

Convention du travail maritime, 2006

Plan d'action 2006-2011

Copyright © Organisation internationale du Travail 2007

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 adressée au Bureau des publications (Droits et licences), Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse. Ces demandes seront toujours les bienvenues.

ISBN 978-92-2-219646-3 (Imprimé)

ISBN 978-92-2-219647-0 (Web pdf)

Première édition 2007

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.

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

Les publications du Bureau international du Travail peuvent être obtenues dans les principales librairies ou auprès des bureaux locaux du BIT. On peut aussi se les procurer directement, de même qu'un catalogue ou une liste des nouvelles publications, à l'adresse suivante: Publications du BIT, Bureau international du Travail, CH-1211 Genève 22, Suisse, ou par e-mail: pubvente@ilo.org ou par notre site Web: www.ilo.org/publns.

PLAN D'ACTION

pour une ratification rapide et étendue et une mise en œuvre effective de la convention du travail maritime de 2006

ASPECTS ESSENTIELS DU PROGRAMME

Titre	Plan d'action pour une ratification rapide et étendue et une mise en œuvre effective de la convention du travail maritime de 2006
Couverture géographique	Mondiale (tous les Etats Membres de l'OIT qui ont des intérêts dans le secteur maritime)
Langue de travail	Anglais (autres langues en tant que de besoin)
Partenaires	Partenariat des organisations gouvernementales ayant compétence dans ce secteur, de la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIT), de la Fédération internationale des armateurs (FIA), coopération de l'OMI et d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales
Durée	Initialement, cinq ans
Date de lancement	1 ^{er} septembre 2006
Contribution estimée des donateurs	5 152 400 dollars des Etats-Unis
Unités du BIT responsables	Département des normes internationales du travail et Service des activités sectorielles , en collaboration avec les bureaux de l'OIT sur le terrain



Plan d'action pour une ratification rapide et étendue et une mise en œuvre effective de la convention du travail maritime de 2006

I. Contexte et raisons

La Conférence internationale du Travail (CIT) a adopté à sa 94^e session (Genève, février 2006) la convention du travail maritime de 2006 (désignée ci-après «la convention»), nouvel instrument international d'importance majeure qui est une consolidation de la quasi-totalité des 70 instruments du travail maritime de l'OIT en un seul et même instrument de droit, moderne, applicable à l'échelle mondiale. La convention du travail maritime de 2006 fixe un ensemble de règles minimales touchant à pratiquement tous les aspects des conditions de travail des gens de mer, notamment aux conditions d'emploi, à la durée du travail, à la durée du repos, au logement, aux installations de loisirs, à l'alimentation et au service de table, à la protection de la santé, aux soins médicaux, au bien-être et à la protection en matière de sécurité sociale. Elle associe droits et principes à des normes spécifiques et à des orientations détaillées quant aux modalités propres à la mise en œuvre de ces normes au niveau national ¹.

Lorsque la convention du travail maritime de 2006 entrera en vigueur et lorsqu'elle sera effectivement mise en œuvre par tous les pays ayant des intérêts dans le secteur maritime:

- tous les gens de mer, quelle que soit leur nationalité, servant à bord d'un navire auquel la convention est applicable, quel que soit le pavillon de ce navire, seront assurés de conditions de travail et de conditions de vie à bord décentes et auront la possibilité de se faire entendre lorsque

¹ Une analyse plus approfondie de la convention du travail maritime de 2006 et de ses innovations est disponible dans la documentation relative à la convention – voir en particulier Conférence internationale du Travail, 94^e session (maritime), 2006, rapport I(1A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*. Pour une synthèse facile à consulter (établie après l'adoption de la convention), voir également: *la convention du travail maritime de 2006 – questions fréquentes* et d'autres documents imprimés ou consultables sur le site Web de l'OIT ou sur un CD, Bureau international du Travail, Genève.

ces conditions ne satisferont pas aux prescriptions de la convention;

- divers mécanismes prévus par la convention entreront en jeu pour assurer, dans toute la mesure possible, que les prescriptions de la convention sont respectées, y compris à bord des navires battant le pavillon de pays qui n'auront pas ratifié cet instrument;
- les gouvernements des pays et les armateurs qui ont à cœur d'instaurer des conditions de travail décentes pour les gens de mer pourront compter sur la mise en place de règles du jeu équitables, et sur une solide protection contre la concurrence déloyale par des navires ne satisfaisant pas aux normes.

La convention du travail maritime de 2006 a été mise au point au fil d'un processus sans précédent de cinq années de consultations et de dialogue intensifs axés sur un consensus au niveau international, dans lequel se sont investis plus de 100 pays Membres de l'OIT et qui a trouvé son aboutissement avec une Conférence internationale du Travail qui a réuni plus de 1 000 participants. L'adoption de cet instrument a été saluée par le Directeur général du BIT comme un «événement dans l'histoire du travail». Elle a également marqué le début d'une ère nouvelle pour les activités normatives de l'OIT en général et, plus particulièrement, pour ses activités dans le secteur maritime.

La convention du travail maritime de 2006 a été expressément conçue en vue d'être universellement applicable, facile à comprendre, facile aussi à actualiser et enfin en vue d'être mise en œuvre uniformément. Elle est destinée à devenir un instrument juridique universel qui constituera, une fois entré en vigueur, le «quatrième pilier» de la réglementation internationale du secteur maritime, venant compléter les conventions clés de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (SOLAS), la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée (STCW), et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 73/78).

L'application effective de la convention du travail maritime de 2006 au niveau national contribuera nécessairement à l'instauration de «conditions d'emploi et de conditions sociales décentes» pour les gens de mer et servira aussi les objectifs auxquels tendent ces autres conventions internationales en introduisant des améliorations dans l'activité du secteur maritime dans le monde entier et en contribuant à faire disparaître les pans de cette activité qui ne satisfont pas aux normes. Ces objectifs ambitieux seront atteints à travers la ratification rapide de la convention par une majorité de pays actifs dans le secteur maritime.

