



**Ministère du Développement, de l'Investissement
et de la Coopération Internationale**

**Programme d'Appui à l'Accord d'Association
et à la Transition TUNISIE-UE (P3AT)**

CONTRAT DE JUMELAGE

**Appui au renforcement de l'administration et de
l'autorité maritimes en Tunisie**

Nom du bénéficiaire:	Ministère du Transport : <ul style="list-style-type: none">- Direction Générale du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce- Office de la Marine Marchande et des Ports
-----------------------------	--

Dossier N°	TN/14/ENP/TR/42
Référence CRIS	

Table des Matières

CONDITIONS PARTICULIÈRES	4
ANNEXE A1 - DESCRIPTION DE L'ACTION.....	16
ANNEXE A2 - CONDITIONS GÉNÉRALES APPLICABLES AUX CONTRATS CONCLUS DANS LE CADRE DES ACTIONS EXTÉRIEURES DE L'UNION EUROPÉENNE.....	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
ANNEXE A3 - BUDGET, RÉPARTITION DES COÛTS	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
ANNEXE A4 - PROCEDURE DE PASSATION DES MARCHES	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
ANNEXE A5 - DEMANDE DE PAIEMENT POUR CONTRAT DE JUMELAGE ACTIONS EXTÉRIEURES DE L'UNION EUROPÉENNE ET FICHE D'IDENTIFICATION FINANCIÈRE	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
ANNEXE A6 - VÉRIFICATION DES DÉPENSES	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
ANNEXE A7 - DISPOSITIONS FINANCIÈRES PARTICULIÈRES.....	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.
ANNEXE A8- MANDAT DE CONSORTIUM.....	246
ANNEXE A9 - CURRICULA VITAE	ERREUR ! SIGNET NON DÉFINI.

CONTRAT DE JUMELAGE
TN/14/ENP/TR/42

Le Ministère du Développement, de l'Investissement et de la Coopération Internationale de la République Tunisienne, représenté par le régisseur du Programme d'appui à l'Accord d'Association et à la Transition (P3AT), ayant son siège au Boulevard de la Terre Immeuble SOTRAPIL Centre Urbain Nord 1003 Tunis – Tunisie, (l'administration contractante),

d'une part,

et

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie de la République Française, ayant son siège à Tour Pascal A -92055- PARIS La Défense Cedex - France, (l'État Membre partenaire principal-EMP),

et

Le Ministère fédéral des Transports et de l'Infrastructure Digitale (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur-BMVI) ayant son siège à Robert-Schuman-Platz 1-53175 Bonn/Invalidenstraße 44, 10115 Berlin-République Fédérale Allemande- qui a donné procuration à l'État membre partenaire principal aux fins de la signature du présent contrat,

collectivement dénommés «les États membres parties» lorsqu'une disposition s'applique sans distinction à l'État membre partenaire principal et à l'État membre partenaire junior

d'autre part,

(les «parties»)

il a été convenu ce qui suit :

CONDITIONS PARTICULIÈRES

Article 1. Objet

1.1 Le présent contrat a pour objet l'octroi, par l'administration contractante, d'une subvention, au titre d'un jumelage, sous forme de remboursement des frais exposés en vue de financer la mise en œuvre de l'action intitulée: Appui au renforcement de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie («l'action») décrite à l'annexe A1.

1.2 La subvention est octroyée au titre du jumelage aux États membres partenaires (EMP), aux conditions stipulées dans le présent contrat, constitué des présentes conditions particulières (les «conditions particulières») et de leurs annexes, que les EMP déclarent connaître et accepter.

1.3 Les États membres partenaires acceptent la subvention au titre du jumelage et s'engagent à mettre en œuvre l'action sous leur responsabilité.

1.4 Le bénéficiaire final de l'action est le Ministère Tunisien du Transport, à travers la Direction Générale du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce (DGTMPMC) et l'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP).

Article 2. Période d'exécution et de mise en œuvre (durée légale et durée du plan de travail) de l'action

2.1 La période d'exécution (durée légale) commence à la date à laquelle l'administration contractante notifie la signature du présent contrat par l'ensemble des parties. La période d'exécution du présent contrat se termine trois mois après la période de mise en œuvre de l'action, comme le prévoit l'article 2.2.

2.2 La période de mise en œuvre de l'action dure 24 mois et débute à la date d'arrivée du conseiller résident de jumelage. Son arrivée doit intervenir au plus tard dans le mois qui suit la notification de la signature du contrat de jumelage.

Article 3. Financement de l'action

3.1 Le montant total des coûts de l'action éligibles à un financement par l'administration contractante est estimé à 1.300.000 EUR, tel que détaillé à l'annexe A3.

3.2 L'administration contractante s'engage à financer un montant maximal de 1.300.000 EUR. Le montant final est fixé conformément à l'article 17 de l'annexe A2, sauf lorsque l'annexe A7 est applicable. L'action est cofinancée par le bénéficiaire final selon les dispositions de l'annexe A3.

Article 4 – Modalités de paiement et rapports techniques et financiers

4.1 Le paiement est effectué conformément à l'article 15 de l'annexe A2, option n° 2, ainsi que précisé à l'article 15.1.

Préfinancement initial:	635 207,00 EUR
Versement du préfinancement suivant: (sous réserve des dispositions de l'annexe A2)	534 793,00 EUR
Solde du montant final du contrat de jumelage (sous réserve des dispositions de l'annexe A2):	130 000,00 EUR

4.2 Des rapports techniques et financiers seront présentés conformément aux articles 2, 15.1 et 15.3 de l'annexe A2, en utilisant les modèles de jumelage pertinents.

Le volet financier de ces rapports sera conforme aux exigences définies aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 15.7 de l'annexe A2 (exigences relatives à une ventilation détaillée des dépenses).

En plus de ces rapports, l'État membre partenaire principal enverra, tous les trimestres, des rapports intermédiaires supplémentaires, conformément à l'article 2.1 de l'annexe A2. La procédure de rapport spécifique suivra les dispositions arrêtées à l'annexe A7 du présent contrat.

Article 5. Adresses de contact

5.1 Toute communication relative au présent contrat doit être faite par écrit, comporter le numéro et l'intitulé de l'action et être envoyée aux adresses suivantes:

Pour l'administration contractante

Les demandes de paiement et rapports joints, y compris les demandes de changement de compte bancaire, doivent être adressées à:

Unité de Gestion du Programme d'Appui à l'Accord d'Association et à la Transition (P3A-T)

à l'attention de Monsieur le Directeur Général

Boulevard de la Terre -Immeuble SOTRAPIL-Centre Urbain Nord- 1003 Tunis-Tunisie

Tel : (+216)71.822.636/595/665

Fax : (+216)71).822.539

Courriel : directeur@ugp3a.gov.tn

Un exemplaire des rapports mentionnés à l'article 4.2 doit être adressé au service concerné de la Commission européenne chargé du suivi de l'action, à l'adresse suivante:

Délégation de l'Union Européenne en Tunisie

Section Opération I

Rue du Lac Biwa, B.P.150-1053 Les Berges du Lac-Tunis – Tunisie

Tel : (+216 71) 960 330

Fax : (+216 71) 960 302

Courriel : Delegation-tunisia@ec.europa.eu

Pour l'État membre partenaire principal

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie

Direction des Affaires Européennes et Internationales

A l'attention de Madame Marie-Joëlle COUTURIER

Tour Pascal A - 92 055- La Défense cedex- France

Téléphone: (+ 33) 1. 40. 81.80.49

Fax: (+ 33 1) 40.81.27. 70

Courriel : marie-joelle.couturier@developpement-durable.gouv.fr

Pour le bénéficiaire final de l'action

Ministère du Transport

Monsieur le Directeur Général du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce

13 rue Borjine-1073-Montplaisir-Tunis-Tunisie

Tel : (+216).71.906.558

Fax : (+216). 71.903.905

Courriel : youssef.benromdhane@mt.gov.tn

Coordonnées des Chefs de projet

Chef de projet de l'État Membre partenaire principal

Monsieur Philippe BACQUET

Administrateur Général des Affaires Maritimes

MEDDE / Inspection Générale des Affaires Maritimes

Tour Pascal B- 92055- Paris La Défense cedex-France

Téléphone : (+33)1.40.81.72.95

Fax : (+ 33).1 40.81.27.70

Courriel : philippe.bacquet@developpement-durable.gouv.fr

Chef de Projet de l'Etat Membre partenaire junior

Monsieur Wulf BLUMENSTEIN

Vertretung des Landes Niedersachsen bei der EU

Rue Montoyer 61 - 1000 Brüssel- Belgique

Tél (+32)2.235.081.8

Fax : (+32)2.230.132.0

Courriel : wulf.blumenstein@lv.niedersachsen.eu

Chef de projet du bénéficiaire final de l'action

Monsieur Youssef BEN ROMDHANE

Directeur Général du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce

13 rue Borjine-1073-Montplaisir-Tunis-Tunisie

Tel : (+216).71.906.558

Fax : (+216). 71.903.905

Courriel : youssef.benromdhane@mt.gov.tn

Chef de projet Exécutif du bénéficiaire final de l'action

Monsieur Imed ZAMMIT

Président Directeur Général de l'Office de la Marine Marchande et des Ports

Batiment administratif – 2060 La Goulette Tunis-Tunisie

Tel : (+216).71.736.960

Fax : (+216).71.735.520

Courriel : pdg.ommp@ommp.nat.tn

5.2 Vérification des dépenses

La vérification des dépenses visée à l'article 15.7 de l'annexe A2 sera effectuée par le Cabinet retenu par Expertise France pour auditer ce jumelage:

M. Frédéric LAFAY Auditeur

Cabinet Exponens Conseil & Expertise

15 , Place de la Nation – CS 61118-75127- Paris Cedex 11- France

Tel : +33 1 49 29 55 32-Fax : +33 1 48 05 19 32

Article 6. Annexes

6.1 Les documents suivants sont annexés aux présentes conditions particulières et font partie intégrante du contrat:

Annexe A1: Description de l'action (y compris le plan de travail)

Annexe A2: Conditions générales applicables aux contrats de subvention conclus dans le cadre des actions extérieures de la Communauté européenne

Annexe A3: Budget de l'action (y compris la partie cofinancée par le bénéficiaire final de l'action)

Annexe A4: Procédures de passation de marchés

Annexe A5: Modèle de demande de paiement et fiche d'identification financière

Annexe A6: Rapport de vérification des dépenses

Annexe A7: Dispositions financières particulières

Annexe A8: Mandat (Consortium France-Allemagne)

Annexe A9: Curricula Vitae

6.2 En cas de conflit entre les dispositions des présentes conditions particulières et celles des annexes jointes, les conditions particulières prévalent. En cas de conflit entre les dispositions de l'annexe A2 et celles des autres annexes, les premières prévalent.

En cas de divergences entre l'article 14 de l'annexe A2 et l'annexe A7, cette dernière prévaut.

Article 7 – Autres conditions spécifiques applicables à l'action

7.1 Les conditions générales sont complétées par les dispositions suivantes:

7.1.1 Dans les annexes A2 à A7:

Dans le cas d'un consortium d'États membres partenaires, l'État membre partenaire signant le contrat de jumelage et à la tête du consortium est appelé l'État membre partenaire principal.

