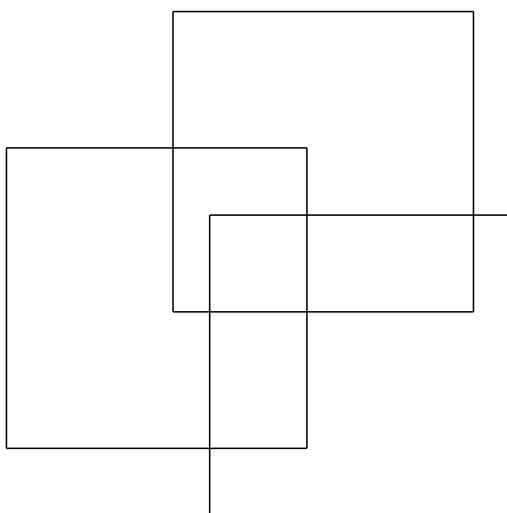




Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime

**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 (révisée), 1996; convention du travail maritime, 2006, principe
directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde
de base des matelots qualifiés
(Genève, 6-7 avril 2016)**



SWJMC/2016/7

ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL

Département des politiques sectorielles

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 (révisée), 1996; convention du travail maritime, 2006, principe
directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde
de base des matelots qualifiés
(Genève, 6-7 avril 2016)**

Genève, 2016

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.ifrro.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 (révisée), 1996; convention du travail maritime, 2006, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés (Genève, 6-7 avril 2016), Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2016.

ISBN 978-92-2-231165-1 (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, Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers (Geneva, 6-7 April 2016), ISBN 978-92-2-128490-1 (pdf Web), Genève, 2016; 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, pauta B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes (Ginebra, 6-7 de abril de 2016), ISBN 978-92-2-331227-5 (pdf Web), Genève, 2016.**

minimum wage / wages / wage determination / seafarer / sea transport / ILO Convention / ILO Recommendation / comment

13.07

Données de catalogage du BIT

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.

Les publications et les produits numériques du Bureau international du Travail peuvent être obtenus dans les principales librairies ou auprès des plates-formes de distribution numérique. On peut aussi se les procurer directement en passant commande auprès de ilo@turpin-distribution.com. Pour plus d'information, consultez notre

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	5
II. Allocution d’ouverture du porte-parole des gens de mer	10
III. Résolution concernant le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés	12
Liste des participants	13

Introduction

1. La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime s'est réunie à Genève les 6 et 7 avril 2016 conformément à la décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail (BIT) lors de sa 323^e session (mars 2015).

Composition de la sous-commission

2. Cette sous-commission a réuni 6 représentants des armateurs et leurs 9 conseillers, ainsi que 6 représentants des gens de mer et leurs 15 conseillers. La liste des participants figure en annexe.
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: M. Dirk Max Johns (membre du groupe des armateurs, Allemagne)
Pour les gens de mer: M. Henrik Berlau (membre du groupe des gens de mer, Danemark)
5. La secrétaire générale de la sous-commission était M^{me} A. Van Leur, directrice du Département des politiques sectorielles du BIT.

Discussion préliminaire et discussion générale

6. La secrétaire générale souhaite la bienvenue aux participants et rappelle que la sous-commission a pour mission d'actualiser le salaire minimum 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 (révisée), 1996, ainsi que dans la convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006), et de formuler la recommandation appropriée qui sera soumise au Conseil d'administration du BIT.
7. Le porte-parole des armateurs remercie le BIT d'avoir convoqué la présente réunion et prononce une allocution d'ouverture (voir annexe I).
8. Le porte-parole des gens de mer remercie également le BIT et fait une déclaration liminaire au nom des gens de mer (voir annexe II).
9. Des représentants du BIT présentent le rapport SWJMC/2016(Rev.)¹, qui contient les calculs effectués à l'aide de la méthodologie adoptée par la Commission paritaire maritime en 1991. Le rapport s'appuie sur les dernières informations dont disposait le Bureau au moment où il a été rédigé. Les calculs sont fournis à titre indicatif et sont basés sur la Résolution concernant le salaire minimum de base de l'OIT pour les matelots qualifiés, adoptée par la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime en février 2014.

¹ http://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_457511/lang--fr/index.htm

-
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 n'est pas parvenue à un accord visant à augmenter le salaire minimum de base de l'OIT pour les matelots qualifiés. C'est donc le montant actuel de 614 dollars E.-U. qui continue de s'appliquer.
 12. Le porte-parole des gens de mer indique que les débats menés lors des séances de la sous-commission ont été particulièrement difficiles. Il déplore que les négociations paritaires n'aient pas permis de parvenir à une augmentation du salaire mensuel minimum de base de l'OIT, et se dit déçu, car les membres de son groupe avaient bon espoir de parvenir à un accord en ce sens.
 13. Le porte-parole des armateurs explique que les nombreuses séries de négociations menées par la sous-commission ont permis d'aboutir à un résultat globalement positif. Il précise que l'absence d'augmentation du salaire mensuel minimum de base de l'OIT ne se traduit pas par une baisse du pouvoir d'achat des gens de mer.