La convention du travail maritime de 2006 entrera en vigueur douze mois après sa ratification par au moins 30 Etats Membres de l'OIT représentant ensemble au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial. Cette condition particulièrement exigeante reflète bien l'importance que les représentants des gouvernements, des gens de mer et des armateurs ont attribué à la nécessité de parvenir, pour le secteur, à un changement «sur le terrain» ou à un changement «réel» grâce à des normes mondiales qui soient effectivement appliquées, à un niveau national, par des pays qui, en vertu du droit international, assument la responsabilité de régler les conditions auxquelles doivent satisfaire les navires de la plus grande partie de la flotte mondiale marchande. La convention du travail maritime de 2006 vise l'efficacité à travers une ratification étendue (aussi proche que possible d'une ratification universelle) et une application effective, ainsi que par l'instauration d'une «conscience» nouvelle du respect des instruments, qui devrait produire ses effets suivant une chaîne ininterrompue, des systèmes nationaux de protection jusqu'au système international de protection. Elle instaure un système d'application et de mise en œuvre aux ramifications très étendues, qui repose sur la coopération entre tous les Etats qui l'auront ratifiée, ce qui garantira que des conditions de travail décentes, une fois qu'elles auront été certifiées par l'Etat d'un pavillon, seront préservées de manière constante, où que se rende le navire. Pour que le système devienne véritablement efficace, il faudra qu'un nombre significatif de pays ratifient cet instrument et l'appliquent.

La ratification de la convention à un niveau suffisant pour en faire un instrument véritablement mondial peut réalistement être espérée, pour un certain nombre de raisons, qui tiennent

principalement au degré élevé de consensus recueilli tout au long du processus de son élaboration et qui est reflété par son adoption par 314 voix, sans aucune contre, par la 94^e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail. La ratification de la convention, en juin 2006, moins de quatre mois après son adoption, par le Libéria, qui est à l'heure actuelle le deuxième Etat de pavillon en tonnage brut, conforte substantiellement ces espérances. Cependant, pour parvenir à ce que la convention entre en vigueur et à ce que ces objectifs se concrétisent, il faudra que l'OIT engage une campagne stratégique intensive, se déployant sur plusieurs niveaux et s'appuyant sur de multiples partenaires, de manière à soutenir et à entretenir l'élan obtenu au gré des travaux préparatoires et de la CIT, si l'on veut que les espoirs incarnés par la convention deviennent une réalité.

Le plan d'action sur cinq ans esquissé ci-après a été conçu pour parvenir, tout d'abord, à une ratification rapide et étendue de la convention, afin que celle-ci entre en vigueur et, deuxièmement, pour que soient posées les bases nécessaires à une mise en œuvre effective de cet instrument au niveau national, notamment avec l'élaboration de mécanismes institutionnels et autres, afin que la convention remplisse ses objectifs. Le plan d'action reflète les recommandations adressées au Conseil d'administration du BIT, sous la forme de résolutions adoptées par la CIT à sa 94^e session et aussi d'orientations stratégiques plus spécifiques adressées par le Bureau à cet organe tripartite qu'était le bureau de la CIT pour la 94^e session, sur les mesures à prendre pour faire suite à l'adoption de la convention.

D'importantes résolutions, concernant la promotion d'une ratification rapide et étendue de la convention et la nécessité de fournir aux pays qui en exprimeraient le besoin l'assistance technique voulue pour parvenir à une mise en œuvre effective au niveau national, notamment dans les domaines évoqués dans ces résolutions, ont été adoptées aussi bien lors de la Conférence technique préparatoire qui a eu lieu en septembre 2004 que lors de la session de la CIT qui a eu lieu en février 2006. La résolution concernant la promotion de la convention du travail maritime de 2006 relevait en particulier que le succès de cette convention serait subordonné à une large ratification de celle-ci et à une mise en œuvre effective de ses prescriptions. Cette résolution préconisait que la priorité dans l'allocation des ressources du

programme de coopération technique de l'Organisation soit accordée à la promotion de la ratification de la convention et à une aide aux pays qui en auraient besoin pour sa mise en œuvre dans des domaines tels que:

- assistance technique aux Membres, y compris pour le développement des capacités en termes d'administration nationale et d'élaboration d'une législation nationale répondant aux prescriptions de la convention;
- élaboration de supports pédagogiques destinés aux agents de l'inspection ou à tout autre personnel;
- formation des agents de l'inspection; élaboration d'un instrument et de supports utiles à la promotion de la convention;
- séminaires et ateliers nationaux et régionaux sur la convention.

D'autres résolutions adoptées par la CIT à sa 94^e session:

- notaient la nécessité d'assurer une mise en œuvre uniforme et d'harmoniser les responsabilités de l'Etat du port et de l'Etat du pavillon conformément à la convention, au moyen de lignes directrices s'adressant au personnel compétent de l'Etat du port (contrôle par l'Etat du port) et aux agents de l'inspection de l'Etat du pavillon (ces lignes directrices doivent être élaborées par le Bureau international du Travail avec le concours d'experts intervenant dans le cadre de réunions tripartites, ayant pour but de faciliter la tâche des uns et des autres dans l'accomplissement de leur mission);
- notaient la nécessité de mesures de nature à promouvoir les possibilités de carrière et à améliorer les conditions de travail des gens de mer de sexe féminin;
- notaient la nécessité de dresser un inventaire des mesures existantes en matière de protection sociale et de sécurité sociale des gens de mer;
- faisaient valoir auprès de l'OMI et de l'OIT que la voie à suivre serait que le Groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation à l'égard

des créances pour mort, lésions corporelles et abandon des gens de mer s'attelle à l'élaboration d'une norme assortie de directives, qui pourrait être incluse ultérieurement dans la convention du travail maritime ou dans tout autre instrument en vigueur.

Les deux activités – promouvoir la ratification de la convention et fournir en tant que de besoin une assistance technique pour sa mise en œuvre – sont liées entre elles: dans bien des cas la ratification sera subordonnée à la possibilité d'accorder l'assistance technique nécessaire aux gouvernements pour développer la législation nationale et les moyens institutionnels et administratifs y afférents.

