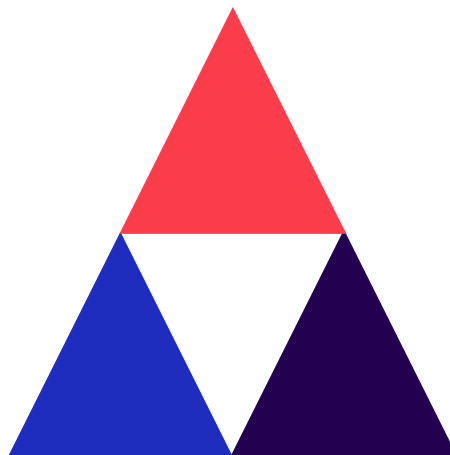




## ► **Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime**

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 (Genève, 16-17 mai 2022)



Copyright © Organisation internationale du Travail 2022

Première édition 2022

Les publications de l'Organisation internationale du Travail (OIT) 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](mailto: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](http://www.ifrro.org) afin de trouver l'organisme responsable de la gestion des droits de reproduction dans votre pays.

---

*Rapport final*, Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime, Mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés: convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée, principe directeur B2.2.4 – Montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés (Genève, 16-17 mai 2022), Bureau international du Travail, Département des politiques sectorielles, Genève, BIT, 2022.

ISBN 978-92-2-037935-6 (imprimé)

ISBN 978-92-2-037934-9 (pdf Web)

Également disponible en anglais *Final report*, Subcommittee on Wages of Seafarers of the Joint Maritime Commission: 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 (Geneva, 16–17 May 2022), ISBN 978-92-2-037937-0 (imprimé), ISBN 978-92-2-037936-3 (pdf Web), Genève, 2022; et en espagnol: *Informe final*, Subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la Comisión Paritaria Marítima: 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, (Ginebra, 16-17 de mayo de 2022), ISBN 978-92-2-037933-2 (imprimé), ISBN 978-92-2-037932-5 (pdf Web), Genève, 2022.

---

Les désignations utilisées dans les publications de l'OIT, qui sont conformes à la pratique des Nations Unies, et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de l'OIT 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 l'OIT 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 de l'OIT aucune appréciation favorable ou défavorable.

Pour toute information sur les publications et les produits numériques de l'OIT, consultez notre site Web [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

Imprimé en Suisse

## ► Table des matières

---

	<b>Page</b>
Introduction .....	5
Composition de la sous-commission.....	5
Ouverture de la réunion et discussion générale .....	5
Adoption de la résolution.....	6
Déclarations finales.....	6

### **Annexes**

I. Déclaration liminaire du porte-parole des armateurs .....	9
II. Déclaration liminaire du porte-parole des gens de mer.....	13
III. Résolution concernant le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés établi par l'OIT .....	14

## ► Introduction

---

1. La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime (CPM) s'est réunie à Genève les 16 et 17 mai 2022 conformément à la décision adoptée par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail à sa 343<sup>e</sup> session (novembre 2021).

## ► Composition de la sous-commission

---

2. Cette sous-commission réunit 6 représentants des armateurs et leurs 17 conseillers, ainsi que 5 représentants des gens de mer et leurs 2 conseillers.
3. Conformément à la pratique suivie depuis 2003, la sous-commission décide de ne pas élire de président.
4. Les vice-présidents et les porte-parole élus sont:  
**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<sup>me</sup> A. Van Leur, organise la réunion de la sous-commission.

