



Programme Facultatif d'Audit des Etats Membres de l'OMI

« Expérience de la Tunisie »

Youssef BEN ROMDHANE
Directeur général de la Marine Marchande
Ministère du Transport - Tunisie

Lisbonne 3 Mars 2014

1

Contenu de la présentation

- I. Importance du secteur maritime en Tunisie
- II. Quelques rappels sur le programme VIMSAS (OMI)
- III. Expérience de la Tunisie
 - 1. Actions préparatoires;
 - 2. Planification et Processus de l'audit;
 - 3. Déroulement de l'opération de l'audit;
 - 4. Conclusions de l'audit et Plan des mesures correctives;

2

L'histoire de la Tunisie

- L'histoire de la Tunisie a commencé depuis 3.000 ans par la fondation du 1er comptoir maritime commercial à Carthage par les phéniciens;
- Convaincus que la « Mare Nostrum » devrait être considérée comme une liaison et non une séparation, les carthaginois ont rayonné sur le bassin occidental de la Méditerranée;



3

- Depuis, les tunisiens ont gardé le pied marin et ont œuvré pour valoriser les atouts maritimes, économiques, sociaux et culturels de la Tunisie.
- Plusieurs indicateurs témoignent de cette forte liaison entre la Tunisie et la Mer:
 - 1.300 km de côtes;
 - 100.000 emplois directs et indirects en relation avec les activités maritimes et marines, dont 60.000 marins (commerce, pêche et plaisance);
 - La superficie des eaux sous juridiction tunisienne est égale à la superficie du continent (165000 km²).



4

Trafic et professions maritimes

- 98 % des échanges extérieurs de la Tunisie transitent par la mer dont 70 % avec l'Europe;
- 30 millions de tonnes de marchandises, 450.000 EVP, 130.000 semi-remorques, 750.000 passagers et 900.000 croisiéristes;
- 18 professions maritimes et portuaires offrent 6000 emplois.

5

Les ports maritimes

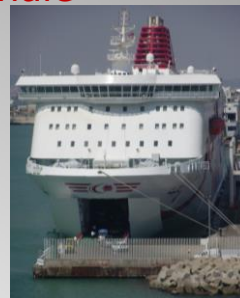
- 7 ports maritimes de commerce (6500 escales et connexion avec les principaux ports Méditerranéens par 30 lignes maritimes régulières dont 2 exploitées suivant les normes des [autoroutes de la mer MoS](#));
- 6 ports de plaisance (2060 anneaux);
- 41 ports de pêche (118.000 tonnes de poissons / an)



6

La flotte maritime nationale

Types de navires	Nombre
Passagers et transbordeurs	8
Navires de charge	8
Plaisance	2360
Pêche	11800 (dont 500 pêche hauturière)
Servitude	11
Total	14187



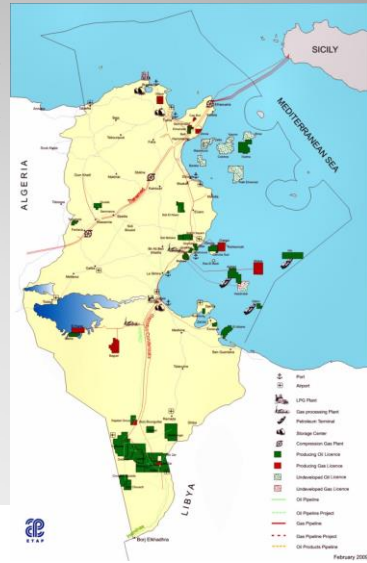
7

- Une activité balnéaire très développée avec 80% de l'offre d'hébergement touristique sur les côtes;
- Une multitude de zones maritimes sensibles et protégées avec des potentiels halieutiques riches;
- Des sites archéologiques maritimes diversifiés répartis sur toute la côte.