II. Vue d'ensemble du plan d'action

Le plan d'action préconisé par le Bureau a été conçu suivant les conseils formulés par les membres du bureau de la 94^e session de la CIT relativement à une approche stratégique des activités de suivi devant être entreprises par l'OIT une fois la convention du travail maritime de 2006 adoptée. Le plan d'action est centré en premier lieu sur l'objectif d'une ratification étendue de la convention par les pays ayant des intérêts notables dans le secteur maritime (en tant qu'Etat du pavillon, Etat du port ou encore Etat fournisseurs de main-d'œuvre) et, plus spécifiquement, sur une ratification par les principaux Etats du pavillon. Le plan d'action est centré sur un deuxième objectif, qui est d'assurer une application effective au niveau national dans les pays qui auront ratifié la convention. Ce deuxième objectif a naturellement un lien direct avec le premier et en constituera dans la plupart des cas un corollaire. Néanmoins, ce plan d'action sur cinq ans se préoccupera avant tout de jeter les bases solides d'une mise en œuvre effective de l'instrument à travers l'élaboration de mécanismes institutionnels au sein de l'OIT et à travers le développement des instruments de connaissance et d'autres ressources nécessaires aux gouvernements pour une mise en œuvre effective de la convention, une fois celle-ci ratifiée.

Ce plan d'action épouse délibérément une stratégie opérant sur plusieurs niveaux et faisant intervenir divers partenaires, en s'appuyant sur:

- les partenariats et relations qui existent entre organisations d'armateurs, organisations de gens de mer et gouvernements intéressés de toutes les régions, pour contribuer à promouvoir la convention à tous les niveaux;
- des instances de l'OIT et d'autres organisations internationales et régionales compétentes dans le domaine maritime, et aussi sur les pays clés des différentes régions.

L'objectif premier de ce plan d'action est d'assurer que la convention du travail maritime de 2006 entre en vigueur à l'égard des Etats Membres de l'OIT ayant des intérêts majeurs dans le domaine maritime aussi rapidement que possible et, dans l'idéal, moyennant sa ratification sous cinq ans (à l'échéance de soixante mois – c'est-à-dire en août 2011) par au moins 30 Etats Membres de l'OIT représentant ensemble au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial, de sorte que l'entrée en vigueur de cet instrument intervienne douze mois plus tard.

Le travail de promotion à déployer par le BIT par rapport à la convention du travail maritime de 2006 ne s'arrêtera pas avec l'entrée en vigueur de cet instrument; pour la suite, il conviendra en effet de prévoir des programmes et une action qui tendront à:

- assurer une mise en œuvre effective dans les pays ayant ratifié cet instrument et une conformité constante de leurs navires à ses prescriptions;
- assurer que la convention est ratifiée par le plus grand nombre possible des autres Etats Membres de l'OIT ayant des intérêts dans le secteur maritime, à savoir:
 - les autres Etats du pavillon, qui ont pour tâche première d'assurer des conditions de travail et de vie décentes pour les gens de mer naviguant à bord des navires immatriculés dans leur territoire;
 - dans la mesure où ils ne s'identifient pas à l'Etat du pavillon, les Etats du port, qui jouent, de leur propre initiative, un rôle déterminant dans la mise en œuvre et le respect des prescriptions; et
 - les Etats qui ont une responsabilité au niveau mondial en tant que fournisseurs de main-d'œuvre maritime,

et qui ont notamment celle de veiller à ce que leurs gens de mer ne soient pas victimes d'exploitation, ne s'embarquent qu'à bord de navires qui respectent les prescriptions de la convention et bénéficient de conditions d'engagement convenables.

Pour que l'objectif premier de ce plan d'action (ratification rapide et étendue de la convention du travail maritime de 2006) se réalise:

- il faut que se perpétue ce mouvement d'ampleur, qui s'est amorcé et s'est intensifié progressivement au cours des cinq années consacrées aux travaux préparatoires auprès des trois catégories de partenaires (gouvernements, armateurs et gens de mer) et qui a abouti à l'adoption de la convention;
- certains aspects de la convention, notamment ceux qui sont les plus novateurs, de même que les avantages que cet instrument présente pour les gouvernements, pour les armateurs et pour les gens de mer, doivent être signalés à l'attention des interlocuteurs qui n'ont pas été impliqués jusqu'à maintenant;
- des orientations juridiques et techniques devront être dispensées en tant que de besoin, y compris sous la forme de lignes directrices, notamment dans les domaines évoqués ci-dessus;
- les pays intéressés doivent être identifiés et doivent être en position de ratifier cet instrument: beaucoup de pays auront besoin d'une assistance, notamment par rapport à leur législation faisant porter effet aux prescriptions de la convention et à leur système d'inspection des navires;
- les pays intéressés devront être assurés d'être en mesure d'appliquer les prescriptions de la convention en harmonie avec l'action qu'ils déploient d'ores et déjà dans des domaines apparentés, notamment pour la mise en œuvre des conventions de l'OMI et dans le cadre de la coopération internationale prévue par les mémorandums régionaux relatifs au contrôle des navires de commerce par l'Etat du port.

En outre, le processus de ratification devra s'accompagner d'une action déployée au niveau international et au niveau régional en vue de renforcer les bases de la coopération internationale et régionale, notamment pour l'uniformité des inspections par l'Etat du port et pour la mise à disposition d'une base de données internationale adéquate permettant de connaître les problèmes mis en évidence par des inspections effectuées par l'Etat du port ou par des plaintes émanant des gens de mer.

Partenariats tripartites dans le cadre du plan d'action

1. Implication active des mandants de l'OIT

Le plan d'action quinquennal comportera plusieurs niveaux ou «pistes» d'action parallèles, incluant des activités qui impliqueront spécifiquement les gouvernements, les armateurs, des organismes régionaux et internationaux compétents, de même que des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales compétentes. Il intègre et s'appuie sur l'«expertise» disponible – les «ambassadeurs» nationaux et de l'industrie, qui représentent toutes les régions du monde et qui ont été associés aux cinq années de consultations tripartites ayant abouti à cet instrument.

Comme indiqué plus haut, lors de la 94^e session de la CIT, les membres du bureau de la Conférence se sont déclarés favorables à ce que le Bureau adopte une approche stratégique de suivi reposant sur une participation active et continue de la part de ceux des mandants qui ont joué un rôle clé en s'impliquant tout au long des cinq années du processus qui a finalement abouti à l'adoption de la convention (les «ambassadeurs»). Suivant ce plan d'action, le Bureau n'agira pas seul. Au contraire, il sera appelé à jouer un rôle de coordination et de facilitation en fournissant information, outils de connaissance et autres ressources utiles pour promouvoir la convention, pour seconder l'action dans laquelle se seront engagés les mandants intéressés et pour soutenir leurs intérêts. L'une des raisons de la réussite de l'adoption de la convention réside dans les orientations que les trois mandants de l'OIT (gouvernements, travailleurs et employeurs) ont imparties de manière constante et dans le fait que certaines parties de cet instrument ont été élaborées par des mandants ayant des compétences spécifiques. Il en résulte que les participants ayant joué ce

rôle clé ont le sentiment que cet instrument est bien le leur et que ce sont eux qui ont apporté les compétences essentielles et indispensables pour qu'il traduise les conditions et les besoins spécifiques de ce secteur à notre époque. Ce sentiment de paternité ou de propriété et cette conscience des compétences apportées seront essentiels au succès du plan d'action, compte tenu, en particulier, de l'ampleur des activités que ce plan d'action pourrait générer et de la nécessité de susciter dans cette optique le soutien du transport maritime au niveau national.

