-5 (pdf Web), Genève, 2019; et en espagnol: *Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima*, Informe final: Actualización del salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes: Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187); Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes (Ginebra, 19-20 de noviembre de 2018), ISBN 978-92-2-133100-1 (print), ISBN 978-92-2-133063-9 (pdf Web), Genève, 2019.

Les désignations utilisées dans les publications du BIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Bureau international du Travail aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays, zone ou territoire, ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.

Les articles, études et autres textes signés n'engagent que leurs auteurs, et leur publication ne signifie pas que le Bureau international du Travail souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

La mention ou la non-mention de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel produit ou procédé commercial n'implique de la part du Bureau international du Travail aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail, consultez notre site Web www.ilo.org/publns.

Table des matières

	<i>Page</i>
Introduction	1
Composition de la sous-commission	1
Discussion préliminaire et discussion générale	1
Adoption de la résolution	2
Discours de clôture	2

Annexes

I. Allocution d'ouverture du porte-parole des armateurs	3
II. Allocution d'ouverture du porte-parole des gens de mer	9
III. Résolution concernant le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés établi par l'OIT	12

Introduction

1. La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime s'est réunie à Genève les 19 et 20 novembre 2018 ¹, conformément à la décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) lors de sa 329^e session (mars 2017).

Composition de la sous-commission

2. Cette sous-commission a réuni six représentants des armateurs et leurs 10 conseillers, ainsi que 6 représentants des gens de mer et leurs 23 conseillers. Deux observateurs d'une organisation internationale non gouvernementale ont également assisté à la réunion.
3. Conformément à la pratique suivie depuis 2003, la sous-commission a décidé de ne pas élire de président.
4. Les vice-présidents et porte-parole étaient:

Pour les armateurs: Dirk Max Johns (membre du groupe des armateurs, Allemagne)

Pour les gens de mer: Mark Dickinson (membre du groupe des gens de mer, Royaume-Uni)

5. Alette van Leur, directrice du Département des politiques sectorielles du BIT, a convoqué la sous-commission.

Discussion préliminaire et discussion générale

6. La directrice du Département des politiques sectorielles souhaite la bienvenue aux participants et explique que la sous-commission a pour mission de mettre à jour le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés indiqué dans la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, et dans la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), et de formuler la recommandation appropriée qui sera soumise au Conseil d'administration du BIT. Elle rappelle que la réunion de la Sous-commission de la Commission paritaire maritime, qui devait initialement se tenir en juin 2018, a été reportée afin d'éviter d'éventuelles perturbations liées à un événement imprévu organisé à Genève aux mêmes dates. Outre le rapport SWJMC/2018 soumis aux fins de discussion, le Bureau a publié sur le site Web de l'OIT un document (SWJMC/2018/1) contenant un calcul actualisé basé sur les informations qui étaient disponibles à la date initialement prévue pour la tenue de la réunion.
7. Le porte-parole des armateurs remercie le Bureau d'avoir mené les travaux préparatoires et convoqué la présente réunion, et prononce une allocution d'ouverture (voir annexe I).
8. Le porte-parole des gens de mer remercie à son tour le Bureau et fait une déclaration liminaire au nom des gens de mer (voir annexe II).

¹ La réunion de la Sous-commission de la Commission paritaire maritime, qui devait initialement se tenir les 20 et 21 juin 2018, a été reportée afin d'éviter d'éventuelles perturbations liées à un événement imprévu organisé à Genève aux mêmes dates.

-
9. Des représentants du Bureau présentent le rapport (SWJMC/2018), qui contient les calculs effectués à l'aide de la méthodologie adoptée par la Commission paritaire maritime en 1991. Les calculs, fournis à titre indicatif, sont fondés sur la Résolution concernant le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés établi par l'OIT, adoptée par la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime en avril 2016. Le rapport s'appuie sur les informations dont disposait le Bureau au 1^{er} décembre 2017. Le Bureau a ensuite préparé une actualisation du calcul fondée sur les informations disponibles au 1^{er} juin 2018 (SWJMC/2018/1).
 10. Le groupe des armateurs et le groupe des gens de mer ont mené leurs propres négociations de groupe en privé ainsi que des négociations paritaires avant de retourner en séance plénière.
 11. Suite à des négociations bipartites, la sous-commission est parvenue à un accord visant à porter le salaire minimum de base de l'OIT pour les matelots qualifiés à 618 dollars des Etats-Unis (dollars E.-U.) à compter du 1^{er} juillet 2019, à 625 dollars E.-U. à compter du 1^{er} janvier 2020, et à 641 dollars E.-U. à compter du 1^{er} janvier 2021. Elle est également convenue que les montants de 641 dollars E.-U. et de 662 dollars E.-U. à compter du 1^{er} juin 2018 doivent constituer la base de tout nouveau calcul et que, conformément à la décision du Conseil d'administration, la prochaine session devrait avoir lieu en 2021, dans la foulée de la quatrième réunion de la Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006.

Adoption de la résolution

12. Un projet de résolution est élaboré par un petit groupe informel composé de participants des deux groupes, sur la base de négociations paritaires.
13. La sous-commission examine le projet de résolution et, après y avoir apporté quelques modifications, elle adopte la résolution telle qu'amendée. Le texte final figure à l'annexe III du présent rapport.