## ► Ouverture de la réunion et discussion générale

---

6. L'organisatrice de la réunion souhaite la bienvenue aux participants à la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime (CPM), qui est le seul organe bipartite permanent de l'Organisation. Le mandat de la sous-commission consistait à discuter de la mise à jour du montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés figurant dans la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), et de faire la recommandation voulue au Conseil d'administration du BIT. Le Bureau a publié sur le site Web dédié de l'OIT le rapport soumis aux fins de discussion (SWJMC/2022), ainsi que le document SWJMC/2022/1, qui contient le calcul actualisé sur la base des informations disponibles les plus récentes, avant la réunion.
7. Le porte-parole des armateurs remercie le Bureau pour le travail préparatoire réalisé, l'organisation de la réunion et la déclaration liminaire (voir annexe I).
8. Le porte-parole des gens de mer remercie également le Bureau et présente une déclaration liminaire au nom de son groupe (voir annexe II).
9. Des représentants du Bureau présentent le rapport soumis aux fins de discussion (SWJMC/2022), qui contient les calculs fondés sur la méthodologie adoptée par la CPM en 1991. Ces calculs sont fournis pour servir de guide et reposent sur la résolution concernant le montant mensuel minimum du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés établi par l'OIT, adoptée par la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la CPM en septembre 2021. Le rapport s'appuie sur les informations dont disposait le Bureau le 1<sup>er</sup> novembre 2021. Le Bureau a ensuite

procédé à une mise à jour du calcul sur la base des informations disponibles le 1<sup>er</sup> mars 2022 (SWJMC/2022/1).

10. En réponse à une question soulevée par le porte-parole des armateurs sur les sources des données relatives aux prix à la consommation et aux taux de change, un représentant du Bureau indique que leur source principale est la base de données du Fonds monétaire international (FMI). Dans le cas où un pays n'a pas fait rapport au FMI ou que les informations pertinentes contenues dans la base de données du FMI n'étaient pas récentes, le Bureau a consulté la base de données ou les sites Web des gouvernements concernés.
11. Les groupes des armateurs et des gens de mer tiennent tous deux des réunions à huis clos et des négociations conjointes avant de se retrouver en plénière.
12. À la suite des négociations bipartites, la Sous-commission de la CPM convient de procéder à une mise à jour du salaire mensuel minimum de base de l'OIT pour les matelots qualifiés en le portant à 658 dollars des États-Unis (dollars É.-U.) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, à 666 dollars É.-U. à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et à 673 dollars É.-U. à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025. La sous-commission accepte également que le montant de 673 dollars É.-U. soit utilisé à compter du 1<sup>er</sup> mars 2022 comme base pour le nouveau calcul et que, sous réserve de la décision du Conseil d'administration, la prochaine réunion doive se tenir durant le premier semestre de 2025 afin de discuter de la mise à jour du salaire mensuel minimum de base devant prendre effet au 1<sup>er</sup> janvier 2026, et tous les deux ans par la suite.

## ► Adoption de la résolution

---

13. Un projet de résolution est élaboré par un petit groupe bipartite informel, composé de participants à la sous-commission, sur la base des négociations conjointes.
14. La sous-commission examine le projet de résolution.
15. À la suite de la question soulevée par le porte-parole des armateurs concernant la date de départ utilisée pour le nouveau calcul, un représentant du Bureau indique que, conformément à la formule et à la pratique antérieure, la date de la dernière mise à jour du Bureau est prise comme date de départ aux fins du nouveau calcul afin de tenir compte de l'évolution des prix à la consommation et des taux de change pendant toute la période séparant deux calculs.
16. La sous-commission adopte le projet de résolution. Le texte définitif figure à l'annexe III du présent rapport.

## ► Déclarations finales

---

17. Le porte-parole des armateurs remercie le Bureau et, en particulier, l'organisatrice de la réunion (M<sup>me</sup> Alette Van Leur, directrice du Département des politiques sectorielles, SECTOR), l'expert de SECTOR (M. Brandt Wagner, responsable de l'Unité des transports et des questions maritimes) et l'experte du Département des statistiques (M<sup>me</sup> Andonirina Rakotonarivo, analyste des microdonnées), pour les efforts considérables déployés pour cette réunion bipartite. Il remercie les groupes des armateurs et des gens de mer pour leur pragmatisme, leur flexibilité et leur volonté de trouver un terrain d'entente afin de parvenir à une solution satisfaisante pour les deux parties pour l'avenir, malgré les multiples inconnues en termes d'économie et de moyens de

subsistance. Dans le monde, 14 pour cent des gens de mer ont été profondément touchés par le conflit en Ukraine et ses pensées vont à ces personnes et à leurs familles. Il se déclare fier du succès de la réunion et se réjouit du résultat de cet effort collectif visant à renforcer le filet de sécurité des gens de mer et à offrir une reconnaissance non seulement par des mots, mais aussi sous la forme d'une compensation financière, à ces héros méconnus qui ont permis au monde de continuer à tourner pendant la pandémie. Les attentes de la société en termes de transition énergétique n'ont pu être satisfaites que parce que la main-d'œuvre nécessaire était disponible et a pu être conservée. Cela a été un terrain fertile pour une collaboration bipartite future parce que des solutions urgentes étaient nécessaires.