8

- Activités énergétiques (exploitation et exploration) intensives dans les eaux territoriales



9

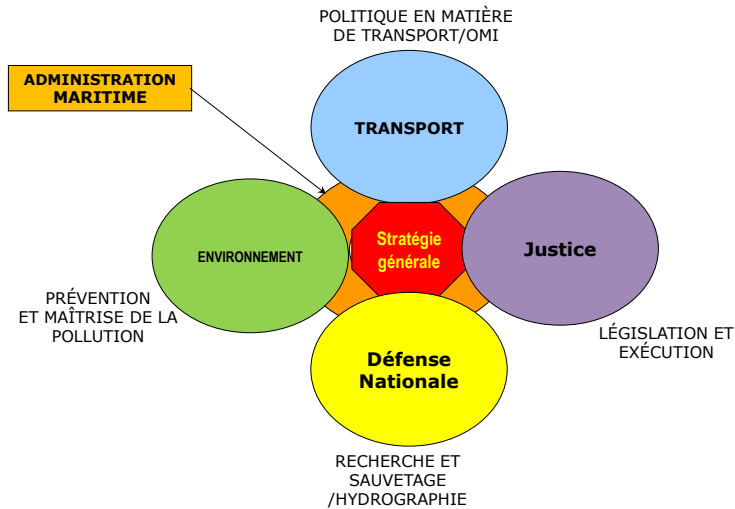
Densité du trafic maritime

- Les eaux sous juridiction tunisienne sont fréquentées par un trafic de navigation maritime très dense, notamment dans la partie nord (plus de 100 navires par jour) avec des risques potentiels d'accidents et de pollution et manque de moyens de surveillance et de contrôle appropriés.



10

Elaboration et mise en œuvre de la stratégie maritime nationale



11

L'Administration maritime en Tunisie

- Les missions de l'Administration et de l'autorité maritimes sont exercées par:
- Les services centraux du Ministère du Transport: la DGMM;
- Les services centraux et régionaux de l'Office de la Marine Marchande et des Ports:
 - de 2 directions chargées des affaires maritimes, à l'échelle centrale;
 - 7 régions maritimes et de 7 services régionaux de la sécurité maritime, à l'échelle régionale (14000 visites de sécurité).

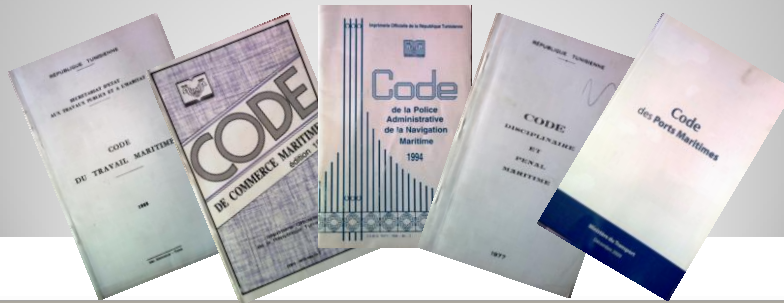


12

Cadre réglementaire maritime national

La Tunisie est dotée d'un système réglementaire maritime composé de :

- Code de commerce maritime
- Code de la police administrative de la navigation maritime
- Code du travail maritime
- Code disciplinaire et pénal maritime
- Code des ports maritimes



13

Conventions maritimes internationales

- La Tunisie a ratifié 19 conventions et 8 protocoles aux conventions de l'OMI;
- Tous les instruments obligatoires de l'OMI sont ratifiés.



