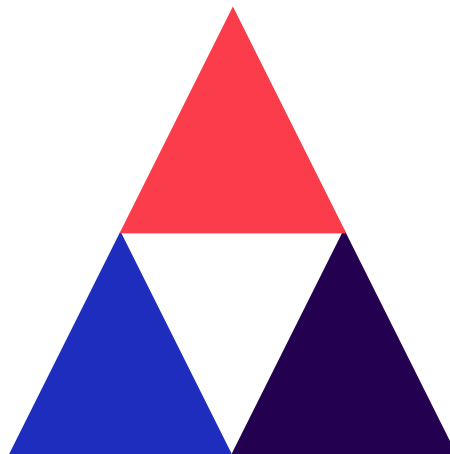




► **Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime**

Rapport final: Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés: 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 (Réunion virtuelle, 26-27 avril et 8 septembre 2021)



Copyright © Organisation internationale du Travail 2021

Première édition 2021

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: 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 (Réunion virtuelle, 26-27 avril et 8 septembre 2021), Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2021.

ISBN 978-922035894-8 (imprimé)

ISBN 978-922035895-5 (pdf Web)

Également 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: Maritime Labour Convention, 2006, as amended, Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers (Online, 26-27 April and 8 September 2021), ISBN 978-922035892-4 (imprimé), ISBN 978-922035893-1 (pdf Web), Genève, 2021; 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: Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, pauta B2.2.4 — Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes (reunión virtual, 26-27 de abril de 2021), ISBN 978-922035896-2 (imprimé), ISBN 978-922035897-9 (pdf Web), Genève, 2021.

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.

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

| | Page |
|--|-------------|
| Introduction | 5 |
| Composition de la sous-commission..... | 5 |
| Ouverture et discussions générales | 5 |
| Adoption de la résolution..... | 6 |
| Allocutions de clôture | 6 |
| Annexes | |
| I. Allocution d'ouverture du porte-parole des armateurs | 9 |
| II. Allocution d'ouverture du porte-parole des gens de mer | 18 |
| III. Déclaration du porte-parole des armateurs, 27 avril | 24 |
| IV. Déclaration du porte-parole des gens de mer, 27 avril | 25 |
| V. Résolution concernant le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés établi par l'OIT | 27 |
| VI. Allocution de clôture du porte-parole des armateurs..... | 28 |
| VII. Allocution de clôture du porte-parole des gens de mer | 29 |

► Introduction

1. La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime (CPM) s'est réunie les 26 et 27 avril 2021, conformément à la décision prise par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 338^e session (mars 2020). En raison des restrictions imposées par la pandémie de COVID-19, le bureau du Conseil d'administration a décidé que la réunion se tiendrait virtuellement.

► Composition de la sous-commission

2. Cette sous-commission a réuni 6 représentants des armateurs et leurs 15 conseillers, et 5 représentants des gens de mer et leurs 6 conseillers.
3. Conformément à la pratique suivie depuis 2003, la sous-commission a décidé de ne pas élire de président.
4. Ont été élus vice-présidents et porte-parole:

| | |
|---------------------|--|
| Armateurs: | M. Charles Darr (membre du groupe des armateurs, Suisse). |
| Gens de mer: | M. Mark Dickinson (membre du groupe des gens de mer, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). |
5. La directrice du Département des politiques sectorielles, M^{me} A. Van Leur, a convoqué la sous-commission.

► Ouverture et discussions générales

6. La directrice souhaite la bienvenue aux participants à la première réunion virtuelle de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime (CPM), seul organe bipartite de l'OIT. L'année 2021 marque le 75^e anniversaire de l'adoption du salaire minimum de base pour les matelots qualifiés, inclus en 1946 dans la convention (n° 76) sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, puis dans la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006). La sous-commission avait pour mandat de discuter de la mise à jour du salaire mensuel minimum de base pour les matelots qualifiés prévu dans la MLC, 2006, et de formuler la recommandation voulue au Conseil d'administration du BIT. Outre le rapport soumis aux fins de discussions ([SWJMC/2021](#)), le Bureau a publié sur le site Web de l'OIT un document contenant un calcul actualisé ([SWJMC/2021/1](#)), basé sur les informations les plus récentes disponibles avant la réunion.
7. Le porte-parole des armateurs remercie le Bureau d'avoir mené les travaux préparatoires et convoqué la 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 (voir annexe II).
9. Des représentants du Bureau présentent le rapport ([SWJMC/2021](#)), qui contient les calculs effectués à l'aide de la méthodologie adoptée par la CPM en 1991. Fournis à titre indicatif, ces calculs sont fondés sur la Résolution concernant le montant mensuel minimum du

salaires 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 CPM en novembre 2018. Le rapport s'appuie sur les données dont le Bureau disposait au 1^{er} décembre 2020, qu'il a ensuite actualisées en fonction des informations disponibles au 1^{er} mars 2021 (SWJMC/2021/1). Les calculs figurant dans ces documents sont fondés sur deux chiffres médians, conformément à la décision prise par la sous-commission en 2018 en raison d'un événement exceptionnel ayant retardé la réunion de cinq mois. Le Bureau recommande de revenir désormais à la pratique habituelle, à savoir se baser sur un seul chiffre médian.

10. Les armateurs et les gens de mer ont mené des négociations de groupe en privé, ainsi que des négociations paritaires, avant de revenir en séance plénière.
11. Au terme de négociations bipartites, la Sous-commission de la CPM n'a pas pu parvenir à un accord à sa réunion du 27 avril pour mettre à jour le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base de l'OIT des matelots qualifiés.
12. Les porte-parole des armateurs et des gens de mer remercient le Bureau pour son soutien tout au long des discussions des deux derniers jours et déclarent laisser la porte ouverte à une reprise des discussions paritaires entre les groupes (voir annexes III et IV).

► Adoption de la résolution

13. Le 8 septembre 2021, la sous-commission a repris brièvement ses travaux, de nouveau virtuellement, avec une composition et un ordre du jour identiques.
14. La Sous-commission de la CPM a décidé par consensus: i) que le mécanisme actuel, y compris la formule prévue dans la Résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés, adoptée à la CPM 26, devaient être maintenus jusqu'à ce qu'une solution de rechange soit convenue, mais qu'un réexamen de la formule s'impose dès maintenant; ii) qu'il convient d'ajuster provisoirement le salaire minimum de base actuel de l'OIT pour les matelots qualifiés, en le portant à 648 dollars des États-Unis (dollars É.-U.) à compter du 1^{er} juillet 2022; iii) que le chiffre de 661 dollars É.-U. devrait être utilisé au 1^{er} mars 2021 comme base pour effectuer les nouveaux calculs et faire l'objet de discussions à la prochaine réunion de la sous-commission; et iv) d'inviter le Conseil d'administration à convoquer une réunion de la sous-commission au cours du premier semestre 2022 pour mettre à jour le salaire mensuel minimum de base qui prendra effet au 1^{er} janvier 2023, et tous les deux ans par la suite, et de demander à la sous-commission de faire rapport directement au Conseil d'administration.
15. La Sous-commission de la CPM adopte la résolution, dont le texte final figure à l'annexe V du présent rapport.

► Allocutions de clôture

16. Le porte-parole des armateurs remercie le Bureau et fait une allocution de clôture au nom des armateurs (voir annexe VI).
17. Le porte-parole des gens de mer remercie le Bureau et fait une allocution de clôture au nom des gens de mer (voir annexe VII).

- 18.** La directrice remercie les deux groupes pour leur engagement et leurs efforts incessants des derniers mois dans le cadre de ce processus exceptionnel de la Sous-commission de la MLC, qui aura des répercussions directes sur les gens de mer et les armateurs. Elle souligne que la tenue de la réunion de la sous-commission en mode virtuel a représenté pour tous un défi majeur. La résolution sera soumise au Conseil d'administration à sa session de novembre 2021, avec un point pour décision visant à autoriser le Directeur général à notifier aux Membres de l'OIT, conformément au principe directeur B2.2.4 de la MLC, 2006, telle qu'amendée, le montant révisé du salaire mensuel minimum ou de la solde de base des matelots qualifiés, et à approuver la convocation de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la CPM durant le premier semestre 2022. Au nom du Directeur général, elle remercie tous les participants pour le temps et les efforts qu'ils ont consacrés aux discussions, et clôt la réunion.

► Annexe I

Allocution d'ouverture du porte-parole des armateurs

Je souhaite tout d'abord vous remercier, ainsi que le Bureau, pour les préparatifs effectués afin de convoquer cette session virtuelle de la Sous-commission de la Commission paritaire maritime (CPM) chargée de la révision du salaire minimum des matelots qualifiés établi par l'OIT.

Lors de notre dernière séance en 2018, nous étions convenus de nous réunir, ce qui est maintenant chose faite. Nous sommes heureux qu'autant de représentants au niveau mondial aient pu participer à cette importante discussion virtuelle. Le groupe des armateurs m'a désigné pour m'exprimer en son nom et exposer les défis auxquels notre secteur est actuellement confronté et ceux qui l'attendent, ce que je n'aurais pu faire sans le travail préparatoire effectué par votre équipe et le Département de la statistique du BIT, et sans les efforts déployés pour nous fournir les deux séries de données que nous examinerons durant cette réunion.