Le terme «bénéficiaire(s)» désigne collectivement tous les États membres partenaires (EMP), y compris l'État membre partenaire principal.

Le terme «coordinateur» désigne l'État membre partenaire principal.

S'il n'y a qu'un seul État membre partenaire, les termes de bénéficiaire(s) et de coordinateur sont réputés désigner l'unique État membre partenaire.

7.1.2. L'action est cofinancée par le bénéficiaire final de l'action, selon les modalités précisées à l'annexe A3.

7.1.3 Aux articles 7.1 et 7.2 de l'annexe A2, le terme «bénéficiaire(s)» est remplacé par celui de «bénéficiaire final de l'action». L'article 7.2 de l'annexe A2 s'applique aussi à tout travail effectué par le ou les conseillers résidents de jumelage et autres experts mobilisés par le ou les EMP dans l'exercice de leurs fonctions liées à la mise en œuvre de l'action.

7.2 Il est dérogé aux conditions générales par les dispositions suivantes:

7.2.1 Par dérogation à l'article 9.4 de l'annexe A2, les modifications du plan de travail et du budget de jumelage sont régies par la procédure exposée à l'annexe A7.

7.2.2 Par dérogation à l'article 12.1 de l'annexe A2:

En cas de non-respect par le bénéficiaire final de l'action de l'une des obligations découlant du contrat de jumelage, ou pour tout autre motif externe dûment justifié, le ou les EMP peuvent résilier ledit contrat en donnant au bénéficiaire final de l'action un préavis écrit de trois mois, après en avoir informé l'administration contractante, le siège de la Commission et l'unité gestionnaire du pays bénéficiaire.

En cas de non-respect par le ou les EMP de l'une des obligations découlant du contrat de jumelage, ou pour tout autre motif externe dûment justifié, le bénéficiaire final de l'action peut résilier ledit contrat en donnant à l'EMP ou aux EMP un préavis écrit de trois mois, avec l'accord du siège de la Commission et après en avoir informé l'administration contractante (si la Commission n'est pas l'administration contractante) et l'unité gestionnaire du pays bénéficiaire.

En cas de non-respect par le ou les EMP ou par le bénéficiaire final de l'action de l'une des obligations découlant du contrat de jumelage, ou pour tout autre motif externe dûment justifié, l'administration contractante, avec l'accord de la Commission (si la Commission n'est pas l'administration contractante), peut mettre fin au financement de l'action ou mettre un terme à l'action, moyennant un préavis écrit de trois/deux mois adressé à l'EMP ou aux EMP et au bénéficiaire final de l'action.

7.2.3. Par dérogation aux articles 13.3 et 13.4 de l'annexe A2, la procédure de règlement des différends s'applique comme suit:

les parties mettent tout en œuvre pour régler à l'amiable tout différend ou réclamation découlant de l'interprétation, de l'application ou de l'exécution du présent contrat de jumelage, y compris son existence, sa validité ou sa résiliation. À défaut de règlement à l'amiable, chacune des parties peut soumettre le différend à un arbitrage, conformément au règlement facultatif de la Cour permanente d'arbitrage pour l'arbitrage des différends entre les organisations internationales et les États qui est en vigueur à la date de signature du présent contrat.

La langue de la procédure arbitrale sera l'anglais, le français ou l'allemand. L'autorité de nomination sera le président de la Cour de justice de l'Union européenne, à la demande écrite de l'une ou l'autre partie. L'arbitrage est définitif et obligatoire pour toutes les parties.

7.2.4 Par dérogation à l'article 14.3 de l'annexe A2, des coûts éligibles peuvent également être constitués par des frais unitaires (frais par jour travaillé dans le pays bénéficiaire et indemnités journalières) et des taux forfaitaires (frais de gestion du jumelage et 6 % du salaire et des charges sociales pour le conseiller résident de jumelage), comme indiqué à l'article 3.5 de l'annexe 7 et dans le manuel commun de jumelage.

7.2.5 Par dérogation à l'article 14.4 de l'annexe A2, le premier paragraphe de l'article 14.4 ne s'applique pas.

7.2.6 Les articles 14.6, 14.7 et 14.8 de l'annexe A2 ne s'appliquent pas.

7.2.7 La dernière phrase de l'article 15.2 de l'annexe A2 (prorogation du délai de soumission du rapport final) ne s'applique pas.

7.2.8 Par dérogation à l'article 15.4 de l'annexe A2, le paiement initial de préfinancement est effectué dans un délai de 30 jours à compter de la date de notification par l'administration contractante du contrat signé par toutes les parties.

7.2.9 La présentation du rapport de vérification des dépenses visé à l'article 15.7 de l'annexe A2 n'est requise que pour le paiement final. L'auditeur est désigné conformément à la réglementation en vigueur pour l'EMP.

7.2.10 Par dérogation à l'article 15.7 de l'annexe A2, une ventilation détaillée des dépenses est soumise à l'appui de chaque demande de nouveau versement de préfinancement. Cette ventilation détaillée des dépenses correspond au volet financier des rapports descriptifs établis en conformité avec les articles 2 et 15 de l'annexe A2, pour autant que celui-ci satisfasse aux exigences relatives à une ventilation détaillée des dépenses énoncées aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 15.7 de l'annexe A2.

7.2.11 Par dérogation à l'article 15.9 de l'annexe A2, les frais exposés dans d'autres devises sont convertis en euros au taux publié par la Direction générale du Budget de la Commission européenne sur InforEuro (http://ec.europa.eu/budget/contracts_grants/info_contracts/inforeuro/inforeuro_fr.cfm), applicable au mois durant lequel la dépense aura été exposée.

7.2.12 Une déclaration de confidentialité est accessible au public sur le site internet relatif au jumelage à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/enlargement/pdf/financial_assistance/institution_building/privacy_statement_twinning_103994_en.pdf (en anglais). Les informations qui y figurent s'appliquent pour le présent contrat de jumelage.

7.2.13 Tous les partenaires de jumelage s'engagent à faciliter l'organisation et la réalisation des missions d'évaluation du jumelage visées à l'article 9 de l'annexe A1 et décrites dans le manuel commun de jumelage.

Fait à Tunis en quatre exemplaires originaux rédigés en langue française, un original remis à la Commission européenne, un à l'administration contractante, un à l'État membre partenaire principal et un à l'administration du pays bénéficiaire.

Pour l'État membre partenaire principal

Pour l'administration contractante

Nom: Sylvie LEMMET

Nom: Salem AKROUT

Titre: Directrice des affaires européennes et internationales

Titre: Directeur Général de l'Unité de Gestion du P3A-T

Signature:

Signature:

Date:

Date:

Endossement pour financement par l'Union européenne

Nom: Laura BAEZA

Titre: Ambassadeur, Chef de Délégation

Signature:

Date:

Liste des acronymes

A	AA	Accord d'Association
	AdM	Autoroutes de la Mer
	AESM	Agence Européenne de Sécurité Maritime
	AIS	Automatic Identification System / Système d'Identification Automatique des navires (à base de transpondeur)
	AT	Assistance technique
B	BEI	Banque européenne d'investissement
	BM	Banque Mondiale
C	CAS	Système d'évaluation de l'état du navire
	CCRM	Centre de consultation radio médicale : Centre permettant de fournir gratuitement aux gens de mer une assistance médicale par radio sous forme de conseils délivrés par des médecins
	CE	Commission européenne
	CEE	Communauté économique européenne
	COLREG	Règlement international pour prévenir les abordages en mer
	CP	Chef de projet
	CPM	Code des Ports Maritimes de la Tunisie
	CRJ	Conseiller résident de jumelage
	CROSS	Centre Régional de Surveillance Opérationnelle et de Sauvetage
	CTN	Compagnie Tunisienne de Navigation
D	DGMM	Direction Générale de la Marine Marchande de la Tunisie
	DGTMP	Direction générale du transport maritime et des ports maritimes de commerce
E	Etat du Pavillon	Etat dont un navire est autorisé à battre le pavillon.
	Etat du Port	Etat dans le port duquel un navire étranger fait escale volontairement
	Etat Côtier	Etat au large duquel un navire transite
	EMSA	European Maritim Safety Agency (voir AESM)
	EPNA	Entreprise Publique à caractère Non Administratif de la Tunisie

	EQUASIS	European Quality Shipping Information System
G	GISIS	Système mondial intégré d'information sur les transports maritimes
	GNSS	Global Navigation Satellit System : système GALILEO de navigation par satellite
H	HAZMAT	Hazardous Materials : Substances Dangereuses en Français qui désigne les matières dangereuses et polluantes transportées par un navire. Par extension nom donné au message envoyé à la base de données Safe Sea Net qui centralise les renseignements sur le trafic maritime.
	H/J	Hommes/Jours de mission
I	IALA	Association internationale de signalisation maritime
	IEVP	Instrument européen de voisinage et de partenariat
	IMDG	Code OMI traitant du transport des marchandises dangereuses à bord des navires
	IMSAS	Système d'audit des Etats membres de l'OMI
	Immobilisation, rétention	Interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de prendre la mer en raison des anomalies constatées qui, isolément et globalement, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer.
	IRP	Installations de Réception Portuaires : Toute installation fixe, flottante ou mobile, pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaisons.
	ISO	Organisation internationale de normalisation
	ISPS	International Ships and ports Security : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
	ISM	International Safety Management : Code International partie de SOLAS, relatif à la sécurité de l'exploitation des navires et de la prévention de la pollution.
	ISPS	Code international de la sûreté des navires et des installations portuaires
L	Lieu de refuge	Port, partie d'un port, mouillage ou tout endroit abrité, désigné par un état membre pour accueillir des navires en détresse.
	LRIT	Long Range Identification Tracking (identification à longue distance du trafic maritime par satellite)
M	MARPOL	Maritim Pollution : convention OMI pour la prévention de la pollution de la mer par les navires
	MEDAMOS	Programme de l'UE des autoroutes de la mer en Méditerranée
	MEPC	Comité de l'OMI pour la protection du milieu marin visant à réduire les émissions polluantes des navires