14

Contenu de la présentation

- I. Importance du secteur maritime en Tunisie
- II. Quelques rappels sur le programme VIMSAS (OMI)
- III. Expérience de la Tunisie en matière d'audit volontaire VIMSAS
 - 1. Actions préparatoires;
 - 2. Planification et Processus de l'audit;
 - 3. Déroulement de l'opération de l'audit;
 - 4. Conclusions de l'audit et Plan des mesures correctives;

15

Genèse du programme VIMSAS

La mise en œuvre du Programme d'audit a débuté en septembre 2006 à l'issue de la 24^{ème} session ordinaire de l'Assemblée, qui a adopté deux résolutions:

- Résolution A.973(24) : Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI
 - La résolution A.973(24) a été remplacée par A.996(25);
 - La résolution A.996(25) a été remplacée par la résolution A.1054 (27);
 - La résolution A.1054 (27) a été remplacée par la résolution A1070(28) .
- Résolution A.974(24): Document-cadre et Procédures pour le Programme **facultatif** d'audit des États Membres de l'OMI
 - La résolution A.974(24) a été remplacée par A.1067(28).

16

Les États Membres ont été appelés à participer à ce programme à titre facultatif, qui est prévu devenir **obligatoire**, à partir de **2016**.

Dans ce cadre la Tunisie s'est portée volontaire pour participer à ce programme, à cet effet, une demande a été adressée à l'OMI en date du 23 novembre 2011.

17

Objectif général du programme VIMSAS

- Promouvoir l'application uniforme et effective des instruments obligatoires de l'OMI;
- Aider les Etats membres à améliorer leurs capacités en matière d'application des instruments obligatoires de l'OMI;
- Renforcer la performance générale des États Membres sur le plan mondial et individuel.

18

Objectifs spécifiques pour la Tunisie

- Evaluer les performances de l'Administration et de l'Autorité maritimes tunisiennes;
- Analyser le cadre réglementaire national et déterminer les écarts par rapports aux dispositions des instruments obligatoires;
- Déterminer les points faibles au niveau de la mise en œuvre des instruments obligatoires;
- Mettre en place un plan d'actions correctif pour maintenir et améliorer les performances de la Tunisie en la matière.

19

Pays participants

- 68 Etats membres de l'OMI ont participé à ce programme.
- La Tunisie est le 2ème pays arabe qui a participé à ce programme.

20

Contenu de la présentation

- I. Importance du secteur maritime en Tunisie
- II. Quelques rappels sur le programme VIMSAS (OMI)
- III. **Expérience de la Tunisie en matière d'audit volontaire VIMSAS**
 - 1. Actions préparatoires;
 - 2. Planification et Processus de l'audit;
 - 3. Déroulement de l'opération de l'audit;
 - 4. Conclusions de l'audit et Plan des mesures correctives;

21

III.1 Actions préparatoires entreprises par la Tunisie

22

Définition de la portée de l'audit

L'opération de l'audit en Tunisie a porté sur les instruments obligatoires de l'OMI, à savoir:

- la Convention SOLAS 1974 telle que modifiée, par le protocole de 1978 et le protocole de 1988;
- la Convention MARPOL 73/78 telle que modifiée par le protocole de 1997;
- la Convention STCW 1978 telle que modifiée;
- la Convention LL 1966 telle que modifiée par le protocole de 1988;
- la Convention Tonnage 1969;
- la Convention COLREG 1972, telle que modifiée.

23

Les exercices préalables à l'audit

Dans le but de se familiariser avec les procédures de l'audit, les fonctionnaires de l'autorité maritime ont participé à des exercices pratiques en vue de:

- Déterminer les responsabilités qui relèvent des obligations générales de l'Etat: au titre de l'Etat du pavillon, au titre de l'Etat du port et au titre de l'Etat côtier;
- Déterminer les responsabilités qui découlent du code des instruments obligatoires de l'OMI;
- Simuler une opération d'audit et classer les conclusions en constatations ou en défauts de conformité;
- Chercher les bonnes références pour les défauts de conformité et les constatations dans le code des instruments obligatoires de l'OMI;
- Faire des exercices pour remplir le questionnaire préalable à l'audit dans ses différentes parties (III-XII);
- Identifier les domaines qui peuvent être audités et détecter les points faibles;
- Procéder à une large consultation des rapports des pays audités (rapports de synthèse et rapports récapitulatifs) pour tirer des enseignements génériques et profiter de l'expérience des autres Etats.

