



**CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN
POUR L'INTERVENTION D'URGENCE
CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)**

PARTENARIAT EURO-MÉDITERRANÉEN

**COOPÉRATION EUROMED SUR LA SÉCURITÉ MARITIME ET LA PRÉVENTION DE LA
POLLUTION PROVENANT DES NAVIRES (SAFEMED)**

Projet régional financé par le Fonds MEDA de l'U.E. MED 2005/109-573

**ATELIER SUR L'APPLICATION DU PROGRAMME
FACULTATIF D'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI
(VIMSAS)**

**Hôtel Corinthia San Gorg, Malte
4 - 6 mars 2008**

Projet SAFEMED – Tâche 1.8 O

EUROMED
RAPPORT

INTRODUCTION

1. L'Atelier sur l'application du Programme d'audit facultatif des États membres de l'OMI VIMSAS (Voluntary IMO Member State Audit Scheme), ci-après « l'Atelier », s'est tenu à l'hôtel Corinthia San Gorg, St George's Bay, St Julians, à Malte du 4 au 6 mars 2008. L'Atelier était organisé par le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) dans le cadre du Projet régional financé par le Fonds MEDA de la Communauté Européenne « Coopération Euro-méditerranéenne sur la Sécurité Maritime et la Prévention de la Pollution provenant des Navires SAFEMED » (MED 2005/109-573) (ci-après « le Projet SAFEMED »).
2. Cet Atelier correspond à la Tâche 1.8 O SAFEMED de l'Activité 1 du Projet SAFEMED (Mise en œuvre par l'État du pavillon et surveillance des sociétés de classification), confiée au REMPEC.

PARTICIPATION

3. C'est le Projet SAFEMED qui a financé l'organisation de l'Atelier, ainsi que la venue de deux représentants de chacun des dix pays bénéficiaires du Projet SAFEMED (Algérie, Autorité Palestinienne, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie).
4. En plus de ces dix pays bénéficiaires du Projet SAFEMED, toutes les autres Parties contractantes de la Convention de Barcelone pour la protection du milieu marin et de la côte méditerranéenne étaient également conviées.
5. Au total, 22 personnes ont participé à l'Atelier: 14 participants de 8 pays bénéficiaires du SAFEMED et 8 participants d'autres pays de la côte méditerranéenne non bénéficiaires, à savoir 7 participants en provenance de Malte et 1 de Monaco. La liste des participants figure à l'**ANNEXE I**.
6. Les participants à l'Atelier étaient des officiels des différents gouvernements, essentiellement issus de ministères, et des représentants de services/agences gouvernementaux responsables des affaires maritimes. L'Atelier était organisé de manière à stimuler la contribution directe des participants, ce qui a donné lieu à un certain nombre de questions et à des échanges fructueux. Le service d'interprétation simultanée anglais-français-arabe a également permis aux participants, et notamment à ceux provenant de pays arabophones (la majorité des bénéficiaires du SAFEMED), de mieux comprendre les échanges et d'y réagir à toutes les étapes de l'Atelier.

OBJECTIFS

7. Voici les principaux objectifs de l'Atelier:
 - promouvoir l'application du Programme VIMSAS, y compris la proposition de réglementation de l'UE;
 - mieux faire connaître le VIMSAS aux participants et les informer sur le cadre opérationnel d'application du Programme; et
 - identifier l'assistance dont les bénéficiaires du Projet SAFEMED et les autres pays méditerranéens ont besoin pour se porter volontaires pour le Programme.

CONTENU ET CALENDRIER DE L'ATELIER

8. Le contenu et le calendrier de l'Atelier ont fait l'objet de discussions et ont été arrêtés en accord avec l'OMI dans le cadre des préparatifs d'organisation de l'Atelier. Le Programme et la liste des intervenants et de leurs présentations ont été décidés en fonction des objectifs précités. Une copie du programme de l'Atelier figure à l'**ANNEXE II**

du présent rapport. Spécificité de cet Atelier, chaque délégation a été entendue individuellement.

9. Sept intervenants et interviewers ont participé à l'Atelier. Les voici : M. Lawrence Barchue, responsable du bureau Audit des États membres et de la surveillance interne, Organisation maritime internationale (OMI); le Professeur Jens Uwe Schroeder, Université Maritime Internationale; M. George Christophi, expert maritime au Ministère du travail et des télécommunications, service de la marine marchande, Chypre; M. Ioannis Efstratiou, expert maritime au Ministère du travail et des télécommunications, service de la marine marchande, Chypre; M. Daniel Warin, Administrateur, Commission Européenne, DG TREN; M. Lawrence Sciberras, inspecteur du contrôle de l'État du port et de l'État du pavillon à l'Office de la Marine Marchande du Ministère maltais de la mer, et M. Philippe Bacquet, Chargé de mission qualité et sécurité, Direction des Affaires Maritimes, France. La liste complète des intervenants et interviewers figure dans la 'Liste des Participants' fournie à l'**ANNEXE I**.

ORGANISATION ET LOGISTIQUE

10. C'est le REMPEC qui était chargé d'organiser l'Atelier.
11. Ses responsabilités étaient les suivantes:
- réservation d'un hôtel avec salle de conférence entièrement équipée et autres aménagements nécessaires;
 - choix des interprètes (anglais-français-arabe);
 - identification d'un fournisseur local d'équipements d'interprétation;
 - secrétariat;
 - invitation des participants;
 - préparation du programme de l'Atelier;
 - choix du lieu d'organisation de l'Atelier et dispositions;
 - identification, choix et invitation des intervenants externes;
 - désignation d'un coordinateur et d'un modérateur pour l'Atelier;
 - gestion des conditions de transport et d'hébergement des intervenants et participants;
 - prise en charge des frais de déplacement et d'indemnité journalière des intervenants et participants;
 - organisation des pauses café et des déjeuners pour tous les participants;
 - constitution d'une documentation sur l'Atelier à remettre à tous les participants et intervenants;
12. Tous les participants et intervenants ont reçu une documentation sur l'Atelier, composée des éléments suivants:
- Exemple de Programme définitif de l'Atelier;
 - Exemple de la note 'Information des Participants';
 - Formulaire d'évaluation;
 - Liste provisoire des Participants;
 - Exemple de la Rés. de l'OMI A. 974(24) – Cadre et procédures du Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI VIMSAS, en arabe, anglais et français;
 - Exemple de la Rés. de l'OMI A. 996(25) – Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2007;
 - Exemple de la Note A 25/8/1 du Secrétaire général de l'OMI à la 25^{ème} Session de l'Assemblée sur le Manuel de l'auditeur - Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI, en anglais et en français;
 - Exemple de la Note A 25/8/2 du Secrétaire général de l'OMI à la 25^{ème} Session de l'Assemblée sur le Rapport de synthèse des audits - Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI, en anglais et en français;