En conséquence, certains éléments du plan d'action seront assumés par les mandants eux-mêmes, à travers la coopération régionale et sous-régionale. Lorsque cette coopération s'avérera réalisable, le rôle du Bureau consistera à la stimuler et à fournir les compétences spécialisées et les autres éléments nécessaires. En tout état de cause, les représentants des armateurs et des organisations de gens de mer seront associés à sa mise en œuvre. Ils en seront même parfois les acteurs clés. Le Bureau tirera également parti de la coopération, des conseils et de l'assistance d'autres organisations intergouvernementales, régionales et non gouvernementales compétentes, comme l'OMI, l'OMS, les secrétariats des divers mémorandums régionaux sur le contrôle des navires de commerce par l'Etat du port, l'Association internationale de médecine maritime (AIMM) et le Comité international pour le bien-être des gens de mer (ICSW).

2. Le comité consultatif tripartite

Le plan d'action bénéficiera également des orientations dispensées actuellement par un comité consultatif tripartite pour la convention du travail maritime de 2006.

Dans le cadre des procédures normatives de l'OIT, un comité consultatif, constitué d'un représentant de la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIT), de la Fédération internationale des armateurs (FIA) et de représentants de gouvernements d'importance clé de toutes les régions, principaux donateurs compris, fournira à l'OIT les conseils nécessaires à la mise en œuvre du plan d'action. Le comité consultatif se réunira au moins une fois par an. Le coût de la participation de leurs représentants au comité consultatif sera couvert par les organisations et les gouvernements concernés, et ne sera aucunement imputé sur des fonds afférents au programme.

Lorsque la convention sera entrée en vigueur, la commission tripartite spéciale, dont l'établissement par le Conseil d'administration du BIT est prévu par l'article XIII de la convention de travail maritime, 2006, se substituera au comité consultatif tripartite et assurera toute décision concernant les activités stratégiques supplémentaires, ainsi que tous changements rendus nécessaires au texte ou aux approches de la convention afin d'assurer l'application de ses objectifs.

Approche stratégique des activités prévues dans le plan d'action

Le présent document décrit, ci-après, dans ses grandes lignes, une approche stratégique des activités à déployer dans le cadre du plan d'action, selon trois axes:

- 1) conserver l'élan et susciter l'adhésion;
- 2) assurer l'apport et l'échange d'informations (outils et sources de savoir);
- 3) assurer l'aide à la mise en œuvre (pour rendre possible une ratification rapide).

L'échéancier et les activités spécifiques envisagées sont examinés de manière plus détaillée plus loin, dans la partie V. D'une manière générale, le plan d'action ne prévoit pas particulièrement à qui incombe chacun des domaines d'action susmentionnés. A certains égards, il se peut que le Bureau agisse seul, en suivant les orientations données par le comité consultatif, notamment au niveau régional ou sous-régional, alors que dans d'autres cas les mesures peuvent être prises par un organisme régional ou sous-régional ou encore par les représentants de gouvernements intéressés ou d'armateurs ou de gens de mer intéressés, en coopération avec le Bureau.

1. Conserver l'élan et susciter l'adhésion

Comme on l'a dit plus haut, la convention perdra beaucoup de son efficacité si elle n'est pas ratifiée largement et rapidement. Dans la plupart des pays, la ratification doit être approuvée par des parlements ou des assemblées de niveau national, dont le temps est précieux et qui ont des priorités concurrentes. D'ordinaire, la ratification quasi universelle d'un instru-

ment d'une telle portée, qui touche à des domaines aussi sensibles que la protection sociale, ne saurait être escomptée avant deux ou trois décennies. Heureusement, certains signes assez explicites permettent de penser que nous ne sommes pas, cette fois-ci, dans des circonstances ordinaires. Ces signes, que nous avons évoqués dans la première partie, sont notamment les suivants:

- la participation beaucoup plus élevée que d'ordinaire des gouvernements dans les organes tripartites qui ont présidé à l'élaboration de la convention;
- cette convention, qui couvre un champ très large, comprend plus de 100 pages de texte et introduit un nouveau système de certification des conditions sociales et des conditions de travail, a été adoptée dans le cadre de la Conférence internationale du Travail avec pas moins de 314 voix pour, et aucune voix contre, par les représentants de plus de 106 pays²;
- le fait que la première ratification de la convention – par le Libéria, Etat de pavillon qui représente une part considérable du tonnage mondial – a été enregistrée après quelques mois seulement, en juin 2006.

On peut raisonnablement penser aussi que le véritable cap symbolisé par l'entrée en vigueur de la convention, qui ne sera franchi que lorsque 30 pays représentant ensemble 33 pour cent du tonnage mondial auront ratifié cet instrument, constituera une incitation majeure à d'autres ratifications encore, puisque la certification qui sera délivrée pour les navires par les Etats ayant ratifié la convention dispensera dans la plupart des cas ces navires de toute inspection détaillée (et leur épargnera les retards qui s'y attachent inévitablement) dans les ports des autres pays qui l'auront ratifiée. Les clauses de «traitement non moins favorable» contenues dans la convention signifient que les navires battant le pavillon de pays ne l'ayant pas ratifiée ne seront pas titulaires d'un certificat et seront sujets, potentiellement, à davantage d'inspections détaillées – et aux retards que cela entraîne inévitablement. Ce mécanisme constituera une incitation supplémentaire à une ratification de plus en plus étendue.

² Les représentants gouvernementaux de deux pays se sont abstenus pour des raisons n'ayant aucun lien avec le fond de la convention.