- 18.** Le porte-parole des gens de mer remercie l'organisatrice de la réunion, le personnel, le groupe des gens de mer, le Bureau des activités pour les travailleurs (ACTRAV) et la Confédération syndicale internationale (CSI) et félicite le groupe des armateurs pour l'esprit progressiste dont il a fait preuve au cours des débats de la sous-commission. Il se réjouit de la hausse réelle des salaires des gens de mer qui ressentent actuellement les effets de l'inflation, alimentée par les mesures gouvernementales qui ont perturbé les chaînes d'approvisionnement mondiales durant la pandémie. Le pragmatisme a prévalu dans le cadre du processus bilatéral d'évaluation de ce que l'ensemble de l'industrie pouvait réaliser de manière à la fois souhaitable et réaliste. La pandémie de COVID-19 a eu un côté positif: alors que la crise de changement d'équipage n'était pas encore terminée, l'industrie maritime et ses travailleurs ont été au centre de l'attention et la planète entière a enfin compris l'importance du transport maritime et des gens de mer pour continuer à faire tourner le monde et a reconnu que les gens de mer étaient des travailleurs essentiels. Le partenariat entre la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) existait avant la pandémie et a été renforcé grâce aux efforts communs déployés pour maintenir les chaînes d'approvisionnement en fonction, tout en laissant quelque peu les gouvernements de côté. Il se réjouit de terminer sur une note positive qui reflète véritablement ce partenariat persistant. Les partenaires sociaux doivent maintenant saisir cette occasion unique de parvenir à une transition juste en relevant le défi de décarboner, de révolutionner les actions à mener en matière de compétences et d'adopter une approche de la numérisation et de l'innovation technologique axée sur l'humain. Il fallait conclure cet accord afin de célébrer comme il se doit l'industrie maritime et ses travailleurs.
- 19.** L'organisatrice félicite la sous-commission pour cette impressionnante démonstration de maturité et de dialogue social constructif et remercie les deux groupes pour leur engagement continu en faveur de cette procédure véritablement exceptionnelle, qui a eu un effet direct sur les gens de mer et les armateurs. La résolution sera soumise au Conseil d'administration à sa 346<sup>e</sup> session en octobre-novembre 2022, avec un point pour décision visant à autoriser le Directeur général à notifier, conformément au principe directeur B2.2.4 de la convention du travail maritime, 2006, telle qu'amendée (MLC, 2006), le montant mensuel minimum révisé du salaire ou de la solde de base des matelots qualifiés aux Membres de l'OIT et à approuver la convocation de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la CPM durant le premier semestre de 2025, et tous les deux ans par la suite. 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

---

### Déclaration liminaire du porte-parole des armateurs

Je vous remercie, Madame l'organisatrice, et je vous souhaite le bonjour ou le bonsoir en fonction de l'endroit du monde où vous vous trouvez. Je suis très optimiste quant à la possibilité de parvenir à un résultat positif à l'issue de cette réunion.

Je dois commencer par adresser mes sincères remerciements au Bureau pour l'excellente organisation de cette session de la Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime. Je suis tout particulièrement heureux que certains d'entre nous aient finalement été en mesure de se revoir en personne après si longtemps. Mais permettez-moi également de souhaiter chaleureusement la bienvenue à ceux qui n'ont pas pu nous rejoindre en personne aujourd'hui, mais nous suivent en mode hybride.