13. L'Atelier a eu lieu du 4 au 6 mars 2008 dans l'une des salles de conférence de l'Hôtel Corinthia San Gorg, St. Julians, Malte, où résidaient les intervenants ainsi que les participants SAFEMED.
14. Comme pour toutes les autres activités régionales organisées par le REMPEC, les deux langues officielles de l'Atelier étaient l'anglais et le français. Un service d'interprétation simultanée de toutes les présentations était prévu dans ces deux langues, l'anglais et le français. L'interprétation simultanée en langue arabe était également proposée pour faciliter l'interaction des participants et intervenants. Les participants ont confirmé l'utilité de ce service pour échanger leurs points de vue au cours de l'Atelier.
15. M. Jonathan Pace, directeur de programme au REMPEC et coordinateur du Projet SAFEMED, a été désigné coordinateur de l'Atelier, avec pour responsabilité de veiller à son bon déroulement. C'est M. Albert Bergonzo, responsable du Projet SAFEMED (Administration Maritime) qui était chargé des préparatifs avec l'aide du Capitaine Joseph Zerafa, responsable du Projet SAFEMED (Sécurité Maritime).

PRÉSENTATIONS

16. La première présentation du Jour 1, intitulée 'Le rôle du Projet SAFEMED dans la préparation des partenaires méditerranéens au Programme d'audit', était celle de **M. Jonathan Pace**, directeur de programme au REMPEC. M. Pace y a présenté dans le détail les initiatives du Projet SAFEMED de mise en œuvre par l'État du pavillon. Ces initiatives portaient entre autres sur la préparation et la collecte d'informations sur l'état et les ressources des administrations maritimes des pays bénéficiaires, via le Formulaire d'auto-évaluation de l'OMI rempli et actualisé (Tâches 1.1 P et 1.2 P) et la conduite de deux études théoriques vouées à servir de références pour de possibles modèles de normes à l'attention des administrations de l'État du pavillon (Tâche 1.4 O) ainsi que pour un cadre de surveillance des sociétés de classification (Tâche 1.7 O). L'Atelier VIMSAS devenait donc la prochaine étape logique de l'Activité de mise en œuvre par l'État du pavillon, sur la base de ces livrables.
17. **M. Lawrence Barchue**, responsable du bureau Audit des États membres et de la surveillance interne, Organisation maritime internationale (OMI), a procédé à la seconde présentation intitulée 'Promouvoir le Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI'. Il a tout d'abord explicité les rôles et responsabilités des différentes parties prenantes: OMI, États du pavillon, Organismes reconnus (OR) et compagnies maritimes. Il a ensuite expliqué comment, face à la nécessité accrue de mesurer l'efficacité des normes de l'OMI dans le contexte de compétitivité économique et de manque d'uniformité d'application des traités internationaux, l'OMI a adopté de nouveaux outils d'évaluation de la performance, à savoir le Formulaire d'auto-évaluation, puis le nouveau Programme facultatif d'audit. Enfin, il a expliqué le rôle de l'OMI dans le Programme d'audit et détaillé les principes de sa mise en œuvre.
18. La troisième présentation, intitulée 'Portée du Programme d'audit (Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI)', était celle du **Professeur Jens-Uwe Schroeder**, de l'Université Maritime Internationale. Le Professeur Schroeder a décrit les différentes sections du Code, puis il a détaillé ce que les administrations maritimes peuvent faire et ce qu'elles doivent faire, en qualité d'État du pavillon, d'État du port et d'État côtier, quelles sont leurs obligations et ce que signifie l'application dans la pratique pour tenir leurs engagements.
19. La présentation suivante, intitulée 'Les avantages attendus du Programme d'audit pour les États membres', était celle de **M. George Christophi**, expert maritime au Ministère du travail et des télécommunications, service de la marine marchande, Chypre. M. Christophi a expliqué comment le Programme VIMSAS pouvait améliorer la productivité, l'attribution des ressources et la coopération entre les parties prenantes des administrations, et ainsi soutenir l'efficacité politique et faciliter l'élaboration d'une stratégie. Il a conclu en évoquant l'ampleur des avantages de l'Audit pour les États

membres, puis il a exposé les répercussions positives de l'amélioration des performances de l'État du pavillon sur la sécurité en mer.