Adoption de la résolution

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

Discours de clôture

16. Le porte-parole des armateurs se dit satisfait et réaffirme l'engagement de son groupe en faveur du processus. Il remercie les participants ainsi que le BIT pour leur engagement et leur soutien tout au long des débats. Il conclut en saluant les contributions de M. H. Berlau aux précédentes sessions de la sous-commission. Au nom du groupe des armateurs, il remercie son homologue pour toutes ces années de collaboration, qu'il attribue, en partie tout au moins, à sa conduite éclairée des débats et au fait qu'il ait assumé pendant des années la fonction de porte-parole des gens de mer, élément qui n'est pas étranger au succès des précédentes négociations de la sous-commission.
17. Le porte-parole des gens de mer remercie le BIT et souscrit aux vues du porte-parole des armateurs, à savoir que ce processus présente un intérêt pour l'industrie maritime et qu'il convient de poursuivre les travaux menés par la sous-commission. Il estime que le succès rencontré par le secteur s'explique par un niveau élevé de dialogue social. D'autres secteurs devraient s'inspirer de ce type de négociations. Remerciant le porte-parole des armateurs pour ses paroles aimables, il se dit convaincu que, lorsque l'heure de la retraite aura sonné, des négociateurs fiables poursuivront les travaux de la sous-commission au cours des années à venir.
18. Le secrétaire du groupe des gens de mer adresse les vifs remerciements des membres de son groupe à M. H. Berlau pour son engagement et les travaux qu'il a menés depuis 2001. Il tient à lui rendre hommage pour son audace et sa détermination, et lui souhaite plein succès pour l'avenir.

-
- 19.** La secrétaire générale se félicite de l'engagement en faveur du processus de la Commission paritaire maritime manifesté par les deux groupes tout au long des débats de la sous-commission, qui se sont révélés particulièrement difficiles. Au nom du Directeur général du BIT, elle remercie tous les participants pour le temps et les efforts qu'ils ont consacrés aux travaux de la réunion. Suite à l'annonce de la retraite du porte-parole du groupe des gens de mer, elle tient elle aussi à remercier ce dernier pour le dynamisme et la détermination dont il a fait preuve au cours de toutes ces années, et elle clôt la réunion.

Annexe I

Allocution d'ouverture du porte-parole des armateurs

Madame la présidente,

Permettez-moi tout d'abord de remercier l'ensemble des participants ainsi que le Bureau pour tous les préparatifs effectués en vue d'organiser la présente session de la sous-commission de la Commission paritaire maritime chargée de réviser le salaire minimum de l'OIT. Lorsque nous nous sommes retrouvés autour de cette même table la dernière fois, en février 2014, nous nous étions tous mis d'accord pour nous réunir à nouveau ce jour, et c'est à moi qu'incombe aujourd'hui 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.

Mais avant d'aborder les vastes défis auxquels notre secteur sera confronté à l'avenir, j'aimerais commencer sur une note différente. Il serait bon de nous rappeler les résultats remarquables que les partenaires sociaux du secteur maritime ont obtenus sous la supervision de l'OIT. Nous devons être reconnaissants envers ceux qui ont pris place à cette table avant nous. Le secteur maritime est le seul à appliquer un salaire minimum à l'échelon mondial. Ensemble, nous avons considérablement amélioré le sort des gens de mer. Aucun autre secteur ne peut se targuer d'en avoir fait autant au niveau mondial. Nous sommes la preuve vivante que le progrès social, pour autant qu'il se déploie à l'échelon mondial, ne fait aucun tort au secteur. Malheureusement, nous ne nous rendons pas toujours compte qu'en matière de relations professionnelles nous avons effectué plus de progrès que tout autre secteur. Les deux parties – les armateurs et les gens de mer, ainsi que leurs représentants – se sont embarquées dans une aventure de confiance. Et je crois que cela a porté ses fruits pour les uns comme pour les autres. Même s'il se peut que nous rencontrions des difficultés au cours des deux prochains jours, n'oublions jamais de prendre suffisamment de recul.

Aujourd'hui, nous devons faire face à une économie mondiale qui montre de nouveaux signes de faiblesse.