	Mémorandum de Méditerranée	Mémorandum d'entente de Méditerranée sur le contrôle des navires par l'état du port (1997) 5membres, tous les états du Sud et de l'Est de la Méditerranée sauf la LYBIE et la SYRIE)
	Mémorandum de Paris	Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'état du port (1982) (Membres, Etats européens plus Canada)
	MdT	Ministère du Transport (Tunisie)
	MLC 2006	Convention du travail maritime révisée en 2006
O	Organisme Habilité	Société de classification ou tout organisme privé effectuant des travaux d'évaluation et de sécurité pour une administration et agréé par cette administration.
	OIT	Organisation Internationale du Travail : organisme basé à Genève
	OMI	Organisation Maritime Internationale : organisme basé à Londres
	OMMP	Office de la Marine Marchande et des Ports de la Tunisie
	OPRC	Convention internationale sur la préparation à la lutte et la coopération en cas de pollution par les hydrocarbures
	OR	Organismes Reconnus
	OSR	Organismes de Sûreté Reconnus
P	PAM/PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement, Plan d'Action Méditerranée
	PART	Plan d'Action Régional de Transport adopté à Marrakech en décembre 2005 (portant sur 2007-2013)
	PEV	Politique Européenne de Voisinage de l'Union Européenne
	P3A	Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association
	P3A II	Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association et du Plan d'Action voisinage
	P3AT	Programme d'Appui à l'Accord d'Association et à la Transition
	PEV	Politique européenne de voisinage
	PIB	Produit intérieur brut
	PFSO	Officier de sûreté de l'installation portuaire
	PFSA	Evaluation de la sûreté de l'installation portuaire
	PFSP	Plan de sûreté de l'installation portuaire
	PSC	Port State Control / Contrôles de l'Etat du Port (Programme d'inspection des

		navires étrangers faisant escale dans un de ses Ports)
R	REMPEC	Regional Marine Pollution emergency Response Centre for the Mediterranean Sea (Intervention d'urgence contre la pollution maritime accidentelle en Méditerranée)
S	SAFEMED	Programme de l'UE portant sur la sûreté et la sécurité maritime en Méditerranée
	SOLAS	Safety of Life at Sea : Convention OMI relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer
	SSN	Safe Sea Net : Base de données européenne gérée par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime. Elle joue le rôle d'un annuaire pour trouver le pays détenteur des renseignements utiles pour assister un navire en détresse.
	SSO	Officier de sûreté du navire
	STAM	Société Tunisienne d'Acconage et de Manutention
	STCW	Convention OMI sur la formation, la certification et les normes de veille des gens de mer
	STM/VTS	Service de Trafic Maritime (VTS pour Vessel Traffic Service en anglais) : Service destiné à améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement
T	TAIEX	Technical assistance information exchange
	TdR	Termes de référence
	Transbordeur roulier	Navire de mer destiné à transporter des passagers, équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de 12 passagers.
U	UE	Union européenne
	UGP3A	Unité de Gestion du Programme d'Appui à l'Accord d'Association et à la Transition
	UGP3A -II	Unité de Gestion du Programme d'Appui à l'Accord d'Association et au plan d'action voisinage
	UMA	Union du Maghreb Arabe
	UMS	Universal Measure System (Unité de jauge des navires de commerce dont la longueur est supérieure à 24 m)
	UNCLOS	Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer de 1982
	UpM	Union pour la Méditerranée
V	VIMSAS	Audit volontaire des Etats membres de l'OMI

	VTMIS	Vessel Trafic Management and Information Services (Services d'Information et de Gestion du Trafic des Navires) = Côtier
	VTS	Vessel Trafic Service (Système de suivi du trafic des navires)=Portuaire
Z	ZEE	Zone économique exclusive

ANNEXE A1 DESCRIPTION DE L'ACTION
--

PLAN DE TRAVAIL DU JUMELAGE

Le Ministère du Transport de la République Tunisienne (ci-après dénommé pays bénéficiaire) représentée par Monsieur Youssef BEN ROMDHANE, Directeur Général du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce et Chef de Projet,

d'une part,

et le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, et de l'Energie de la République française (ci-après dénommée l'État membre) représenté par M. Philippe BACQUET, Administrateur général des Affaires Maritimes et Chef de Projet,

d'autre part

SONT CONVENUS DU PLAN DE TRAVAIL SUIVANT QU'ILS S'ENGAGENT À METTRE EN ŒUVRE CONJOINTEMENT:

ARTICLE 1. CONTEXTE GENERAL

1.1 Evolution de la politique de la Tunisie dans le secteur du Transport maritime

Le secteur du transport a observé, durant la période d'achèvement du XI^{ème} Plan (2007-2011) et le lancement du Plan glissant (2010-2014), un dynamisme en termes de développement et d'investissements, caractérisé par la mise en place de plusieurs procédures de renforcement du rôle du secteur du transport en tant que source importante de croissance et d'emploi, à même de développer de nouveaux métiers en intégrant les activités logistiques et les services à valeur ajoutée dans le cadre d'une chaîne continue caractérisée par l'efficacité et la performance. Ceci résulte d'un traitement particulier du secteur du transport qui apparaît surtout à travers :

- les améliorations apportées à tous les modes de transport ;
- l'amélioration de la législation et des textes d'application ;
- le développement remarquable du niveau d'investissement et des réalisations du secteur.

Grâce à ces efforts, le secteur du transport a vu augmenter, ces dernières années, sa contribution au PIB (Produit Intérieur Brut) de 6 à 7 %, à l'instar de la moyenne des États de l'Union européenne (10%) et de quelques États d'économies émergentes tels la Turquie.

Les grandes orientations du Plan glissant (à court et à moyen terme) prévoient, notamment :

- l'augmentation du taux de croissance du secteur du transport et rehausser sa participation au PIB ;

- la programmation de l'entrée en service de 2 zones d'activités logistiques;
- la création des pôles économiques spécialisés dans le recensement des besoins du transport ;
- le renforcement du rôle du transport ferroviaire dans la dynamique économique et développer le transport ;
- l'adoption du transport intelligent à travers l'intégration des nouvelles technologies ;
- dédoublement de la contribution de la flotte nationale maritime dans les échanges commerciaux extérieurs ;
- le renforcement de la sécurité, la sûreté, et la protection de l'environnement.

Faisant partie intégrante du secteur du transport tunisien, le transport maritime est considéré comme un secteur important pour l'économie nationale. En effet, 98% des échanges extérieurs de la Tunisie s'effectuent par voie maritime.

Les 7 ports maritimes de commerce assurent annuellement le transit de 30 millions de tonnes de marchandises, dont 65% échangées avec les ports européens. Le trafic de passagers et de voitures a atteint en 2012 respectivement 750 000 passagers et 300 000 voitures, transportés principalement sur les lignes maritimes La Goulette/Marseille/Gênes.

L'activité des navires de plaisance générée par les 6 ports de plaisance qui se confirme de plus en plus, constitue un créneau porteur de développement du secteur du tourisme en Tunisie, dont 85% de l'offre d'hébergement touristique est située sur les zones côtières et repose essentiellement sur les activités balnéaires.

L'efficacité et la performance de tous les services en liaison avec le transport maritime, le renforcement de la sécurité et de la sûreté des installations portuaires et de la navigation maritime, sont des exigences primordiales pour soutenir l'économie nationale, améliorer la compétitivité des exportations tunisiennes, attirer l'investissement extérieur, créer des postes d'emploi et favoriser le développement durable.

Le secteur du transport maritime a enregistré de nombreuses réformes et a engagé plusieurs programmes pour moderniser et adapter l'infrastructure portuaire, améliorer la qualité des services et développer la flotte nationale. Malgré ces réformes, la flotte nationale reste sous dimensionnée et ne contribue qu'à hauteur de 12% (en 2013) aux échanges du commerce maritime extérieur.

Afin de remédier à ces manques, une stratégie de développement de la flotte nationale maritime a été engagée pour doubler cette participation et la faire passer de 9% à 18% en 2018.

C'est dans ce cadre que la Tunisie a pris l'engagement pour opérer un rapprochement du cadre législatif et réglementaire du secteur maritime et portuaire aux normes européennes et le renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes afin de :

- prévenir et gérer les risques liés à la navigation maritime, accroître le niveau de vigilance en mer et le long des côtes et prévenir les accidents en mer ;

- accompagner les efforts accomplis en matière de sécurité et de sûreté des navires, des ports et de la navigation maritime, dans le respect des dispositions des conventions internationales ;
- protéger le milieu marin et lutter contre les rejets illicites provenant des navires.

La Tunisie va devoir, en outre, participer activement à la mise en œuvre de la convention de droit de la mer de 1982, notamment en matière de droits et obligations de l'Etat côtier et mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour l'application des instruments internationaux, notamment les conventions mentionnées dans le Code des Instruments obligatoires de l'OMI, dans le cadre de l'audit des Etats membres.

1.2 Institutions bénéficiaires et autres parties associées

En vertu de la loi 98-109 du 28 décembre 1998, toutes les attributions de l'autorité et de l'administration maritimes ont été transférées à l'Office de la Marine marchande et des Ports. Une partie importante du personnel correspondant ainsi que des ressources ont donc été mis à la disposition de l'OMMP. La Direction Générale de la Marine Marchande a été chargée des attributions légales et économiques de contrôle, de coordination et de coopération, et participe aux actions opérationnelles avec les autres départements et structures concernés. Par conséquent, les autorités maritimes tunisiennes se composent des organes suivants :

- Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM) du Ministère du Transport (MdT) devenue en vertu du décret 2014-410 du 16 janvier 2014 la Direction Générale du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce (DGTMPMC);
- Office de la Marine marchande et des Ports (OMMP) du Ministère du Transport.

Présentation de la Direction Générale du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce (DGTMPMC) (Décret N° 2014-410 du 16 janvier 2014)

La Direction Générale du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce (DGTMPMC)¹ est une administration publique qui relève du Ministère du Transport, chargée notamment de:

- La politique générale maritime et portuaire ;
- La réglementation et l'organisation;
- Le contrôle et la coordination ;
- Les relations internationales.

La DGTMPMC assure la coordination de l'ensemble des activités émanant du code III, y compris celles de l'Etat côtier avec les autres départements concernés.

Le Décret N° 2014-409 du 16 janvier 2014, portant attributions du Ministère du Transport et le Décret N° 2014-410 du 16 janvier 2014, portant organisation des services centraux du Ministère du Transport visent à finaliser la réforme entamée par la loi n° 98-109 du 28 décembre 1998 et à fixer les attributions de la Direction qui relèvent principalement de ses missions.

¹ Nota : dans la suite du Contrat, la DGTMPMC sera appelée DGTMP pour simplifier la compréhension du texte

Par ce décret, la dénomination de la Direction Générale de la Marine Marchande a été remplacée par la Direction Générale du Transport Maritime et des Ports Maritimes de Commerce (DGTMPMC), dont l'architecture comporte trois directions techniques et un service des affaires générales.

La DGTMPMC est chargée de la supervision des activités de transport maritime, des ports maritimes de commerce, des transitaires, des professions maritimes et des services connexes. Elle est également chargée, notamment, de ce qui suit :

- élaborer, suivre et exécuter la politique, les plans et les projets de transport maritime et de ports maritimes de commerce et des activités qui s'y rattachent,
- participer aux études et élaborer les indicateurs statistiques et les rapports périodiques et annuels et en assurer le suivi de leur application,
- élaborer les textes législatifs et réglementaires relatifs au transport maritime et aux ports maritimes de commerce, en coordination avec les structures concernées et veiller à leur application,
- suivre la formation maritime et portuaire,
- traiter les dossiers d'exercice des activités des professions maritimes et des transitaires et préparer les examens relatifs à l'aptitude professionnelle y afférente,
- assister les professionnels et coordonner entre les intervenants dans le secteur du transport maritime et des ports maritimes de commerce et des services et activités connexes,
- effectuer le contrôle administratif, économique et technique des activités des établissements opérant dans le domaine du transport maritime et des ports maritimes de commerce,
- suivre l'application des normes de sécurité et de sûreté du transport maritime et des ports maritimes de commerce et de préservation de l'environnement et en assurer le contrôle,
- suivre l'application des normes et règles des systèmes qualité dans le domaine du transport maritime et des ports maritimes de commerce,
- suivre les activités des commissions et des conseils consultatifs du transport maritime et des ports maritimes de commerce,
- tenir et suivre les dossiers de coopération bilatérale et multilatérale dans le domaine du transport maritime et des ports maritimes de commerce,
- suivre l'application des conventions internationales et régionales dans le domaine du transport maritime et des ports maritimes de commerce.