24

Organisation d'un atelier national

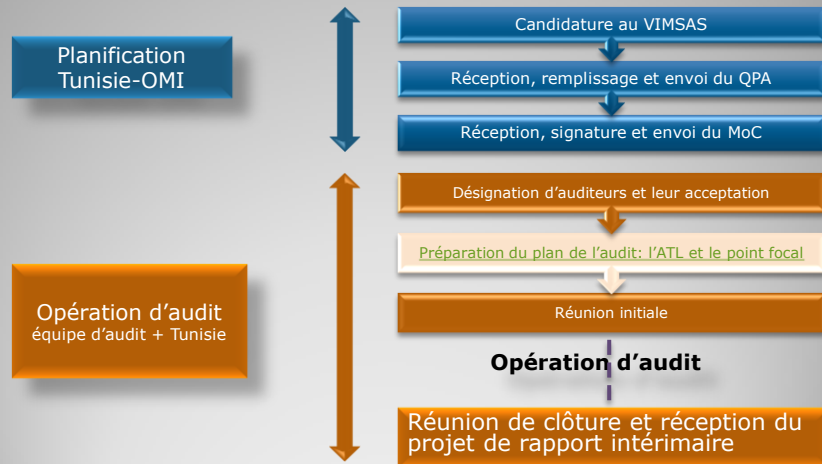
- Un atelier national a été organisé à Tunis du 18 au 22 avril 2011 sous les auspices du REMPEC MEDA-SAFEMED (Phase II) auquel ont participé des représentants de différentes autorités concernées (Administration maritime, service de recherche et de sauvetage, service hydrographique, service phares et balises et les services compétents du ministère chargé de l'environnement...);
- Les objectifs de cet atelier sont:
 - prendre conscience des enjeux du programme VIMSAS et du rôle des administrations nationales;
 - Réalisation d'une consultation destinée à évaluer le degré de préparation des différentes autorités compétentes à l'audit.

25

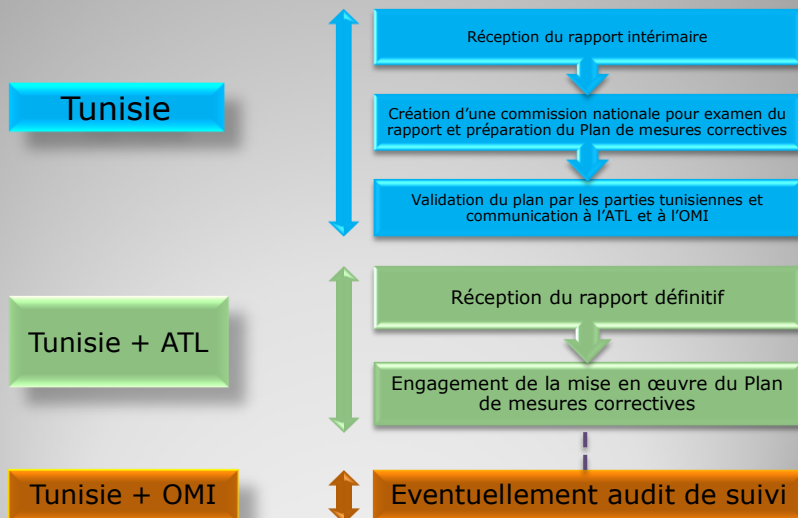
III.2 Planification et processus et de l'audit

26

Planification et processus de l'audit



27



28

Séquences de l'audit

- ✓ Présentation de la demande de participation à l'OMI 23 novembre 2011
- ✓ Acceptation de la candidature de la Tunisie et réception du questionnaire préalable à l'audit 19 juin 2012
- ✓ Constitution d'un comité à l'effet de remplir le questionnaire préalable à l'audit
 - Ce comité comprend des représentants de:
 - Ministère du Transport (Direction Générale de la Marine Marchande+Office de la Marine Marchande et des Ports)
 - Ministère de la Défense Nationale;
 - Ministère de l'intérieur;
 - Ministère de l'environnement.
- ✓ Envoi du questionnaire préalable à l'audit 10 octobre 2012
- ✓ Un mémorandum de coopération (MoC) a été signé, entre le Secrétaire Général de l'OMI et le Ministre du Transport en date du 23 Août 2013
(conformément au document cadre).