Aux termes du récent rapport de l'OIT intitulé «Emploi et questions sociales dans le monde – Tendances pour 2016»:

L'économie mondiale a, selon les estimations, enregistré une croissance de 3,1 pour cent en 2015, soit un demi-point de pourcentage de moins que les projections faites un an plus tôt. Si les mesures prises actuellement par les pouvoirs publics sont maintenues, l'affaiblissement de l'économie devrait se poursuivre et causer d'énormes difficultés aux entreprises ainsi qu'aux travailleurs. En effet, la croissance de l'économie mondiale ne devrait progresser que de 3 pour cent ces deux prochaines années, chiffre bien inférieur à celui enregistré avant la crise mondiale. Selon les dernières estimations du Fonds monétaire international (FMI), l'économie mondiale devrait croître de 3,1 pour cent en 2015 et de 3,6 pour cent en 2016. Ces chiffres s'avèrent sensiblement plus faibles que le taux de croissance enregistré avant la crise, et inférieurs au taux avancé par le FMI il y a un an. L'affaiblissement de l'économie mondiale est induit par le ralentissement économique des pays émergents et des pays en développement.

La Chine connaît actuellement un net ralentissement de sa croissance, lequel, associé à d'autres facteurs, a contribué à faire baisser considérablement les prix des produits de base, notamment ceux liés à l'énergie. Cette situation a, à son tour, porté atteinte aux exportateurs de produits de base des grandes économies émergentes – notamment le Brésil et la Fédération de Russie –, qui sont entrées dans une phase de récession. Les bénéfices perçus par les pays importateurs nets de produits de base ont été insuffisants pour compenser les baisses enregistrées par les exportateurs.

En tant que groupe, les économies émergentes et les économies en développement ont connu des niveaux de croissance supérieurs à la moyenne mondiale, avec des prévisions proches de 4 pour cent en 2015, contre 4,6 pour cent en 2014 et 5 pour cent en 2013. Ce ralentissement est dû à plusieurs facteurs qui ne datent pas d'aujourd'hui, à savoir notamment la baisse des dépenses d'équipement à long terme, le vieillissement de la population, l'accroissement des inégalités, et la baisse des gains de productivité. La Chine ayant réduit sa demande d'importations, les prix des produits de base ont chuté à des niveaux comparables à ceux pratiqués au début des années 2000, ce qui a eu d'importantes répercussions sur l'économie mondiale, et lourdement pesé sur les exportateurs de produits de base – qu'il s'agisse de pays développés comme l'Australie et le Canada, ou d'économies émergentes et

d'économies en développement comme les Etats arabes, le Brésil, le Chili, l'Indonésie, la Fédération de Russie et la République bolivarienne du Venezuela. A l'opposé, les importateurs nets de produits de base, par exemple les Etats-Unis, l'Inde, la Thaïlande, la Turquie et l'Union européenne ont connu une chute des prix, qui n'a pas suffi à compenser le ralentissement mondial. Les économies émergentes sont à l'origine des besoins accrus en termes de transports. Alors que le Brésil et la Chine et la Fédération de Russie sont désormais contraints, pour diverses raisons, d'actionner le frein économique, le transport maritime doit faire face à un ralentissement de la demande.

Selon le FMI, le fait que la Chine cesse progressivement d'être tributaire d'une croissance économique fondée sur les investissements et les exportations contribue en grande partie au ralentissement mondial. Le gouvernement chinois a récemment annoncé un nouvel objectif de croissance économique de 6,5 pour cent en moyenne au cours des cinq prochaines années, soit un demi-point de pourcentage au-dessous de l'objectif précédent. La croissance dans le secteur industriel s'est ralentie. Les importations chinoises sont également en recul, et cela a des répercussions à l'échelon mondial sur les pays tributaires des exportations vers la Chine. Une baisse du taux de croissance du PIB de la Chine d'un point de pourcentage ralentirait la croissance dans le reste de l'Asie d'environ 0,3 point de pourcentage. L'Europe est elle aussi largement tributaire des exportations vers la Chine, qui est son deuxième plus grand marché après les Etats-Unis.

Le lien entre la croissance mondiale et les échanges internationaux est un autre signe de l'évolution des réalités économiques. Nous étions habitués à la logique rassurante selon laquelle les échanges internationaux progressent en général deux fois plus vite que l'économie mondiale. Or cette logique n'obéit pas aux lois de la nature. Il s'agit d'une formule qui date du bon vieux temps. Depuis la crise financière et les ajustements effectués ces huit dernières années, les échanges internationaux progressent désormais au même rythme que la croissance mondiale, voire à un rythme inférieur.