A cet effet, elle comprend les structures suivantes :

- la direction du transport maritime,
- la direction des ports maritimes de commerce,
- la direction des professions de transport maritime,
- le service des affaires générales.

Présentation de l'Office de la Marine marchande et des Ports (OMMP)

L'Office de la Marine marchande et des Ports (OMMP) a été créé en vertu de la loi n° 65-2 du 12 Février 1965, modifiée par la loi du 15 Février 1972.

La loi N° 98-109 du 28 Décembre 1998, a chargé l'OMMP d'exercer les fonctions attribuées à l'autorité et à l'administration maritimes et lui a confié les missions de l'autorité portuaire conformément à la législation en vigueur.

L'organisation de L'OMMP a été fixée en 2004 par le décret n° 1029 qui le définit comme un établissement public de l'État, établi sous la tutelle de celui-ci et doté d'autonomie financière (ressources propres, essentiellement en provenance des ports) et de personnalité civile.

L'ensemble des missions de l'État pavillon et de l'État du port sont ainsi confiées à l'OMMP conformément à la législation en vigueur. Il assure aussi les attributions de police portuaire dans les ports maritimes de commerce. Enfin, il a pour mission d'exploiter et d'assurer le fonctionnement, l'entretien et le développement des ports maritimes de commerce. L'exploitation et l'entretien des ports par l'OMMP s'étendent, d'après la législation tunisienne, aux rades, aux dépendances et aux installations portuaires rattachées.

En tant qu'autorité maritime, l'OMMP est chargé d'exercer les fonctions rattachées aux services de la marine marchande, notamment l'administration des navires, l'administration des gens de mer, la sécurité des navires et de la navigation maritime et la gestion des épaves maritimes, notamment :

- l'administration des navires : l'OMMP dispose de prérogatives pour la tenue des registres matricule des navires, la délivrance des papiers de bord, le jaugeage des navires, la réalisation des visites de sécurité et la gestion des épaves maritimes ;
- l'administration des gens de mer : l'OMMP assure la gestion administrative de la carrière des marins ainsi que le suivi de l'application de la législation qui la régit. De même, il est chargé de la délivrance des brevets maritimes, du contrôle de l'exécution des contrats de travail maritime, de l'organisation du travail à bord et des visas d'effectif ;
- le contrôle de la navigation maritime : l'OMMP assure des missions de police à l'intérieur des ports maritimes de commerce et dans les eaux territoriales (dans la bande des 3 milles). Il peut participer aux opérations de lutte contre la pollution marine et aux opérations de protection de l'environnement marin ainsi que des missions d'assistance et de sauvetage en mer.

En tant qu'autorité portuaire, la mission principale de l'OMMP est le traitement dans les meilleures conditions de délai, de coût et de sécurité, de l'ensemble des navires et des marchandises transitant par les ports tunisiens, il peut participer, en outre, aux missions de sauvetage en mer et de la lutte contre la pollution en mer.

En ce qui concerne les ports, l'OMMP possède un organe de direction de la Sécurité et de la Sûreté portuaires. Les directions portuaires de La Goulette, Radés, Bizerte Menzel-Bourguiba, Sousse, Sfax Sidi-Youssef, Gabés et Zarzis dépendent directement du Président directeur général des Ports.

En ce qui concerne la Marine marchande, l'OMMP comprend la direction des Gens de Mer, et la direction de la Flotte et de la Navigation maritime. Les régions maritimes de Bizerte Menzel-Bourguiba, Tunis, Sousse, Monastir, Sfax Sidi-Youssef, Gabés et Djerba dépendent directement du Président directeur général.

L'OMMP est aussi habilité à constater les infractions à la législation maritime et à diligenter l'instruction des enquêtes maritimes. Le champ d'action de l'OMMP en matière de sécurité, de sûreté s'étend aussi aux ports de pêche et de plaisance, en plus des activités des ports de commerce.

1.3 Projets parallèles ou connexes réalisés dans le domaine concerné

La Tunisie, partenaire avec les institutions de l'Union européenne, participe aux programmes et initiatives liées au transport maritime dans le cadre d'IPEV, EUROMED, REMPEC, OMI, AESM.

Renforcement des capacités institutionnelles pour le pilotage et le suivi du secteur du transport

Le projet de jumelage entre la Tunisie, la France et l'Allemagne, mis en œuvre entre septembre 2011 et novembre 2013, a été financé par le Programme d'appui à l'accord d'association et au Plan d'action voisinage (P3A-II). Le bénéficiaire était la Direction Générale de la Planification et des Etudes du Ministère du Transport (MdT/DGPE). Ce jumelage avait pour objectif de renforcer les capacités de gestion et les compétences techniques de l'administration tunisienne du secteur du transport, en particulier celles de la Direction Générale de la Planification et des Études. Axes de travail définis au sein du jumelage :

- Renforcer la gouvernance du secteur des transports ;
- Améliorer le suivi du secteur du transport et la tutelle des entreprises publiques ;
- Améliorer le pilotage de la coopération et des études techniques et économiques ;
- Améliorer le dispositif d'information sur le secteur des transports ;
- Développer un dispositif de suivi de la logistique.

Le jumelage a consacré une section spécifique au transport maritime où une brève référence a été faite à l'autorité maritime, l'évolution de la flotte, aux statistiques et opérations portuaires, à la tarification ainsi qu'à la **sécurité, la sûreté et à l'environnement maritimes**.

Le projet de jumelage a intégré une section consacrée à l'examen de la structure actuelle de l'administration et de l'autorité maritime et la proposition d'une nouvelle organisation « *avec l'objectif de renforcer les capacités de gestion et les compétences techniques de l'administration tunisienne du secteur du transport maritime* ».

Résumé des informations sur cette question, disponible sur le site web du jumelage (<http://www.jumelage-transport.tn>).

Projets SafeMed

Le projet régional SafeMed (« EUROMED cooperation on maritime safety and prevention of pollution from ships ») est en cours dans dix pays du bassin méditerranéen, dont la Tunisie.

Un premier projet SafeMed (SafeMed I) s'est déroulé de 2006 à 2008, et s'est centré principalement sur l'état de mise en œuvre des conventions internationales sur le transport maritime et l'application des formulaires d'autoévaluation de l'OMI et de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

Un deuxième projet (SafeMed II) de 2009 à 2012, a été développé avec la collaboration du forum euro-méditerranéen du transport (EUROMED) et avait pour objectif principal d'apporter une amélioration

durable à la protection des eaux de la Méditerranée contre les risques d'accident en mer et de pollution marine.

Les deux premiers projets SafeMed ont été mis en œuvre par le REMPEC (« **R**egional **M**arine **P**ollution **E**mergency **R**esponse **C**entre for the Mediterranean Sea » / Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine Accidentelle).

Trente-deux fonctionnaires tunisiens ont assisté à l'atelier national VIMSAS (« **V**oluntary **I**MO **M**ember **S**tate **A**udit **S**cheme » / Programme d'audit facultatif des États membres de l'OMI), organisé par le projet SafeMed II en étroite collaboration avec l'OMI et tenu à Tunis du 10 au 12 octobre 2011.

Compte tenu de la réussite des deux projets SafeMed précédents, la Commission européenne et les pays méditerranéens partenaires ont décidé de lancer un troisième projet SafeMed (SafeMed III), qui a débuté en juin 2013 et prendra fin en juin 2016. Ce troisième projet est mis en œuvre par l'AESM (agence européenne pour la Sécurité maritime). Le projet SafeMed III a pour but d'assister les pays bénéficiaires, y compris la Tunisie, dans la poursuite du Plan d'Action Régional de Transport (PART) pour la région méditerranéenne adopté en 2007 et développé de 2007 à 2013, dans la continuation des résultats du SafeMed I et SafeMed II.

Projet de transport EUROMED (partenariat euro-méditerranéen)

Projet de transport EUROMED œuvre à la promotion de l'intégration économique et de la réforme démocratique au sein de 16 pays d'Afrique du Nord et du Moyen Orient, situés au sud de l'UE. La Tunisie est aussi active dans cette initiative et a pris part à plusieurs réunions. Parmi elles, la 7^e réunion du sous-groupe EUROMED sur la sécurité maritime en 2012, et le groupe de travail Politique maritime, Ports et Navigation à Courte Distance.

Dans le même contexte, elle participe au Plan d'Action Régional de Transport (PART) pour la région méditerranéenne afin de développer un système de transport euro-méditerranéen intégré, et a pris part au Groupe de haut niveau (GHN) sur l'extension des principaux axes de transport transeuropéens aux régions et pays voisins.

Projet MEDA-MoS - Autoroutes de la mer en Méditerranée

Les autoroutes de la mer visent à permettre un transport intermodal de porte à porte de haute qualité par voie maritime ; et ce par l'amélioration des liens maritimes existants ou par la création de nouvelles connections viables, régulières et fréquentes.

Les projets MEDA-MoS sont financés par la Commission européenne dans le cadre du plan d'action régional de transport (PART) 2007-2012, établi par la politique européenne de voisinage (PEV) pour la région méditerranéenne.

Au total, 12 pays de la Méditerranée occidentale et orientale, y compris la Tunisie, participant au programme MEDAMOS I et II.

Dialogue 5 + 5

Le Dialogue 5+5 est un forum ouest-méditerranéen établi en 1990 comme forum sous-régional informel pour les pays situés sur la côte ouest euro-méditerranéenne, à savoir l'Algérie, la France, l'Italie, la Libye, Malte, la Mauritanie, le Maroc, le Portugal, l'Espagne et la Tunisie.

En tant qu'initiative sécuritaire transméditerranéenne, le Dialogue 5+5 a pour objectif d'assurer la coopération entre les cinq pays de l'U.E. et les cinq pays arabes du Maghreb à travers le dialogue politique et la coopération économique, et veut mettre en œuvre une gestion plus efficace des ressources comme moyen d'améliorer l'interdépendance et le développement régionaux.

Le premier sommet 5+5 a eu lieu à Tunis en 2003. La Tunisie a également accueilli de nombreuses autres rencontres ministérielles dans ce secteur, la dernière en date étant la rencontre périodique 5+5 des ministres des Affaires étrangères, qui s'est tenue à Tunis en avril 2010.

U.P.M. (Union pour la Méditerranée)

L'U.P.M. est une organisation intergouvernementale à vocation régionale, destinée à donner un nouveau souffle au processus de Barcelone. Il s'agit d'un partenariat liant l'Europe aux pays riverains de la Méditerranée.

L'U.P.M. rassemble les États riverains de la mer Méditerranée (y compris la Tunisie) et l'ensemble des 28 membres de l'Union européenne (U.E.).

Les principales préoccupations de l'organisation concernent les domaines de l'énergie et de l'environnement : l'eau, l'énergie, l'environnement, et plus particulièrement la dépollution de la Méditerranée, et les autoroutes de la mer.

I.M.P. – MED (projet sur la politique maritime intégrée pour la Méditerranée)

Il s'agit d'un projet financé par l'U.E., qui cherche à offrir la possibilité à neuf pays riverains du sud de la Méditerranée de s'engager et de recevoir de l'aide afin de développer des approches intégrées en matière d'affaires maritimes. Les neuf pays partenaires sont : l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine, la Syrie et la Tunisie.