Je souhaite d'abord prendre acte des avancées considérables réalisées par les partenaires sociaux du secteur du transport maritime, notamment durant les quinze derniers mois. Le salaire minimum recommandé constitue un élément de la confiance établie entre eux. À l'échelon mondial, le transport maritime est le seul secteur disposant d'un salaire minimum recommandé, négocié sous sa forme actuelle en 1996, mais qui existe depuis 1958.

Il ne fait aucun doute qu'ensemble, nous avons considérablement amélioré les conditions de travail et de vie des gens de mer, y compris leur stabilité financière, ce qu'aucun autre secteur d'activités ne peut se targuer d'avoir accompli au niveau mondial.

Avant d'entamer les débats, je souhaite rappeler nos valeurs communes, telle notre conviction partagée sur deux aspects essentiels:

1. Les avancées sociales ne nuisent pas au secteur si elles sont appliquées au niveau mondial, car le bien-être des gens de mer est source de bien-être économique.
2. Nous nous faisons mutuellement confiance. Le long chemin parcouru pour instaurer cette confiance s'est avéré positif et a profité à tous nos commettants.

Le monde a radicalement changé depuis notre dernière rencontre à Genève. Nous avons consacré la majeure partie de la semaine dernière à discuter des difficultés sans précédent rencontrées pendant la crise sanitaire, tant par les gens de mer que les armateurs. Avant même l'irruption de la pandémie de COVID-19, des centaines de millions de travailleurs dans le monde étaient payés en-deçà du salaire minimum. D'après le Rapport mondial sur les salaires 2020/21 de l'OIT, dans deux tiers des pays disposant de données, les salaires mensuels ont progressé plus lentement, voire reculé, durant les six premiers mois de l'année 2020 en raison du COVID-19, qui risque d'entraîner une baisse massive des rémunérations dans un proche avenir.

En outre, si les salaires moyens semblent avoir progressé dans un tiers des pays disposant de données, cette augmentation en trompe-l'œil résulte en grande partie du fait que de nombreux travailleurs moins bien rémunérés ont perdu leur emploi et ne sont donc plus inclus dans les données relatives aux salaires. Dans les pays qui ont pris des mesures énergiques pour préserver l'emploi, les effets de la crise se sont traduits par des baisses de salaires, plutôt que par des disparitions massives d'emplois. Le rapport montre que la crise n'a pas touché tous les travailleurs uniformément et que les femmes en ont été les principales victimes. Selon les estimations effectuées pour 28 pays européens, sans subventions salariales, la rémunération des

travailleuses aurait reculé de 8,1 pour cent au deuxième trimestre 2020, contre 5,4 pour cent pour les hommes.

La crise a également eu de profondes répercussions pour les travailleurs du bas de l'échelle salariale et les professions peu qualifiées, qui ont perdu plus d'heures de travail que les professions libérales ou les cadres mieux rémunérés. Selon les données provenant de 28 pays de l'Union européenne, la rémunération des 50 pour cent de travailleurs les moins bien payés aurait reculé d'environ 17,3 pour cent s'ils n'avaient pas bénéficié de subventions temporaires de revenu. La perte moyenne de rémunération pour l'ensemble des travailleurs aurait été de 6,5 pour cent, n'eût été des subventions salariales qui ont permis de compenser 40 pour cent de ce recul.

Selon Guy Ryder, le COVID-19 risque de laisser dans son sillage un lourd héritage d'inégalités croissantes, de pauvreté et d'instabilité socio-économique aux effets dévastateurs; le monde a donc besoin de politiques salariales adéquates qui prennent en compte la nécessité d'emplois et d'entreprises durables, s'attaquent aux inégalités et soutiennent la demande. Nous partageons cette analyse, qui vaut également pour le secteur maritime.

Le rapport de l'OIT examine les systèmes de salaire minimum susceptibles de contribuer à une reprise durable et équitable. Un régime de salaire minimum existe actuellement sous une forme quelconque dans 90 pour cent des États Membres de l'OIT. Toutefois, même avant la pandémie de COVID-19, 266 millions de personnes – soit 15 pour cent des salariés à l'échelon mondial – gagnaient moins que le salaire minimum, soit parce que le système est mal appliqué, soit parce qu'elles en sont légalement exclues.

Nous sommes fiers d'être le seul secteur d'activités d'envergure mondiale à respecter le concept de salaire minimum – selon nous, un levier essentiel du travail décent.

Nous convenons avec M^{me} Vazquez-Alvarez, l'un des auteurs du rapport, qu'un salaire minimum adéquat peut protéger les travailleurs contre les bas salaires et réduire les inégalités, mais ajoutons qu'un ensemble de mesures complet et inclusif s'impose pour garantir l'efficacité de ces politiques. Cela suppose d'améliorer le respect de la législation, d'en étendre la couverture et de fixer et maintenir le salaire minimum à un niveau adéquat, qui permet aux travailleurs d'améliorer leur niveau de vie et celui de leur famille. Nous avons essayé d'atteindre cet objectif au fil des ans chaque fois que cela était possible.

La pandémie de COVID-19 a profondément touché le monde entier: plus de 3 millions de personnes sont décédées; l'activité sociale et économique a été perturbée; et les moyens de subsistance et le bien-être de millions de personnes dans le monde sont menacés. L'OIT estime que 345 millions d'équivalents emplois à temps plein ont été perdus au troisième trimestre 2020.

Malgré le développement prometteur des vaccins, la crise perdure sans qu'on puisse en prévoir la fin prochaine. Le Rapport mondial sur les salaires de l'OIT présente des preuves empiriques des effets de la crise sur les salaires. La partie I fait état d'une tendance à la baisse du niveau et/ou du taux de croissance des salaires moyens dans deux tiers des pays disposant de données.

Renvoyant à un rapport publié voici dix ans par le BIT au sujet des politiques salariales adoptées pendant la crise financière et économique mondiale, le dernier rapport souligne que, cette fois-ci, les gouvernements ont pris diverses mesures pour amortir l'impact de la crise sur l'économie et le marché du travail, notamment: des subventions salariales temporaires; des politiques monétaires expansionnistes; l'extension des dispositifs de protection sociale; et des mesures de soutien aux entreprises pour leur permettre de poursuivre leurs activités. En dépit de toutes ces interventions, les conséquences de la pandémie sur l'économie et l'emploi continueront d'orienter les salaires à la baisse. Si les pays souhaitent renouer avec une croissance économique

soutenue et équilibrée, l'évolution des rémunérations doit donc tenir compte d'une double nécessité: soutenir les revenus et la demande globale; et permettre aux entreprises de rester bénéficiaires et de poursuivre leurs activités dans la durée. Le rapport explique qu'un dialogue social constructif est essentiel pour atteindre ces objectifs.

Centrée sur l'humain, la Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail (2019) préconise l'adoption d'un salaire minimum adéquat, légal ou négocié. Elle décrit empiriquement les politiques mondiales en matière de salaire minimum et montre comment ces dernières, si elles sont bien conçues et appliquées, peuvent lisser les inégalités et protéger efficacement les travailleurs contre les salaires trop faibles.

La pandémie de COVID-19 a eu de profondes conséquences sanitaires, sérieusement menacé l'existence d'innombrables entreprises et les moyens de subsistance des travailleurs, accentué les situations de vulnérabilité, mis en péril les récentes avancées socio-économiques et creusé les inégalités. L'effondrement de l'économie mondiale en 2020 a eu de graves répercussions sur les travailleurs et les entreprises. Ces dernières ont vu leur chiffre d'affaires et leur productivité chuter brutalement, et bon nombre d'entre elles ont fait faillite. L'augmentation du chômage et la réduction du temps de travail à des niveaux sans précédent ont eu un impact profond et soudain sur l'emploi et les revenus des travailleurs, dans des proportions jamais vues auparavant. La pandémie a ramené les taux de pauvreté à leur niveau d'avant 1998. De nombreux travailleurs qui ont pu conserver leur emploi ont vu leur salaire gelé ou réduit, même si des subventions salariales temporaires ont comblé une partie des déficits de revenus. Même dans cette enceinte, bon nombre d'entre nous qui ont la chance de participer aujourd'hui à ces discussions ont probablement subi directement les effets de la crise sanitaire.

Bien que le salaire moyen ait augmenté dans certains pays, les études et les estimations des offices nationaux de la statistique, ainsi que certaines données individuelles, font état d'une pression à la baisse sur les salaires au début de l'année 2020, qui se poursuivra si les gouvernements ne mettent pas rapidement en œuvre les politiques voulues pour y remédier. Les employés situés au bas de l'échelle salariale et les travailleurs les plus vulnérables sont parmi les plus durement touchés, creusant ainsi les inégalités existantes.