La croissance des échanges et des investissements internationaux est restée modérée. Après avoir connu une progression de 6 pour cent par an entre 1990 et 2011, la croissance du commerce a ralenti, atteignant seulement 2,7 pour cent par an entre 2012 et 2014. La plus forte baisse de la croissance du commerce a été enregistrée dans les pays émergents et les pays en développement, passant de 9,4 à 4,9 pour cent par an entre 2012 et 2014. Dans les économies développées, on a observé une baisse de 5,2 à 1,9 pour cent par an. A mesure que les chaînes de valeur mondiales parviennent à maturité, une élasticité des échanges plus faible par rapport à la croissance du PIB peut s'expliquer en partie par la baisse des bénéfices provenant d'un nouveau morcellement de la production internationale. Cet argument est étayé par les récentes tendances à voir de plus en plus les intrants étrangers remplacer les intrants d'origine nationale en Chine, et à voir se stabiliser les importations de produits manufacturés aux Etats-Unis. En d'autres termes, nous aurons de la chance si les échanges commerciaux continuent de progresser au même rythme que le PIB.

Les dernières prévisions macro-économiques laissent entendre que la croissance du PIB restera modérée au cours des deux prochaines années, suivant la tendance selon laquelle les prévisions de croissance à moyen terme continuent d'être revues à la baisse depuis 2011. Le PIB actuel est près de 2 pour cent inférieur à la production potentielle. En outre, l'écart de production pourrait se creuser encore davantage au cours des prochaines années, en raison notamment d'une multitude de facteurs qui se renforcent mutuellement, notamment:

- la baisse des dépenses d'équipement à long terme;
- le ralentissement de l'accroissement de la population en âge de travailler;
- la faible croissance de la productivité totale des facteurs.

Dans la logique du FMI, l'Office britannique de la responsabilité en matière budgétaire (*Office of Budget Responsibility*, OBR) a récemment revu à la baisse la croissance de l'économie mondiale et des échanges internationaux. En d'autres termes, les perspectives sont «sensiblement plus faibles». Cette année, partout dans le monde, les politiques monétaires – au lieu de tendre vers une normalisation, comme on l'escomptait – ont continué de s'assouplir.

Parallèlement, les banques nationales du Japon, de la Suède, du Danemark et de la Suisse ainsi que la Banque centrale européenne sont toutes revenues à des taux d'intérêt négatifs sans précédent. L'OBR pensait que le coup de frein à la productivité donné par la crise financière allait s'atténuer pour le moment, mais les dernières données prouvent le contraire. En effet, l'OBR reconnaît que cette nouvelle vision est, selon ses propres termes, un jugement «très incertain». Ce point de vue fait désormais consensus au niveau mondial, même parmi les économistes les plus optimistes.

Le cadre macro-économique a des conséquences importantes pour la main-d'œuvre.

Au cours des deux prochaines années, on devrait recenser 3,4 millions de chômeurs supplémentaires dans le monde. Mis en perspective, ce chiffre équivaut à l'ensemble de la main-d'œuvre de l'Autriche ou de Singapour, ou à deux fois la main-d'œuvre de la Croatie. Il se peut que le ralentissement économique mondial observé en 2015 ait un impact différé sur les marchés du travail en 2016, aboutissant ainsi à une aggravation des niveaux de chômage, notamment dans les économies émergentes. En effet, ces dernières devraient enregistrer 2,4 millions de chômeurs supplémentaires en 2016. Cette tendance reflète largement une détérioration des perspectives du marché du travail dans les économies émergentes asiatiques, en Amérique latine, ainsi que dans les régions qui produisent des denrées de base comme les Etats arabes et l'Afrique.

Intéressons-nous maintenant plus particulièrement à l'industrie des transports maritimes.

L'Etude sur les transports maritimes publiée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) rend compte des principales évolutions touchant le commerce maritime international, les transports maritimes, la flotte mondiale, les ports, les marchés du transport de fret et les cadres réglementaires et juridiques liés au transport. Elle indique que le transport maritime est la pierre angulaire du commerce international et de l'économie mondiale, avec environ 85 pour cent des échanges internationaux en volume et plus de 70 pour cent en valeur transportés par mer et traités dans les ports du monde entier. Ces proportions sont encore plus élevées dans le cas de la plupart des pays en développement.

La CNUCED nous rappelle en premier lieu que le commerce mondial de marchandises a augmenté de 2,3 pour cent en 2014, contre 2,6 pour cent en 2013, soit un taux inférieur aux niveaux d'avant la crise. Les prévisions initiales de la CNUCED indiquent donc que les expéditions maritimes mondiales ont augmenté de 3,4 pour cent en 2014, à savoir le même taux qu'en 2013. Les volumes du commerce mondial de marchandises ont augmenté de 300 millions de tonnes, portant les volumes totaux à 9,84 milliards de tonnes. Ainsi, on peut continuer de parler de «commerce en expansion».