Ce projet est géré par le bureau de coopération de la Commission européenne, EuropeAid, et implique toute une série d'événements et d'activités d'assistance technique aux niveaux régional, sous-régional et national, couvrant tous les secteurs maritimes : transport et ports, environnement marin, pêche, gestion des zones côtières, sécurité maritime, recherche marine, tourisme, etc.

ARTICLE 2. DOMAINE DE COOPÉRATION AVEC L'UE

L'Europe entretient depuis longtemps des relations privilégiées avec la Tunisie, un voisin du Sud de la Méditerranée. Le premier accord commercial entre la Communauté économique européenne (CEE) date de 1969 déjà, suivi par un accord de coopération en 1976. Ensuite, la Tunisie a été le premier pays du sud de la Méditerranée qui a signé, en 1995, un accord d'association (AA) avec l'UE qui régit les relations politiques et économiques entre l'Union européenne et la Tunisie, contenant entre autre l'objectif important de l'établissement d'une zone de libre-échange avec l'UE. Cet accord continue à être la base légale pour la coopération bilatérale.

Dans le cadre de la politique européenne de voisinage, lancée suite à l'élargissement de l'UE en 2004, un plan d'action UE-Tunisie a été élaboré en 2005 contenant des objectifs stratégiques pour la coopération en matière de politique, d'économie et dans les différents secteurs couverts par l'accord d'association. Le plan d'action de voisinage UE-Tunisie a établi des objectifs stratégiques dans le domaine des transports, qui visent l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique nationale de transports et d'infrastructure, ainsi que l'application de mesures et de réformes dans le secteur maritime.

Suite à la révolution de janvier 2011, une nouvelle étape a été envisagée pour poursuivre l'appui à l'Administration tunisienne dans des thématiques liées à l'amélioration de la bonne gouvernance. L'Union européenne a défini une nouvelle approche en vue d'apporter des réponses mieux adaptées à l'évolution rapide de la Tunisie et à ses besoins de réformes pour soutenir une croissance économique durable et inclusive et gérer les liens et les flux transfrontaliers.

Cette nouvelle approche s'est traduite par **l'Accord sur le Partenariat privilégié Tunisie-UE**, signé le 19 novembre 2012, et qui exprime la volonté des deux parties de s'inscrire dans une dynamique de rapprochement qui dépasse les frontières du libre-échange et qui inclut une mobilité effective et mutuellement bénéfique.

En matière de transport et de services logistiques, le partenariat privilégié a tracé une démarche qui s'appuie notamment sur les axes suivants :

- La mise en œuvre de la politique nationale de transport et de développement du transport durable par l'amélioration de tous les modes de transport en vue d'assurer des systèmes de transport efficaces, sûrs et réduisant l'impact sur l'environnement ;
- Poursuivre en particulier les programmes des autoroutes de la mer (MEDAMoS) et de la sécurité maritime en Méditerranée (SAFEMED) ;
- Poursuivre le développement d'une politique d'infrastructure pour les différents modes de transport ;
- Renforcer et moderniser les infrastructures portuaires et aéroportuaires et mettre à niveau les ports maritimes de commerce ;
- Assurer pour les ports identifiés en tant que ports autoroutes de la mer, l'engagement à certains critères de qualité ;
- Développer des stratégies de secteurs de façon à répondre aux objectifs de l'évolution des échanges avec l'UE et dans le cadre de la mise en œuvre de l'Union pour la Méditerranée ;
- Promouvoir l'application des spécifications de l'UE pour l'interopérabilité des réseaux ferroviaires tunisiens ;
- Continuer à participer à l'exercice de planification pour les infrastructures de transport pour l'amélioration des connexions avec les réseaux transeuropéens ;
- Rapprocher les cadres réglementaires et législatifs aux normes européennes et internationales pour tous les modes de transport et renforcer les capacités institutionnelles des structures tunisiennes chargées du transport ;
- Renforcer les structures de l'autorité maritime et appuyer l'harmonisation de ses relations avec l'autorité portuaire ;
- Promouvoir l'échange d'expériences et de bonnes pratiques en matière de transport durable ;
- Développer une politique maritime intégrée qui tient compte des divers intérêts marins et maritimes sur la base des conventions internationales / régionales pertinentes et renforcer la gouvernance des différentes activités maritimes.

Le plan d'action UE-Tunisie 2013-2017 décline ces éléments de cadrage. Il cite, à côté de la gestion des ressources humaines, la convergence réglementaire avec l'UE et le développement durable comme deux des trois axes structurant le partenariat entre l'UE et la Tunisie.

Afin de renforcer la capacité des administrations et institutions publiques ainsi que les acteurs de la société civile pour la réussite de la transition démocratique, la mise en œuvre de l'accord d'association

et du plan d'action PEV, le Programme d'Appui à l'Accord d'Association (AA) et à la Transition (P3AT) a été mise en place².

L'intervention du P3AT vise entre autres des axes suivants :

- (a) Le rapprochement des législations et réglementations tunisiennes avec l'acquis communautaire dans tous les volets couverts par l'accord d'association mais aussi par les conventions internationales auxquelles la Tunisie pourrait adhérer,
- (b) L'amélioration de l'efficacité des administrations et institutions publiques tunisiennes et de leurs capacités à fournir aux citoyens et aux entreprises des services de qualité et de proximité par l'adoption de meilleures pratiques et à travers une meilleure implication des différents intervenants concernés ;
- (c) Le renforcement des capacités des administrations tunisiennes dans la réalisation et le suivi des résultats et recommandations émanant des travaux des instances de suivi de l'accord d'association et du plan d'action PEV ainsi que pour la mise en œuvre des conventions internationales auxquelles la Tunisie est partie.

² Ce programme fait suite de deux premières phases du Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association (P3A) et du Programme d'Appui à la mise en œuvre de l'Accord d'Association et du Plan d'Action voisinage (P3AII).

ARTICLE 3. RÉSULTATS OBLIGATOIRES (PRODUITS)

Les résultats obligatoires à obtenir dans le cadre du contrat sont repris de la fiche projet.

Les tableaux suivants fournissent une synthèse portant sur :

- La logique d'intervention décomposée en composantes et activités avec mention du nombre de journées d'experts prévues dans l'article 4 ci-après, avec les indicateurs objectivement vérifiables permettant de s'assurer, ex-post, que les résultats ont été atteints,
- Les sources d'information,
- Les hypothèses ou facteurs externes au projet conditionnant l'atteinte des résultats.
- La logique d'intervention par activité est déclinée en item. Chaque item donnera lieu à un rapport des experts venant en mission et ces rapports constitueront une source de vérification importante.

MATRICE DU CADRE LOGIQUE

Objectifs globaux			
Objectif général	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	
Contribution à la restructuration de l'administration et de l'autorité maritimes par la mise en place d'une organisation adéquate qui favorise la gouvernance maritime, la conformité aux dispositions des conventions internationales, ainsi que le développement et l'amélioration de leurs performances et de leurs capacités opérationnelles dans le secteur maritime et portuaire, notamment en matière de sécurité, de sûreté et de protection du milieu marin.	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de détention des navires tunisiens à l'étranger diminué • Taux d'inspection des navires étrangers dans les ports tunisiens augmentés • Nombre d'inspecteurs maîtrisant des procédures d'inspection augmenté. • Nombre d'accidents en mer des navires battant pavillon tunisien dans réduit • Efficacité d'exercice du contrôle des navires par l'Etat de Port et par l'Etat de Pavillon est assurée • Mise en place d'une organisation permettant de séparer les fonctions régaliennes et administratives de l'autorité maritime des fonctions de gestion et d'exploitation portuaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Données statistiques nationales • Rapport des Mémoires d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du Port. • Site WEB OMI (sous-comité III) 	
Objectif spécifique	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
Appuyer l'administration et l'autorité maritimes à : <ul style="list-style-type: none"> • La mise en place d'une nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes ; • L'harmonisation du cadre réglementaire avec les dispositions des conventions internationales et le rapprochement aux normes européennes ; • La définition d'une stratégie nationale pour le secteur maritime et l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles en matière de sécurité, de sûreté et de préservation du milieu marin ; • L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de formation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un décret de création d'une structure indépendante chargée d'administration et d'autorité maritime (attributions, organisation, étude économique) élaboré et validé • La stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports est élaborée et validée • La stratégie maritime nationale tel qu'édictée par le code III est élaborée, validée et communiquée • Nombre des textes réglementaires proposés pour la transposition des conventions internationales ou pour le rapprochement avec les normes européennes • Nombre des textes réglementaires nationaux analysés avec la proposition des modifications nécessaires. • Une équipe des institutions bénéficiaire formée en matière de sécurité des navires et de navigation maritime, sûreté des navires et des installations portuaires et prévention et lutte contre la pollution 	<ul style="list-style-type: none"> • JORT • Rapport du CRJ • Rapports des experts • Rapport d'activité du Ministère du Transport • Site Web 	<ul style="list-style-type: none"> • Validation par les décideurs politiques de la création d'une structure chargée d'administration et d'autorité maritime • Validation des projets de modification de textes existants et de nouveaux textes validés par les instances compétentes chargées de la législation et des normes. • Allocation des ressources nécessaires par le gouvernement pour la mise en place de la nouvelle organisation.

Résultats obligatoires par Composantes				
	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
<p>Composante A :</p> <p>Réorganisation de l'administration et de l'autorité maritimes, le renforcement de leurs capacités institutionnelles et l'harmonisation de leurs relations avec l'autorité portuaire</p>	<p>R1 : Une nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes est mise en place</p>	<p>IR1.1 Le dossier de création d'une structure indépendante chargée des attributions de l'administration et de l'autorité maritimes (attributions, organisation, étude économique) élaboré et validé</p> <p>IR1.2 Un manuel de procédures institutionnelles des missions de l'Administration et de l'Autorité maritimes élaboré et validé</p> <p>IR1.3 Les procédures du contrôle économique et technique élaborées et validées</p> <p>IR1.4 Au minimum 100 personnes participantes des parties prenantes ont pris part au séminaire relatif à la présentation de la nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes</p> <p>IR1.5 Au minimum 30 participants ont pris part aux ateliers sur les procédures institutionnelles et les capacités organisationnelles</p> <p>IR 1.6 Dix (10) participants sont formés au Système de Gestion de la Qualité</p> <p>IR1.7 Guide méthodologique pour le contrôle économique et technique de l'Administration et de l'Autorité maritimes remis</p> <p>IR1.8 Cartographie d'un SMQ établie, guide méthodologique d'un SMQ remis, proposition d'architecture d'un site intranet et SMQ présentée</p> <p>IR1.9 Modèle d'architecture d'un système d'information remis</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapports des experts. ▪ Rapport du CRJ. ▪ Projets de décret portant la création d'une structure et d'amendements des décrets d'attribution ▪ Documents récapitulatifs des travaux des séminaires/ atelier et visite d'étude ▪ Rapport de mission de la visite d'étude ▪ Rapport du formateur et fiches d'évaluation de la formation 	<ul style="list-style-type: none"> - Validation de création d'une structure chargée d'administration et d'autorité maritime actée par les décideurs politiques - Projets de modification de textes existants et de nouveaux textes validés par les instances compétentes chargées de la législation et des normes. - Allocation des ressources nécessaires par le gouvernement pour la mise en place de la nouvelle organisation.