Lorsque nous nous sommes vus pour la dernière fois, en septembre 2021, nous étions convenus de nous revoir cette année pour réviser le salaire minimum établi par l'OIT et je suis ravi d'avoir été désigné pour parler au nom du groupe des armateurs durant cette importante discussion, afin de mettre en lumière certains des défis actuels et futurs et les solutions possibles qui attendent notre industrie à moyen et long terme.

Je dois toutefois souligner que cela n'aurait pas été possible sans l'excellente préparation de votre équipe et du Département de statistique du BIT et leurs efforts pour nous fournir les ensembles de données qui alimenteront nos débats tout au long de la réunion.

Pour cette réunion particulière, j'espère que, en tant que partenaires sociaux, nous pourrions nous concentrer sur trois points fondamentaux et adopter une décision sur ceux-ci: convenir de modifier le salaire minimum de base et un calendrier; valoriser davantage les données fournies par le Bureau afin d'évaluer le pouvoir d'achat; et, enfin, déterminer la base des prochains calculs du Bureau.

Au niveau mondial, les gens de mer sont essentiels pour garantir des échanges commerciaux sûrs et efficaces, et le COVID-19 a attiré l'attention du monde extérieur sur le rôle essentiel qui est le leur. Lors de notre précédente réunion, j'ai mentionné certaines des réalisations majeures accomplies par les partenaires sociaux du secteur du transport maritime ces dernières années et je suis heureux que, au cours de la réunion de la Commission tripartite spéciale de la semaine dernière, nous ayons été en mesure d'allonger cette liste de réalisations grâce à un accord sur un nombre record de nouvelles propositions ambitieuses.

Il ne fait aucun doute dans mon esprit que, lorsqu'elles entreront en vigueur en 2024, ces nouvelles dispositions mondiales renforceront la MLC, 2006, soutiendront les gens de mer et mettront en pratique certains enseignements concrets à tirer de la pandémie. Nous sommes particulièrement fiers que notre partenariat social continue de dégager des accords collectifs en vue d'améliorer la vie, le bien-être et les moyens d'existence des gens de mer. Au fil des ans, grâce à ce partenariat étroit, nous avons considérablement amélioré les conditions de vie et de travail et renforcé la stabilité financière des gens de mer, pour ne citer que quelques exemples. Aucun autre secteur ne peut légitimement se targuer d'avoir accompli autant de choses que nous l'avons fait collectivement. Certainement pas au niveau mondial.

Tout au long de la crise de changement d'équipage, notre coopération a tout simplement été exceptionnelle. Nous avons réalisé des progrès considérables alors que 400 000 gens de mer étaient coincés en mer et à terre au pic de la pandémie, mais soyez assurés qu'en tant qu'employeurs nous

n'aurons de cesse que les effets de l'urgence humanitaire provoquée par cette pandémie soient totalement derrière nous, et des défis restent à relever dans cette perspective. Par exemple, jusqu'à ce que tous les gens de mer jouissent d'un accès équitable aux vaccins et soient désignés comme «travailleurs essentiels», il nous reste beaucoup à faire pour mieux nous préparer à des situations d'urgence mondiale similaires à l'avenir.

Notre secteur a été un ardent défenseur de l'emploi inclusif. «Diversité, équité et inclusion» est bien plus qu'un slogan, c'est une priorité de notre travail, le moteur d'une meilleure collaboration, de l'innovation et d'une ouverture vers plus d'avantages socio-économiques, bien plus que la perception des gens. L'édition 2021 du *Seafarer Workforce Report* (ICS/BIMCO) présente une analyse globale de différentes données démographiques, telles que l'âge, la nationalité et le sexe, et révèle une tendance encourageante en termes d'équilibre hommes-femmes, 24 000 femmes travaillant comme gens de mer selon les estimations, soit une hausse de 45,8 pour cent par rapport au rapport précédent de 2015. Nous reconnaissons néanmoins que cela ne représente que moins de 2 pour cent des effectifs totaux des gens de mer au niveau mondial et qu'il convient de poursuivre les efforts pour mettre en valeur les divers rôles que les femmes peuvent remplir dans le secteur maritime, de cadet ou matelot qualifié jusqu'à PDG.