La flotte mondiale a progressé de 3,5 pour cent au cours des douze mois précédant le 1^{er} janvier 2015, ce qui représente le taux de croissance annuelle le plus faible en plus de dix ans. Au total, au début de l'année, la flotte commerciale mondiale comptait 89 464 navires, avec un tonnage total de 1,75 milliards de tonnes de port en lourd (tpl). Pour la première fois depuis le pic du cycle de la construction navale, l'âge moyen de la flotte mondiale a légèrement augmenté au cours de l'année 2014. Compte tenu du recul des livraisons de nouveaux bâtiments, associé à une diminution de l'activité de mise au rebut, les nouveaux tonnages ne compensent plus le vieillissement naturel de la flotte. Les armateurs s'adaptent aux réalités nouvelles.

Les taux de fret du transport conteneurisé sont restés instables tout au long de 2014, mais ont évolué dans des directions différentes selon l'industrie et la route maritimes considérées. Tout le monde se souvient de la tendance inquiétante en 2015: après un bon début, les taux ont chuté à des niveaux sans précédent, et les taux d'affrètement n'ont cessé de diminuer. Les taux de fret sur le marché des services de transport par navires-citernes ont été tout aussi instables en 2014 et au début de 2015, avec toutefois des notes positives au cours de la deuxième moitié de l'année 2015.

Les taux de fret sur le marché des services de transport de vrac sec ont connu une autre année particulièrement difficile à cause de la surcapacité persistante et des projections incertaines relatives à la demande. Fin 2015, les taux quotidiens étaient encore plus bas qu'en 2009.

Sur les trois principaux sous-marchés de l'industrie maritime, deux fonctionnent à perte. Ni le marché des services de transport de vrac sec ni le marché des services de transport conteneurisé ne peuvent prétendre afficher des signes de reprise en 2016, ou même en 2017. Sur ces deux marchés, des centaines de navires ont été mis en rade. La plupart des marchés plus restreints comme les navires de ravitaillement au large, le transport des marchandises diverses et les navires de charge polyvalents connaissent également de graves difficultés et totalisent un nombre important de navires mis en rade.

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 et permettre au secteur d'aller de l'avant.

Dans l'intérêt de tous, il est important de renforcer la résilience des transports maritimes et, quels que soient les enjeux, nous devons maintenir notre cap, contre vents et marées, pour garantir la stabilité du secteur à l'avenir. Nous avons un véritable défi à relever: marchés financiers agités, croissance de la productivité dans les pays occidentaux trop faible, et mauvaises perspectives de l'économie mondiale. En d'autres termes, il s'agit là d'un cocktail à haut risque.

Et pourtant, notre secteur doit y faire face, pour autant que nous agissions immédiatement si nous ne voulons pas avoir à payer la facture plus tard. Nous ne sommes pas épargnés par les ralentissements ou les chocs économiques et, en tant que secteur, nous ne sommes pas non plus réduits à l'impuissance. Nous avons le choix: nous pouvons choisir d'aggraver les risques et l'incertitude, ou nous pouvons agir comme un facteur de stabilité. Nous choisissons de privilégier la stabilité pour résoudre ce problème à long terme.

Que signifient les données économiques pour ceux qui sont le véritable moteur de notre industrie: les gens de mer? Le rapport *BIMCO ICS Manpower* de 2015 est paru à un moment particulièrement intéressant et plein d'incertitude pour l'économie mondiale et le commerce international, ainsi que pour le secteur des transports maritimes.

Tout au long du siècle dernier, le secteur a connu une tendance générale à l'augmentation du volume des échanges, avec une industrialisation croissante et la libéralisation des économies nationales qui ont alimenté le libre-échange et une demande croissante de produits de consommation. Les progrès technologiques ont aussi permis au transport maritime international de devenir un moyen de transport toujours plus efficace et sûr. Cependant, au terme de plusieurs décennies de croissance quasi continue, la crise financière de 2008 a provoqué une récession mondiale, avec une chute de près de 4 pour cent du trafic maritime mondial en 2009.

Les effets du niveau extrêmement bas des cours des produits de base décrits précédemment ainsi qu'une surcapacité en termes de tonnage sont des problèmes spécifiques auxquels le secteur a dû faire face ces dernières années, ce qui a entraîné des changements en matière de fonctionnement et de structure des échanges commerciaux, la mise en rade de navires, et le licenciement de certains types de personnel, notamment les matelots. En ce qui concerne la flotte marchande mondiale, les cinq dernières années ont vu naître des tendances, avec notamment l'apparition de ce que l'on appelle des «méga-navires», et des signes montrant que le gaz naturel liquéfié et d'autres combustibles pourraient, à l'avenir, jouer un rôle dans la propulsion des navires. Le marché mondial de la construction navale est en recul après avoir connu un pic de production en 2010; toutefois, la baisse de la production continue de dépasser le nombre de navires retirés de la flotte mondiale à des fins de recyclage. En conséquence, depuis la parution du rapport de 2010, la flotte marchande mondiale a augmenté d'environ 10 pour cent, passant de 62 239 navires au début de 2010 à 68 723 navires au milieu de l'année 2015. Parmi les principaux secteurs du transport maritime, les vraquiers occupent la première place avec une progression de 38 pour cent, due essentiellement aux quelque 1 000 navires livrés chaque année entre 2010 et 2012. La flotte internationale de transporteurs de pétrole brut a progressé de 17 pour cent au cours de la même période, tandis que la flotte de porte-conteneurs a connu un accroissement de 10 pour cent.