Résultats obligatoires par Composantes				
	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
<p>Composante B : Appui à la mise à jour du cadre réglementaire tunisien, par la transposition des conventions internationales et par son rapprochement aux normes européennes notamment à l'égard de la sécurité des navires et de la navigation maritime, de la sûreté des navires et des installations portuaires, de la prévention de la lutte contre la pollution</p>	<p>R 2: Le cadre réglementaire du secteur maritime harmonisé avec les dispositions des conventions internationales et rapproché des normes européennes, notamment en matière de sécurité, de sûreté et de préservation du milieu marin.</p>	<p>IR2.1 Un état des lieux et des projets de texte retenus pour la mise à jour du cadre réglementaire est disponible</p> <p>IR2.2 Une stratégie de transposition des conventions internationales élaborée, validée et communiquée</p> <p>IR2.3 Un plan d'action pour la transposition des conventions internationales élaboré et validé</p> <p>IR 2.4 Des conventions sélectionnées transposées</p> <p>IR2.5 Document récapitulatif des démarches à effectuer pour la transposition des conventions validé</p> <p>IR2.6 Un projet de texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires élaboré et validé</p> <p>IR2.7 Un document relatif à la structure et au contenu du Code maritime unique et des textes réglementaires connexes à élaborer est préparé et validé</p> <p>IR2.8 Les TDR pour l'élaboration du « projet du Code maritime unique » sont élaborés et validés</p> <p>IR2.9 Au moins 50 participants ont pris part aux ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires</p> <p>IR 2.10 Procédure de veille réglementaire élaborée</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapports des experts. ▪ Rapport du CRJ. ▪ Projets de textes législatifs et réglementaires ▪ Documents récapitulatifs des travaux des ateliers 	<p>-Projets de modification de textes existants et de nouveaux textes validés par les instances compétentes chargées de la législation et des normes.</p> <p>-Allocation des ressources humaines pour la réalisation des activités relatives au résultat.</p> <p>-Approbation du Code maritime unique</p>
<p>Composante C :</p>	<p>R 3 : Une stratégie</p>	<p>IR3.1.1 La stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports est élaborée et validée</p> <p>IR3.1.2 Une formation aux procédures d'actualisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapport du CRJ ▪ Rapports des experts 	<p>-Validation des Stratégies actée par les décideurs politiques</p>

Résultats obligatoires par Composantes				
	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
Elaboration d'une stratégie nationale et d'un plan d'actions pour le secteur maritime	sectorielle nationale du transport maritime et des ports est élaborée et un plan d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles en matière de sécurité, de sûreté, de préservation du milieu marin est élaboré et mis en œuvre.	<p>et de mise à jour de la stratégie est effectuée</p> <p>IR3.2.1 La stratégie maritime nationale tel qu'édicte par le Code III³ est élaborée, validée et communiquée</p> <p>IR3.2.2 Une formation spécifique sur le rapportage prescrit par l'OMI est effectuée</p> <p>IR3.3 Un plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie nationale proposé et validé</p> <p>IR3.4 Au minimum 50 personnes des administrations et des parties prenantes ont participées au séminaire de sensibilisation sur la stratégie sectorielle nationale</p> <p>IR3.5 Au minimum 50 personnes (cadres d'administrations, parties prenantes, armateurs, autorités concernées) ont participées au séminaire de sensibilisation sur la stratégie maritime nationale</p> <p>IR3.6 Un Plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat de Port élaboré et validé</p> <p>IR3.7 Un Plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat de Pavillon élaboré et validé</p> <p>IR3.8 Un plan de gestion environnementale portuaire pour un port sélectionné est élaboré et validé</p> <p>IR3.9 Les TDR pour la mise en place des VTS ou VTMS (spécifications, identifications de besoins) sont élaborés et validés</p> <p>IR3.9.1 Visite d'étude prévue à l'Activité C 2 effectuée et rapport de visite d'étude remis</p> <p>IR3.9.2 Ateliers sur la sécurité des navires et la sûreté des navires et des installations portuaires effectués</p> <p>IR3.10.1 Un projet de texte fixant les modalités de</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Données statistiques nationales ▪ Rapport d'activité du Ministère du Transport. ▪ Documents récapitulatifs des travaux des ateliers ▪ Rapport de mission de la visite d'étude ▪ Rapport de mission du stage de formation ▪ Document de définition du système d'information. 	<p>-Adhésion des ministères concernés et le comité interministériel aux affaires maritimes</p> <p>-Validation des plans d'action</p>

³

Le Code III est le "Code d'application des instruments de l'OMI»

TN/14/ENP/TR/42

« Appui au renforcement de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie »

Résultats obligatoires par Composantes				
	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		<p>fonctionnement des bureaux d'enquête est élaboré et validé</p> <p>IR3.10.2 Un manuel de procédures sur la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents maritimes est élaboré et validé</p> <p>IR3.10.3 L'architecture d'une base de données des accidents et incidents maritimes est élaborée et validée</p> <p>IR 3.11.1 Rapport de diagnostic sur la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports tunisiens élaboré et présenté</p> <p>IR 3.11.2 Termes de référence du contrat de service pour l'appui à la création ou l'adaptation d'un logiciel de suivi des marchandises dangereuses élaborés et validés</p> <p>IR3.11.3 Une base de données pour le suivi des marchandises dangereuses suivant solution retenue est opérationnelle</p> <p>IR3.12 Un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses élaboré</p> <p>IR3.13 Tenue de l'atelier de présentation de la nouvelle stratégie</p>		
Composante D : Formation maritime et transfert de compétences	R4 : Un plan de formation élaboré et mis en œuvre	<p>IR4.1 Une stratégie de formation pour le Transport Maritime (audit, recensement des besoins) est élaborée et validée</p> <p>IR4.2.1 Elaboration d'un guide méthodologique de développement d'une flotte de commerce</p> <p>IR4.2.2 Elaboration d'un guide méthodologique des concessions portuaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rapport du CRJ ▪ Rapport des experts ▪ Tableau de bord gestion de projet. ▪ Plan de formation. ▪ Curricula et manuels de 	<p>-Validation de la Stratégie par les décideurs politiques</p> <p>-Validation des plans d'action</p> <p>-Les bénéficiaires mettent en œuvre l'organisation et les moyens nécessaires</p>

Résultats obligatoires par Composantes				
	Logique d'intervention	Indicateurs objectivement vérifiables	Sources de vérification	Hypothèses
		<p>IR4.2.3 Un plan de formation pour renforcer les capacités administratives et les compétences des cadres de la DGTMP et de l'OMMP conçu et validé</p> <p>IR4.3 Au moins 4 formations techniques et de gestion au profit des cadres de l'Administration Maritime sont organisées sur les thèmes suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification et économie du transport maritime ; ✓ Montage et évaluation des concessions dans le secteur maritime ✓ Gestion portuaire <p>IR4.4 Au moins neuf (9) formations techniques de cadres pour au moins 12 cadres par formation sont organisées</p> <p>IR4.5 Deux stages de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (FSI) sont organisés</p> <p>IR4.6 Un stage de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (PSC) est organisé</p> <p>IR4.7 Trois stages de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (VTMIS) sont organisés</p> <p>IR4.8 Le personnel du Bureau d'enquête est formé par le biais d'un stage de formation dans les institutions européennes appropriées</p> <p>IR4.9 Visite d'étude en Allemagne effectuée</p>	<p>formation.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fiches d'évaluation de la formation. ▪ Document de définition du système d'information. ▪ Supports de communication et d'informations 	

PROGRAMME DE TRAVAIL

Composante A : Réorganisation de l'administration et de l'autorité maritimes, le renforcement de leurs capacités institutionnelles et l'harmonisation de leurs relations avec l'autorité portuaire

Activités	Logique d'intervention	Indicateurs de l'activité objectivement vérifiable	Sources de vérification	Hypothèses
Activité A.1 Appui à la réorganisation de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyse de la situation actuelle en matière d'organisation et d'accomplissement des attributions de l'administration et de l'autorité maritimes, clarification du rôle des parties prenantes, propositions de scénarii d'organisation; ▪ Atelier relatif à la présentation des scénarii de la nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes; ▪ Elaborer une proposition d'un modèle de l'administration maritime et portuaire ; ▪ Etude économique pour évaluer les possibilités d'équilibre budgétaire d'une nouvelle organisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse de la situation actuelle en matière d'organisation et d'accomplissement des attributions de l'administration et de l'autorité maritimes faite, scénarii d'organisation proposés - Atelier de présentation des scénarii tenu - Modèle de l'administration maritime et portuaire proposé et remis - Etude économique pour évaluer les possibilités d'équilibre budgétaire d'une nouvelle organisation faite et remise 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Validation par les décideurs politiques de la création d'une structure chargée d'administration et d'autorité maritime - Projets de modification de textes existants et de nouveaux textes validés par les instances compétentes chargées de la législation et des normes. - Allocation des ressources nécessaires par le gouvernement pour la mise en place de la nouvelle organisation.
Activité A.2 Développer et améliorer les instruments et procédures institutionnelles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Définir et proposer des actions de renforcement institutionnel de l'administration et de l'autorité maritimes ▪ Révision et actualisation du cadre juridique afin de faciliter la mise en place d'une nouvelle organisation qui renforce la capacité 	<ul style="list-style-type: none"> - Actions de renforcement institutionnel de l'administration et de l'autorité maritimes définies et proposées - Cadre juridique facilitant la mise en place d'une nouvelle organisation révisé 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité</p>	

contribuant au recentrage des missions et des attributions des institutions bénéficiaires.	administrative et l'efficacité opérationnelle de la DGTMP et de l'OMMP dans la partie de leurs attributions d'administration et d'autorité maritimes <ul style="list-style-type: none"> ▪ Formation des équipes concernées sur les procédures institutionnelles et les capacités organisationnelles 	et actualisé <ul style="list-style-type: none"> - Equipes concernées par les procédures institutionnelles et les capacités organisationnelles formées 	acceptés et visés par la DGTMP Rapports intérimaires trimestriels du CRJ Validation des résultats atteints par le COFIL	
Activité A.3 Renforcer les capacités organisationnelles et de gestion en visant le renforcement des capacités de contrôle économique et technique, de gestion et suivi des projets, ainsi que l'amélioration de la coordination et la rationalisation des systèmes d'échanges d'information au niveau interne et externe des structures des bénéficiaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Proposition d'un modèle de contrôle économique et technique de l'administration et de l'autorité maritimes ▪ Analyse de la situation actuelle en matière de gestion et suivi des projets et proposition de procédures actualisées ▪ Appui à la formation et sensibilisation au Système de Gestion de la Qualité. Préparation à la certification. Formation des équipes concernées au Système de Gestion de la Qualité. Un atelier de quatre (4) jours pour 10 cadres du Ministère du Transport ▪ Appui à l'amélioration de la coordination et la rationalisation des systèmes d'échanges d'information au niveau interne et externe de l'administration et de l'autorité maritimes et autres institutions concernées 	<ul style="list-style-type: none"> - Modèle de contrôle économique et technique de l'administration et de l'autorité maritimes rédigé - Situation actuelle en matière de gestion et suivi des projets analysée, procédures actualisées proposées - formation et sensibilisation au Système de Gestion de la Qualité effectuée, un atelier de quatre (4) jours pour 10 cadres du Ministère du Transport tenu - Coordination des systèmes d'échanges d'information au niveau interne et externe de l'administration et de l'autorité maritimes et autres institutions concernées améliorée et rationalisée 	Documents du jumelage Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP Rapports intérimaires trimestriels du CRJ Validation des résultats atteints par le COFIL	Présence effective des cadres concernés
Activité A.4 Atelier de fin de Composante A	<ul style="list-style-type: none"> • Restitution finale des travaux de la Composante en présence de tous les cadres formés ou rencontrés durant les Activités • Conclusions, recommandations, préconisations et mesures adoptées pour que l'Activité soit pérenne 	<ul style="list-style-type: none"> - Atelier tenu, document de synthèse de la Composante remis 	Document relié (Actes de l'atelier) remis à chaque participant comportant : <ul style="list-style-type: none"> • Les rapports des missions d'experts • Les rapports finaux • Les guides méthodologiques • Les recommandations 	Présence effective des cadres concernés