Discours de clôture

14. Le porte-parole des gens de mer indique qu'après des négociations difficiles, y compris en groupe restreint, la sous-commission s'est mise d'accord sur la façon d'aller de l'avant. Les résultats constructifs prévoient globalement une augmentation en trois étapes sur une période de trois ans et une clarification du processus de nouveau calcul prévu pour 2021. L'intervenant remercie le Bureau de son soutien tout au long des débats.
15. Le porte-parole des armateurs se dit satisfait que, contrairement à la réunion précédente, la sous-commission ait pu parvenir à un résultat différent. A une époque où le multilatéralisme n'a plus bonne presse, la Commission paritaire maritime prouve le contraire et se met d'accord pour s'entendre, au lieu de s'entendre pour ne pas se mettre d'accord. Si la formule a bien fonctionné au fil des années, le groupe des armateurs se propose néanmoins d'examiner comment l'améliorer. L'orateur remercie le Bureau ainsi que les participants d'être venus aussi nombreux.
16. La directrice du Département des politiques sectorielles salue les efforts et l'engagement des deux groupes en faveur de cette session tout à fait exceptionnelle de la Sous-commission de la Commission paritaire maritime, qui aura des répercussions directes sur les gens de mer et les armateurs. Au nom du Directeur général, elle remercie tous les participants pour le temps et les efforts consacrés aux travaux de la réunion, et elle clôt la réunion.

Annexe I

Allocution d'ouverture du porte-parole des armateurs

Madame la directrice,

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier ainsi que le Bureau pour les préparatifs effectués en vue de la tenue de la présente session de la Sous-commission de la Commission paritaire maritime chargée de réviser le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés.

Lorsque nous nous sommes retrouvés autour de cette même table la dernière fois, en avril 2016, nous nous étions tous mis d'accord pour nous réunir à nouveau cette année. Suite à la visite non prévue du Pape en juin dernier, nous sommes heureux qu'autant de représentants de toutes les régions du monde aient pu reporter leur venue et être présents ici aujourd'hui.

C'est une nouvelle fois à moi qu'incombe le privilège de prendre la parole au nom du groupe des armateurs pour expliquer les enjeux actuels et attendus auxquels devra faire face notre secteur, aujourd'hui comme dans les prochaines années. Et cela ne saurait être possible sans les travaux préparatoires menés par des membres de votre équipe et par le Département de statistique du BIT. Nous saluons également les efforts déployés pour mettre à notre disposition deux séries de données en vue d'examiner le sujet dont nous aurons à débattre au cours des deux prochains jours.

Il serait bon de nous rappeler les résultats remarquables que les partenaires sociaux du secteur maritime ont obtenus sous la supervision de l'OIT. C'est le cadre de la MLC, 2006, qui permet d'apporter des changements positifs au transport maritime mondial, notamment en faveur des gens de mer. Nous rendons hommage à tous ceux qui ont contribué à façonner cet environnement.

Le salaire minimum recommandé est l'un des ingrédients majeurs de la confiance établie entre les partenaires sociaux, à savoir les syndicats de gens de mer du monde entier et les armateurs de tous les continents. N'oublions pas que le transport maritime est le seul secteur où s'applique un salaire minimum recommandé à l'échelle mondiale. Ce salaire, mis en place dès 1970, a été négocié sous sa forme actuelle pour la première fois en 1996.

Il ne fait aucun doute qu'ensemble nous avons considérablement amélioré les conditions de travail et de vie des gens de mer, et notamment leur stabilité financière. Aucun autre secteur ne peut se targuer d'en avoir fait autant à l'échelle mondiale.

Avant de disperser toutes nos forces à éventuellement remettre en cause les arguments des uns et des autres au cours des deux prochains jours, gardons plutôt à l'esprit que nous avons des intérêts communs auxquels nous sommes fermement attachés. Nous sommes réunis ici en tant que partenaires sociaux parce que nous croyons en deux choses:

1. Le progrès social ne saurait porter préjudice au secteur dès lors qu'il s'applique à l'échelle mondiale. Le bien-être des personnes – travailleurs, gens de mer, salariés – est source de bien-être économique.
2. Nous avons confiance les uns envers les autres. Le long chemin vers la confiance établie depuis plus d'un siècle a été bénéfique pour toutes les parties.

Quel est le point de départ de nos discussions?

Le monde a radicalement changé depuis que nous nous sommes réunis ici la dernière fois, en avril 2016.

A peine trois mois après notre dernière réunion, un référendum organisé au Royaume-Uni a déclenché un processus désormais connu sous le nom de Brexit, qui s'est accompagné d'une multitude de conséquences imprévisibles.

Et, six mois plus tard, le nouveau président des Etats-Unis commençait à mettre en œuvre des politiques économiques qui semblent mettre à mal le multilatéralisme et le libre-échange.

Des Philippines à l'Italie, en passant par le Brésil, nous assistons à l'arrivée massive de dirigeants populistes au sein des gouvernements.

Nous ne sommes pas ici pour juger la sagesse des électeurs dans d'autres pays, certes, mais ce que nous constatons, c'est que bon nombre de ces nouveaux leaders ont fait campagne sur le protectionnisme. Et cela est préoccupant. Le protectionnisme crée de nouveaux péages et met en place des droits et des taxes, tout en prétendant protéger les citoyens. En réalité, il est synonyme de baisse des échanges et d'augmentation des prix. Transposé dans l'industrie maritime, le protectionnisme place les deux parties présentes à cette table dans une position encore plus inconfortable. Et, comme l'a dit mon homologue Mark Dickinson au sujet du Brexit, pour les professionnels du secteur maritime, les répercussions sont énormes.