En fait, la croissance de la flotte est une bonne nouvelle pour le marché du travail, car elle signifie beaucoup plus d'emplois qualifiés. Au cours des quinze dernières années, la demande de gens de mer a augmenté de 50 pour cent.

Il convient de se placer dans le contexte des réalités décrites. Nous devons fixer nos coûts salariaux de sorte qu'ils soient adaptés aux chiffres, et non l'inverse.

Ce mois-ci, le FMI nous a mis en garde contre le fait que l'économie mondiale traverse «une conjoncture délicate» et qu'elle est confrontée à un «risque [croissant] de déraillement économique». En tant que secteur, nous devons être convenablement préparés à relever tous les types de défis qui nous attendent. Nous pouvons ignorer les dernières informations, et dépenser plus que le secteur ne peut se le permettre. C'est précisément l'erreur que nous avons commise lors des récessions précédentes; mais nous pouvons aussi vivre dans le monde tel qu'il est, en faisant des efforts d'adaptation.

Le groupe des armateurs estime que c'est maintenant qu'il faut agir. Nous devons concilier les niveaux de salaires avec le nombre maximal de matelots que nous pouvons embaucher sur nos navires. Nous devons faire preuve de sagesse dès maintenant, pour éviter d'avoir à payer la facture plus tard.

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 tenir compte des chiffres mentionnés dans le rapport du Bureau: 539 dollars E.-U. correspondent au pouvoir d'achat des 614 dollars E.-U. que nous avons approuvés lors de la dernière réunion.

Nous tenons également 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 propre à permettre aux gens de mer de subvenir à leurs propres besoins dans une économie mondiale, et nous estimons que les chiffres présentés dans le rapport du BIT le prouvent clairement. Nous ne

saurions insister suffisamment sur les difficultés réelles auxquelles nos compagnies maritimes sont confrontées pour pouvoir survivre aujourd'hui, ainsi que sur les graves problèmes auxquels elles devront faire face pour se maintenir. Tâchons d'avoir une discussion constructive et pragmatique au cours des deux prochains jours, afin de préserver ce véritable filet de sécurité.

Madame la présidente, je vous remercie.

Annexe II

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

Bonjour à tous.

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de remercier le Conseil d'administration d'avoir convoqué la présente réunion, ainsi que le Bureau, M^{me} Alette Van Leur, ici présente, et son équipe, d'avoir assuré la logistique, effectué les calculs et pris d'autres dispositions en vue de la tenue de cette réunion.

Nous saluons également le groupe des armateurs et espérons que nous saurons trouver une solution pour nous acquitter de la mission qui nous est confiée.

Revaloriser le salaire minimum des matelots qualifiés est la mission qui incombe à la présente sous-commission et, en tant que partenaires sociaux, il est de notre responsabilité commune de la mener à bien. C'est également ce que réaffirmait la résolution de 2014 – nous sommes tous d'accord là-dessus – nous avons une tâche à accomplir, un rôle à jouer.

De nombreux regards sont tournés vers nous ces jours-ci: analystes, banquiers, armateurs, gouvernements, chantiers navals, propriétaires de navires, mais c'est le regard des matelots qualifiés qui retient toute notre attention, et nous ne voulons pas les décevoir.

Nous étions précédemment convenus que le principal objectif de la mise à jour du salaire minimum est de protéger le travail décent des gens de mer ou de contribuer à l'instaurer.

Nous sommes réunis ici pour assumer notre responsabilité et pouvons, une nouvelle fois, surprendre tout le monde en fixant une nouvelle norme tout en trouvant une solution pour notre secteur. Nous y sommes parvenus par le passé, nous y parviendrons encore.

Aujourd'hui, nous sommes confrontés au «revers de la formule», une situation que nos partenaires de négociation maîtrisent davantage que nous et – permettez-moi l'expression – qu'ils sont plus enclins à éluder.

Je n'ai aucunement l'intention de mettre en cause la sagesse dont nous avons fait preuve en adoptant la formule, mais je tiens simplement à dire que, dans notre monde actuel, il n'est pas uniquement question de prix à la consommation et de taux de change, et à rappeler à tous que, dans la résolution de 2014, nous faisons observer que le montant accordé lors de précédentes réunions n'avait pas toujours égalé le chiffre indiqué par la formule, étant donné que le processus prend en compte d'autres facteurs.