Malgré tout, l'entrée en vigueur rapide de la convention ne saurait être tenue pour un fait acquis. Un effort majeur doit être consenti pour faire de la publicité autour de la convention et en faire connaître le contenu, en suivant une démarche aussi stratégique que possible. Il faudra faire appel, en particulier, à la presse spécialisée pour parvenir à ce que la convention, ses objectifs et ses dispositions principales soient connus du public et de toutes les parties prenantes du secteur maritime. Le Bureau, avec les partenaires sociaux, doit s'assurer que la convention est à l'ordre du jour des principales conférences et autres réunions du secteur maritime. Des séminaires et autres réunions de ce type devront être organisés aux niveaux régional et national afin de motiver les pays et les inciter à s'engager sans plus attendre dans la procédure de ratification. Dans bien des cas, la responsabilité de la ratification des conventions internationales du travail appartient au ministère du Travail du pays. Bien souvent, celui-ci n'a pas de relations étroites avec le secteur maritime et n'est pas non plus familiarisé avec le système de certification internationale instauré par la convention du travail maritime de 2006 (qui s'inspire, dans sa forme, des conventions de l'OMI). Pour cette raison, il est particulièrement important que le Bureau veille à ce que la convention du travail maritime de 2006 figure à l'ordre du jour des réunions régionales de l'OIT et que tout soit entrepris pour faciliter la coopération et l'intégration au niveau national entre l'administration du travail et l'administration compétente en matière maritime au sujet de tous les aspects relatifs à la mise en œuvre de la convention qui pourraient soulever des difficultés. Au niveau régional, des initiatives de cet ordre devront également être prises en coopération avec les organisations régionales intergouvernementales que sont les secrétariats des mémorandums régionaux relatifs au contrôle des navires de commerce par l'Etat du port. Ces instances seront invitées à incorporer la convention de 2006 dans leurs textes et à prendre des initiatives pour inciter leurs membres à ratifier la convention rapidement.

Le Bureau profitera de ces réunions pour identifier et mobiliser ceux des mandants qui sont en mesure de contribuer à la coopération technique internationale, en particulier en aidant certains pays à revoir ou modifier leur législation ou à établir ou renforcer leurs infrastructures en matière d'inspections et de cer-

tification (voir le point 3 ci-après intitulé «Assurer l'aide à la mise en œuvre»).

Il faudra mettre en évidence les avantages apportés par la ratification de la convention au moyen, par exemple, de vidéos, d'affiches, de brochures et d'autres supports de promotion ciblant les administrations gouvernementales. Des supports du même ordre, ciblant les gens de mer et les armateurs, seront également utiles, en plus des manuels et autres supports de présentation s'adressant au secteur maritime qui sont abordés ci-après (sous le point 2, intitulé «Assurer l'apport et l'échange d'informations (outils et sources de savoir)»). Les sites Internet de l'OIT accessibles au public, qu'il s'agisse du site sectoriel (maritime) ou du site général, devront être revus de manière à mettre la convention en valeur, à la promouvoir et à offrir de manière immédiatement accessible, y compris pour le grand public, des informations générales aussi bien que des informations spécialisées. En outre, il faudra un site Internet spécial (voir ci-après sous le point 2, intitulé «Assurer l'apport et l'échange d'informations (outils et sources de savoir)»). Ce site viendra compléter l'action habituellement déployée par le Bureau dans le cadre du suivi du respect des obligations qui incombent à ses Membres (au titre de l'article 19 de la Constitution de l'OIT) de faire rapport sur les mesures prises en vue de la ratification des conventions. Ce site permettra également de connaître les dispositions prises par rapport aux mécanismes de flexibilité prévus au niveau national et à la désignation des organismes reconnus aux fins de la convention. Il permettra enfin de disposer de liens avec la base de données relative à l'application et aux plaintes prévue par cet instrument.

2. Assurer l'apport et l'échange d'informations (outils et sources de savoir)

Pour tout pays, une compréhension approfondie de la convention et de ses implications aux niveaux national, régional et international est essentielle pour pouvoir déterminer:

- si la ratification de la convention est conforme à l'intérêt national;
- s'il est en mesure de ratifier la convention et de la mettre en œuvre;
- quels sont les problèmes, s'il en est, qui s'opposent à une ratification rapide;

- quels sont les domaines qui justifieraient un renforcement, s'il n'est pas encore en mesure de mettre en œuvre la convention;
- de quelle manière la convention peut le mieux être mise en œuvre, en tirant parti de la flexibilité qu'elle offre au niveau national.

En particulier:

- des informations et des orientations devront être fournies, au bénéfice des fonctionnaires nationaux qui ne sont pas familiarisés avec la convention, relativement à la flexibilité que cet instrument ménage par rapport à la législation propre à sa mise en œuvre; les pays, et surtout ceux qui ont ratifié la plupart des conventions du travail maritime existantes (notamment la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976), auront peut-être simplement à passer en revue leur législation ou les autres instruments en vigueur sur leur territoire, comme les conventions collectives, pour vérifier que tous les gens de mer relevant de leur juridiction bénéficient effectivement d'un niveau de protection identique ou sensiblement équivalent à celui prévu par la convention, toute législation supplémentaire pouvant se limiter à des dispositions conçues pour combler les lacunes qui auraient pu être constatées;
- des services consultatifs proposant notamment des modèles de législation d'application devraient être disponibles pour aider les pays dont la législation actuelle est insuffisante à mettre en œuvre la convention et aussi pour aider ces pays à combler les lacunes constatées dans leur législation ou dans leurs autres instruments d'application;
- des orientations dans le domaine de l'élaboration du système d'inspection et de certification par l'Etat du pavillon seront nécessaires pour tous les pays, en particulier pour les pays qui n'ont pas actuellement la capacité nécessaire et dont les systèmes d'inspection ne sont pas assez perfectionnés: en vertu de la résolution de la Conférence dont il est question ci-dessus, priorité doit être accordée, à travers des réunions tripartites d'experts, à l'élaboration d'orientations appropriées touchant à l'inspection par l'Etat du pavillon; de

telles orientations pourraient revêtir la forme de lignes directrices et de supports de formation s'adressant aux agents de l'inspection et aux agents d'autres catégories;