29

Contenu du questionnaire préalable à l'audit

L'examen du questionnaire préalable a permis aux autorités tunisiennes d'avoir des informations préliminaires sur les domaines concernés par l'audit

- **Partie I**
 - Renseignements d'ordre général sur le pays candidat à l'audit:
 - ✓ point de contact
 - ✓ autorités concernées par l'application des instruments obligatoires;
 - ✓ Activités du secteur maritime du pays audité.
- **Partie II**
 - Renseignements sur les instruments internationaux:
 - ✓ Organigramme illustrant le processus législatif suivi pour appliquer les prescriptions des conventions;
 - ✓ Ligne de conduite de l'Etat en ce qui concerne les expressions « à la satisfaction de l'administration » et « équipement d'un type approuvé ».

30

– Partie III

- Renseignements sur le respect de l'application du code:
 - ✓ Mesures prises à l'encontre des navires, des compagnies et des gens de mer;
 - ✓ Analyse des tendances concernant les problèmes;
 - ✓ Procédures suivies à bord des navires battant pavillon du pays audité, retenus dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

– Partie IV

- Recrutement et formation d'inspecteurs:
 - ✓ Critères de recrutement et de qualifications;
 - ✓ Formation initiale de nouveaux inspecteurs et formation continue d'inspecteurs en exercice;
 - ✓ Relation supérieurs hiérarchiques et inspecteurs.

– Partie V

- Renseignements sur les organismes reconnus (ORs):
 - ✓ Habilitation, contrôle de performances et évaluation.

31

– Partie VI

- Renseignements sur les enquêtes et analyse des accidents et des événements de pollution:
 - ✓ Législation nationale pertinente;
 - ✓ Système des enquêtes;
 - ✓ Analyse du rôle de l'élément humain et prévention des accidents;
 - ✓ Communication des renseignements à l'OMI.

– Partie VII

- Renseignements sur le contrôle par l'Etat du port:
 - ✓ Législation nationale autorisant le contrôle;
 - ✓ Participation aux accords régionaux;
 - ✓ Communication de l'information;
 - ✓ Disponibilité des installations de réception portuaires.

– Partie VIII

- Renseignements sur les activités de l'Etat du pavillon:
 - ✓ Législation nationale (cas de force majeure);
 - ✓ Promulgation des avis aux navigateurs;
 - ✓ Aides à la navigation dans les eaux sous la responsabilité de l'Etat;
 - ✓ Encouragement à la collecte de données météorologiques;
 - ✓ Organisation et surveillance de la navigation le long des côtes et sauvetage

32

- **Partie IX**
 - Renseignements sur la soumission des rapports prescrits:
 - ✓ Système en place pour l'établissement et la soumission des rapports prescrits
- **Partie X**
 - Evaluation et examen de la performance de l'administration maritime:
 - ✓ Taux de retenu des navires battant pavillon national;
 - ✓ Evaluation des statistiques des accidents mettant en cause des navires battant pavillon national ;
 - ✓ Evaluation du processus de communication des informations;
 - ✓ Leçons tirées et améliorations futures.
- **Partie XI**
 - Renseignements sur le système de gestion de la qualité
- **Partie XII**
 - Portée de l'audit (possibilité d'exclure certains domaines)