Qu'observons-nous sur le marché du travail?

Aujourd'hui, il est difficile de trouver des gens qui se disent ouvertement favorables à la mondialisation et au libre-échange. Les pays ayant une forte influence sur l'industrie maritime se retrouvent pris au piège d'un retour en arrière en matière de libre-échange –, et ce à une vitesse croissante. Les Etats-Unis sont les plus enclins à opérer ce retour en arrière, et les partenaires sociaux n'ont pas d'autre option que de riposter.

Résultat: Nous constatons que l'économie mondiale présente de nouveaux signes de faiblesse. Selon le récent rapport de l'OIT intitulé «Emploi et questions sociales dans le monde – Tendances 2018»:

- Il est probable que la croissance future restera inférieure à 4 pour cent, l'activité économique se normalisant dans la plupart des grandes économies, sans mesures de stimulation importantes et avec des investissements fixes demeurant à un niveau modéré.
- Le chômage mondial reste élevé, avec plus de 190 millions de chômeurs.

L'évolution du chômage mondial est contrastée. Selon une estimation de l'OIT, le nombre total de chômeurs restera stable en 2018, au-dessus de 192 millions, et il ne devrait pas varier en 2019.

Plus inquiétant: le nombre de personnes en situation d'emploi vulnérable devrait augmenter de 17 millions par an en 2018 et 2019.

Le monde continue de connaître des tendances en matière d'emploi qui varient d'une région et d'un pays à l'autre.

Les pays développés devraient entrer dans leur sixième année consécutive de recul du chômage, avec un taux qui est descendu à 5,5 pour cent en 2018, soit le plus bas depuis 2007. Pourtant, de nombreux pays continuent d'afficher des taux élevés de sous-utilisation de la main-d'œuvre, avec un nombre important de travailleurs découragés et une augmentation du travail à temps partiel subi.

A l'inverse, les pays émergents ont connu une forte augmentation du taux de chômage entre 2014 et 2017, due à un recul notable de l'activité économique, laquelle s'explique en partie par un effondrement des prix des produits de base dans de nombreuses grandes économies, telles que le Brésil et la Fédération de Russie.

Dans les pays en développement, le nombre de chômeurs devrait augmenter de 500 000 par an en 2018 et 2019, avec un taux de chômage stabilisé à environ 5,3 pour cent.

Quels sont les réels changements dans le secteur de l'emploi?

Le progrès technique et l'accumulation de capital, associés à une combinaison d'autres facteurs, continueront probablement de favoriser une redistribution de l'emploi dans les différents secteurs de production.

Le secteur des services continuera d'employer un nombre toujours croissant de travailleurs. C'est là que se situe le véritable changement structurel. En outre, l'emploi dans l'industrie manufacturière devrait continuer de reculer, confirmant ainsi la tendance actuelle à la «désindustrialisation précoce».

La situation de l'emploi en dehors de notre secteur est donc loin d'être réjouissante.

Concentrons-nous maintenant sur l'industrie maritime.

D'après les informations contenues dans la *Revue du transport maritime 2018* de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le trafic maritime international semble bien se porter, du fait notamment de la reprise de l'activité économique mondiale observée en 2017. Avec une progression de 4 pour cent – l'un des taux de croissance les plus rapides des cinq dernières années –, le trafic maritime mondial est monté en puissance, renforçant l'industrie maritime, avec des volumes totaux atteignant 10,7 milliards de tonnes.

Les perspectives du commerce maritime étaient considérées comme positives; la CNUCED prévoyait un accroissement des volumes de 4 pour cent en 2018, pour autant que les tendances favorables dans l'économie mondiale soient maintenues; mais ces dernières se sont révélées beaucoup plus instables que prévu, comme le montrent les données de l'OIT.

Les risques à la baisse liés à la mise en place de politiques de repli et à la montée du protectionnisme commercial pèsent lourdement sur nos perspectives. La presse maritime a ainsi cité la semaine dernière les propos d'Esben Poulsson, président de la Chambre internationale de la marine marchande, qui s'est montré fort préoccupé par la position des Etats-Unis, lesquels remettent en cause les bienfaits reconnus du multilatéralisme et l'ordre commercial mondial existant, qui repose sur un système de règles et normes internationales en place depuis la seconde guerre mondiale.

Esben Poulsson a reconnu la légitimité des préoccupations des Etats-Unis au sujet des politiques de certains de ses partenaires commerciaux, et notamment de la possible contribution de la Chine et de la Corée du Sud à la surcapacité du transport maritime.

Or le point de vue selon lequel le commerce international pourrait être considéré comme une sorte de jeu à somme nulle est manifestement injustifié.

La CNUCED signale que la préoccupation immédiate est la tension commerciale entre la Chine et les Etats-Unis, d'une part, et entre le Canada, le Mexique, les Etats-Unis et l'Union européenne, d'autre part. L'escalade des tensions commerciales peut conduire à une guerre commerciale susceptible de compromettre la reprise, remodeler la structure des échanges maritimes mondiaux et affaiblir sérieusement les perspectives du secteur maritime.