Les réponses immédiates apportées à la crise doivent porter particulièrement attention à la protection des personnes les plus touchées. Entre temps, les gouvernements doivent adopter et mettre en œuvre des politiques salariales adéquates et équilibrées au moyen d'un dialogue social riche et inclusif. Dans les années à venir, il faudra procéder à des ajustements de salaire équilibrés, tenant compte des facteurs sociaux et économiques pertinents, pour préserver l'emploi tout en soutenant la demande et en évitant une spirale déflationniste. Certains secteurs ou entreprises seront peut-être contraints de réduire les salaires ou le temps de travail pour éviter les licenciements et les faillites, notamment lorsque les gouvernements supprimeront progressivement les subventions salariales temporaires ou durciront les critères d'admissibilité. Le dialogue social et la négociation collective, tenant compte des circonstances propres à chaque entreprise ou secteur, devraient permettre de trouver un juste équilibre quant aux mesures appropriées. L'examen des ajustements actuels du salaire minimum devrait être soigneusement équilibré et calibré, et s'appuyer sur un dialogue social fondé sur des données factuelles.

Les critères d'ajustement du salaire minimum devraient non seulement prendre en compte les besoins des travailleurs et de leurs familles, mais aussi les facteurs économiques. Il est essentiel de veiller à ce que les travailleurs faiblement rémunérés et leur famille puissent maintenir leur niveau de vie en ajustant les salaires de manière à compenser l'inflation, mais certains pays éprouveront peut-être des difficultés à s'engager au-delà de ce seuil. Ce sera notamment le cas si le salaire minimum est déjà relativement élevé par rapport au salaire médian

et si l'emploi et la productivité du travail ont sérieusement pâti de la crise économique résultant de la pandémie.

La récession actuelle, dont il est impossible de prévoir la durée et l'ampleur, entravera la croissance de la productivité du travail. S'appuyant sur les enseignements tirés des récessions passées, la Banque mondiale préconise l'adoption de mesures d'urgence pour éviter de nouvelles baisses de la productivité du travail et leurs répercussions sur l'emploi et les revenus. La relance de la productivité s'impose donc comme la priorité absolue, afin de contenir les effets de la crise et de mettre en œuvre un programme de développement mondial. Cette crise exige l'adoption et la mise en œuvre de politiques salariales adéquates et équilibrées à court terme, au moyen d'un dialogue social constructif et inclusif.

L'évolution des salaires dans les prochains mois ou années ne dépendra pas exclusivement, ni même essentiellement, des politiques salariales. En effet, dans un contexte d'effondrement de la demande globale, les entreprises ne pourront probablement pas augmenter les salaires; elles pourraient même être contraintes de les réduire ou de licencier des travailleurs. Les gouvernements devront intervenir au moyen de politiques budgétaires et monétaires adéquates pour stimuler la relance économique, afin de soutenir les salaires et l'emploi. Leurs décisions influenceront sur le niveau des rémunérations dans les années à venir.

Tout au long de la crise, pendant et après les périodes de confinement, certains travailleurs, y compris les gens de mer, se sont retrouvés en première ligne, fournissant des produits de santé à la population et assurant un approvisionnement continu de nourriture et de produits de base, parfois au péril de leur vie et de celle de leur famille, ce dont nous sommes extrêmement fiers et reconnaissants. Les subventions salariales, qui ont parfois atténué l'impact de la crise en protégeant l'emploi et les revenus des travailleurs, devraient être prolongées pour soutenir la reprise économique. De nombreux pays ont introduit des subventions salariales, ou les ont étendues et renforcées, afin d'aider les entreprises à conserver leurs effectifs et les travailleurs à garder leur emploi. Elles ont préservé les moyens de subsistance de millions de travailleurs en maintenant une grande partie de leurs revenus, contribuant ainsi à protéger la demande globale et à atténuer la récession; elles ont également permis à certaines entreprises de conserver à leur emploi un personnel qualifié, afin de minimiser le temps, les coûts et les efforts que supposent la recherche et la formation de nouveaux talents lorsque l'activité économique reprendra.

Les niveaux de chômage élevés et les taux croissants de sous-emploi exigeront peut-être une intervention massive des États pour éviter une spirale déflationniste. Il pourrait notamment s'avérer nécessaire d'étendre les dispositifs de subventions salariales, qui ont initialement atténué l'impact du COVID-19 en protégeant les emplois et les revenus, pour soutenir la reprise économique.

La Déclaration du centenaire de l'OIT pour l'avenir du travail souligne l'importance d'un salaire minimum adéquat, légal ou négocié. Elle préconise un renforcement des institutions du travail pour assurer une protection adéquate à tous les travailleurs et réaffirme la pertinence continue de la relation de travail, tout en reconnaissant l'ampleur de l'informalité et la nécessité d'une transition vers l'économie formelle. Dans ce contexte, tous les travailleurs devraient bénéficier de protections adéquates, tenant compte du respect de leurs droits fondamentaux.

Le salaire est une dimension essentielle du bien-être des travailleurs et de leur famille; une approche du travail centrée sur l'humain suppose un salaire minimum adéquat. Selon le Guide des politiques en matière de salaire minimum (2016), les consultations ne peuvent être efficaces que si elles sont menées dans la transparence et en amont du processus décisionnel, et le salaire minimum devrait être adapté au contexte national.

Le dialogue social suppose une volonté commune de rechercher le bien-être des entreprises, des travailleurs et de leur famille malgré les points de vue parfois divergents, et permet aux parties prenantes d'obtenir des informations utiles. Il joue également un rôle crucial en ce qu'il atténue les tensions et les malentendus, et renforce l'harmonie des relations professionnelles et sociales.

Les progrès technologiques, l'accumulation de capital et une série d'autres facteurs devraient continuer à stimuler la redistribution de l'emploi vers des secteurs différents.

Avant la pandémie, on s'attendait à ce qu'un nombre croissant de travailleurs soient employés dans le secteur tertiaire, qui a probablement été le plus touché par la crise sanitaire. L'emploi dans le secteur secondaire devrait continuer à régresser, confirmant la tendance à une désindustrialisation prématurée; le bilan de l'emploi en dehors du transport maritime est donc loin d'être positif.

Permettez-moi de m'arrêter sur le secteur du transport maritime. En novembre 2020, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a souligné que la pandémie avait réduit et transformé le commerce maritime mondial. Le COVID-19 a provoqué une onde de choc dans le transport maritime mondial et jeté les bases de nouveaux modes d'organisation de ce secteur et des chaînes d'approvisionnement qui y sont associées.

L'étude de la CNUCED sur le transport maritime à l'horizon 2020 prévoit une chute de 4,1 pour cent du commerce maritime mondial en 2020 en raison des perturbations sans précédent causées par la crise sanitaire. Elle met également en garde contre de nouvelles vagues de la pandémie, qui pourraient perturber davantage les chaînes d'approvisionnement et accentuer la récession économique. Le COVID-19 a bouleversé l'activité des chaînes d'approvisionnement, des réseaux de transport maritime et des ports, entraîné une chute brutale et imprévisible des volumes de fret et compromis les perspectives de croissance. Le cycle haussier à court terme dans certains secteurs du transport maritime sera provisoire et de courte durée. Par conséquent, les perspectives à court terme du commerce maritime sont plutôt négatives.

Je puis en témoigner en tant que dirigeant d'une compagnie de transport maritime qui doit composer quotidiennement avec de nombreuses inconnues pour relever ces nouveaux défis. Prédire l'impact de la crise à long terme, ainsi que le début et l'ampleur de la reprise du secteur, relève de la pure conjecture. Pour reprendre les propos du Secrétaire général de la CNUCED, M. Kituyi: «Le secteur du transport maritime mondial sera aux avant-postes des efforts déployés en vue d'une reprise durable; en tant que volet essentiel du bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement internationales, il sera l'un des acteurs clés de la reprise; il devra toutefois compléter ses stratégies logistiques "à flux tendu" par d'autres méthodes s'il veut se préparer à toutes les éventualités».

Le commerce maritime devrait recommencer à croître de 4,8 pour cent par an à partir de 2021, dans l'hypothèse d'une reprise économique mondiale; cela suppose que notre secteur s'adapte au changement et se prépare à un monde transformé par la pandémie.

Au plus fort de la crise, lorsque la réduction des volumes de fret est venue aggraver le déséquilibre structurel du marché, le secteur du transport maritime par conteneurs a resserré ses méthodes d'exploitation, réduit sa capacité et baissé ses coûts afin de maintenir sa viabilité économique plutôt que de préserver ses parts de marché. De même, certaines agences gouvernementales ont adopté des réformes afin de maintenir les flux commerciaux tout en s'efforçant d'assurer la sécurité des personnes; cet exercice s'est parfois avéré positif, mais souvent source de problèmes.