33

III.3 Déroulement de l'opération de l'audit

34

Planning détaillé

- ✓ Sur la base des renseignements communiqués par l'État Membre dans le questionnaire préalable à l'audit et tous les documents joints, l'OMI a proposé à la Tunisie, **l'équipe d'audit**;
- ✓ Un **planning détaillé** de l'opération d'audit, du 21 au 28 octobre 2013 a été arrêté conjointement avec l'ATL.
- ✓ Les **besoins logistiques** de l'opération ont été mis au point par l'administration tunisienne et validés par l'ATL;
- ✓ Des fonctionnaires de l'administration tunisienne ont été désignés pour accompagner l'équipe d'audit durant leur mission pour leur faciliter les rencontres et les visites prévues par le planning;
- ✓ L'opération de l'audit a commencé par une **réunion initiale** en présence de tous les fonctionnaires concernés;
- ✓ L'ATL a présenté les membres de l'équipe d'audit et a indiqué que le nombre d'entretiens devrait être limité au minimum.

35

36

Domaines audités par l'équipe

- ✓ Juridiction nationale;
- ✓ L'organisation de l'Administration et de l'Autorité maritimes;
- ✓ Ratification des instruments obligatoires de l'OMI;
- ✓ Mécanismes de mise en application des instruments obligatoires et de la législation nationale;
- ✓ Fonctions relatives au contrôle, aux visites, aux inspections des navires, aux audits, aux vérifications et à la délivrance des certificats;
- ✓ Sélection, habilitation, surveillance et évaluation des ORs;
- ✓ Enquêtes sur les accidents, instances, indépendance, qualifications, procédures et transmission des rapports à l'OMI;
- ✓ Rapports prescrits;
- ✓ Définition des responsabilités et tâches des autres structures nationales qui interviennent dans la mise en œuvre des instruments obligatoires.

36

37

Structures nationales auditées

- **Ministère du Transport:**
 - ✓ Direction Générale de la Marine Marchande;
 - ✓ Office de la Marine Marchande et des Ports;
 - ✓ L'Institut National de la Météorologie.
- **Ministère de la Défense Nationale:**
 - ✓ Service des Phares et Balises
 - ✓ Service National de Surveillance Côtière;
 - ✓ Centre Hydrographique et Océanographique de la Marine Nationale;
- **Ministère de l'Environnement:**
 - ✓ Agence Nationale de la Protection de l'Environnement;
- **Ministère de l'Intérieur:**
 - ✓ Garde Nationale Maritime;
- **Ministère de l'Industrie:**
 - ✓ Société Tunisienne d'Industrie de Raffinage (Installation de réception portuaire de Bizerte).

37

Clôture de la mission d'audit

- ✓ L'opération de l'audit a été clôturé par une **réunion finale** en présence de représentants de toutes les parties concernées;
- ✓ L'ATL a rendu compte des conditions de déroulement de l'audit et a présenté un projet de **rapport intérimaire**;
- ✓ Tous les intéressés ont été informés des conclusions et des résultats de l'audit;
- ✓ Chaque conclusion est présentée sous la forme d'un formulaire standard (**Fiche A**);
- ✓ Les fiches ont été signées par le point focal national et les membres de l'équipe.

38

III.4 Conclusions de l'audit et Plan des mesures correctives

39

Plan de mesures correctives

- **4 comités ont été constitués** pour examiner les conclusions de l'audit et mettre en place un plan des mesures correctives pour les constations et les non-conformités relatives aux:

- Obligations du gouvernement contractant (éléments communs)
- Obligations de l'Etat de pavillon
- Obligations de l'Etat côtier
- Obligations de l'Etats de port

Une fois le plan de mesures corrective finalisé, il a été communiqué à l'ATL pour validation, et à l'OMI pour information en date du 17 février 2013.