20. La dernière présentation du Jour 1, intitulée 'Formation des auditeurs et nouveau manuel des auditeurs' était également confiée à **M. Lawrence Barchue**. Il a expliqué aux participants que le Secrétariat général de l'OMI doit veiller à ce que les membres de l'équipe d'audit assument leur rôle d'auditeur dans le respect des normes imposées, obligation qui a motivé l'organisation d'une série de cours de formation aux quatre coins du monde. Il a ensuite présenté en détail le manuel des auditeurs, guide de référence visant à garantir l'équité du processus d'évaluation des États membres volontaires de l'OMI.
21. La première présentation du Jour 2, intitulée 'Politique de l'UE quant au Programme d'audit' a été conduite par **M. Daniel Warin**, Administrateur, Commission Européenne, DG TREN. Dans son introduction, M. Warin a souligné le soutien de l'Union Européenne au Programme d'audit, puis il a informé les participants des discussions en cours à l'UE concernant la possible adoption d'un programme d'audit obligatoire pour les États membres de l'UE.
22. **M. Lawrence Sciberras**, inspecteur du contrôle de l'État du port et de l'État du pavillon de l'administration maritime maltaise a pris la parole pour la présentation suivante, intitulée 'La procédure d'audit'. Il a détaillé les différentes étapes de l'Audit avant d'expliquer la logique de la procédure, de la planification initiale jusqu'au plan des mesures correctives, aux registres et au suivi, en insistant sur l'importance de la préparation pour la réussite de l'opération. M. Sciberras a présenté ensuite le rôle des différentes parties et les moyens mis en œuvre pour faciliter l'interaction des parties prenantes lors des réunions et de l'élaboration des rapports.
23. La troisième présentation du Jour 2, intitulée 'Se porter volontaire au Programme d'audit et demander une assistance à la Coopération technique' était confiée à **M. Lawrence Barchue** de l'OMI. M. Barchue a présenté les conditions de l'assistance offerte par l'OMI aux États membres qui le souhaitent, au stade de la préparation comme pour interpréter les conclusions de l'audit. L'OMI peut prêter assistance à tous les stades de la procédure et dépasser la dimension nationale de l'audit en instaurant un réseau d'échange d'information. La question de l'assistance concerne directement les bénéficiaires du Projet SAFEMED
24. **Le Professeur Jens-Uwe Schroeder** a ensuite exposé sa présentation intitulée 'Préparatifs à l'audit pour les administrations'. Il a informé les participants des différentes étapes conditionnant le début de l'Audit, en s'appuyant sur la Rés. A 974(24), cadre réglementaire pour les États membres de l'OMI volontaires pour l'audit. Le Professeur Schroeder a détaillé les procédures à suivre et proposé plusieurs mesures préalables à mettre en œuvre par chaque administration.
25. Les présentations précédentes portaient sur les aspects théoriques d'audit et du cadre réglementaire. Il semblait donc utile, à ce stade de l'Atelier, qu'un État membre méditerranéen de l'OMI volontaire pour l'audit, également État membre de l'UE, partage son expérience. **M. George Christophi** et **M. Ioannis Efstratiou**, experts maritimes au Ministère du travail et des télécommunications, service de la marine marchande, Chypre, ont donc fait part de leurs impressions aux participants, concernant tout d'abord la phase préparatoire de l'Audit, puis le suivi post-audit. Il en est ressorti que l'Administration maritime ne doit pas être la seule concernée, mais également les autorités politiques et d'autres agences gouvernementales, que la phase préparatoire, avant l'arrivée sur site des auditeurs, est essentielle, et que les résultats de l'audit doivent être communiqués à toutes les parties prenantes pour qu'elles puissent participer au suivi.

26. Les entretiens de chaque délégation ont eu lieu l'après-midi du Jour 2 (voir paragraphe 28).
27. Le Jour 3, dernier jour de l'Atelier, a commencé par une présentation intitulée 'Mesures correctives postérieures à l'audit' de la part de **M. Lawrence Sciberras**. M. Sciberras a expliqué en détail quand élaborer le plan des mesures correctives et quel doit en être le contenu. S'appuyant sur sa propre expérience d'auditeur, M. Sciberras a présenté un exemple de plan de mesures correctives.

ENTRETIENS

28. Pour stimuler la contribution active des participants, compte tenu qu'il s'agissait d'un Atelier, des entretiens individuels (délégation par délégation) ont eu lieu l'après-midi du Jour 2. Les participants devaient pouvoir s'y exprimer plus librement en ayant davantage de temps pour formuler leur pensée qu'au cours d'une table ronde. L'objet de ces entretiens, sur la base des Formulaires d'auto-évaluation OMI renseignés lors de la Tâche 1.1 P du Projet SAFEMED, était d'évaluer le degré de motivation au volontariat au Programme d'audit et les obstacles qui pourraient se dresser. C'est le Professeur Jens-Uwe Schroeder qui animait les entretiens, assisté de M. Lawrence Sciberras et de M. Philippe Bacquet. M. Bacquet devait se charger spécifiquement des entretiens avec les délégations francophones. Ces trois interviewers sont des auditeurs expérimentés du Programme d'audit. À l'issue du Jour 1 de l'Atelier, les trois interviewers se sont réunis afin de coordonner leurs entretiens pour atteindre une certaine cohérence. Tous se sont accordés sur les questions à poser et la procédure à suivre. À l'issue des entretiens, au Jour 3 de l'Atelier, le Professeur Schroeder a rédigé une synthèse des informations obtenues (voir **Annexe 3**) et présenté les conclusions. Cette ultime présentation a été suivie de débats.

DISCUSSIONS DU PANEL

29. Les futures évolutions possibles du Programme d'audit ont fait l'objet de discussions du panel lors du Jour 3, animées par M. Mario Mifsud de la délégation maltaise. Il s'est surtout agi de la possibilité de rendre le Programme d'audit obligatoire ou non, d'élargir la portée de l'Audit, et des moyens pour rendre l'Audit plus accessible aux pays en développement. En conclusion, le panel s'est accordé sur le fait que la transition de volontaire à obligatoire ne serait pas forcément productive et que la question mérite réflexion, l'objectif de l'audit n'étant pas de pénaliser les Administrations maritimes mais de promouvoir une culture de la sécurité maritime, ce qui ne peut se faire sans le consentement des administrations maritimes. Il a été décidé que l'instauration d'une culture de la sécurité maritime s'obtient par la sensibilisation et l'implication des Administrations maritimes, plutôt que par des mesures obligatoires. De surcroît, un programme volontaire préserve la souveraineté des États membres de l'OMI, condition de fonctionnement des organisations intergouvernementales.