La pandémie de COVID-19 a mis en lumière la contraction des chaînes d'approvisionnement, accéléré les phénomènes de localisation et de relocalisation, et provoqué l'abandon relatif des modes opérationnels en flux tendu avec des inventaires réduits au strict minimum. Elle a relancé le débat sur la diversification des sites de production et de fabrication, ainsi que des fournisseurs. Elle a également révélé l'impréparation du monde face à une telle crise, observe le rapport, qui souligne l'urgence d'investir dans la gestion des risques et de se préparer à intervenir sur le plan des transports et de la logistique. La stabilité future des chaînes d'approvisionnement maritime et la bonne gestion des risques supposent une meilleure visibilité et une plus grande réactivité de l'ensemble des opérations de transport. La pandémie ne devrait pas servir d'excuse pour retarder les mesures de lutte contre le changement climatique dans ce secteur; les politiques de relance post-COVID devraient accélérer la transition vers des solutions vertes et durables – qui représentent toutefois un coût financier colossal. La pandémie a également souligné l'importance de la numérisation, de l'élimination de la paperasserie inutile, et la nécessité de normes et de documents électroniques interopérables. Les mesures de facilitation des échanges adoptées pendant la crise contraignent les employeurs du transport maritime à investir massivement dans la numérisation et l'automatisation. Cette évolution est essentielle au maintien de la viabilité et de la compétitivité du secteur.

Le rapport dénonce la crise humanitaire et sécuritaire vécue par plus de 300 000 marins, bloqués en mer pendant des mois à l'expiration de leur contrat, sans que les armateurs en soient responsables; cet état de fait est incompatible avec le bien-être et la sécurité des marins, et l'exploitation des navires en toute sécurité. Nous appuyons sans réserve l'appel de la CNUCED aux autorités afin qu'elles octroient aux gens de mer le statut de travailleurs essentiels. Cela dit, il ne fait aucun doute que les mesures prises pour assurer la sécurité des marins dans l'attente des autorisations gouvernementales de rapatriement ont représenté un coût important pour le secteur du transport maritime, outre d'autres difficultés financières non négligeables.

Offrant une description détaillée du commerce maritime mondial en 2019, le rapport explique que ce dernier a subi les répercussions du COVID-19 après une année 2019 déjà atone, durant laquelle il avait régressé en raison des différends commerciaux et d'autres dynamiques économiques négatives, notamment les tensions entre la Chine et les États-Unis d'Amérique, les incertitudes liées au Brexit, les plaintes de plusieurs pays contre les tarifs douaniers imposés par l'Inde, le différend commercial entre le Japon et la Corée, et, plus généralement, la montée des tendances protectionnistes. On estime que les droits de douane additionnels dus aux tensions entre la Chine et les États-Unis ont réduit le volume du commerce maritime de 0,5 pour cent en 2019.

D'autres chiffres et faits saillants ont marqué le commerce maritime mondial en 2019:

- Les échanges de minerai de fer ont diminué pour la première fois en vingt ans.
- Le Brésil a dépassé les États-Unis comme premier exportateur mondial de céréales par voie maritime.
- On estime que 20 pour cent du commerce mondial de produits intermédiaires manufacturiers provenaient de Chine en mars 2020, contre 4 pour cent en 2002.
- La capacité des plus grands porte-conteneurs a augmenté de 10,9 pour cent.
- Les ports souhaitent renforcer les liaisons commerciales avec leurs localités.
- La Chine, la Grèce et le Japon restent les trois premiers pays propriétaires de navires.
- Le Libéria, les Îles Marshall et le Panama restent les trois premiers pays du pavillon.

- La République islamique d'Iran, Taïwan et la Thaïlande ont enregistré les plus fortes augmentations de tonnage de port en lourd.

Le passage à des modes de transport maritime plus respectueux de l'environnement nuira considérablement à la rentabilité des entreprises du secteur. En règle générale, ces investissements n'augmentent pas les bénéfices, à l'exception de ceux qui améliorent l'efficacité énergétique. Dans l'hypothèse la plus optimiste, cette charge finira par retomber sur les clients, mais notre industrie doit traiter dès maintenant cette question de manière responsable pour ne pas en subir les conséquences par la suite. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est fixé un objectif ambitieux, à savoir réduire d'ici à 2050 le volume total d'émissions de gaz à effet de serre d'au moins 50 pour cent par rapport à 2008. Certains pays, dont les États-Unis, préconisent désormais une décarbonation totale du secteur d'ici à 2050. Les coûts de la transition énergétique seront énormes.

Selon une récente analyse de la société Drewry, les coûts d'exploitation des navires ont connu en 2020 leur plus forte progression depuis plus de dix ans, en raison de la majoration des primes d'assurance et des dépenses liées au COVID-19; elle prévoit toutefois une stabilisation à partir de 2021. Outre l'augmentation des coûts d'exploitation, la pandémie a eu de profondes répercussions sur de nombreux autres aspects de la marine marchande. Les frais d'exploitation ont reculé au premier semestre 2021, car les cales sèches et les ateliers de radoub ont dû fermer en raison des blocages économiques et des mesures de distanciation sociale, les armateurs s'étant bornés aux dépenses essentielles. Cependant, ils ont bondi au second semestre 2020 lorsque la réouverture des installations de radoub a libéré la demande accumulée; par ailleurs, les coûts de personnel ont augmenté en raison des perturbations liées aux accords de rapatriement des équipages. Drewry table sur une progression moyenne de 4,5 pour cent des coûts d'exploitation quotidiens en 2020, pour 47 types et tailles de navires, chiffre à rapporter aux augmentations de 2 et 2,5 pour cent en 2018 et 2019. Auparavant, les dépenses opérationnelles avaient stagné ou s'étaient contractées de 8 pour cent entre 2015 et 2017.

Les frais d'équipage ont augmenté de 6,2 pour cent en 2020, avec des hausses sous-jacentes de 1,3 pour cent, tandis que les frais de couverture de coque et de machinerie (H&M) et les coûts d'assurance et d'indemnisation (P&I) ont bondi de 4,5 pour cent sur un marché de l'assurance en tension. Parallèlement, les difficultés d'approvisionnement et les pénuries de main-d'œuvre résultant du COVID-19 ont fait augmenter d'environ 3 pour cent les coûts de stockage et des pièces détachées, ainsi que ceux de réparation et de maintenance, tandis que les frais de cale sèche ont bondi de 5 pour cent. Pour la troisième année consécutive, les coûts d'exploitation ont augmenté dans les principaux secteurs du transport de marchandises, tous les types de navires ayant été touchés par la crise sanitaire: porte-conteneurs, chimiquiers, vraquiers, pétroliers, méthaniers, gaziers, fret général, navires frigorifiques, navires rouliers et transporteurs de voitures. Si l'on se projette dans l'avenir, «les coûts d'exploitation des navires devraient connaître une pause en 2021, car certains frais ponctuels liés au COVID-19 se résorbent en raison des mesures de lutte contre la pandémie, compensant ainsi les autres pressions inflationnistes». On s'attend cependant à une stabilisation des frais d'exploitation, qui devraient retomber sous le taux général d'inflation, ce qui représente une stagnation des coûts en termes réels, même en tenant compte des fluctuations. La conjoncture commerciale devrait rester tendue, car elle est tributaire des incertitudes entourant la crise sanitaire et de la surcapacité persistante dans de nombreux secteurs; alors que Drewry prévoyait une stabilisation des coûts cette année en raison de la baisse des dépenses liées au COVID-19, cela semble désormais peu probable.

La crise sanitaire a eu de profondes répercussions sur le transport maritime et les effets permanents après l'année 2020 seront à la fois positifs et négatifs. Lorsque la pandémie a éclaté

et que les pays ont commencé à fermer leurs frontières à la mi-mars 2020, de nombreuses questions ont surgi. Après une baisse de volume en avril, les marchés ont commencé à rebondir par rapport au creux de la pandémie, mais il subsiste trop d'inconnues pour permettre une planification à long terme.

Les dernières nouvelles concernant la vaccination sont encourageantes, mais elles mettront une fois de plus les chaînes d'approvisionnement à l'épreuve, car certains vaccins ne sont efficaces que s'ils sont conservés à basse température, ce qui représente un énorme défi pour les pays en développement. Les tensions commerciales continueront de nuire aux échanges commerciaux et devraient s'accroître à court terme.

Au début de l'année 2020, on a constaté des écarts substantiels de capacité entre les divers transporteurs par rapport aux années précédentes. Les fusions et regroupements au sein du secteur du transport maritime ont permis d'améliorer la capacité et l'efficacité des acteurs restants sur le marché, de telle sorte qu'il n'existe plus qu'une poignée de transporteurs susceptibles d'avoir un impact substantiel sur les activités du secteur. En 2020, au plus fort de la pandémie, lorsque les volumes de conteneurs ont chuté de façon spectaculaire, les tarifs de fret sont restés stables grâce aux diverses techniques employées par les transporteurs pour gérer les fluctuations: traversées à vide; réduction des coûts et des frais de carburant; accent mis sur les marges bénéficiaires plutôt que sur les parts de marché; etc. Les taux spot sont restés stables même au pic de la crise sanitaire, alors que le volume de marchandises avait baissé. Ces stratégies se poursuivront en 2021. Ces transporteurs maritimes, qui représentent environ 15 pour cent du secteur, ont réalisé des bénéfices importants en 2020, après plusieurs années de vaches maigres. Toutefois, cette amélioration exceptionnelle ne saurait et ne pourra durer. En outre, cette situation représente une exception dans le secteur, même si l'on ne considère que le court terme. De nombreuses branches du secteur maritime restent très fragiles sur le plan économique, notamment les croisières, l'extraction offshore, le transport de fret en vrac et les pétroliers, bien que le secteur des hydrocarbures ait connu quelques cycles haussiers pendant la crise.