La synthèse de ce plan est présentée dans les tableaux suivants:

40

Synthèse du plan des mesures correctives

Constatations

Conclusion de l'audit	Mesures correctives
1. La stratégie nationale n'a pas couvert toutes les responsabilités édictées par les instruments obligatoires de l'OMI (obligations de l'Etat côtier)	Révision et validation de la stratégie par les différentes parties intéressées (juin 2014)
2. L'exercice des attributions de l'autorité maritime par l'OMMP (impliqué dans l'exploitation portuaire) pourrait soulever des conflits d'intérêts internes	Une nouvelle organisation de l'Administration et de l'Autorité maritimes sera mise en place dans le cadre d'un jumelage maritime avec l'UE (projet entamé en janvier 2014)
3. Absence de procédures pour évaluer la performance de mise en œuvre des obligations qui découlent des conventions ratifiées par la Tunisie	<ul style="list-style-type: none"> •Fixation des indicateurs d'évaluation en fonction des objectifs de la stratégie (juin 2014); •Généralisation de la mise en place des systèmes qualité dans les services maritimes (déc. 2014)
4. Absence d'un système documenté de qualification des personnes chargées des visites dans le cadre des obligations de l'Etat de pavillon	La mise en place d'une procédure documentée de qualification et de perfectionnement des personnes chargées des visites de sécurité des navires (juin 2014)
5. La nécessité d'établir un plan de relève des personnes chargées des visites de sécurité et qui atteindront, à moyen terme, l'âge de la retraite	•Un plan de recrutement et de formation à moyen et à long terme sera mis en place et validé au plus tard en octobre 2014.

41

Synthèse du plan des mesures correctives

Constatations

Conclusion de l'audit	Mesures correctives
6. Le non respect d'une répartition équilibrée des personnes chargées des visites sur les régions maritimes.	Achèvement des fiches de poste et des plan de charge du personnel chargé des visites aux services centraux et régionaux (juin 2014).
7. Veille réglementaire non formalisée.	<ul style="list-style-type: none"> •Mise en place d'une entité pour assurer une veille réglementaire systématique; •Elaboration d'une procédure documentée de communication des nouveaux amendements (sept 2014).
8. Absence de procédures de gestion de la documentation des navires: tenue, stockage, protection, récupération.	Un projet de mise en place d'un système documenté (documents et base de données électronique) est en cours (déc 2014)
9. Les infractions de pollution prévues par MARPOL, notamment celles relatives à la préservation de l'atmosphère ne sont pas incorporées dans la législation nationale.	La transposition de la convention MARPOL est prévue dans le cadre du jumelage maritime avec l'UE, ainsi que l'élaboration d'un texte réglementaire de constatation et de pénalisation (début 2015).
10. Les conditions de qualification des personnes chargées des visites des navires dans le cadre du contrôle par l'Etat du port ne sont pas formalisées.	Une procédure documentée fixant les conditions de recrutement et de qualification des personnes chargées des visites dans le cadre du contrôle par l'Etat du port sera mise en place (oct 2014).

42

Synthèse du plan des mesures correctives

Non-conformités

Conclusion de l'audit	Mesures correctives
1. Les accords d'habilitation des ORs devraient être complétés et révisés au sens de l'appendice 2 de la résolution A739(18)	L'Administration maritime tunisienne procédera à la révision des accords conclus avec les ORs conformément aux dispositions de l'OMI (juin 2014).
2. Les ORs habilités par l'Administration maritime tunisienne ne sont pas surveillés d'une manière régulière et absence d'évaluation de leur performance	<ul style="list-style-type: none"> • L'Administration maritime s'assure du respect des conditions de l'exercice de l'activité des ORs (loi 2008-44); • La création d'une entité chargée de l'évaluation des ORs est envisagée (déc. 2014); • Possibilité de charger un organisme spécialisé pour procéder à une évaluation pour le compte de l'Administration maritime tunisienne.
3. Absence de procédures de communication de tous les rapports obligatoires à l'OMI.	L'Administration maritime tunisienne établira une procédure documentée pour la communication de tous les rapports obligatoires (avr. 2014)
4. La conduite des enquêtes après accident n'est pas conforme aux dispositions du nouveau code MSC.255(84) (indépendance, impartialité et qualification des enquêteurs).	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un bureau d'enquêtes après accidents rattaché au ministre du transport (décret n° 2014-410); • Fixation des modalités de fonctionnement de ce bureau (juin 2014).