D'autres facteurs sont source d'incertitude, parmi lesquels la transition énergétique mondiale en cours, les changements structurels opérés dans des économies comme la Chine et l'évolution de la structure des chaînes de valeur mondiales.

Parmi les autres tendances perturbatrices figurent l'impact de la numérisation, le commerce électronique et l'initiative «Une ceinture, une route» (*Belt and Road initiative*), dont les répercussions précises ne sont pas encore pleinement comprises.

Après cinq ans de décélération de la croissance, 2017 a vu une faible amélioration de l'expansion de la flotte mondiale, résultat dû à une légère reprise des nouvelles livraisons et à une baisse des activités de démolition.

Si ces tendances sont plutôt positives pour le transport maritime, la reprise demeure très fragile compte tenu de la forte volatilité des taux à des niveaux extrêmement bas. Sur la plupart des marchés, la «reprise» n'a pas suffi à couvrir les dépenses d'exploitation et les dépenses en capital. Non sans ironie, ces mouvements de reprise qui ne sont pas en mesure de couvrir les dépenses d'exploitation et les dépenses en capital sont qualifiés de «nouvelle normalité».

La tendance à la consolidation dans le secteur du transport maritime de ligne s'est poursuivie sans fléchir, du fait des fusions-acquisitions, l'objectif étant tout simplement de garantir la survie des entreprises. Cette tendance devrait se maintenir, provoquée par la pression continue exercée par de faibles marges.

La numérisation dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement aura inévitablement des répercussions au cours des années à venir. La valeur et l'avenir du transport maritime ne peuvent plus être déterminés par son échelle. La capacité du secteur de tirer parti du progrès technique est de plus en plus importante.

De la même manière, l'obligation de tendre vers un transport maritime plus respectueux de l'environnement affectera aussi au bout du compte la rentabilité des entreprises.

L'évolution du cadre réglementaire exige du secteur maritime qu'il continue d'innover et d'investir dans des technologies, systèmes et équipements nouveaux. Ces investissements sont extrêmement coûteux, et néanmoins indispensables pour garantir la sécurité et l'efficacité des transports maritimes.

Ces investissements n'augmentent pas les bénéfices. Dans le meilleur des cas, ils seront financés par les clients.

Il importe surtout que notre secteur agisse de manière responsable immédiatement si nous ne voulons pas en payer le prix plus tard. Nous choisissons de continuer de privilégier avant tout la stabilité pour préserver notre secteur à long terme.

Pour conclure ces observations économiques, j'ajouterai que le climat politique actuel favorise les égoïsmes nationaux, mais qu'il encourage aussi les subventions publiques pour la construction navale comme jamais auparavant. Le soutien financier direct associé à une envolée des dépenses des organismes de crédit à l'exportation peut parfois être une bonne solution pour maintenir les travailleurs des chantiers navals dans l'emploi. Mais, dans le même temps, ces subventions rendent tout équilibre entre l'offre et la demande impossible.

Examinons maintenant brièvement les coûts d'exploitation.

D'après la dernière enquête annuelle sur les coûts d'exploitation futurs menée par Moore Stephens (*Future Operating Costs Survey*), les coûts d'exploitation d'un navire devraient augmenter respectivement de 2,7 et de 3,1 pour cent en 2018 et en 2019.

La mise en cale sèche est la catégorie de coûts qui devrait augmenter le plus, suivie des lubrifiants, des pièces de rechange et des magasins, des assurances et, pour finir, des coûts de gestion, qui devraient rester quasiment stables.

On prévoit une augmentation annuelle d'environ 2 pour cent pour les vraquiers, de près de 3 pour cent pour les navires-citernes, et d'environ 4 pour cent pour les porte-conteneurs. L'augmentation générale des coûts annoncée a une nouvelle fois été plus élevée dans le secteur offshore, avec plus de 4 pour cent de hausse.

Dans l'ensemble, le coût de la nouvelle réglementation est le facteur le plus important qui risque d'influer sur les coûts d'exploitation au cours des douze prochains mois. Les principaux enjeux sont la Convention pour la gestion des eaux de ballast et la décision de plafonner la teneur en soufre du carburant qui devrait être prise en 2020. Le fait de se conformer à une réglementation nationale et internationale en constante évolution devrait continuer de jouer un rôle important dans l'analyse des coûts d'exploitation et les projections pour un avenir prévisible.

On peut toujours prétendre que les augmentations des coûts d'exploitation annoncées pour 2018 et 2019 devraient être gérables dans un environnement compétitif et viable.

Si l'une des principales caractéristiques du transport maritime est la compétitivité, sa viabilité est toutefois moins évidente. Le transport maritime a bien résisté durant les dix années de ralentissement économique. Des compagnies performantes ont hélas disparu au cours des dix dernières années mais, dans l'ensemble, le secteur s'est réduit en laissant libre cours aux forces du marché. Cependant, l'intelligence économique et le bon sens donnent à penser qu'il convient encore d'améliorer sensiblement les tarifs du fret, de sorte que le transport maritime puisse générer des bénéfices comme il se doit.

Compte tenu de tous ces aléas, il y a plus de «si» dans le transport maritime que dans le poème éponyme de Kipling:

Si les prix du fret augmentent,
si les taux d'intérêts restent bas,
si le commerce mondial progresse,
si les tensions politiques et les guerres commerciales le permettent,
si la Chine continue de prospérer,
si l'Inde tient ses promesses,
si les prix du pétrole le permettent,
si les marchés boursiers supportent la pression,
si la construction navale ne reçoit plus de subventions,
alors le transport maritime sera en mesure de réaliser des bénéfices.