La pandémie a eu un effet positif, à savoir qu'elle a incité les transporteurs maritimes, comme de nombreux autres secteurs, à adopter les nouvelles technologies, tendance qui s'accéléra en 2021. La numérisation des chaînes d'approvisionnement et l'augmentation du nombre et de la fiabilité des plateformes de suivi et de géolocalisation en temps réel s'imposent presque comme une évidence. Les petites entreprises qui n'adopteront pas ces techniques perdront leur avantage concurrentiel. Outre le recours généralisé aux plateformes d'expédition, d'autres voies prometteuses se profilent à l'horizon, notamment l'utilisation des blockchains, des hyperdonnées et de l'intelligence artificielle. Toutefois, comme nous l'avons déjà mentionné, ces innovations supposent des coûts substantiels dans l'immédiat.

Permettez-moi enfin d'évoquer un problème de taille: les taux d'intérêt. La flotte mondiale actuelle a été financée et refinancée durant une décennie grâce à des taux d'intérêt extrêmement faibles. Comme beaucoup le savent ici, les taux d'intérêt pour le financement des navires sont variables. Les hausses des taux d'intérêt sur le marché financier sont immédiatement répercutées sur les emprunts, ce qui accroîtra considérablement les dépenses d'investissement, alors que rien ne permet de penser que les tarifs de fret augmenteront en conséquence. Le transport maritime se nourrit de faits; il exige une bonne gestion, du jugement, des recherches et des conseils – mais aussi une certaine dose de chance – pour maintenir sa rentabilité. Comme le disait Benjamin Franklin: «Attention aux petites dépenses; une seule petite fuite peut faire couler un grand navire».

Le salaire minimum vise à procurer un emploi décent aux travailleurs. Les niveaux de rémunération sont tributaires des effectifs maxima de gens de mer qu'il est possible d'employer. Étant donné que le monde change en permanence, nous devons tous prendre en compte la

capacité du marché et la viabilité des conditions d'exploitation. En gardant tous ces facteurs à l'esprit, nous devons examiner s'il convient de modifier maintenant le salaire minimum pour les matelots qualifiés; pour ce faire, nous avons analysé les chiffres communiqués par le Bureau et les autres données disponibles. Ayant relevé que la vidéo projetée par le Bureau au début de cette session indiquait que ce groupe allait «probablement» ou «éventuellement» mettre à jour le salaire minimum, nous tenons à souligner que cette décision dépend évidemment de l'issue de nos délibérations.

Nous convenons tous que l'objectif du salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés est de leur offrir un filet de sécurité et de leur permettre de subvenir à leurs besoins dans une économie mondialisée. Nous ne saurions trop insister sur les défis majeurs qui nous attendent et sur les réelles difficultés que doivent affronter nos membres – les compagnies maritimes. Si les entreprises disparaissent, le filet de sécurité des gens de mer s'évanouit avec elles. Cela étant, compte tenu de la pandémie de COVID-19 qui sévit actuellement, de la situation du marché et de perspectives encore plus sombres, il semble raisonnable de stabiliser le filet de sécurité. Nous attendons avec impatience une discussion constructive et pragmatique afin d'assurer le maintien d'un véritable filet de sécurité pour les gens de mer, aujourd'hui et à l'avenir.

Nous vous remercions.

► Annexe II

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

Permettez-moi tout d'abord de joindre ma voix à celle des armateurs pour vous remercier, Madame la directrice, ainsi que le Bureau, pour les préparatifs de cette session de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la CPM. Nul doute que cette tâche a été particulièrement ardue compte tenu du bouleversement de nos modalités de travail durant l'année écoulée.

Lors de notre dernière rencontre, mon homologue avait souligné certaines des nombreuses inconnues auxquelles notre secteur est confronté. Il avait alors évoqué une série d'incertitudes inquiétantes, notamment le Brexit, le protectionnisme américain et la baisse de la production chinoise, qui pouvaient tous déséquilibrer l'équilibre mondial, prédisait-il.

Je rappelle ces propos parce qu'il est extraordinaire de voir à quel point toutes ces préoccupations semblent maintenant dérisoires. Nous venons de traverser quatorze mois de turbulences, qui ont déjoué presque toutes les attentes raisonnables, au point qu'il est parfois difficile d'imaginer un monde post-COVID. Il s'agit du plus grand bouleversement mondial depuis la Seconde Guerre mondiale, pour le transport maritime comme presque tous les autres aspects de la vie sociale.

Après une période de perturbations aussi radicales, il convient de faire le point sur ce qui a résisté, sur les composantes de notre société et de notre secteur qui ont fait preuve de la résilience et de la robustesse nécessaires pour résister à une tempête de cette ampleur.

Manifestement, le secteur du transport maritime mondial maintient le cap. Aucun des principaux acteurs n'a définitivement immobilisé ses navires et le volume des échanges commerciaux se maintient à des niveaux qu'il aurait été difficile d'imaginer voici vingt ans. Le facteur crucial qui nous a permis de surmonter cette épreuve – la caractéristique qui rend notre secteur unique – est la vitalité de notre dialogue social et le solide lien de confiance entre les gens de mer et les armateurs, qui a permis un partenariat et une collaboration efficaces tout au long de cette pandémie.

Certains événements marquants de l'année qui vient de s'écouler en attestent. Lorsque la crise de la relève des équipages a éclaté, les employeurs et les syndicats se sont concertés pour régler ce problème, puis pour trouver une solution au problème de la vaccination pour les marins bloqués à bord et ceux qui étaient rentrés chez eux.

Je fais ces affirmations parce que j'estime que ce sont avant tout nos intérêts collectifs qui devraient orienter nos débats. Mais permettez-moi d'abord d'évoquer la situation économique qui se profile à l'horizon.

Pour un observateur extérieur, la sortie de la pandémie semble se dérouler remarquablement bien. En avril, la Directrice générale de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) faisait observer que: «Le commerce s'est redressé plus rapidement que prévu au cours du second semestre 2020. Ce rebond s'est poursuivi et l'OMC prévoit une augmentation de 8 pour cent du volume des échanges commerciaux au niveau mondial en 2021».

Elle n'est pas la seule à le penser. Selon *The Economist*: «Les exploitants de navires transportant des conteneurs remplis de biens de consommation ou de composants sont sur le point de connaître une année record». Maersk prévoit des bénéfices de 6 à 7 milliards de

dollars É.-U, contre 5,5 milliards de dollars É.-U avant la pandémie. Et l'indice Baltic Dry est à son plus haut niveau depuis une décennie.

Nous avons une idée des raisons de ce dynamisme: le niveau d'épargne n'a jamais été aussi élevé en raison de l'effet cumulé des périodes de confinement dans le monde entier; les consommateurs veulent acheter des biens avec l'argent qu'ils auraient dépensé en vacances, repas ou loisirs.

Les observateurs autorisés du secteur affirment que ce rebond se poursuivra probablement. Ainsi, selon les dernières prévisions de Drewry (*Container Forecaster*), «les transporteurs maritimes prévoient au moins deux autres années très rentables», avis partagé par l'Organisation de coopération et de développement économiques dans son rapport de mars 2021: «la croissance du PIB mondial devrait être de 5,5 et 4,2 pour cent en 2021 et 2022 et la production mondiale devrait dépasser son niveau pré-COVID au milieu de l'année 2021».

Heureusement, les problèmes qui inquiétaient le patronat voici deux ans se sont également résorbés. Le PIB chinois connaît une reprise significative, enregistrant le taux de croissance le plus élevé de son histoire, selon les résultats publiés le 16 avril. Eswar Prasad, expert en finances chinoises à l'université Cornell, a déclaré au *Financial Times* que, même en prenant en compte l'effet de rémanence des mauvais résultats de l'année dernière, les données du premier trimestre «confirment clairement la résilience et la dynamique de l'économie chinoise».

Le Fonds Monétaire International (FMI) prévoit désormais que l'économie américaine connaîtra le plus fort rebond de toutes les économies avancées.

L'optimisme concernant l'avenir du transport maritime est partagé par d'autres. Ainsi, BIMCO et Clarksons nous apprennent qu'en mars, les commandes de navires commerciaux ont été plus nombreuses en un mois que durant toute l'année précédente, battant ainsi un record annuel vieux de plusieurs décennies pour les commandes de porte-conteneurs. C'est un énorme signe de confiance de la part des armateurs, et la preuve d'une abondance de liquidités.