Composante B : Appui à la mise à jour du cadre réglementaire tunisien, par la transposition des conventions internationales et par son rapprochement aux normes européennes notamment à l'égard de la sécurité des navires et de la navigation maritime, de la sûreté des navires et des installations portuaires, de la prévention de la lutte contre la pollution

Activités	Logique d'intervention	Indicateurs de l'activité objectivement vérifiable	Sources de vérification	Hypothèses
Activité B.1 Analyse du cadre réglementaire maritime tunisien actuel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analyser le cadre réglementaire maritime tunisien actuel et identifier les incohérences et les lacunes vis-à-vis des conventions internationales ; ▪ Proposer les actions nécessaires pour résoudre les déficiences constatées ; ▪ Mise à jour des textes réglementaires retenus. 	<ul style="list-style-type: none"> - Cadre réglementaire maritime tunisien actuel analysé, incohérences et lacunes vis-à-vis des conventions internationales identifiées - Actions nécessaires pour résoudre les déficiences constatées proposées - Textes réglementaires retenus mis à jour 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	Présence effective des cadres concernés
Activité B.2 Elaboration d'une stratégie et choix de méthodes pour la transposition des conventions internationales ratifiées par la Tunisie.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaboration d'une stratégie de transposition des conventions internationales ▪ Choix de méthodes pour la transposition des conventions internationales ratifiées par la Tunisie ▪ Ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Stratégie de transposition des conventions internationales élaborées - Méthodes pour la transposition des conventions internationales ratifiées par la Tunisie choisies - Ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires tenus 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	Présence effective des cadres concernés
Activité B.3 Appui à la transposition des conventions à sélectionner (MARPOL, SOLAS, MLC 2006, ...)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à la transposition des conventions à sélectionner (MARPOL, SOLAS, MLC 2006, ...). Le choix de(s) convention(s) à transposer dans la législation tunisienne sera fait lors de l'atelier B.2.3 sur les aspects législatifs et réglementaires et entériné par le COPIL qui suivra immédiatement ; ▪ Contrat de service : une contribution du secteur privé local spécialisé en 	<ul style="list-style-type: none"> - Convention(s) choisie(s) et transposée(s) - TDR d'un contrat d'assistance technique pour les aspects juridiques de la transposition de la ou les conventions 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	Présence effective des cadres concernés

	législation et réglementation pour les aspects juridiques de transposition	choisies élaborés et remis		
Activité B.4 Elaboration d'un texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à l'élaboration d'un texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires 	<ul style="list-style-type: none"> - Projet de texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des ports de commerce élaboré 	Documents du jumelage Rappports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP Rappports intérimaires trimestriels du CRJ Validation des résultats atteints par le COFIL	Présence effective des cadres concernés
Activité B.5 Rapprochement du cadre réglementaire aux normes européennes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à l'élaboration de projets de textes réglementaires rapprochés aux normes européennes et tenant compte des priorités tunisiennes : <ul style="list-style-type: none"> ✓ La construction et la sécurité des navires de pêche et de plaisance (< 24 m); ✓ L'organisation des activités de plaisance. ✓ Les qualifications plaisances (organisation des permis) ✓ Les procédures d'organisation, d'exploitation, de contrôle des bases nautiques de plaisance ▪ Contrat de service : préparation des TDR pour la mobilisation de l'assistance technique du secteur privé local spécialisé en législation et réglementation pour les aspects juridiques du rapprochement du cadre réglementaire aux normes européennes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Projets de textes réglementaires rapprochés aux normes européennes élaborés pour : <ul style="list-style-type: none"> ✓ la construction et la sécurité des navires de pêche et de plaisance (< 24 m) ; ✓ L'organisation des activités de plaisance. ✓ Les qualifications plaisances (organisation des permis) ✓ Les procédures d'organisation, d'exploitation, de contrôle des bases nautiques de plaisance - Les TDR sur le rapprochement du cadre réglementaire Tunisien avec les normes européennes sont élaborés et validés 	Documents du jumelage Rappports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP Rappports intérimaires trimestriels du CRJ Validation des résultats atteints par le COFIL	Présence effective des cadres concernés
Activité B.6 Etude pour	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Définition de la structure et du contenu du code maritime unique et des textes réglementaires connexes à élaborer, 	<ul style="list-style-type: none"> - définition de la structure et du contenu du code maritime unique et des textes réglementaires connexes à élaborer 	Documents du jumelage Rappports des experts produits à l'issue	Présence effective des cadres concernés

<p>l'élaboration d'un code maritime unique.</p>	<p>compte tenu de la réglementation nationale, des dispositions des conventions internationales ratifiées par la Tunisie, et des normes européennes ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Élaboration des TDR pour un projet d'assistance technique portant sur l'appui à l'élaboration du code maritime unique ; ▪ Atelier de sensibilisation sur le code maritime unique. 	<p>effectuée</p> <ul style="list-style-type: none"> - TDR pour un projet d'assistance technique portant sur l'appui à l'élaboration du code maritime unique élaborés - Contrat de service fait en dehors du jumelage, sur la base des TDR définis ci-dessus - Atelier de sensibilisation sur le code maritime unique tenu 	<p>de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	
<p>Activité B.7</p> <p>Atelier de fin de Composante B</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restitution finale des travaux de la Composante en présence de tous les cadres formés ou rencontrés durant les Activités ▪ Conclusions, recommandations, préconisations et mesures adoptées pour que l'Activité soit pérenne 	<ul style="list-style-type: none"> - Atelier de fin de Composante tenu, document de synthèse de la Composante remis 	<p>Document relié (Actes de l'atelier) remis à chaque participant comportant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les rapports des missions d'experts • Les rapports finaux • Les guides méthodologiques • Les recommandations 	<p>Présence effective des cadres concernés</p>

Composante C : Elaboration d'une stratégie nationale et d'un plan d'actions pour le secteur maritime

Activités	Logique d'intervention	Indicateurs de l'activité objectivement vérifiable	Sources de vérification	Hypothèses
<p>Activité C.1</p> <p>Élaboration d'une stratégie nationale sectorielle du transport maritime et des ports dans la quelle serait incluse la stratégie relative à la sécurité, à la protection du milieu marin et à la formation maritime conformément aux exigences des conventions internationales (Code III).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à l'élaboration de la stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports ; ▪ Appui à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale tel qu'édicte par le code III comme partie de la politique maritime générale sur le secteur du transport maritime ; ▪ Formation des équipes concernées sur les procédures d'actualisation et de révision de la stratégie maritime nationale ; ▪ Formation des équipes concernées sur les méthodes d'élaboration et de communication des rapports prescrits par les instruments obligatoires ; 	<ul style="list-style-type: none"> - Stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports élaborée ; - Stratégie maritime nationale tel qu'édicte par le code III comme partie de la politique maritime générale sur le secteur du transport maritime élaborée ; - Equipes concernées formées sur les procédures d'actualisation et de révision de la stratégie maritime nationale ; - Equipes concernées formées sur les méthodes d'élaboration et de communication des rapports prescrits par les instruments obligatoires ; 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	<p>Présence effective des cadres concernés</p>
<p>Activité C.2</p> <p>Appui à la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action pour améliorer la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection du milieu</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action dans les domaines suivants : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sécurité des navires ; ✓ Sûreté des navires et des installations portuaires ; ✓ Protection du milieu marin (prévention et lutte contre la pollution) ; Identification des besoins en matière d'installation de réception portuaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan d'action préparé pour la sécurité des navires, de sûreté des navires et des installations portuaires, de protection du milieu marin (prévention et lutte contre la pollution) dans les domaines suivants : besoins en matière d'installation de réception portuaire, sécurité de la navigation maritime, analyse et identification des besoins 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le</p>	<p>Présence effective des cadres concernés</p>

<p>marin</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Sécurité de la navigation maritime (surveillance, radiocommunications maritimes SMDSM, contrôle et intervention) analyse et identification des besoins pour la mise en place d'un VTMISS côtier ; ✓ Les enquêtes sur accidents et évènements de mer ; ▪ Organisation d'une visite d'étude pour une (1) semaine pour cinq (5) personnes dans des structures homologues spécialisées dans la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection du milieu marin. L'activité permettra de prendre connaissance des procédures et techniques de sécurité et de sûreté, des logiciels utilisés, des moyens requis et des systèmes de suivi. 	<p>pour la mise en place d'un VTMISS côtier, enquêtes sur accidents et évènements de mer</p> <p>- Visite d'étude effectuée, rapport des stagiaires remis</p>	<p>COPIL</p> <p>Rapport de visite d'étude rédigé et remis par les cadres Tunisiens</p>	
<p>Activité C.3</p> <p>Appui au renforcement du Bureau d'enquêtes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à l'élaboration d'un texte juridique fixant les modalités de fonctionnement du bureau d'enquêtes dans ses attributions relatives aux accidents et incidents de mer (Résolution MSC 255(84) ; ▪ Elaboration d'un manuel des procédures à la conduite des enquêtes conformes aux résolutions de l'OMI en la matière; ▪ Appui à la création d'une banque de données des enquêteurs et experts de réserve (non-fonctionnaires du bureau) ; ▪ Appui au développement d'une base de données des accidents et incidents de mer (notification des accidents de formats normalisés, en s'inspirant du 	<ul style="list-style-type: none"> - Texte juridique fixant les modalités de fonctionnement du bureau d'enquêtes dans ses attributions relatives aux accidents et incidents de mer (Résolution MSC 255(84) élaboré - Manuel des procédures à la conduite des enquêtes conformes aux résolutions de l'OMI en la matière élaboré - Appui à la création de la Banque de données des enquêteurs et experts de réserve (non-fonctionnaires du bureau) effectué; - Appui au développement de la base de données des accidents et incidents de mer (notification des accidents de 	<p>Documents du jumelage</p> <p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	<p>Présence effective des cadres concernés</p>

	modèle européen EMCIP);	formats normalisés, en s'inspirant du modèle européen EMCIP) effectué;		
Activité C.4 Elaboration des TDR d'une base de données et d'un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports tunisiens, à l'instar du système européen HAZMAT.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui à l'élaboration d'une base de données et d'un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports tunisiens, à l'instar du système européen HAZMAT ▪ Contrat de service : une contribution du secteur privé local spécialisé en informatique (IT) pour l'appui à la création ou l'adaptation d'un logiciel de suivi des marchandises dangereuses. 	<ul style="list-style-type: none"> - Appui à l'élaboration de la base de données effectué, manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports tunisiens, à l'instar du système européen HAZMAT, remis - TDR préparés pour la mobilisation du secteur privé local spécialisé en informatique (IT) pour l'appui à la création ou l'adaptation d'un logiciel de suivi des marchandises dangereuses. 	Documents du jumelage Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP Rapports intérimaires trimestriels du CRJ Validation des résultats atteints par le COPIL	Présence effective des cadres concernés
Activité C.5 Atelier de clôture de la Composante C et atelier de présentation de la nouvelle stratégie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restitution finale des travaux de la Composante en présence de tous les cadres formés ou rencontrés durant les Activités, cet atelier suivra ou précèdera immédiatement les ateliers prévus aux activités C.1.1 et C.1.2 ▪ Conclusions, recommandations, préconisations et mesures adoptées pour que l'Activité soit pérenne 	<ul style="list-style-type: none"> - Tenue de l'atelier de fin de Composante et de présentation de la nouvelle stratégie, document de synthèse de la Composante remis 	Document relié (Actes de l'atelier) remis à chaque participant comportant : <ul style="list-style-type: none"> • Les rapports des missions d'experts • Les rapports finaux • Les guides méthodologiques • Les recommandations 	Présence effective des cadres concernés