Le poème de Kipling est comme une énumération de conseils poétiques, transmis au monde entier, une sorte de sagesse intemporelle dont chacun pense que l'autre devrait s'inspirer.

Or le transport maritime ne se nourrit pas de «si», mais de faits.

Il aura besoin d'une bonne gestion, de bons jugements, de bonnes recherches, de bons conseils et de chance pour rester rentable. Et, pour reprendre les propos de Benjamin Franklin, «Méfiez-vous des petites dépenses; une petite fuite peut faire sombrer un grand navire».

Nous devons concilier les niveaux de salaires avec le nombre maximal de matelots que nous pouvons embaucher sur nos navires. Il nous faut faire preuve de sagesse dès maintenant, pour éviter d'avoir à payer la facture plus tard.

Pour finir, permettez-moi de signaler un grave problème que l'on se garde bien d'évoquer dans tout débat sur le transport maritime: les taux d'intérêt. Depuis une décennie, les taux d'intérêt en vigueur sont extrêmement bas, et les hypothèques grevant les navires de la flotte mondiale actuelle sont constamment révisées. Comme bon nombre d'entre vous le savent, les taux d'intérêt appliqués au financement des navires ne sont pas fixes. Le coût des hypothèques et des emprunts continuent d'augmenter. Nous prévoyons une hausse des taux d'intérêt au cours des deux prochaines années, avec des effets assez importants sur les dépenses en capital, tandis que rien ne permet d'espérer que les prix du fret augmenteront à un niveau comparable.

Concentrons-nous maintenant sur notre programme de travail.

Nous pourrions passer en revue de nombreuses études, les analyser et examiner leur impact sur le transport maritime. Cela pourrait servir de base à nos travaux lors des prochaines sessions de la sous-commission. Il est important d'établir si nous avons la même interprétation de faits économiques élémentaires. Voici, pour n'en citer que quelques-uns, un échantillon de thèmes qui mériteraient d'être débattus ultérieurement de manière plus approfondie:

- La flotte des porte-conteneurs en attente est à son niveau le plus élevé depuis deux ans: 660 000 équivalents vingt pieds (EVP) et plus de 200 navires sont ainsi inutilisés pour une longue durée.
- L'indice de la Baltique (*Baltic Dry Index*, BDI) s'établit à un niveau inférieur à la moitié de sa valeur moyenne des vingt dernières années.
- Le Fonds monétaire international (FMI) a dû réviser ses perspectives économiques à la baisse de plus de 5 pour cent en octobre, après les avoir déjà réduites en juillet dernier.
- Les estimations du PIB pour l'Amérique latine, le Japon, l'Europe et de nombreux autres pays et régions sont en baisse.
- L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) partage les perspectives économiques négatives du FMI et précise que «Les risques s'intensifient et les incertitudes sont nombreuses.»
- Les commandes d'exportation de produits manufacturés diminuent.
- Le ralentissement de la croissance économique est généralisé.
- La croissance des échanges diminue rapidement, tandis que la flotte marchande progresse.
- De grands pays comme la Turquie et l'Argentine traversent une période très agitée.
- L'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) menace d'augmenter les prix de l'énergie, au-delà de la hausse significative due au remplacement des combustibles.
- Si la première bataille de la guerre commerciale entre les Etats-Unis et la Chine s'est axée sur des marchandises ne présentant pas d'intérêt majeur pour le transport maritime, l'enjeu de la prochaine bataille portera sur les marchandises conteneurisées, ce qui aura une incidence sur 20 pour cent du fret transpacifique.
- Maersk prévoit dans son analyse de la semaine dernière une baisse de 2 pour cent du commerce conteneurisé.

Comment cela se traduit-il en termes de salaire minimum?

Au vu de tout ce qui a été dit précédemment, nous comprenons que nous sommes ici pour examiner le niveau de salaire minimum pour les matelots qualifiés et, pour ce faire, il convient de prendre en considération les chiffres mentionnés dans le rapport du Bureau. Il faut aussi tenir compte du fait que les négociations salariales mondiales récemment menées dans le cadre du Forum de négociation internationale ont abouti à de fortes augmentations de salaires, notamment pour les matelots qualifiés.

Le salaire actuel de 614 dollars E.-U. doit être évalué au vu des informations fournies par le Bureau pour la présente réunion ainsi que des autres données disponibles relatives au secteur maritime.

Je terminerai par une proposition raisonnable et, je l'espère, alléchante.

Nous tenons à rappeler que nous étions tous tombés d'accord pour admettre que l'objectif du salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés est de fournir un filet de sécurité pour permettre aux gens de mer de subvenir à leurs propres besoins dans une économie mondiale. Nous ne saurions insister suffisamment sur les difficultés réelles auxquelles nos compagnies maritimes membres sont confrontées pour pouvoir survivre aujourd'hui, ainsi que sur les graves problèmes auxquels elles devront faire face pour se maintenir. Si des compagnies disparaissent, le filet de sécurité disparaîtra également.