- grâce à un premier soutien accordé initialement par certains donateurs, le Directeur général a été en mesure d'engager d'ores et déjà les travaux préparatoires à l'élaboration des lignes directrices que la résolution recommande pour la formation des agents chargés du contrôle de l'Etat du port. Le Bureau s'appuiera sur les compétences techniques de l'OMI en la matière, de même que sur l'expérience d'autres organes compétents, notamment des secrétariats des mémorandums régionaux relatifs au contrôle des navires de commerce par l'Etat du port;
- des arrangements doivent être pris pour tirer pleinement parti des compétences qui ont déjà été développées par de nombreux mandants, de telle sorte que ces compétences puissent bénéficier à d'autres; les arrangements en question permettront des échanges d'informations, notamment dans les domaines susmentionnés, à travers des journées d'études et des séminaires nationaux et régionaux sur la convention;
- des missions tripartites de haut niveau seront menées dans les pays pour lesquels la ratification de la convention sera apparue comme étant d'importance stratégique soit en raison de l'ampleur des intérêts de ces pays dans le secteur maritime, soit par exemple en raison de leur influence régionale déterminante et du fait qu'ils sont ainsi susceptibles d'entraîner plus rapidement la ratification d'autres pays de la région considérée puis de fournir leur concours en aidant d'autres pays encore de la région à s'orienter vers la ratification; ces missions devront attirer l'attention des autorités sur les avantages de la ratification et apporter tous éclaircissements nécessaires sur des aspects particuliers de la convention;
- des instruments de connaissance, tels que des manuels et des présentations sur support électronique s'inspirant de la formule «comment faire pour...», devront être mis au point par le Bureau, en coopération avec les organisations d'armateurs et de gens de mer et les gouvernements intéressés; ces instruments comporteront une récapitulation des

questions touchant aux responsabilités incombant respectivement aux gouvernements et aux armateurs en vertu de la convention, ainsi qu'une récapitulation des procédures accessibles aux gens de mer.

3. Assurer l'aide à la mise en œuvre
(pour rendre possible une ratification rapide)

Comme on l'a noté ci-dessus, les activités tendant à une ratification rapide et celles qui concernent la mise en œuvre au niveau national sont étroitement liées. Même si le présent plan d'action a pour but principalement de parvenir à une ratification étendue et rapide de la convention du travail maritime de 2006, pour être en mesure de la ratifier, la plupart des pays auront besoin d'évaluer leurs possibilités de la mettre en œuvre et d'identifier les lacunes que leur législation ou leurs moyens institutionnels peuvent éventuellement présenter. Certains pays auront besoin d'une assistance individuelle dans le domaine législatif ou sur le plan opérationnel. Le Bureau doit être en position de répondre sans délai à de telles demandes de la part des mandants de l'Organisation soit directement, par des missions dans les pays concernés, soit en incitant ces pays à s'adresser à d'autres, susceptibles de leur fournir leur concours. Le Bureau devra mettre en place un site Web interactif auquel pourront être adressées les demandes d'informations concernant la convention et aussi les demandes d'informations spécifiques ou d'autres formes d'assistance. Il faudra fournir de l'information aux pays sur certaines mesures à prendre ou sur la manière d'aborder certains problèmes, en vue de la ratification. Le Bureau prendra également certains arrangements relatifs à des organismes relais (*focal points*) au niveau régional ou sous-régional. Outre le développement des instruments et des ressources évoquées sous le point 2 ci-dessus, un effort déterminant sera nécessaire pour commencer à former les agents de l'inspection maritime des Etats de pavillon (ainsi que le personnel compétent des organismes reconnus pour procéder à des inspections au nom d'Etats de pavillon). Des supports pédagogiques devront être établis dans les langues nécessaires, afin que les autorités nationales et régionales puissent assurer la formation du personnel d'une manière aussi indépendante que possible par rapport au Bureau.

III. Buts et objectifs du plan d'action

Buts premiers du plan d'action

- Contribuer à assurer l'entrée en vigueur rapide de la convention et sa ratification étendue par les pays ayant des intérêts majeurs dans le secteur maritime, en particulier en tant qu'Etats du pavillon et Etats du port.
- Jeter des fondements solides, propres à garantir une mise en œuvre et une application effective de la convention au niveau national par les pays qui l'auront ratifiée et, grâce à cela, à réaliser les objectifs de cette convention, à savoir:
 - instaurer dans le monde entier, en droit et dans la pratique, des conditions de travail et de vie décentes pour les gens de mer;
 - mettre en place des règles du jeu équitables pour tous entre les Etats et entre les armateurs du monde entier en ce qui concerne les conditions de travail et d'existence des gens de mer, ce qui assurera une concurrence loyale en repoussant dans la marginalité l'exploitation de navires ne satisfaisant pas aux normes, et qui devrait entraîner la disparition de ce genre d'exploitation;
 - mieux intégrer les règles du travail maritime dans les systèmes régionaux existants de contrôle par l'Etat du port, en même temps que l'expansion et le renforcement des systèmes normatifs maritimes internationaux à travers une participation et des relations plus étroites avec le processus de supervision de l'OIT et des autres organisations concernées.

Buts stratégiques du plan d'action

- Fin 2006: mise au point d'un ensemble d'outils et sources de savoir à objectif promotionnel, incluant le site Web de l'OIT spécialement consacré à la convention du travail maritime de 2006.

- Fin 2007: au moins dix ratifications de la convention ou une couverture correspondant à au moins 15 pour cent du tonnage brut mondial.
- Début 2008: achèvement de la mise au point et de l'adoption de directives internationales pour le contrôle par l'Etat du port.
- Fin 2008: mise au point et adoption de directives pour les inspections par l'Etat du pavillon.
- 2009: mise au point des supports de formation relatifs aux directives concernant le contrôle par l'Etat du pavillon et par l'Etat du port; au moins 24 ratifications ou une couverture correspondant à au moins 24 pour cent du tonnage brut mondial.
- 2010: achèvement de la base de données de l'OIT qui servira à enregistrer les informations fournies par les pays concernant les décisions qu'ils auront prises en matière de flexibilité permise par la convention et à enregistrer les problèmes ou plaintes signalés dans le contexte des inspections par l'Etat du port.
- 2011 (soixante mois): au moins 30 ratifications, correspondant à au moins 33 pour cent du tonnage brut mondial.
- Entrée en vigueur: 2012 (douze mois après l'enregistrement des ratifications appropriées).