CONCLUSION

30. À la fin de l'Atelier, les participants ont été invités à renseigner le Formulaire d'évaluation. Tous ont remis leur formulaire. Globalement, ils se sont dits très satisfaits, comme le montrent les chiffres suivants: ils sont 56% à reconnaître que l'Atelier a dépassé leurs attentes et 44% à dire que l'Atelier correspondait à leurs attentes. Quant à la qualité et au contenu des présentations, 48% des participants les considèrent très bons et 44% reconnaissent qu'ils étaient bons. On retrouve ces commentaires positifs dans les réponses des participants aux autres questions du Formulaire d'évaluation, ainsi que dans les impressions des intervenants. Une synthèse de ces réponses se trouve à l'**Annexe 4**.

31. On peut donc dire que l'Atelier aura été une réussite. Dans son discours de clôture, **M. Lawrence Barchue**, responsable du bureau Audit des États membres et de la surveillance interne, Organisation maritime internationale (OMI), a félicité le REMPEC pour l'organisation de l'Atelier et reconnu que les contributions des officiels et autres représentants d'administrations maritimes participant à la mise en œuvre du Programme VIMSAS ont permis de mieux faire comprendre le Programme d'audit. Il a conclu en suggérant que des ateliers similaires pourraient s'avérer fort utiles dans d'autres régions du monde.

ANNEXE I**ATELIER DU PROJET SAFEMED SUR L'APPLICATION DU PROGRAMME FACULTATIF D'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES DE
L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE****Malte (4-6 mars 2008)****LISTE FINALE RÉVISÉE DES PARTICIPANTS**

<u>PARTICIPANTS</u>					
PAYS	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
ALGÉRIE	Djillali GUELLIL Chef d'Etudes	Ministère des Transports 1, Chemin Iben Baddis El-Mouiz (Ex-Poirson) El Biar 16 406 Alger	+213 21 92 98 81	+213 21 92 6096	djillaliguellil@yahoo.fr
ÉGYPTE	Gamal EL AFIFI Inspecteur de l'État du pavillon Ahmed EL KASHASH Responsable du service d'audit	Autorité égyptienne pour la sécurité maritime Bab Gomrok (1) Ras El Tin Alexandrie	+203 48 63 650	+203 48 32 041	infocentereafms@yahoo.com

PAYS	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
ISRAËL	GERSON Alexander Inspecteur maritime en chef	Administration maritime et portuaire Ministère des Transports Itzhak Rabin Government Complex 15a Pal-Yam Str., Building B P.O. Box 806 Haifa 31999	+972 4 863 20 80	+972 4 863 21 18	alexg@mot.gov.il
	SHLOMO Man Inspecteur maritime en chef (Port d'Ashdod)	Oref HA-Namal P.O. Box 4004 Zip 77140 Ashdod	+972 8 851 89 00 Mob.: +972 577 745 866	+972 8 851 89 11	mans@mot.gov.il
JORDANIE	AL-SUHEIMAT Waleed Ahmad Directeur du service de sécurité technique et maritime	Autorité Maritime de Jordanie P.O. Box 171 Aqaba 77110	+962 3 201 5858 poste 104 Mob.: +962 745544006	+962 3 203 1553	tech@nic.net.jo
LIBAN	ASSAF Tony Responsable du service des accords internationaux	Direction des Transports terrestres et maritimes Ministère des Transports et Travaux Publics George Picot Street, Starco Building 3 ^{ème} étage Beyrouth	+961 1 372790	+961 1 371647	ministry@transportation.gov.lb toniassaf@hotmail.com
	ZARKOUT Imad Ingénieur IT – Application de la Convention Internationale		+961 1 372761	+961 1 371647	ministry@transportation.gov.lb

<u>PARTICIPANTS</u>						
PAYS	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL	
MALTE	ABELA Charles Directeur adjoint (Ports)	Office de la Marine Marchande Ministère maltais de la mer Maritime Trade Centre Marsa MRS 1912	+356 21 222 203	+356 21 222208	charles.abela@mma.gov.mt	
	ALDEN John Inspecteur du contrôle de l'État du port et du pavillon		+356 21 250 360		john.alden@mma.gov.mt	
	BUGEJA David Directeur général – Directeur adjoint du port		+356 22 914 421		+356 22914429	david.bugeja@mma.gov.mt
	CHAPELLE Mark Anthony Directeur technique		+356 22 914 320		+356 99494318	mark.chapelle@mma.gov.mt
	HAMILTON Dale Resp. Marine marchande		+356 21 250 360			dale.hamilton@mma.gov.mt
	MIFSUD Mario Resp. dvt politique et législatif		+356 21 250 360			mario.mifsud@mma.gov.mt
	SAMMUT Ivan Resp. Marine marchande		+356 21 250 360			ivan.sammuto@mma.gov.mt

<u>PARTICIPANTS</u>					
PAYS	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
MONACO	BISSUEL Jean-Louis Directeur des Affaires Maritimes	Direction des Affaires Maritimes Quai Jean-Charles Rey – BP 468 MC 98012 Monaco Cedex	+377 98 98 22 80	+377 98 98 22 81	jbissuel@gouv.mc
MAROC	ATIDE Abderrazek Resp. régional des Affaires Maritimes HASSEIN Omar Chef Service sécurité de la Navigation Maritime	Direction de la Marine Marchande Boulevard Felix Houphouet Boigny 20000 Casablanca	+212 22 276010 +212 22 482071 +212 22 434620	+212 22 273 340 +212 22 273 340	qmc@dmm.gov.ma snm@dmm.gov.ma
TUNISIE	BEJI Mongi S/D au Ministère du Transport BEN FADHEL Sahben Directeur Central Chargé des Services de la Marine Marchande	Direction Générale de la Marine Marchande Ministère du Transport Avenue du 7 novembre près de l'aéroport Tunis Carthage Tunis 2035 Office de la Marine Marchande et des Ports Bâtiment Administratif 2060 La Goulette Tunis	+216 71 806 719 +216 71 737 556	+216 71 80 64 13 +216 71 738 520	mongi.elbeji@mt.gov.tn s.benfadhl@ommp.nat.tn