Le secteur des conteneurs n'est pas le seul concerné. Comme nous le savons tous, la pandémie a sévèrement touché le secteur des croisières de plaisance mais, selon le *Financial Times* de mars, le rebond est remarquable: «Un programme de voyage autour du monde sur l'*Insignia* d'Oceania Cruises s'est vendu en une journée, avec des prix commençant à 38 000 livres sterling. Silversea Cruises a annoncé qu'elle avait "pulvérisé ses records de réservation" et Royal Caribbean a enregistré une hausse de 30 pour cent des nouvelles réservations depuis le début de l'année».

Le groupe des gens de mer a préparé deux notes d'information que nous aimerions partager avec la sous-commission et dont le contenu sera annexé à ces observations liminaires dans le rapport de cette réunion. Elles dressent un panorama économique plus exhaustif pour nos discussions et analysent les résultats du secteur des croisières.

De très nombreux marins ont fait d'énormes sacrifices pendant la pandémie. Lors de la crise des relèves d'équipage, près d'un quart de l'effectif total est resté bloqué en mer pendant de longs mois; un autre quart a été abandonné à terre, souvent sans soutien financier.

Par ailleurs, je me permets de partager avec vous les résultats préliminaires de l'enquête menée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) sur l'expérience des marins pendant la pandémie: sur les 2 000 répondants, 25 pour cent déclarent rechercher activement un emploi à terre. Ces données rejoignent celles de nos syndicats, dont 52 pour cent des membres réexaminent leurs choix professionnels en raison de l'impact du COVID-19. Cela devrait donner matière à réflexion à cette sous-commission.

Nous avons donc une industrie dynamique, dont tout porte à croire qu'elle va connaître une série d'années fastes, mais une main-d'œuvre dont une bonne part est soit épuisée, soit lutte pour joindre les deux bouts et envisage sérieusement de quitter la profession.

Cela me ramène à mes observations sur la particularité de notre secteur, à savoir les liens uniques et les objectifs communs définis au long de carrières professionnelles durant lesquelles la vie et les moyens de subsistance dépendent de la confiance entre les partenaires sociaux.

C'est pourquoi le moment est venu d'augmenter sérieusement la rémunération des gens de mer. Indépendamment de la pandémie, ils sont soumis à des exigences sans cesse croissantes; les équipages sont moins nombreux; ils doivent s'adapter à la révolution numérique et à des techniques logistiques à empreinte carbone neutre. Lors de ces discussions, nous établirons qu'une rémunération quotidienne de 21 dollars É.-U. est nettement inférieure au salaire que nous estimons adéquat pour des fonctions aussi exigeantes dans un secteur moderne et tourné vers l'avenir comme le nôtre.

J'ai bon espoir que nous pourrions parvenir à un accord qui nous remplira tous de fierté: fierté d'avoir réagi à la pandémie en reflétant les valeurs de notre secteur d'activités; fierté d'avoir pris acte qu'un changement était souhaitable et réalisable; et fierté d'avoir adéquatement récompensé les marins pour le dévouement dont ils ont fait preuve dans leur travail, et continueront à le faire.

En conclusion, la semaine dernière, la Commission tripartite spéciale a tenu une réunion qui nous a permis d'adopter deux résolutions importantes. Des commentaires très élogieux ont été faits, y compris par les armateurs, au sujet de nos principaux travailleurs – les gens de mer. J'espère qu'il ne s'agira pas de vains mots lors de cette réunion de la sous-commission.

Tâchons de parvenir à un consensus sur l'importante question du salaire des gens de mer, qui se sont démenés pour maintenir l'approvisionnement de 90 pour cent de tous les biens dont nous avons besoin, et continuent de s'y employer!

Merci.

Note d'information 1. Résultats économiques du secteur

Vue d'ensemble

Après quelques perturbations initiales, l'année dernière s'est terminée mieux que prévu pour le transport maritime mondial. Au second semestre 2020, les taux de vrac sec se sont redressés et ont dépassé les moyennes décennales. Alors que les principales régions industrielles du monde renouent avec la croissance, l'année 2021 devrait permettre une reprise généralisée sur ces marchés.

L'envolée des tarifs de fret du transport maritime par conteneurs devrait s'atténuer au cours de l'année, mais ils resteront élevés pour plusieurs raisons: l'augmentation des volumes; les retards de livraison et l'étirement des chaînes d'approvisionnement à cause de la congestion du trafic et de la pénurie de conteneurs; et la baisse de capacité du fret aérien.

Le transport maritime de passagers figure parmi les secteurs les plus durement touchés par la pandémie. Par ailleurs, les revenus spot des pétroliers ont atteint leur plus bas niveau depuis trente ans en février 2021.

Vrac sec

- Le transport de vrac sec a connu une année exceptionnelle, la production chinoise d'acier ayant atteint un niveau record, ce qui a eu un impact positif sur le commerce du minerai de fer et du charbon.
- La croissance continue de la Chine a soutenu la demande de plusieurs produits de base transportés par voie maritime. La production d'acier en Chine a atteint des sommets historiques après l'été, ce qui a profité aux expéditions de minerai de fer australien et brésilien. Cela a également accru la demande de charbon, mais les tensions politiques ont bloqué les exportations en provenance d'Australie; les fournisseurs d'Indonésie et de Malaisie ont comblé une grande partie du déficit.
- Cette croissance exceptionnelle, alors même que la crise sanitaire atteignait un pic, s'explique en partie par les mesures prises pour développer les infrastructures et l'industrie intérieures, et accroître la part de la demande nationale. Cette évolution est partiellement liée à l'initiative OBOR/BRI, stratégie à long terme de la Chine visant à accroître ses échanges avec les pays limitrophes jusqu'à l'Europe, par voie terrestre et maritime.
- L'initiative «Belt and Road (B&R ou BRI)», auparavant connue sous le nom de «One Belt - One Road (OBOR)», est une stratégie globale de développement des infrastructures adoptée par le gouvernement chinois en 2013 pour investir dans près de 70 pays et organisations internationales. Le projet est souvent décrit comme les routes de la soie du XXI^e siècle, composées d'une «ceinture» de corridors terrestres et d'une «route» de voies de navigation maritimes. La Chine réalise ou prévoit des projets de construction dans plus de 60 pays le long de ces routes.
- Le Baltic Dry Index a plafonné autour de 1 500 pendant le troisième trimestre 2020, niveau historiquement élevé. Moins de 3 pour cent de la flotte mondiale était inactive en 2020.

Conteneurs

- Le trafic de conteneurs s'est redressé relativement rapidement avec la réouverture de l'économie chinoise, bien que les difficultés vécues en Europe et en Amérique du Nord aient perturbé les chaînes d'approvisionnement.
- Les retards et la pénurie de conteneurs ont entraîné de fortes hausses tarifaires.
- De manière générale, le commerce par conteneurs devrait retrouver en 2021 son niveau de 2019, en raison de la variété des marchandises transportées. Même si la consommation de certaines marchandises a baissé cette année, celle d'autres produits a augmenté pendant la pandémie.
- La flambée des tarifs de transport par conteneurs devrait s'atténuer durant l'année. Cependant, les taux resteront élevés en raison de l'augmentation des volumes, des retards et de l'étirement des chaînes d'approvisionnement dus à la congestion, à la pénurie de conteneurs et à la baisse de capacité du fret aérien.

Navires-citernes

- Les pétroliers ont connu une année contrastée en raison des fluctuations des prix du pétrole et du gaz.

- Selon les derniers rapports de l'Agence internationale de l'énergie et de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole, il est peu probable que le marché du transport maritime de pétrole brut, actuellement tendu, connaisse un répit en mars 2021.
- Les coûts de transport de GNL (gaz naturel liquéfié) ont connu un pic important durant l'hiver 2020-21, mais ont chuté en janvier. L'été prochain, ils resteront bas.
- L'année 2019 a été bonne pour les transporteurs de GPL (gaz de pétrole liquéfié). La période faste s'est poursuivie au début de l'année 2020, avant que le COVID-19 ne touche les marchés du monde entier. Toutefois, le marché s'est nettement repris au quatrième trimestre 2020. À la fin de l'année, les volumes d'exportation élevés et certains facteurs d'inefficacité sur le marché des VLGC (Very Large Gas Carriers), ont entraîné une hausse des tarifs de fret spot, qui ont atteint des sommets pluriannuels au début du mois de janvier 2021. Toutefois, ils se sont effondrés à la fin du mois en raison de la disponibilité de nombreux navires sur les marchés Est et Ouest.
- L'indice de référence du GPL de la Baltique a reculé à 1 997 le 15 février, contre 2 692 une semaine plus tôt, soit une baisse de 26 pour cent, sans que rien ne laisse présager une amélioration significative des revenus.