En 2016, l'OIT avait établi, selon un mode de calcul largement accepté, que le salaire minimum aurait dû être de 539 dollars E.-U., soit une différence de 75 dollars E.-U. par rapport au montant en vigueur (614 dollars E.-U.). Si nous laissions les statistiques et les algorithmes gouverner le monde, nous nous serions satisfaits de ce montant

Or, en tant que partenaires, nous sommes convenus de ne pas l'accepter et d'intégrer dans l'équation les observations de deux années supplémentaires.

Si l'on appliquait le même mode de calcul aujourd'hui, on obtiendrait un salaire de 662 dollars E.-U., soit une différence de 48 dollars E.-U. par rapport au montant en vigueur.

Sur la base de tous ces calculs, vous pourriez vous attendre en toute logique à ce que nous propositions une légère modification du salaire minimum, qui ramènerait cette différence à 27 dollars E.-U.

Or, comme l'a très justement dit le porte-parole des gens de mer en 2016, «Il n'est pas uniquement question de prix à la consommation et de taux de change.»

Ainsi, au vu (ou en dépit) d'une situation du marché très délicate, et d'une perspective encore pire, il semble raisonnable de préserver le filet de sécurité et de s'entendre sur un certain montant plutôt que de demeurer dans l'incertitude.

Tâchons d'avoir une discussion constructive et pragmatique au cours des deux prochains jours, afin de préserver ce véritable filet de sécurité.

Je vous remercie de votre attention.

Annexe II

Allocution d'ouverture du porte-parole des gens de mer

Madame la directrice,

Permettez-moi tout d'abord de me joindre aux armateurs pour vous remercier ainsi que le Bureau pour les préparatifs effectués en vue d'organiser la présente session de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime.

La sous-commission s'est réunie pour la dernière fois en 2016. Si je n'étais pas présent à cette session, je me félicite en revanche que mon homologue y ait participé en tant que chef de file du groupe des armateurs: il est effectivement plutôt confortable de pouvoir nous reposer sur sa profonde connaissance des problèmes, sa mémoire infallible et, nous le découvrons, ses connaissances en poésie, pour qu'il nous aide à aller de l'avant.

En 2016, le groupe des armateurs a fourni une évaluation détaillée du contexte économique de cette période – une «conjuncture délicate», pour reprendre les termes du porte-parole des armateurs. Il est juste de dire que l'industrie maritime aujourd'hui doit composer avec de nombreuses opportunités, mais aussi faire face à de multiples difficultés. Toutefois, la situation est incontestablement plus favorable.

Le commerce mondial est fondamentalement plus sain qu'il ne l'était il y a dix ans, et les revenus sont en hausse. Mais le vent tourne. Nous sommes à l'aube d'une révolution numérique qui va rationaliser le fret mondial, grâce à des innovations technologiques comme les applications de la chaîne de blocs, et permettre de générer davantage de bénéfices. La conception axée sur l'être humain promet de modifier l'apparence des navires et la façon dont ils sont perçus par leurs équipages. De plus, les futurologues et les fournisseurs de technologie ne cessent de prédire qu'il n'y aura bientôt plus du tout de matelots sur les navires.

Pour l'essentiel, il semblerait que nous soyons d'accord sur le fait que la réalité pourrait être beaucoup moins dramatique – il y aura des progrès techniques, certes, mais nous aurons toujours besoin de matelots pour constituer les équipages – peut-être en moins grand nombre, mais d'autant plus qualifiés.

Or la perspective des progrès techniques et les investissements nécessaires pour soutenir le secteur exigent que ceux d'entre nous qui s'investissent le plus dans notre secteur – les armateurs et ceux qui gagnent leur vie en travaillant à bord des navires – décident de l'orientation que le transport maritime mondial devrait prendre.

Notre activité ici est d'une importance fondamentale pour examiner l'orientation à suivre et opter pour celle dont nous pensons qu'elle aura le plus de chance de succès: un secteur doté d'une main-d'œuvre hautement formée, motivée et déterminée à réaliser son potentiel; ou une main-d'œuvre qui peine à joindre les deux bouts avec son salaire minimum et qui est pleine de ressentiment à l'égard de ceux pour lesquels elle travaille?

Vous ne devez pas simplement me croire sur parole quant à l'importance de cette question car, comme l'a noté Maurice Obstfeld dans son avant-propos du rapport du FMI *Perspectives de l'économie mondiale*, «[P]our de nombreux pays avancés, les enjeux les plus importants sont peut-être la lenteur de la croissance des revenus des travailleurs, l'impression d'une mobilité sociale réduite et, dans certains pays, une réaction inadéquate des pouvoirs publics aux changements économiques structurels.»

A bien des égards, le contexte économique actuel fait de ce moment une occasion fortuite d'examiner la question du salaire des gens de mer.

Dans l'avant-propos des dernières *Perspectives économiques mondiales* de la Banque mondiale, dont le sous-titre n'est autre qu'une métaphore maritime – «Le vent tourne-t-il?» –, il est dit en substance que l'économie mondiale semble tourner le dos à la crise financière mondiale des dix dernières années. Près de la moitié des pays du monde connaissent actuellement une progression de la croissance. Cette reprise synchronisée peut conduire à une croissance encore plus rapide à court terme, car une croissance plus soutenue, disons en Chine ou aux Etats-Unis, se répercute sur d'autres régions du monde. Toutes les prévisions pour 2018 et 2019 convergent vers le même optimisme. Et cette croissance survient pour les bonnes raisons: les investissements et la croissance des échanges, qui étaient en baisse, repartent à la hausse. En outre, aux Etats-Unis, en Europe et au Japon, le

chômage recule, tandis que l'inflation ne progresse guère, ce qui laisse entendre que les décideurs ont peut-être trouvé le juste équilibre dans le compromis entre chômage et inflation.