PAYS	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
TURQUIE	CETIN Tamay Resp. de l'État du pavillon	Sous-secrétariat aux affaires maritimes GMK Bulvari No: 128/A Maltepe/Cankaya Ankara	+90 312 232 850	+90 312 2313306	tamay.cetin@denizcilik.gov.tr
	EYUBOGLU Mehmet Ragip Expert maritime		+90 312 232 850	+90 312 2313306	mr.eyuboglu@denizcilik.gov.tr

INTERVENANTS

PAYS / ORGANISATION	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
CHYPRE	CHRISTOPHI George Expert maritime	Ministère du travail et des télécommunications Service de la marine marchande Killinis Street, Mesa Geitonia CY 4007, Lemesos	+357 25 848100 poste 279	+357 25 848200	gchristophi@dms.mcw.gov.cy
	EFSTRATIOU Ioannis Expert maritime A		+357 25 848100 poste 273	+357 25 848200	jefstratiou@dms.mcw.gov.cy
FRANCE	BACQUET Philippe Chargé de Mission Qualité et Sécurité				Philippe.Bacquet@equipement.gouv.fr
MALTE	SCIBERRAS Lawrence Inspecteur du contrôle de l'État du port et du pavillon	Office de la Marine Marchande du Ministère maltais de la mer Maritime Trade Centre Marsa MRS 1912	+356 22914368	+356 21241460	lawrence.sciberras@mma.gov.mt
Commission Européenne	WARIN Daniel Administrateur	Commission Européenne DG TREN.G.1 Politique maritime: questions réglementaires, sécurité maritime, gens de mer DM28 3/82, B-1049 Bruxelles BELGIQUE	+32 2 298 83 27	+32 2 296 85 99	Daniel.WARIN@ec.europa.eu

INTERVENANTS suite

PAYS / ORGANISATION	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)	BARCHUE Lawrence D. responsable du bureau Audit des États membres et de la surveillance interne Secrétariat général	OMI 4 Albert Embankment London SE1 7SR Royaume-Uni	+44 20 7587 3109	+44 20 7587 3210	LBARCHUE@imo.org
UNIVERSITÉ MARITIME INTERNATIONALE	SCHROEDER Jens Uwe Professeur	World Maritime University P.O. Box 500 S-20124 Malmö Suède	+46 40 356306 +46 73 0807053		jus@wmu.se

SECRETARIAT

	NOM ET TITRE	ADRESSE	TÉLÉPHONE	FAX	E-MAIL
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)	HEBERT Frederic Directeur PACE Jonathan Directeur de programme BEN MOSBAH Souhait Resp. Projet SAFEMED (Comptabilité et Administration) SAMMUT André Assistant administratif STELLINI Doreen Documentaliste BORG Francesca Secrétaire	'Maritime House' Lascaris Wharf Valletta VLT 1921 MALTA	+356 21 33 72 96/7/8	+356 21 33 99 51	rempec@rempec.org

ANNEXE II

ATELIER SUR L'APPLICATION DU PROGRAMME FACULTATIF D'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Malte, 4-6 mars 2008

PROGRAMME

Jour 1	4 mars 2008
---------------	--------------------

Thème I: le cadre du Programme d'audit

09.00 – 09.30	Accueil des participants	
09.30 – 09.45	Ouverture de l'Atelier	
09.45 – 10.00	Introduction de l'Atelier/objectifs/logistique	REMPEC
10.00 – 10.30	<i>Pause café</i>	
10.30 – 11.00	Le rôle du Projet SAFEMED dans la préparation des partenaires méditerranéens au Programme d'audit	REMPEC
11.00 – 12.00	Le cas du Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI	L.D. Barchue (OMI)
12.00 – 12.30	Questions et débat	
12.30 – 14.00	<i>Pause déjeuner</i>	
14.00 – 15.00	Portée du Programme d'audit (Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI)	Prof. J.U. Schroeder (Univ. Mar. Intl)
15.00 – 15.45	Les avantages attendus du Programme d'audit pour les États membres	G. Christophi (Chypre)
15.45 – 16.15	<i>Pause café</i>	
16.15 – 17.00	Formation des auditeurs et nouveau manuel des auditeurs	L.D. Barchue (OMI)
17.00 – 17.15	Questions et débat	

Jour 2	05 mars 2008
---------------	---------------------

09.00 – 09.30	Politique de l'UE quant au Programme d'audit	D. Warin (CE)
---------------	--	---------------

Thème II: Préparation en vue de l'Audit

09.30 – 10.00	La procédure d'audit	L. Sciberras (Malte)
---------------	----------------------	----------------------

10.00 – 10.30	Se porter volontaire au Programme d'audit et demander une assistance à la Coopération technique	L.D. Barchue (OMI)
---------------	---	--------------------

10.30 – 11.00	<i>Pause café</i>	
---------------	-------------------	--

11.00 – 11.30	Préparatifs à l'audit pour les administrations	Prof. J.U. Schroeder (Univ. Mar. Intl)
---------------	--	--

Thème III: Application du Programme d'audit

11.30 – 12.00	Expérience des pays (I) – Phase préparatoire	G. Christophi – I. Efstratiou (Chypre)
---------------	--	--

12.00 – 12.30	Expérience des pays (II) – Application et suivi	G. Christophi – I. Efstratiou (Chypre)
---------------	---	--

12.30 – 12.45	Questions et débat	
---------------	--------------------	--

12.45 – 14.00	<i>Pause déjeuner</i>	
---------------	-----------------------	--

14.00 – 15.30	Entretiens individuels	P. Bacquet (France) / J.U. Schroeder (Allemagne) / L. Sciberras (Malte)
---------------	------------------------	---

15.30 – 16.00	<i>Pause café</i>	
---------------	-------------------	--

16.00 – 17.00	Entretiens individuels	P. Bacquet (France) / J.U. Schroeder (Allemagne) / L. Sciberras (Malte)
---------------	------------------------	---