Objectif opérationnel

L'objectif opérationnel du présent plan d'action est de promouvoir et de permettre la ratification de la convention par tous les pays qui ont des intérêts dans le domaine maritime (en tant qu'Etats du pavillon, Etats du port ou encore Etats fournisseurs de main-d'œuvre maritime), par les moyens suivants:

- promouvoir et faciliter un engagement et une implication durables des trois catégories de mandants pour la promotion de la convention;
- échanger des informations via Internet entre les pays concernés et le Bureau;

- préparer et diffuser des supports et autres ressources promotionnelles sur la convention ciblés sur l'industrie maritime et les gouvernements;
- fournir rapidement un appui, des conseils et des orientations pour aider les pays à évaluer leur aptitude à ratifier et à mettre en œuvre la convention rapidement;
- développer des orientations et une coopération institutionnelle axées sur la mise en œuvre et des mécanismes axés sur un système d'application et de contrôle effectifs;
- organiser des ateliers d'information et de promotion dans les différentes régions et dans les différents pays, assurer la participation du Bureau et des mandants de l'OIT dans les instances appropriées, en vue de l'élaboration d'une campagne de promotion sur l'importance de l'instrument pour le secteur;
- aider les Membres de l'OIT, là où cela est nécessaire, au moyen de la coopération technique et d'autres services consultatifs, à évoluer vers une position propice à la ratification de la convention;
- soutenir les services d'inspection dans les pays maritimes pour optimiser la mise en œuvre de l'instrument.

IV. Indicateurs

La concrétisation du plan d'action se mesurera à divers indices et conformément à une approche qui privilégie toujours une multiplicité de niveaux et d'interlocuteurs. Elle se mesurera aussi, à différents niveaux, par:

- le nombre de pays ayant ratifié la convention en tenant compte de la part que ces pays représentent dans le tonnage mondial;
- la communication formelle ou informelle par les gouvernements de leur décision de ratifier ou de progresser dans ce sens (conformément à la Constitution de l'OIT, dans les dix-huit mois qui suivent l'adoption de la convention);
- le développement et l'adoption de la législation nationale nécessaire pour la ratification;

- l'inscription à l'ordre du jour des parlements des instruments législatifs nécessaires à la ratification;
- le nombre de pays qui demandent une assistance pour revoir leur législation ou leurs infrastructures d'inspection, ou encore d'autres institutions nationales, en vue d'une ratification;
- la communication par les gouvernements de leur décision de s'acheminer vers la ratification;
- les demandes d'assistance que les gouvernements peuvent exprimer pour pouvoir s'acheminer vers la ratification;
- les expressions de satisfaction – ou d'insatisfaction – par rapport aux réponses faites aux demandes d'assistance exprimées en vue de la ratification;
- les demandes d'avis juridiques, de conseils ou d'autres indications de cet ordre exprimées par les autorités nationales en vue de la ratification;
- l'accord sur les directives concernant le contrôle par l'Etat du port et les inspections par l'Etat du pavillon;
- l'utilisation par les Etats du port et d'autres autorités des bases de données internationales devant être constituées (nombre d'accès effectués pour l'envoi ou la réception d'information).

V. Description détaillée des activités prévues dans le cadre du plan d'action

- **Deux premières années (0-24 mois) du plan d'action**
 - établissement du comité consultatif tripartite mentionné dans la partie II ci-dessus (voir point 2, sous «Partenariats tripartites dans le cadre du plan d'action»);
 - création par le BIT d'un site Web interactif spécialement consacré à la convention:
 - a) pour recevoir et donner de l'information sur les progrès de la ratification de la convention et tous les problèmes qui ont pu surgir;

- b)* pour apporter une réponse rapide aux demandes d'avis ou d'autres informations juridiques concernant la convention et aux demandes de renseignements concernant l'assistance disponible;
- c)* pour recevoir les demandes d'assistance ayant trait à la mise en œuvre de la convention;
- d)* pour communiquer tous extraits des travaux préparatoires, notamment:
 - i)* des explications sur les dispositions de la convention, notamment les passages pertinents du rapport I(1A), les parties pertinentes des rapports de la Conférence technique maritime préparatoire de 2004 et des autres travaux préparatoires pertinents;
 - ii)* les avis juridiques formulés au cours des travaux préparatoires;
 - iii)* le rapport du comité plénier de la Conférence internationale du Travail;
- inscrire la promotion de la convention à l'ordre du jour des réunions internationales associant les principaux acteurs de l'industrie maritime, notamment les ministères compétents, les organisations d'armateurs et de gens de mer, les affréteurs, les assureurs, les banques, les sociétés de classification, les gérants ou exploitants maritimes, les associations mutuelles de protection et d'indemnité, plus communément appelées (P&I) clubs;
- inscrire la promotion de la convention à l'ordre du jour des réunions régionales organisées ou soutenues par le Bureau en coopération avec les Etats Membres, avec une large participation tripartite, de la FIA, de la FIT et d'organisations régionales ou sous-régionales, pour promouvoir la ratification et la mise en œuvre de la convention;
- assurer des missions tripartites de haut niveau dans les pays clés, notamment dans ceux dont le ministère

du Travail ne semble pas très familiarisé avec le secteur maritime et le système de certification sur lequel se fonde la convention; le comité consultatif mentionné plus haut pourrait être consulté sur la composition des équipes et sur les pays sur lesquels il conviendrait de faire porter les efforts, compte tenu de l'influence qu'exercerait leur ratification;

- mettre au point des supports d'information générale et de promotion, y compris des outils multimédias s'adressant aux gouvernements, aux gens de mer et aux armateurs, notamment une brochure s'inspirant du principe de la brochure standard de l'OIT, en vue d'une large diffusion;
- prévoir des réunions tripartites d'experts pour l'élaboration de directives internationales à l'usage des agents de l'inspection de l'Etat du port;
- prévoir des réunions tripartites d'experts pour l'élaboration de directives à l'usage des agents de l'inspection de l'Etat du pavillon et en matière de certification;
- prévoir des évaluations générales des besoins, pour certaines régions et certains pays, par rapport aux besoins que ceux-ci pourraient avoir sur le plan législatif, celui des infrastructures ou encore celui de la formation pour être en position de ratifier la convention, en attachant une importance particulière aux possibilités de coopération internationale qui peuvent être envisagées pour répondre à ces besoins;
- assurer une aide, à la demande, à certains gouvernements ou à certaines sous-régions pour procéder à des bilans de leur législation et déterminer les domaines dans lesquels des ajustements pourraient être nécessaires pour qu'ils puissent ratifier la convention;
- prévoir des mesures de nature à encourager les pays à constituer des comités consultatifs nationaux tripartites qui formuleront des avis au stade de la préparation/la révision de la législation couvrant les gens de mer;