Perspectives d'avenir

Le FMI prévoit une croissance de l'économie mondiale de 5,5 pour cent en 2021 et 4,2 pour cent en 2022. Les projections de croissance mondiale en 2020 excèdent de 0,9 pour cent les prévisions effectuées en octobre. Les projections de croissance pour 2021 se sont améliorées en raison de la conjoncture favorable de quelques grandes économies, ainsi que d'attentes plus élevées résultant des taux de vaccination accrus vers la fin de l'année. Le FMI estime que ces facteurs l'emportent sur les tendances négatives de court terme dus à une troisième vague de COVID-19, mais souligne que cette dernière et les nouveaux variants du virus constituent la préoccupation majeure pour les perspectives économiques.

Note d'information 2. Bénéfices et dividendes du secteur des croisières

Si l'année dernière a manifestement été très difficile pour le secteur des croisières de plaisance, les principaux exploitants ont réalisé de forts bénéfices durant les années précédant la pandémie de COVID-19.

Le tableau ci-dessous donne quelques informations sur les bénéfices réalisés avant la pandémie et les dividendes versés récemment; il en ressort que les marges bénéficiaires des principaux acteurs sont très élevées et dépassent largement celles des grandes entreprises d'autres secteurs.

| Société | Chiffre d'affaires (en dollars É.-U.) | Bénéfice net (en dollars É.-U.) | Marge bénéficiaire |
|-------------------------------|--|------------------------------------|--------------------|
| Carnival Corporation - 2018 | 18,88 milliards | 3,15 milliards | 17 % |
| Carnival Corporation - 2019 | 20,82 milliards | 2,99 milliards | 14 % |
| Royal Caribbean - 2018 | 9,49 milliards | 1,81 milliards | 19 % |
| Royal Caribbean - 2019 | 10,95 milliards | 1,87 milliards | 17 % |
| Norwegian Cruise Lines - 2018 | 6,05 milliards | 955 millions | 16 % |
| Norwegian Cruise Lines - 2019 | 6,46 milliards | 930 millions | 14 % |

Dividendes versés pendant la pandémie (2020)

Toutes les sociétés de croisière ont perdu des sommes importantes l'année dernière, mais Carnival et Royal Caribbean ont tout de même versé des centaines de millions de dollars de dividendes à leurs actionnaires:

- Carnival Corporation: 689 millions de dollars É.-U.
- Royal Caribbean: 326 millions de dollars É.-U.

► Annexe III

Déclaration du porte-parole des armateurs, 27 avril

Merci Madame la directrice,

Permettez-moi d'abord de souligner que nous vivons une période exceptionnelle et d'exprimer mon appréciation pour la tenue de cette réunion, qui nous a permis d'aborder cet important sujet. Malgré le contexte difficile, analogue à plusieurs égards à une situation de force majeure, les armateurs souhaitaient vivement participer à cette réunion dans un esprit positif, au mieux de leurs capacités. Malgré la situation actuelle, nous avons accepté de discuter sans réserve et tenté de trouver une solution mutuellement acceptable.

Bien que nous soyons déçus de n'avoir pu parvenir à un accord lors de cette rencontre entre les partenaires sociaux, nous respectons le professionnalisme dont tous ont fait preuve. Je tiens également à remercier expressément le Bureau pour le soutien qu'il nous a apporté, facilitant ainsi la tenue de discussions riches et constructives. Le fait que nous n'ayons pu parvenir à un accord ne doit pas occulter ces deux aspects importants.

Compte tenu de la conjoncture économique très incertaine au niveau mondial et de la situation très précaire de nombreux employeurs de notre secteur, je tiens à préciser que les armateurs ont formulé de bonne foi une offre comprenant une augmentation substantielle du salaire minimum.

Bien que nous comprenions que les gens de mer ne partagent pas cette vision et que leur perception de la capacité des armateurs à assurer dans la durée le niveau de vie des travailleurs du secteur maritime diffère de la nôtre, nous respectons leur décision de rejeter notre offre. Les discussions devront donc se poursuivre à une date ultérieure.

Je tiens à réitérer ici notre point de vue, à savoir que les calculs que le Bureau effectuera pour les futures sessions de cette sous-commission devraient être fondés sur le montant réel du salaire minimum convenu, et non sur une quelconque autre base.

Je demande que ces commentaires soient annexés au rapport et remercie sincèrement le Bureau, les gens de mer et mes collègues du groupe des armateurs pour leurs efforts durant ces deux derniers jours.

► Annexe IV

Déclaration du porte-parole des gens de mer, 27 avril

Madame la directrice,

J'observe avec regret que nous n'avons pas réussi à convenir d'une augmentation du salaire minimum des gens de mer, et ce, pour la deuxième fois seulement dans l'histoire de ce processus au sein de l'OIT. La fois précédente, c'était en 2009, suite à la crise financière. Qui peut oublier les armateurs brandissant alors des photos de flottes de navires vides dans les mouillages singapouriens? Pas de telles photos cette fois-ci. Et pas de navires vides, seulement des marchés maritimes dynamiques.

Apparemment, nous devrions être reconnaissants que les armateurs n'aient pas demandé, comme ils l'ont fait par le passé, une diminution du salaire minimum des gens de mer, bien que cela soit manifestement absurde et contraire à la clause de non-régression prévue par la Constitution de l'OIT.

On nous a dit qu'il serait largement préférable et plus juste pour les marins du monde entier de maintenir le filet de sécurité minimum de l'OIT à un faible niveau, afin d'y inclure progressivement un plus grand nombre de gens de mer, bien que cela soit contraire à la formule de calcul de l'OIT convenue à la 26^e session de la Commission paritaire maritime.

Employée à chaque cycle de discussions depuis lors, cette formule vise à maintenir le pouvoir d'achat du salaire minimum de l'OIT afin de préserver ce filet de sécurité, en dépit des tentatives faites lors de cette session et toutes les autres depuis lors, pour intégrer un facteur de majoration supplémentaire reflétant la «productivité» – ou une augmentation réelle de ce «filet de sécurité».

Le salaire hebdomadaire minimum de l'OIT pour un matelot qualifié devrait augmenter au minimum de 42 dollars É-U. à partir du 1^{er} janvier 2022, c'est-à-dire passer de 641 à 683 dollars É-U., soit une rémunération quotidienne passant de 21,36 à 22,76 dollars É-U. pour un maximum de huit heures par jour; cela représente tout juste une majoration quotidienne de 1,40 dollars É-U. – moins que le prix d'un café latte dans n'importe quelle grande capitale du monde.

Au lieu de cela, on nous a proposé une réduction salariale, que nous n'avons pas l'intention d'accepter, surtout après les lourds sacrifices que les marins ont faits pendant les douze derniers mois, et qu'ils continuent de faire, pour assurer l'approvisionnement de 90 pour cent des biens nécessaires à la vie de tous.

En 2009, le groupe des armateurs a quitté la réunion en brandissant ses photos. En 2021, après quatorze mois de beaux discours sur le rôle des travailleurs essentiels des chaînes mondiales d'approvisionnement, nous nous souviendrons qu'ils ont offert trop peu, trop tard. Les paroles prononcées au sein de la Commission tripartite spéciale la semaine dernière résonnent encore à nos oreilles. Dans ma déclaration liminaire, j'ai déclaré espérer que nous ne devrions pas ravalier ces propos, mais regrette de constater que c'est effectivement le cas.

Cela étant, le groupe des gens de mer est malheureusement contraint de déclarer qu'il n'est pas disposé à parvenir à un accord, à accepter les paroles lénifiantes des armateurs sur les difficultés qu'ils rencontrent, sur l'attitude des gouvernements à leur égard, ni à endosser une résolution de cette réunion.

Pour la deuxième fois seulement, nous aurons échoué – les deux fois par la faute des armateurs. Cette fois-ci, comme lors de toutes les réunions précédentes, ils ont dressé un tableau apocalyptique de la conjoncture économique mondiale. Peu importe les preuves qu'ils apportent: il existera toujours, ici ou là, un secteur qui traverse une passe difficile. Cette fois-ci, il s'agit du secteur des croisières, qui répercute une part importante de sa masse salariale sur les passagers au moyen du système de pourboires. Le seul problème aujourd'hui est que les passagers qui pourraient absorber ces coûts ont disparu.

On nous a fait valoir que les frais d'exploitation ont progressé de 6 pour cent l'année dernière, que les coûts d'assurance sont en hausse, que le coût du financement des navires pourrait augmenter et que les frais liés à la relève des équipages ont augmenté en raison de la crise sanitaire; c'est oublier fort commodément que les armateurs n'ont pas eu à effectuer autant de relèves, puisque pour chaque marin bloqué en mer un autre restait immobilisé chez lui, sans salaire, et que bon nombre d'entre eux ont été licenciés ou ont vu leurs conditions de travail et salariales se détériorer.

En fait, il semblerait que les seuls coûts qui ne seraient pas censés augmenter (et il convient de garder à l'esprit qu'il ne s'agit pas d'une augmentation réelle, car la formule de l'OIT vise simplement à maintenir le pouvoir d'achat du salaire minimum) sont les coûts d'emploi des travailleurs essentiels, qui ont assuré la continuité des chaînes d'approvisionnement mondiales pendant les quatorze mois de pandémie mondiale et qui continuent à le faire. Nous ne manquerons pas d'informer les gens de mer de la valeur que les armateurs accordent aux sacrifices qu'ils ont consentis.