Jour 3	06 mars 2008
---------------	---------------------

Thème IV: Suivi

09.15 – 10.00	Mesures correctives postérieures à l'audit	L. Sciberras (Malte)
---------------	--	----------------------

10.00 – 10.30	<i>Pause café</i>	
---------------	-------------------	--

10.30 – 11.30	Futures évolutions possibles du Programme d'audit	Discussions du panel
---------------	---	----------------------

11.30 – 11.45	Questions et débat	
---------------	--------------------	--

11.45 – 12.45	Synthèse des informations obtenues	Prof J.U. Schroeder (Univ. Mar. Intl)
---------------	------------------------------------	---------------------------------------

12.45 – 14.15	<i>Pause déjeuner</i>	
---------------	-----------------------	--

14.15 – 14.45	Conclusions commentées	F. Hébert (Directeur du REMPEC)
---------------	------------------------	---------------------------------

ANNEXE III

Atelier sur l'application du Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI VIMSAS (Voluntary IMO Member State Audit Scheme)

Malte, du 4 au 6 mars 2008

Synthèse des commentaires des participants à l'Atelier sur le Programme facultatif d'audit des États membres

Introduction

1 Le Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle (REMPEC) a organisé l'Atelier précité dans le cadre des activités du Projet SAFEMED de Coopération Euro-méditerranéenne sur la Sécurité Maritime et la Prévention de la Pollution provenant des Navires. Les participants de 10 pays méditerranéens ne s'étant pas encore portés volontaires pour le Programme VIMSAS (Algérie, Autorité Palestinienne, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Maroc, Syrie, Tunisie et Turquie) ont été invités à débattre des conséquences du Programme VIMSAS pour leur pays respectif.

2 L'Atelier s'est déroulé sur trois jours. Le premier jour a été consacré à l'évocation de plusieurs aspects du Code: contenus du Code, considérations de formation des auditeurs et procédures générales de conduite d'un audit. Le deuxième jour, des représentants de Chypre ont fait part de leur expérience d'une procédure d'audit et expliqué les résultats de l'audit pour cet État membre de l'OMI en particulier.

3 À la fin du deuxième jour, les participants à l'Atelier ont été invités à commenter individuellement le Code ainsi que les autres points évoqués lors de l'Atelier. Leurs commentaires ont ensuite été compilés dans une synthèse, présentée le dernier jour de l'Atelier et approuvée par les participants. Le présent document fournit la synthèse de ces commentaires.

Méthodologie utilisée

4 Les entretiens ont été confiés à trois experts invités, en provenance de Malte, de France et d'Allemagne. Deux experts ont interviewé chacun 3 délégations et le troisième 4. Ces entretiens étaient individuels et confidentiels. L'objectif n'était pas d'obtenir des déclarations officielles des États membres de l'OMI, mais bien les impressions personnelles d'individus travaillant dans des administrations maritimes et qui pourraient être concernés par l'audit de leur pays État membre de l'OMI.

5 Les interviewers s'étaient accordés au préalable sur les questions à poser afin de pouvoir comparer les réponses données par les participants. Le temps imparti étant relativement court (45 minutes par entretien), les questions étaient suffisamment larges pour donner une orientation générale. Il était donc possible d'en omettre ou de s'en écarter légèrement, au besoin.

6 Voici les thèmes sur lesquels portaient les questions (voir la liste fournie à l'Appendice 1 des présentes):

- .1 Impressions personnelles quant au Programme VIMSAS
- .2 Avantages du Programme VIMSAS
- .3 Autorités devant participer à un audit
- .4 Problèmes envisageables lors d'un audit
- .5 Probabilité d'un audit

Informations obtenues lors des entretiens

Généralités

7 Les entretiens ont tous eu lieu dans une atmosphère détendue, positive et constructive. Les interviewers tiennent à remercier les participants pour leur coopération et les informations précieuses qu'ils ont accepté de donner.

Conclusions à retenir

8 Aucun des interviewés ne s'est opposé au Code ni au Programme d'audit. Plusieurs pays se disent prêts à se porter volontaires pour l'audit à court ou moyen terme.

9 La majorité des participants a accueilli le programme VIMSAS favorablement et reconnu les avantages du Code et du Programme d'audit. Ces avantages sont multiples et dépendent souvent de la situation du pays de chaque participant. Toutefois, une majorité de participants a soulevé un certain nombre de problèmes pratiques pour l'acceptation du Programme d'audit et la préparation en vue de l'Audit.

10 La majorité des participants a confirmé l'utilité d'une vérification externe des dispositions. Pour beaucoup, les audits externes permettraient de sensibiliser les parties prenantes internes aux améliorations maritimes nécessaires, mieux que ce n'est généralement le cas.

11 Un certain nombre de participants a souligné l'importance d'une assistance à la préparation. Ils accueilleraient volontiers toute aide de l'OMI ou de l'actuel Projet SAFEMED. À chaque pays, ensuite, de définir les aides spécifiques dont il pourrait avoir besoin, adaptées à sa situation.

12 Tout au long de l'Atelier, la question de l'éventuel caractère obligatoire du Programme d'audit a été posée à plusieurs reprises. Bien que le représentant de l'OMI ait précisé qu'aucune discussion n'est prévue à l'OMI à ce sujet, le représentant de la Commission a indiqué qu'une telle obligation pourrait être imposée aux États membres de l'UE. Pour les participants, il est trop tôt pour débattre de cette obligation d'audit – tant au niveau de l'OMI que de l'UE – en n'ayant conduit que 20 audits à ce jour.

13 Il a également été question d'amender le cadre pour éviter que les États membres ne considèrent cet audit comme une expérience unique, avec la tentation de revenir à l'état pré-audit, où toutes les obligations ne seraient pas remplies et où certaines des mesures correctives suggérées postérieurement à l'audit risqueraient de ne pas être appliquées.