Le transport maritime fait également figure d'exception en ce sens que nous sommes le seul secteur à disposer d'un salaire minimum mondial recommandé depuis près de soixante-cinq ans. Cet accord ancien a contribué à développer un esprit de collaboration entre les partenaires sociaux et je forme le vœu qu'il puisse se poursuivre. Il est mû par les deux piliers communs qui constituent nos relations professionnelles: la confiance et le progrès social.

- Nous avons confiance les uns dans les autres et le long chemin qui a mené à cette confiance a fréquemment porté ses fruits et offert des avantages tant aux employeurs qu'aux travailleurs qui composent notre communauté mondiale du transport maritime.
- Les principes du progrès social sont fondamentaux et ne portent pas préjudice au secteur lorsqu'ils sont appliqués à l'échelle mondiale. Nous reconnaissons que le bien-être général des gens de mer est inextricablement lié à la prospérité économique.

Les experts semblent dire que le plus gros des effets sanitaires du COVID-19 est désormais derrière nous, mais ils se sont déjà trompés. Il est encore trop tôt pour l'affirmer avec certitude, même si l'on peut se laisser aller à un optimisme très prudent. D'un point de vue économique, les effets de la pandémie se feront sentir pendant de nombreuses années, le Fonds monétaire international (FMI) prédisant que «les retombées économiques du COVID-19 se compteront en décennies» et pas en années. Cela étant, à tout le moins à court terme, nous n'avons pas encore assisté au vaste effondrement économique mondial que de nombreux observateurs avaient craint lorsque la pandémie a commencé à frapper.

Dans mes remarques liminaires de notre réunion de l'année dernière, j'avais cité l'édition 2020-21 du Rapport mondial sur les salaires du BIT, qui a conclu que les salaires mensuels ont régressé ou augmenté plus lentement au cours du premier semestre de 2020 en raison du COVID-19 dans deux tiers des pays pour lesquels des données étaient disponibles et qu'il est probable que la crise exerce une pression baissière massive sur les salaires à court terme.

Plus récemment, le rapport du BIT intitulé *Emploi et questions sociales dans le monde: Tendances 2022* a mis en évidence le fait que la reprise modeste et inégale du marché mondial du travail a perdu de son dynamisme au second semestre de 2021 et réduit les prévisions de reprise du marché du travail pour cette année. Par conséquent, les perspectives mondiales en termes d'emploi et de questions sociales demeurent incertaines et fragiles. Le rapport du BIT conclut que «dans de nombreux pays, il faudra des années pour réparer ces dommages [résultant du COVID], ce qui aura des conséquences à



long terme sur la participation des forces de travail, les revenus des ménages et la cohésion sociale – et peut-être politique».

Ce rapport montre également que le taux de chômage mondial se maintiendra au-dessus des niveaux antérieurs au COVID-19 jusqu'en 2023 au moins. Selon les prévisions, 207 millions de personnes seront sans emploi en 2022, contre 186 millions en 2019.

Dans le contexte mondial du transport maritime, les données les plus récentes relatives au commerce maritime, provenant de l'étude de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) sur le transport maritime, semblent confirmer les révisions du FMI sur les effets durables du COVID-19. Le rapport indique que, bien que le commerce maritime puisse sembler avoir traversé la tempête de la pandémie, notre secteur fait face à des effets induits de grande ampleur. La CNUCED prévoit que «la croissance annuelle du commerce maritime au cours de la période 2022-2026 ralentira pour se situer à 2,4 pour cent, contre 2,9 pour cent au cours des deux dernières décennies», en grande partie en raison des «risques et incertitudes croissants», tels que les pressions prolongées sans précédent que notre secteur a subies. Il est important de relever que, bien que certains segments du secteur du transport maritime aient engrangé de bons résultats financiers durant la crise, cette situation est loin d'avoir été généralisée et certains segments continuent d'enregistrer de graves pertes.