- assurer une aide à la demande à certains gouvernements ou à certaines sous-régions pour procéder à un tour d’horizon de leur capacité de mettre en œuvre les systèmes de certification et d’inspection prévus par la convention;
 - faire en sorte que le secrétariat du Mémorandum sur le contrôle des navires de commerce par l’Etat du port participe activement, dans une région donnée, dans les domaines de ses compétences, aux activités prévues par le plan d’action, telles que la préparation des directives sur l’inspection et la diffusion d’une formation sur l’inspection des navires;
 - assurer la participation de l’OIT aux réunions pertinentes des organismes internationaux, comme celles de certains comités de l’OMI, du secrétariat du mémorandum régional et des organismes reconnus (sociétés de classification des navires);
 - engager les premières étapes du développement par l’OIT, en coopération avec les organismes internationaux compétents, notamment l’OMI et les secrétariats des mémorandums régionaux, d’une base de données qui permettra de diffuser des informations sur les problèmes qui viendraient à se faire jour dans le contexte de l’inspection par l’Etat du port ou des réclamations émanant des gens de mer et étudier, par ailleurs, la possibilité pour l’OIT d’avoir accès au système d’audit volontaire des Etats de pavillon adopté récemment par l’OMI.
- **Troisième et quatrième année (24-48 mois) du plan d’action**
 - continuation des activités entreprises au cours des deux premières années, notamment des activités promotionnelles régionales et internationales tendant à encourager la ratification et à réagir à toute difficulté qui aurait pu être constatée, notamment à travers les rapports que les Etats Membres de l’OIT sont tenus de présenter en vertu de l’article 19 de la Constitution de

l'OIT quant aux mesures qu'ils ont prises en vue de la ratification;

- prévoir des ateliers, des prestations d'experts ou de la formation, en tant que de besoin, pour les régions, les sous-régions ou les pays, à la lumière des besoins évalués antérieurement, pour favoriser la ratification et la mise en œuvre de la convention, en attachant une priorité aux pays qui ont déjà ratifié ou qui sont en train de prendre des dispositions concrètes dans ce sens;
 - coopération entre le Bureau et les Membres de l'OIT qui ont une influence déterminante, afin que ceux-ci fournissent une assistance en réponse aux besoins évalués antérieurement, en particulier dans leur région ou sous région;
 - élaboration d'une législation d'application ou de dispositions légales propres à servir de modèle;
 - mise au point conjointe de supports et de séminaires de formation, en coopération avec l'OMI, les secrétariats des mémorandums régionaux sur le contrôle des navires de commerce par l'Etat du port, les organismes du secteur privé compétents pour ce qui est de la formation du personnel sur l'application des directives concernant le contrôle par l'Etat du port, l'inspection par l'Etat du pavillon et la certification des navires;
 - aider les Etats à trouver les sources de financement des coûts administratifs afférents à la création et au renforcement des capacités nationales.
- **Cinquième année (48-60 mois) du plan d'action**
 - évaluation par l'équipe responsable du plan d'action et le comité consultatif des difficultés rencontrées par les Membres de l'OIT n'ayant pas pu évoluer dans le sens de la ratification;
 - poursuite des activités promotionnelles, qui consisteront principalement en ateliers ciblés et en sessions de formation s'adressant aux Membres de l'OIT n'ayant

- pas pu ratifier la convention et aux Membres l'ayant ratifiée mais ayant besoin d'un soutien pour la mise en œuvre;
- finalisation d'une base de données internationale sur le respect de la convention/les écarts signalés, finalisation de suppléments au site Web évoqué plus haut, dans le paragraphe concernant les «deux premières années», finalisation de documents types et d'autres outils susceptibles de faciliter la mise en œuvre.

VI. Apports de l'OIT en tant qu'institution

Le plan d'action relèvera de la responsabilité du Département des normes internationales du travail (NORMES) et du Service des activités sectorielles (activités maritimes – MARIT). Des spécialistes attachés à ces deux unités travailleront ensemble en tant qu'équipe spécialement consacrée au plan d'action concernant la convention, suivant les orientations émanant du comité consultatif. Outre les spécialistes de l'OIT qui se consacrent normalement au travail de promotion, de mise en œuvre et de supervision dans le secteur et qui feront partie de cette équipe, un administrateur à plein temps sera spécialement retenu et affecté au programme constitué par le plan d'action. Il sera également fait appel à des experts consultants recrutés pour une courte durée et à des collaborateurs extérieurs appartenant au secteur maritime, pour des contributions spéciales à la préparation et à l'exécution de diverses activités, y compris à la préparation et à l'exécution du service consultatif interactif par Internet. Le programme fera également appel à des spécialistes des communications traditionnelles et électroniques et aux services de formation se trouvant au sein des unités de formation de l'OIT et de l'OMI.

VII. Contributions de donateurs

L'OIT recherchera des contributions de donateurs, notamment de la part de pays et d'organisations ayant des intérêts majeurs dans le secteur maritime. Des accords séparés régissant des composantes spécifiques du programme, les sommes versées et les délais prévus seront conclus avec chaque donateur.

Les crédits alloués au titre du programme seront gérés conformément aux règles et procédures en vigueur à l'OIT.

VIII. Suivi et évaluation

L'avancement du plan d'action fera l'objet d'une évaluation et d'un suivi réguliers, conformément aux procédures standards de l'OIT. Les constatations et conclusions de l'évaluation seront soumises à l'examen indépendant du comité consultatif tripartite, au sein duquel les principaux donateurs seront également représentés.

IX. Budget

Le coût estimé du plan d'action est de 5 162 400 dollars des Etats-Unis. Cette somme est prévue pour couvrir les besoins de financement des activités du plan d'action pour les soixante mois (cinq ans) de sa durée prévue. Une information détaillée sur le budget est à la disposition des donateurs intéressés à soutenir le plan d'action, de manière générale, ou en relation avec certaines activités ou phases spécifiques, ou encore à fournir d'autres formes de soutien à la coopération technique.

Ainsi que noté plus haut, les coûts liés aux réunions annuelles ou à toute autre participation au comité consultatif, autres que ceux liés à l'utilisation d'experts externes pour les besoins du comité, seront de la responsabilité des gouvernements et des organisations d'armateurs et de gens de mer représentés au comité.