Impressions personnelles quant au Code

14 Questionnés sur ce que le Code inspire à chacun, la majorité des participants considère l'initiative très positive. Les grandes lignes d'orientation données par le Code apparaissent très utiles. Le Code et particulièrement l'Annexe établissent clairement les obligations respectives des administrations d'État du pavillon, d'État du port et d'État côtier. Un participant a suggéré que le Code soit utilisé comme référence pour former le nouveau personnel des administrations maritimes.

15 Dans ce contexte, les interviewés ont accueilli positivement la clarification des relations avec les autres autorités du secteur maritime des États membres, ainsi que l'élaboration d'une stratégie pour mettre en œuvre et faire appliquer les instruments internationaux obligatoires.

16 Bien que le Code suggère des procédures claires et documentées, ainsi que l'analyse de performance de chaque État membre, aucun système d'assurance qualité n'est clairement défini. Quelques participants ont demandé que ce point soit précisé.

Avantages du Code

17 Les avantages attendus du Code sont très différents selon le pays et dépendent en grande partie de la situation des interviewés dans leur pays. Il n'est donc pas possible de dégager une tendance générale des informations collectées. Les points cités le plus fréquemment sont la probabilité que le Code et un audit sensibilisent les administrations aux questions maritimes. En effet, celles-ci ne reçoivent pas toujours l'attention et le degré de priorité qu'elles méritent. Le Code pourrait donc servir à faire comprendre que des efforts dédiés et des ressources appropriées sont indispensables pour que les États membres de l'OMI puissent tenir les obligations internationales qui leur sont imposées.

Autorités devant participer à un audit

18 Le secteur maritime diffère en termes d'organisation et en nombre d'autorités impliquées entre les pays représentés à l'Atelier. Souvent, ce sont plusieurs ministères qui se chargent des différentes tâches imposées par les instruments obligatoires du Code. C'est généralement le cas du Ministère des Transports et de celui de l'Environnement. Dans un certain nombre de pays, peuvent également être impliqués le Ministère de la Défense (ex. pour les tâches SAR de Recherche et Sauvetage) et celui des Affaires étrangères (pour les procédures juridiques liées à tel ou tel instrument international).

19 Dans la plupart des pays, c'est le Ministère des Transports qui coordonne les formalités pour se porter volontaire pour un audit. Toutefois, l'instigateur est généralement le service chargé des affaires maritimes (la direction générale des transports maritimes dans la plupart des cas). Dans certains pays, les procédures diffèrent. Comme indiqué précédemment, plusieurs pays ont déjà décidé de se porter volontaires.

20 Plusieurs rapports nationaux, établis pour le projet SAFEMED en 2006, détaillent la structure organisationnelle de chaque pays. Le degré de coopération entre les autorités impliquées dans le secteur maritime varie d'un pays à l'autre. Lors des entretiens, les participants ont cité des exemples de structures bien documentées et de relations organisées

entre Ministères, de problèmes ou de mésestimation de l'importance des activités maritimes. Plusieurs ont rapporté des initiatives en cours pour restructurer l'administration maritime dans leur pays.

21 Quant au calendrier, tous les participants se sont accordés sur le fait qu'un audit peut être conduit en 5 jours par 3 auditeurs maximum.

Problèmes envisageables lors d'un audit

22 Si aucun participant n'envisage de problèmes majeurs en cours d'audit, ils en citent davantage au stade de préparation de l'audit. Le plus fréquent concerne la nécessité d'une assistance externe à la préparation d'audit. La majorité des pays évoque également des craintes quant aux implications financières de la préparation de l'audit. Dans un certain nombre de pays, l'administration maritime n'a qu'un budget limité. Une aide externe serait donc bienvenue pour garantir la réussite de la préparation. Mais, pour que l'audit tienne ses promesses, son importance doit être bien comprise en interne et financée de façon adéquate.

23 D'autres problèmes lors d'un audit pourraient être provoqués par le nombre des autorités y participant. Ceci risque de compliquer la compréhension de tous de la nécessité de l'audit et d'obtenir le degré d'implication requis pour conduire l'audit de façon optimale.

24 Il risque d'être plus difficile pour les plus petites administrations de tenir le calendrier d'audit de 5 jours, par rapport à celles plus importantes qui disposent du personnel qu'il faut quand il le faut.

Probabilité d'un audit

25 Les participants sont convaincus, pour la majorité, que leur pays se portera volontaire dans un délai court. Quelques pays ont déjà pris des engagements internes définitifs pour se soumettre à l'audit. Seuls les participants de deux pays doutent que leur pays se porte volontaire pour le Programme VIMSAS (craintes fondées ou ne se prononcent pas).

26 Des changements organisationnels en cours dans certains pays pourraient retarder leur décision de se porter volontaire. Parmi les autres raisons empêchant un pays de se porter volontaire à ce stade, citons les finances insuffisantes, le fait que les affaires maritimes ne soient pas considérées comme prioritaires, ou encore les écarts entre l'application de la législation nationale de certains pays représentés à l'Atelier et leurs obligations internationales. Les représentants d'un pays ont toutefois déclaré qu'ils aimeraient se soumettre à un audit le plus tôt possible pour obtenir un avis extérieur sur leurs problèmes d'Administration maritime, les priorités administratives à accorder, ainsi que les améliorations possibles.