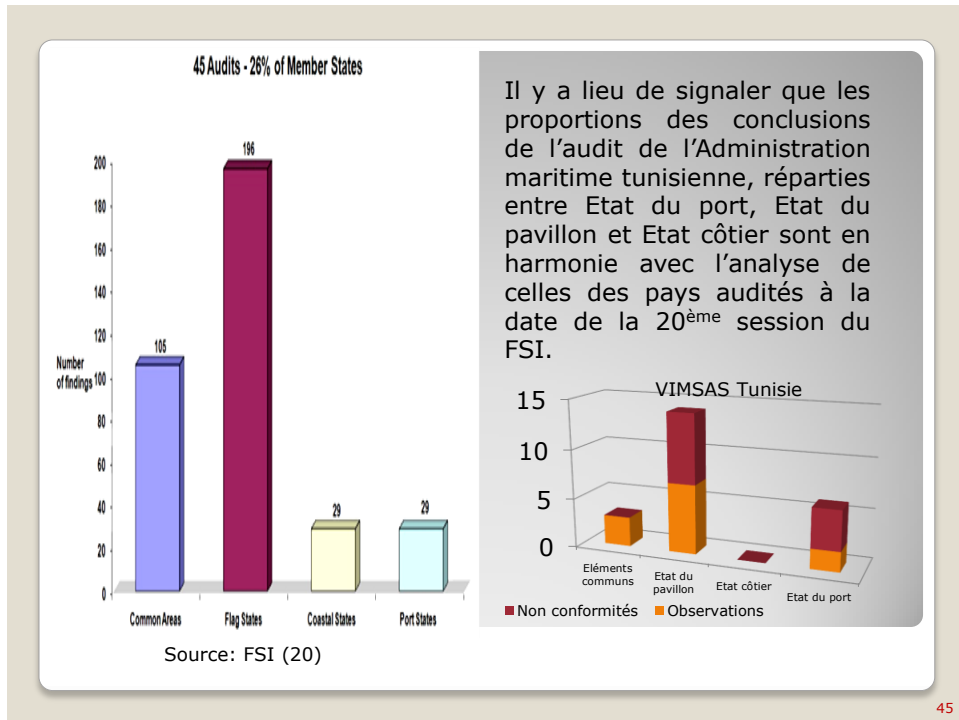
43

Synthèse du plan des mesures correctives

Non-conformités

Conclusion de l'audit	Mesures correctives
5. Absence de mesures de surveillance du bon fonctionnement des installations de réception des déchets des navires	Mise en place d'une procédure documentée pour la surveillance et le contrôle des installations de réception en coordination avec les parties concernées (juin 2014).
6. Les prescriptions relatives à la règle 13 de l'annexe VI de la convention MARPOL ne sont pas appliquées systématiquement à tous les moteurs Diesel ≥ 130 kW	L'Administration maritime mettra en place une procédure documentée pour s'assurer du respect de cette règle (au niveau de l'approbation des dossiers de construction des navires, visites de sécurité, importation et commercialisation des moteurs marins).

44



45

Enseignements tirés

- Une opération d'audit se prépare minutieusement à l'avance;
- Penser à une stratégie maritime globale validée et communiquée (*Approche participative*);
- Qui fait quoi? Et comment? (*Procédures documentées*);
- Qualification du personnel et *évaluation continue* de la performance de l'administration;
- Suivi des conclusions et *auto-audit*.

46



Merçi de votre attention

Youssef BEN ROMDHANE
Directeur général de la Marine Marchande
Ministère du Transport - Tunisie

Lisbonne 3 Mars 2014

47