Conscients que les négociations des deux prochains jours seront difficiles à mener, nous espérons néanmoins que nous serons tous d'accord pour reconnaître que les gens de mer jouent un rôle important dans l'industrie des transports maritimes et qu'on ne saurait les tenir pour responsables des taux de change ou de l'inflation.

Depuis notre dernière réunion, le sort des gens de mer ne s'est guère amélioré. Nombreux sont ceux qui se considèrent comme non indispensables, et ils connaissent des hauts et des bas dès lors qu'ils perdent leur emploi suite à des décisions sur lesquelles ils n'ont aucune prise.

Un jour, ils sont heureux d'être matelots; le lendemain, ils se retrouvent au chômage, comme certains de leurs collègues. Et pas nécessairement à cause de la mise hors service de leur navire, mais pour bien d'autres raisons: les conditions d'exploitation du navire changent; des regroupements entre partenaires s'opèrent; de nouvelles alliances sont conclues; les conférences sur le commerce sont réorganisées, etc.; le tout dans un monde de plus en plus complexe où les distances entre armateurs et équipages s'accroissent, de nombreux armateurs ne connaissant pas leur équipage, et vice-versa.

Travailler dans le secteur des transports maritimes est rarement synonyme d'emploi à long terme et ne permet pas d'économiser en prévision de changements qui peuvent survenir à tout moment ou des périodes difficiles qui peuvent en découler. C'est pourquoi nous estimons que la fixation des salaires des matelots qualifiés devrait tenir compte de ces inconvénients.

Comme nous l'avons souligné lors de la précédente réunion, de nos jours, les gens de mer proviennent majoritairement de pays pourvoyeurs de main-d'œuvre et, bien souvent, ils doivent dépenser le peu d'argent qu'ils gagnent loin de chez eux dans des pays où les coûts sont élevés. Il n'y

a pas de tarifs préférentiels pour les matelots qui sont en permission à terre et qui vont au cinéma ou au restaurant.

Je le répète une nouvelle fois, nos tentatives n'ont pas toujours permis d'égaliser le chiffre indiqué par la formule, étant donné que le processus prend en compte d'autres facteurs, que j'ai déjà mentionnés en partie.

Pour vous comme pour nous, le prochain phare est en vue. Nous pouvons voir que les principaux acteurs du secteur des transports maritimes se font concurrence – c'est la caractéristique même du marché. Nous pouvons voir aussi une certaine confiance dans l'avenir, et constatons que les armateurs ont passé d'importantes commandes de nouveaux bâtiments, espérant une relance de l'économie et une augmentation de la demande de transport par voie maritime. Nous le souhaitons également, mais nous en appelons à la décence et rappelons que la concurrence ne doit pas prendre le pas sur les normes applicables aux salariés. L'actuelle surcapacité en termes de tonnage est la conséquence de décisions commerciales qui ne sont pas du ressort des gens de mer, mais bel et bien des armateurs.

Nous sommes conscients que, dans d'autres milieux, des conventions collectives ont été adoptées dans le secteur maritime à l'échelon mondial pour la période dont il s'agit de débattre ici.

Nous croyons fermement que la conjoncture de l'industrie des transports maritimes permet d'envisager une revalorisation du salaire minimum des matelots qualifiés.

Nous espérons une revalorisation décente du salaire minimum des matelots qualifiés pour la période du 1^{er} janvier 2017 au 1^{er} janvier 2019, et nous nous réjouissons à la perspective d'une nouvelle réunion au cours du premier semestre 2018.

Soyons optimistes et tâchons d'aboutir à des résultats qui, une nouvelle fois, surprendront tout le monde.

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

La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime, S'étant réunie à Genève les 6 et 7 avril 2016;

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 s'était mise d'accord, lors de sa réunion des 26 et 27 février 2014, sur un salaire mensuel minimum de 592 dollars E.-U. à dater du 1^{er} janvier 2015; et de 614 dollars E.-U. à dater du 1^{er} janvier 2016;

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;

Notant que la recommandation et la convention établissent 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 égalé le 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. considère que, faute d'accord visant à augmenter le salaire mensuel minimum de base de l'OIT pour les matelots qualifiés, c'est le montant actuel de 614 dollars E.-U. qui continuera de s'appliquer;
3. considère que le montant de 614 dollars E.-U. à dater du 1^{er} janvier 2017 doit 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 2018, aux fins d'actualiser le salaire mensuel minimum avec effet au 1^{er} janvier 2019, et par la suite tous les deux ans, et à demander à la sous-commission de faire rapport directement au Conseil d'administration.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Shipowners' representatives
Représentants des gouvernements
Representantes de los gobiernos