Cet échec du dialogue social aura de profondes répercussions sur le partenariat entre les armateurs et les gens de mer. L'absence d'accord sur une augmentation du salaire minimum crée un vide, qui aura un impact sur les négociations menées ailleurs, aux niveaux national et international. Nous allons déclarer notre propre salaire minimum de l'OIT et nous nous appuyerons sur le rapport du Bureau pour le justifier.

Madame la directrice, puis-je rappeler que le principe directeur B2.2.4 (1) de la MLC, 2006, dispose que le salaire ou la solde de base d'un matelot qualifié ne devrait pas être inférieur au montant établi périodiquement par la CPM ou «un autre organe autorisé à le faire par le Conseil d'administration du BIT». Le temps est peut-être venu de revoir ce mécanisme et le mandat de la CPM, car il existe d'autres dispositifs de fixation du salaire des gens de mer susceptibles de combler le vide créé par l'absence d'accord dans cette instance, notamment le Comité des pratiques loyales de l'ITF.

Entre temps, nous restons disposés à reprendre les discussions si les armateurs en voient l'intérêt.

Madame la directrice, nous vous remercions d'avoir supervisé cette réunion, ainsi que le Bureau et le Département de la statistique du BIT pour les excellents rapports préparés pour faciliter nos discussions. Je remercie également le groupe des armateurs pour ses efforts en vue de trouver un accord et le groupe des gens de mer pour son soutien durant les deux derniers jours.

Merci, bon retour chez vous, en toute sécurité.

► Annexe V

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 virtuellement les 26 et 27 avril et le 8 septembre 2021,

Ayant examiné les rapports établis par le Bureau international du Travail sur la mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés,

Rappelant la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, le principe directeur B2.2 et notamment le principe directeur B2.2.4,

Notant que la convention stipule que le nombre hebdomadaire d'heures de travail régulières couvertes par le salaire mensuel minimum de base ne doit pas dépasser 48 heures,

Notant que la somme convenue lors des réunions précédentes a souvent dépassé le montant figurant dans la formule puisque le processus de fixation tient compte d'autres facteurs,

Réaffirmant que l'objectif principal du salaire mensuel minimum de base pour les matelots qualifiés, convenu par la Sous-commission de la Commission paritaire maritime, est de satisfaire aux exigences de la convention en établissant des normes minimales internationales et de contribuer à offrir un travail décent aux gens de mer,

Réaffirmant son soutien au rôle de la Commission paritaire maritime et estimant que son rôle et sa pertinence en tant que mécanisme de fixation de l'ordre du jour 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) (CPM 26):

1. affirme que le mécanisme actuel, y compris la formule, prévu dans la Résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés, adopté à la 26^e session de la Commission paritaire maritime, doit être maintenu jusqu'à ce qu'une alternative soit convenue, mais que la formule devrait maintenant être révisée;
2. convient d'un ajustement provisoire afin de mettre à jour le salaire minimum de base actuel de l'OIT pour un matelot qualifié en le portant à 648 dollars É.-U. à compter du 1^{er} juillet 2022;
3. convient que le montant de 661 dollars É.-U. à compter du 1^{er} mars 2021 devrait servir de base aux fins du nouveau calcul et de la discussion à la prochaine réunion de la sous-commission;
4. reconnaît que le montant convenu pour le salaire mensuel minimum de base ne préjuge en rien de la négociation collective ou de l'adoption de niveaux plus élevés dans d'autres mécanismes internationaux de fixation des salaires; et
5. invite le Conseil d'administration à convoquer une réunion de la sous-commission durant le premier semestre de 2022 afin de mettre à jour le salaire mensuel minimum de base devant prendre effet au 1^{er} janvier 2023, et tous les deux ans par la suite, et à demander à la sous-commission de faire directement rapport au Conseil d'administration.

► Annexe VI

Allocution de clôture du porte-parole des armateurs

Merci Madame la directrice,

Le groupe des armateurs était initialement déçu que les parties n'aient pu convenir d'un ajustement du salaire minimum des gens de mer de l'OIT lors de la réunion du mois d'avril. Cependant, mon estimé homologue du groupe des gens de mer et moi-même avons clairement indiqué dans nos déclarations finales en avril que nos portes restaient ouvertes pour tenter de trouver une solution mutuellement acceptable, malgré cet échec initial. Nous étions fermement déterminés à y parvenir et nous (et nos commettants) avons tenu parole.

Grâce à l'aide extrêmement précieuse de M. Stephen Cotton (Secrétaire général de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)) et de M. Guy Platten (Secrétaire général de l'International Chamber of Shipping (ICS)), je suis très heureux que mon homologue et moi-même ayons pu convenir d'une solution constructive, incluant un ajustement provisoire du salaire minimum, motivés en cela par l'extraordinaire coopération entre les partenaires sociaux pendant la pandémie du COVID-19 et la volonté affirmée de poursuivre la collaboration pour résoudre les nombreux défis susceptibles de se présenter. Personnellement, j'endors totalement cette vision, qui nous a permis de trouver la voie à suivre, comme le reflète la résolution adoptée à cette session.

Les gens de mer jouent un rôle essentiel dans la réponse aux besoins de la société; c'est devenu particulièrement évident durant la crise sans précédent que nous vivons depuis le début de l'année 2020. Je ne saurais exprimer suffisamment ma gratitude à l'égard des gens de mer du monde entier, sans qui la communauté maritime n'aurait pas pu assurer le fonctionnement continu des chaînes mondiales d'approvisionnement, alors même que de nombreux autres aspects qui nous semblaient faire partie intégrante de notre écosystème normal et de notre vie quotidienne se sont arrêtés net.

Aux termes de l'accord, les partenaires sociaux ont demandé que le Bureau se fonde uniquement sur le chiffre de 661 dollars É.-U. pour orienter nos discussions à la prochaine réunion de cette sous-commission en 2022. Notre groupe estime cet engagement important, dans la mesure où il garantit la continuité de la méthodologie employée et évite de créer par inadvertance une rupture dans la série de calculs effectués au fil du temps.

Je me réjouis de l'occasion qui m'est donnée de collaborer étroitement avec mon collègue, le porte-parole du groupe des gens de mer, afin de progresser vers notre objectif, conformément à l'esprit qui anime nos débats et à la résolution adoptée à cette session. Même lorsque les points de vue de nos groupes divergent et que les discussions achoppent sur une difficulté, il est très appréciable de pouvoir traiter avec un interlocuteur qui maintient un esprit de respect et de confiance mutuels. Je tiens à remercier tout particulièrement M. Mark Dickinson à cet égard.

Je souhaite également vous remercier personnellement, ainsi que vos collègues du BIT et mes collègues délégués du groupe des armateurs. Votre soutien essentiel est également très apprécié.

Je vous remercie.

► Annexe VII

Allocution de clôture du porte-parole des gens de mer

Merci Madame la directrice,

En avril de cette année, nous n'avions malheureusement pas pu convenir d'ajustements permettant de maintenir le pouvoir d'achat du salaire minimum de l'OIT pour les gens de mer. Cependant, mon estimé collègue du groupe des armateurs et moi-même avons clairement indiqué à la fin de la première session que nous laissons la porte ouverte à une reprise des discussions.

Je tiens à remercier officiellement M. Stephen Cotton (Secrétaire général de l'ITF) et M. Guy Platten (Secrétaire général de l'ICS) pour les efforts qu'ils ont déployés durant l'été afin de nous prendre au mot et de relancer le dialogue, soucieux de ne pas gâcher l'esprit de coopération et de collaboration qui animait notre secteur dans la réponse à la pandémie de COVID-19. Le dialogue social a joué un rôle crucial dans notre recherche commune de solutions pratiques à la crise des relèves d'équipage; nous devons le maintenir contre vents et marées.

Nos deux groupes savent que l'industrie du transport maritime est un maillon essentiel des chaînes mondiales d'approvisionnement. Nous sommes conscients que les gens de mer sont des travailleurs essentiels et méritent d'obtenir ce statut. Cela ne fait aucun doute.

Je suis donc ravi que nous soyons parvenus à un consensus aujourd'hui, que les gens de mer obtiennent une certaine reconnaissance par le biais d'une augmentation du salaire minimum, que l'intégrité du processus de l'OIT ait été maintenue et de savoir que nous poursuivrons notre dialogue en 2022.

Je suis impatient d'engager avec mon collègue, le porte-parole du groupe des armateurs, le processus d'amélioration de la formule de l'OIT. En attendant, je le remercie pour sa détermination et son intégrité.

Soyez remerciée, Madame la directrice, ainsi que vos collègues du BIT. Votre soutien à nos travaux est vivement apprécié.

Enfin, merci à mes collègues délégués du groupe des gens de mer pour leur soutien.

Je vous remercie.