En 2009, la Chine a remplacé l'Allemagne au rang de premier pays exportateur du monde. Aujourd'hui, la Chine fait partie des principales nations commerciales, pour ne pas dire la principale, en termes d'importations et d'exportations. Il n'est donc pas surprenant que les fortunes économiques de ce géant commercial soient étroitement liées aux fortunes du secteur du transport maritime. Les sept semaines de confinement de Shanghai ont paralysé tous les acteurs des chaînes d'approvisionnement et alimenté l'inflation, et le transport maritime a été directement frappé par le confinement strict imposé en Chine depuis le début de la pandémie de COVID-19.

En ce qui concerne le changement climatique, notre secteur continue de jouer un rôle de premier plan afin de réunir les gouvernements nationaux et d'autres partenaires extérieurs en vue de relever ce qui est peut-être le plus grand défi de notre époque. La priorité actuelle de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) est d'atteindre la neutralité carbone dans le transport maritime à l'horizon 2050. Mais, pour y parvenir, des capitaux importants doivent être injectés. Les coûts connexes de cette transition énergétique seront sans équivalent dans l'histoire.

En dépit de ces défis considérables, nous sommes extrêmement heureux de la poursuite de notre dialogue sur ce que doit signifier la transition vers un secteur du transport maritime sans émissions de carbone pour les gens de mer de demain dans le monde en termes de formation, de reconversion, d'éducation et de compétences. Nous espérons que le groupe spécial maritime sur la transition juste, une initiative commune de la Chambre internationale de la marine marchande et de la Fédération internationale des ouvriers du transport, soutenue par l'OIT et l'Organisation maritime internationale, mettra en lumière ces questions importantes et les coûts qu'elles peuvent entraîner. Je participe personnellement à cette initiative et je pense que nous n'atteindrons nos objectifs climatiques que si les gens de mer sont en mesure de mettre tout cela en pratique... ce qui ne se fera pas sans volonté et sans effort.

Selon l'analyse la plus récente de la société Drewry, les coûts d'exploitation des navires ont encore augmenté en 2021 et ont connu leur plus forte progression en plus de dix ans, jusqu'en 2020. D'autres variables, hors du contrôle du secteur et très difficiles à prévoir, affectent la résilience économique du transport maritime, comme la situation des marchés pétroliers, étant donné que l'énergie est un élément majeur des coûts d'exploitation des compagnies maritimes, qui se répercute en fin de compte sur le marché.

Les effets économiques mondiaux d'un conflit qui se prolongerait en Ukraine constituent un autre facteur imprévisible de nature à affecter considérablement les fondamentaux du marché du transport maritime, notamment les sanctions imposées en raison du conflit. Selon les dernières estimations du Comité directeur international, sur les près de deux millions de gens de mer actuellement actifs sur plus de 74 000 navires de la marine marchande, un peu plus de 10 pour cent sont russes et 4 pour cent ukrainiens, soit un total combiné d'un peu plus de 14 pour cent. Il est donc légitime de s'inquiéter d'une aggravation des perturbations actuelles des chaînes d'approvisionnement résultant de l'absence des gens de mer russes et ukrainiens.

Nos compagnies maritimes membres rencontrent encore des difficultés considérables pour préserver leur durabilité et leur viabilité commerciale en raison des nombreux défis auxquels nous faisons face actuellement et qui nous attendent demain.

Le monde est en constante évolution et notre secteur se transforme avec lui. Nous nous réjouissons du fait que nous nous accordions tous à dire que le salaire minimum est un filet de sécurité destiné à permettre aux gens de mer de subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille dans une économie mondialisée grâce à un emploi décent et à faire en sorte que les niveaux des salaires soient équilibrés pour le plus grand nombre de gens de mer possible. Après examen des chiffres aimablement fournis par le Bureau et d'autres données et analyses disponibles, j'espère que, au cours des deux prochains jours, nous serons en mesure de parvenir à un accord sur ce que le marché peut supporter et ce qui est actuellement viable en termes d'ajustement potentiel du salaire minimum recommandé pour les matelots qualifiés.

Nous espérons sincèrement que la discussion sera constructive et pragmatique et aboutira à préserver un véritable filet de sécurité pour aujourd'hui et pour demain.

Je vous remercie.

## ► Annexe II

---

### Déclaration liminaire du porte-parole des gens de mer

Je vous remercie Madame l'organisatrice.