D'autres organismes économiques expriment des vues similaires.

Le FMI prévoit une croissance mondiale de 2,7 pour cent pour les deux prochaines années.

Les chiffres de l'OCDE montrent que la valeur des importations et des exportations en provenance et à destination des pays du G20 était plus de 20 pour cent supérieure au deuxième trimestre de 2018 qu'au deuxième trimestre de 2016. L'indice des taux de chômage harmonisés de l'OCDE continue lui aussi de baisser régulièrement.

Les économistes du secteur privé ne sont pas moins optimistes. Dans sa publication *Global Economy Watch*, PwC prévoit que le PIB mondial augmentera de 3,7 pour cent en 2019 et de 2,5 pour cent les quatre années suivantes (en parité du pouvoir d'achat).

Lorsque cette réunion a eu lieu pour la dernière fois en 2016, je sais que les armateurs étaient préoccupés par le changement radical survenu dans le lien supposé entre croissance économique et commerce. Or ces préoccupations se sont révélées vaines.

Dans son message d'introduction à l'*Examen statistique du commerce mondial 2018*, Roberto Azêvedo, Directeur général de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), constatait:

«En 2017, le commerce mondial des marchandises a enregistré sa plus forte croissance en six ans. Il faut noter que le ratio de la croissance du commerce à celle du PIB est revenu à sa moyenne historique de 1,5, nettement supérieure au ratio de 1,0 enregistré dans les années qui ont suivi la crise financière de 2008.»

Roberto Azêvedo est même allé plus loin lors d'une conférence de presse plus tôt dans l'année, déclarant en substance que les volumes du commerce mondial de marchandises continueront de progresser quasiment aussi vite en 2018 qu'en 2017, avec une croissance de 4,4 pour cent. Et l'on peut s'attendre à ce que la croissance reste relativement soutenue en 2019, à environ 4 pour cent. Il s'agit du meilleur cycle d'expansion des échanges depuis le début de la crise, propre à stimuler la croissance économique, le développement et la création d'emplois dans le monde entier.

Une telle conjoncture économique est, bien évidemment, favorable au transport maritime.

Au début du résumé analytique de l'*Etude sur les transports maritimes 2018* de la CNUCED, il est dit en substance que le commerce maritime mondial se porte bien, du fait notamment de la reprise de l'activité économique mondiale observée en 2017. Avec une progression de 4 pour cent – l'un des taux de croissance les plus rapides des cinq dernières années –, le trafic maritime mondial est monté en puissance, renforçant l'industrie maritime. Les volumes totaux se sont élevés à 10,7 milliards de tonnes, grâce à un supplément de 411 millions de tonnes de marchandises, composé environ pour la moitié de vrac secs. Le commerce conteneurisé mondial a progressé de 6,4 pour cent, après avoir atteint les deux années précédentes des niveaux historiquement bas. Le vrac sec est passé de 1,7 pour cent en 2016 à 4 pour cent.

Au cours de l'année 2017, la CNUCED a indiqué que la capacité des transports maritimes avait progressé, mais pas aussi vite que la demande de services de transport maritime. Comme on pouvait s'y attendre, cela a eu un effet bénéfique sur la valeur des services de transport maritime. La trajectoire sous-jacente du BDI, par exemple, est ascendante depuis 2016. Aujourd'hui, il se situe à un niveau près de 300 pour cent supérieur à celui d'il y a deux ans et demi.

La CNUCED prévoit également que les volumes progresseront jusqu'en 2023 dans toutes les catégories de marchandises.

Les documents préparatoires établis en vue de la présente réunion expliquent clairement combien la décision de ne pas augmenter le salaire minimum, prise par la sous-commission il y a deux ans et demi, a porté atteinte aux gens de mer. Dans les 55 principaux pays maritimes, à l'exception de sept d'entre eux, les gens de mer ont vu le pouvoir d'achat du salaire minimum diminuer. Dans certains cas, ces baisses ont été considérables: ainsi, dans sept pays, les gens de mer ont subi une perte de plus de 15 pour cent du salaire minimum.

Madame la directrice, nous devons nous réunir en juin dernier et, si je comprends tout à fait l'importance de la visite du Pape à Genève, je tiens aussi à rappeler que l'ajournement de la réunion a eu pour corollaire un report de l'examen des salaires des gens de mer, qui fut une mise à l'épreuve pour bon nombre d'entre eux. Ce qui leur permet de tenir le coup durant les longues journées de

travail, face aux dangers et à l'isolement auxquels ils sont exposés, c'est la perspective de pouvoir subvenir aux besoins de leurs familles.

C'est pourquoi nous en appelons aujourd'hui aux armateurs pour qu'ils acceptent une importante revalorisation du salaire minimum. Je pense que nous pouvons tous souscrire à l'idée d'une équité des salaires en mer (*Fair Pay at Sea*). Il est regrettable que la dernière véritable hausse du salaire minimum accordée aux gens de mer remonte à 2001.

Alors que nous nous réjouissons à la perspective d'un avenir résolument plus optimiste et que nous constatons que les deux années passées ont été bonnes pour les affaires, il est temps de récompenser les gens de mer pour les sacrifices consentis et les contributions à venir.