Mr Arthur BOWRING, Hong Kong Shipowners' Association (HKSOA), Hong Kong, China.
Mr Ian CLOKE, Policy Manager, UK Chamber of Shipping, London, United Kingdom.
Dr Dirk Max JOHNS, Managing Director, Verband Deutscher Reeder, Hamburg, Germany.
Dr Erwin MEIJNDERS, Member of the Board, Royal Association of Netherlands Shipowners (KVNR), Rotterdam, Netherlands.
Mr Pal TANGEN, Director, Norwegian Shipowners' Association, Oslo, Norway.
Capt. Toshihiro TANAKA, Managing Director, the Japanese Shipowners' Association, Tokyo, Japan.

Shipowners' advisers
Conseillers techniques des armateurs
Consejeros técnicos de los armadores

Mr Tim CLARK, Manager, the Japanese Shipowners' Association, London, United Kingdom.
Mr Francesco GARGIULO, Chief Executive Officer, International Maritime Employers' Council Ltd (IMEC), London, United Kingdom.
Mr Peter HINCHLIFFE, Secretary-General, International Chamber of Shipping (ICS), London, United Kingdom.
Mr Stewart INGLIS, Senior Adviser, International Chamber of Shipping (ICS), London, United Kingdom.
Mr Adam LEWIS, Manager, Training and Operations, International Maritime Employers' Council Ltd (IMEC), London, United Kingdom.
Ms Hilde PEETERS, Social Affairs, Royal Belgian Shipowners' Association, Antwerp, Belgium.
Ms Natalie SHAW, Director, Employment Affairs, International Chamber of Shipping (ICS), London, United Kingdom.
Mr Albert N. VYGOVSKY, Managing Director, North-Western Shipping Company, Saint Petersburg, Russian Federation.

Seafarers' representatives
Représentants des gens de mer
Representantes de la gente de mar

Mr Henrik BERLAU, Secretary, Transport Section, United Federation of Danish Workers, Copenhagen, Denmark.
Mr John CHALAS, General Secretary, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus, Greece.
Capt. Remo DI FIORE, FIT-CISL ITF International Department, ITF Executive Board, Rome, Italy.
Mr Severino Almeida FILHO, Primeiro Presidente, SINDMAR Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante, Rio de Janeiro, Brazil.
Mr Yasumi MORITA, President, All-Japan Seamen's Union, an affiliate of the International Transport Workers' Federation (ITF), Tokyo, Japan.
Atty Jesus P. SALE, JR, Vice-President for Internal Affairs, Associated Marine Officers' and Seamen's Union of the Philippines (PTGWO-ITF), Manila, Philippines.

Seafarers' advisers
Conseillers techniques des gens de mer
Consejeros técnicos de la gente de mar

Mr Predrag BRAZZODURO, General Secretary, Master Mariner, Seafarers' Union of Croatia, Rijeka, Croatia.

Capt. T.T. CHUNG, Master Mariner, General Secretary, Merchant Navy Officers' Guild, Hong Kong, China.

Mr Oleg GRYGORIUK, First Vice-Chair, Maritime Transport Workers Union of Ukraine (MTWTU), Odessa, Ukraine.

Mr Kam Soon HUAT, General Secretary, Singapore Organisation of Seamen, Singapore.

Mr Hijlke HYLKEMA, Senior Policy Adviser, Nautilus International, Rotterdam, Netherlands.

Mr Nopadol KAEWSUWAN, Managing Director, Golden Ship Supply Co., Ltd, Bangkok, Thailand.

Mr Shigeru KAKUCHI, Conference Interpreter, Simul International Inc., Tokyo, Japan.

Mr Konstantin MAKAROV, ITF FOC Policy/IBF Adviser, Moscow, Russian Federation.

Ms Sascha MEIJER, Senior National Secretary, Nautilus International, Rotterdam, Netherlands.

Mr Ake SELANDER, Executive Director, International Organization of Masters, Mates & Pilots, Maryland, United States.

Ms Keiko SHINOZAKI, Conference Interpreter, Simul International, Inc., Tokyo, Japan.

Mr Kam Yuem TING, Honorary Consultant, Amalgamated Union of Seafarers, Hong Kong, China.

Mr Agis TSELENTIS, Pan-Hellenic Seamen's Federation (PNO), Piraeus, Greece.

Mr Hiroyuki WATANABE, Director, Oceangoing Seafarers Department, International Affairs Bureau, All Japan Seamen's Union, an affiliate of the International Transport Workers' Federation (ITF), Tokyo, Japan.

Mr Jon WHITLOW, International Transport Workers' Federation, London, United Kingdom.