Je souhaite remercier le Bureau pour l'organisation de cette réunion, le travail préparatoire et les excellents rapports qui nous ont été fournis afin de nous aider dans nos délibérations.

En avril 2021, lorsque nous nous sommes vus après la quatrième réunion du Comité tripartite spécial (partie I), où nous avons procédé à une analyse de l'impact de la pandémie sur les gens de mer et les armateurs, nous espérons parvenir à un accord avec les armateurs sur une augmentation substantielle du salaire minimum établi par l'OIT. La formule suggérait qu'une augmentation était nécessaire, mais nous voulions plus. Nous ne sommes toutefois pas parvenus à un accord et, pour nous, cet échec était essentiellement dû à la procédure de l'OIT et au non-respect de la formule. Nous nous sommes approchés d'un accord, mais nous n'avons finalement pas pu l'atteindre. Les deux parties ont néanmoins déclaré que la porte restait ouverte pour de nouvelles discussions.

La pause estivale a permis de réfléchir et de comprendre que nous ne pouvions pas laisser s'essouffler le partenariat solide qui a été renforcé pendant la pandémie de COVID-19. Nous sommes revenus autour de la table et avons mené des discussions informelles, qui nous ont permis de demander au Bureau de convoquer une nouvelle réunion virtuelle. En septembre 2021, nous avons été en mesure d'approuver une résolution prévoyant une augmentation de 7 dollars É.-U. du salaire minimum pour les matelots qualifiés.

Nous voici une nouvelle fois réunis et cet esprit de coopération reste entier. Nous entamons ce cycle de discussion sans revendications précises – nous discutons simplement d'une augmentation de salaire éclairée par la procédure de l'OIT et la formule; après tout, il s'agit d'une procédure convenue adoptée par la Commission paritaire maritime et le Conseil d'administration du BIT. Jusqu'à ce que nous convenions d'un changement, et nous sommes prêts à examiner les options qui existent ou les améliorations qui pourraient être apportées, nous devons respecter la procédure de l'OIT et nous espérons que le groupe des armateurs fera de même en toute bonne foi.

Madame l'organisatrice, je vais laisser passer l'occasion d'éblouir le porte-parole des armateurs avec mon analyse économique ou du marché justifiant la nécessité d'une hausse des salaires des gens de mer, car j'ai le sentiment qu'il fera très certainement de même et nous n'arriverions à rien. Toutefois, nous devons examiner les effets de la poussée inflationniste actuelle et il est important d'y réfléchir.

Nous devrions peut-être faire un meilleur usage de notre temps en discutant des rapports du Bureau et voir si nous pouvons rapidement convenir du montant d'une augmentation et en combien de temps elle peut être mise en place. Nous sommes prêts à le faire.

Merci, Madame l'organisatrice.

## ► Annexe III

---

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

La Sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime, S'étant réunie à Genève les 16 et 17 mai 2022,

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 prévoit que la durée normale du travail par semaine, rémunérée par le salaire mensuel minimum de base, ne devrait pas être supérieure à 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 son importance 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<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime (octobre 1991):

1. Affirme que le mécanisme actuel, y compris la formule, prévu par la Résolution concernant le salaire minimum de l'OIT pour les matelots qualifiés, adoptée à la 26<sup>e</sup> session de la Commission paritaire maritime, doit être maintenu jusqu'à ce qu'une alternative soit convenue, mais accepte d'examiner la formule et sa méthodologie afin de déterminer si la procédure est optimale et invite le Bureau à la soutenir dans cet effort;

2. Convient d'un ajustement afin de mettre à jour le salaire minimum de base actuel de l'OIT pour un matelot qualifié en le portant à 658 dollars É.-U. à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, à 666 dollars É.-U. à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et à 673 dollars É.-U. à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025;

3. Convient que le montant de 673 dollars É.-U. à compter du 1<sup>er</sup> mars 2022 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 2025 afin de mettre à jour le salaire mensuel minimum de base devant prendre effet au 1<sup>er</sup> janvier 2026, et tous les deux ans par la suite, et à demander à la sous-commission de faire directement rapport au Conseil d'administration.