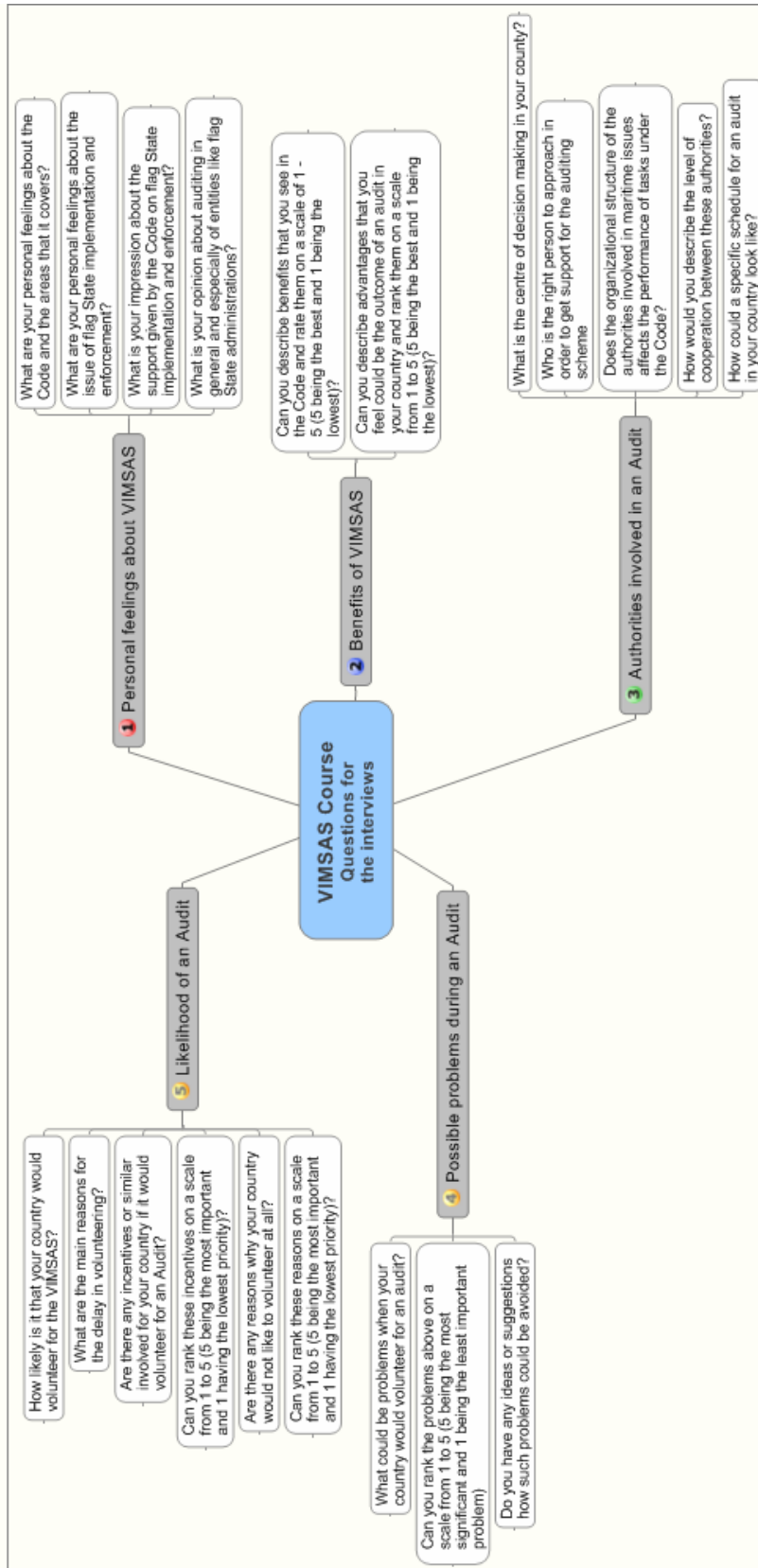
27 Un certain nombre de participants avait une idée claire des avantages qu'ils pourraient tirer de l'audit. Hormis le renforcement de l'influence de l'Administration maritime dans le secteur maritime du pays concerné, ainsi que l'augmentation des ressources humaines et financières dédiées, plusieurs autres avantages ont été envisagés. Souvent, l'audit et le Code offrent l'avantage de clarifier les structures et de mieux réguler les relations entre les différentes entités des affaires maritimes des pays représentés. Quelques représentants ont également avancé qu'un audit réussi serait avantageux économiquement pour les activités maritimes de leur pays. Une participation fructueuse au Programme VIMSAS pourrait être considérée comme un gage de qualité par les armateurs et contribuer à faire connaître les

États concernés ou à confirmer leur attractivité. Pour un certain nombre d'interviewés, le Code assurerait la promotion du pays s'efforçant à son niveau de se conformer aux normes maritimes européennes.

28 Plusieurs raisons ont été citées pour justifier le refus d'une administration à se porter volontaire. Si les participants comprennent bien l'intérêt et les avantages d'adhérer au Programme VIMSAS et au Code, la décision politique repose sur un certain nombre de facteurs qui varient d'un État à l'autre. Ont ainsi été mentionnées les questions de souveraineté, de perception publique et de volonté politique de se soumettre à un tel audit. Le volontariat est souvent de l'initiative des administrations maritimes. Il reste néanmoins à convaincre les plus hautes autorités de la hiérarchie politique et d'autres acteurs importants (ex. les forces de la défense) du secteur maritime national.

Appendice 1

Questions posées lors des entretiens



ANNEXE IV

ATELIER SUR L'APPLICATION DU PROGRAMME FACULTATIF D'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Malte, 4-6 mars 2008

FORMULAIRE D'ÉVALUATION (SYNTHÈSE)

1. L'Atelier a-t-il répondu à vos attentes?

Au-delà des attentes **56 %**

Conforme aux attentes **44%**

En deçà des attentes

2. D'une manière générale, qu'avez-vous pensé du contenu et de la qualité des interventions/présentations?

Très bons **48%** Plutôt bons **8%**

Bons **44%** Insuffisants

3. Cet Atelier vous a-t-il permis d'acquérir des connaissances?

Beaucoup **70%**

Quelques-unes **30%**

Pas assez

4. Les connaissances acquises lors de l'Atelier vous seront-elles utiles dans votre travail?

Très **70%**

Suffisamment **30%**

Non

5. Qu'avez-vous pensé de la durée des interventions/présentations?

Juste bien **82%**

Trop longue **9%**

Pas assez longue **9%**

6. Avez-vous eu assez de temps pour poser des questions?

Oui. **87%**

Non **13%**

7. Pensez-vous que les entretiens individuels ont été utiles?

Oui. **91%**

Non **9%**

8. Globalement, à l'issue de cet Atelier, êtes-vous:

Très satisfait **61%**

Satisfait **39%**

Mécontent