Les armateurs auront ainsi l'occasion de faire clairement savoir le type d'industrie maritime à laquelle ils aspirent. Avec une main-d'œuvre motivée, déterminée et convenablement rémunérée, nous pouvons travailler main dans la main pour permettre à ce secteur de relever les défis de demain et d'offrir aux deux parties en présence les avantages qu'elles méritent en récompense des efforts fournis.

Pour finir, permettez-moi, Madame la directrice, de soulever un point d'ordre général. Au cours des années passées assis dans les rangées derrière moi, entouré de mes amis et collègues, j'ai pu observer, au fil des ans, les armateurs parler de ce processus comme s'il n'avait pas de réelle importance pour les gens de mer, comme s'il s'agissait d'un simple exercice mathématique ne présentant pas de véritable lien avec «la vraie vie». Et bien laissez-moi vous prouver le contraire: pour de nombreux gens de mer, une hausse du salaire minimum de l'OIT apparaît directement sur leur fiche de paie et entre directement dans la bouche de leurs enfants.

Or, malheureusement, le salaire minimum devient le salaire maximum pour bon nombre de gens de mer, voire pour la majorité d'entre eux, ceux qui ne participent pas au processus de négociation collective ni aux négociations internationales ayant lieu dans d'autres contextes.

Trop d'Etats du pavillon ne se soucient guère ou pas du tout du salaire minimum recommandé par l'OIT, y compris parmi les principaux pays fournisseurs de main-d'œuvre. Et les sanctions sont insuffisantes pour les contrevenants.

Je pense que le temps est venu d'examiner cette question; de réfléchir aux avantages qu'il y a à appliquer et à faire respecter un salaire minimum pour les gens de mer; de mettre en place un mécanisme de l'OIT propre à générer de véritables hausses des salaires, et pas uniquement à maintenir le pouvoir d'achat. C'est alors seulement que nous contribuerons à la réalisation du travail décent pour les gens de mer et, de ce fait, que nous pourrions améliorer réellement et durablement leurs conditions de vie.

C'est alors seulement que l'équité des salaires en mer pourra être atteinte. A l'approche du centenaire de l'OIT, de cent ans de lutte pour la justice sociale et le travail décent, cela me semble un objectif pertinent.

Je vous remercie de votre attention.

Annexe III

Résolution

Résolution concernant le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés établi par l'OIT

La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime,
S'étant réunie à Genève les 19 et 20 novembre 2018;

Ayant examiné le rapport préparé par le Bureau international du Travail sur la mise à jour du salaire mensuel minimum pour les matelots qualifiés;

Ayant noté que la Sous-commission sur les salaires des gens de mer n'était pas parvenue, lors de sa réunion des 6 et 7 avril 2016, à un accord visant à augmenter le montant mensuel minimum du salaire de base des matelots qualifiés établi par l'OIT, et que, par conséquent, c'est le montant de 614 dollars E.-U. qui a continué de s'appliquer jusqu'ici;

Rappelant la recommandation (n° 187) sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996, en particulier le paragraphe 10, ainsi que le principe directeur B2.2, et notamment le principe directeur B2.2.4, de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée;

Notant que la recommandation et la convention prévoient que le nombre d'heures de travail hebdomadaires couvertes par le salaire mensuel minimum ne doit pas excéder 48;

Notant que le montant accordé lors de précédentes réunions n'a pas toujours correspondu au chiffre indiqué par la formule, étant donné que le processus prend en compte d'autres facteurs;

Réaffirmant que le principal objectif du salaire mensuel minimum pour les matelots qualifiés, tel qu'approuvé par la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime, est de fournir un filet de sécurité international qui protège le travail décent des gens de mer ou contribue à l'instaurer;

Réaffirmant le soutien du rôle de la Commission paritaire maritime et considérant que son rôle et son importance en tant que mécanisme pour établir l'agenda de l'industrie maritime restent d'actualité;

Rappelant la résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés, adoptée à la 26^e session de la Commission paritaire maritime (octobre 1991),

1. affirme que le mécanisme actuel, y compris la formule, comme le prévoit la résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés adoptée à la 26^e session de la Commission paritaire maritime (octobre 1991), doit être maintenu jusqu'à ce qu'une nouvelle solution fasse l'objet d'un accord;
2. accepte de mettre à jour le salaire mensuel minimum de base de l'OIT pour les matelots qualifiés et de le porter à 618 dollars E.-U. à compter du 1^{er} juillet 2019, à 625 dollars E.-U. à compter du 1^{er} janvier 2020, et à 641 dollars E.-U. à compter du 1^{er} janvier 2021;
3. convient que les montants de 641 dollars E.-U., et de 662 dollars E.-U. à compter du 1^{er} juin 2018, doivent constituer la base de tout nouveau calcul;
4. fait observer que le montant du salaire mensuel minimum est convenu sans préjudice de négociations collectives ou de l'adoption d'un salaire d'un montant supérieur dans le cadre d'autres dispositifs internationaux de fixation des salaires;
5. invite le Conseil d'administration à convoquer une réunion de la sous-commission lors du premier semestre 2021 aux fins d'actualiser le salaire mensuel minimum avec effet au 1^{er} janvier 2022, et par la suite tous les deux ans, et à demander à la sous-commission de faire rapport directement au Conseil d'administration.