Composante D : Formation maritime et transferts de compétence

Activités	Logique d'intervention	Indicateurs de l'activité objectivement vérifiable	Sources de vérification	Hypothèses
Activité D.1 Développer une stratégie de formation pour le Transport Maritime pour répondre aux besoins du secteur à moyen et long termes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Ce groupe d'activités sera développé en connexion avec le groupe d'activité C1 : Élaboration d'une stratégie nationale tel qu'édicté par le code III comme partie de la politique maritime générale sur le secteur du transport maritime</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Stratégie de formation pour le Transport Maritime élaborée 	<p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	
Activité D.2 Concevoir et mettre en œuvre un plan de formation pour renforcer les capacités administratives et techniques des cadres, en particulier ceux de la DGTMP, de l'OMMP et du bureau d'enquêtes pour s'acquitter des tâches administratives et opérationnelles qui leur incombent, notamment en matière de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des formations techniques et de gestion au profit des cadres de l'Administration Maritime sont organisées sur les thèmes suivants: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Planification et économie du transport maritime ; ✓ Montage et évaluation des concessions dans le secteur maritime ✓ Gestion portuaire. ▪ Formation des inspecteurs des navires par l'État de pavillon (FSI); ▪ Formation des inspecteurs des navires dans le cadre de la convention MLC 2006; ▪ Formation des inspecteurs des navires par l'État de port (PSC); ▪ Formation des enquêteurs; ▪ Formation d'auditeurs ISM, ISPS, STCW, ROS; 	<ul style="list-style-type: none"> - Formations techniques et de gestion au profit des cadres de l'Administration Maritime effectuées pour : la Planification et économie du transport maritime, le Montage et évaluation des concessions dans le secteur maritime, la Gestion portuaire - Formations des enquêteurs, inspecteurs, évaluateurs, formateurs effectuées en FSI, MLC 2006, PSC, ISM, ISPS, STCW, RO's, IALA, conduite de navires de plaisance - Toutes documentations stipulées remises (conventions maritimes internationales, manuels d'instruction, codes, ...) 	<p>Rapports des experts produits à l'issue de chaque item d'Activité acceptés et visés par la DGTMP</p> <p>Rapports intérimaires trimestriels du CRJ</p> <p>Validation des résultats atteints par le COPIL</p>	Présence effective des cadres concernés

<p>des navires et de navigation maritime, sûreté des navires et des installations portuaires et prévention et lutte contre la pollution</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formation d'évaluateurs et de formateurs STCW; ▪ Formation VTS selon les normes IALA ; ▪ Formation d'évaluateurs pour la délivrance de titres de conduite des navires de plaisance ▪ Documentation: Fourniture de documents (conventions maritimes internationales, manuels d'instructions, codes...) 			
<p>Activité D.3</p> <p>Mettre en œuvre une formation pratique pour les membres du personnel de la DGTMP, de l'OMMP et du bureau d'enquêtes, ainsi que des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne: Formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (six stages de formation pendant deux (2) semaines pour deux (2) personnes chacun). L'activité permettra de prendre connaissance des procédures relatives aux FSI, PSC, VTMIS, et des modalités de fonctionnement des organismes/institutions concernés : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Deux stages de formation pratique sur le contrôle des navires par l'Etat du pavillon (FSI) y compris CCS; ✓ Un stage de formation pratique sur le contrôle des navires par l'État du Port (PSC) ; ✓ Trois stages de formation pratique aux Systèmes d'information et de gestion du trafic des navires (VTMIS) et au Système de suivi du trafic des navires (VTS)(pour ce dernier, deux stages de niveau I et un stage de niveau II); ▪ Formation pratique sur le terrain des 	<ul style="list-style-type: none"> - Stages suivants effectués en Europe : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Deux stages de formation pratique sur le contrôle des navires par l'Etat du pavillon (FSI) y compris CCS; ▪ Un stage de formation pratique sur le contrôle des navires par l'État du Port (PSC) ▪ Trois stages de formation pratique aux Systèmes d'information et de gestion du trafic des navires (VTMIS) et au Système de suivi du trafic des navires (VTS)(pour ce dernier, deux stages de niveau I et un stage de niveau II); - Formation pratique d'enquêteur effectuée 	<p>Rapport de stage remis par les stagiaires Tunisiens</p>	<p>Présence effective des cadres concernés</p>

	<p>enquêteurs dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (un stage de formation pendant deux (2) semaines pour deux (2) personnes). L'activité permettra de prendre connaissance des procédures et des modalités de fonctionnement d'un bureau d'enquêtes. <i>Cette activité sera développée en connexion avec le groupe d'activité C3 : Appui au renforcement du Bureau d'enquêtes, Résultat 3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Organisation d'une visite d'étude pour une (1) semaine pour cinq (5) personnes des membres du personnel de la DGTMP et de l'OMMP dans les administrations maritimes de l'UE. L'activité permettra de prendre connaissance des procédures et des modalités de fonctionnement des structures homologues. 	<ul style="list-style-type: none"> - visite d'étude effectuée durant une (1) semaine pour cinq (5) personnes des membres du personnel de la DGTMP et de l'OMMP dans les administrations maritimes de l'UE 		
<p>Activité D.4</p> <p>Atelier de fin de Composante D</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restitution finale des travaux de la Composante en présence de tous les cadres formés ou rencontrés durant les Activités ▪ Conclusions, recommandations, préconisations et mesures adoptées pour que l'Activité soit pérenne 	<ul style="list-style-type: none"> - Atelier de fin de Composante tenu, document de synthèse de la Composante remis 	<p>Document relié (Actes de l'atelier) remis à chaque participant comportant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les rapports des missions d'experts • Les rapports finaux • Les guides méthodologiques • Les recommandations 	<p>Présence effective des cadres concernés</p>

Composante 0 : Activités de support

Activités	Logique d'intervention	Indicateurs de l'activité objectivement vérifiable	Sources de vérification	Hypothèses
Activité 0.1 Coordination du projet	0.1.1 Comité de pilotage 0.1.2 Réunions mensuelles de coordination 0.1.3 Réunions trimestrielles du Comité de pilotage 0.1.4 Création d'un site web dédié au jumelage	Déroulement du jumelage jugé satisfaisant par les différentes parties		Adhésion à la démarche de Jumelage Participation des différents services du Ministère du Transport Ressources humaines nécessaires mises en place par la DGTMP, l'OMMP, le Ministère du Transport
Activité 0.2 Démarrage du projet y compris séminaire de lancement et atelier de mi-parcours	0.2.1 Démarrage du projet y compris les missions de préparation du contrat 0.2.2 Séminaire de lancement 0.2.3 Atelier de mi-parcours	CRJ installé en Tunisie, bureau équipé, matériels bureautiques en fonction Séminaire de lancement organisé avec l'aide du Ministère du Transport, de l'UGP3A et de la Délégation de l'UE Atelier de mi-parcours organisé	Rapport de démarrage (dans les deux mois suivant l'arrivée du CRJ) Compte-rendu du séminaire de lancement Propositions de l'atelier de mi-parcours adoptées ou amendées au COPIL suivant	Démarches administratives effectuées avec l'aide du Ministère du Transport et l'UGP3A si nécessaire Participation des différents services du Ministère du Transport Ressources humaines nécessaires mises en place par la DGTMP, l'OMMP, le Ministère du Transport
Activité 0.3 Clôture du projet y compris séminaire final	0.3.1 Séminaire de clôture 0.3.2 Rédaction puis remise du rapport final	Séminaire de clôture organisé avec l'aide du Ministère du Transport, de l'UGP3A et de la Délégation de l'UE	Compte-rendu du séminaire de clôture Compte-rendu de la dernière réunion du comité de pilotage Rapport final remis	Participation des différents services du Ministère du Transport Ressources humaines nécessaires mises en place par la DGTMP, l'OMMP, le Ministère du Transport

ARTICLE 4. TÂCHES (INTRANTS)

Les Etats membres du Consortium France et Allemagne associant en participation ponctuelle STC-GROUP (Pays-Bas) s'engagent sur la réalisation des résultats attendus et reprennent dans le contrat de Jumelage l'organisation du travail en quatre Composantes et seize Activités.

Ils ajoutent cependant et ce sans modification budgétaire une composante « 0 » regroupant toutes les activités de support (comités de pilotage, séminaires de lancement et de fin de jumelage, atelier de mi-parcours), et dont le fonctionnement est décrit au paragraphe ci-dessous.

Ils proposent aussi au Pays Bénéficiaire de terminer chaque Composante par un « atelier de fin de Composante ». L'expérience prouve en effet qu'il est bon de tirer les enseignements des travaux réalisés en présence de tous les acteurs qui s'y sont impliqués, et de remettre à chaque participant un document récapitulatif (rapports finaux des experts, actes des séminaires, documents de synthèse, préconisations, etc.). Le temps consacré à cet atelier spécifique est à prendre dans la ressource propre de la Composante et peut se combiner éventuellement avec une mission d'experts.

Les cinq Composantes sont les suivantes :

- **Composante A.** Réorganisation de l'administration et de l'autorité maritimes, le renforcement de leurs capacités institutionnelles et l'harmonisation de leurs relations avec l'autorité portuaire.
- **Composante B.** Appui à la mise à jour du cadre réglementaire maritime tunisien, par la transposition des conventions internationales et par son rapprochement aux normes européennes notamment à l'égard de la sécurité des navires et de la navigation maritime, de la sûreté des navires et des installations portuaires, et de la prévention et lutte contre la pollution.
- **Composante C.** Elaboration d'une stratégie nationale et d'un plan d'actions pour le secteur maritime
- **Composante D.** Formation maritime et transfert de compétences.
- **Composante O.** Activités de support regroupant la coordination et le pilotage, la phase de démarrage, le séminaire de lancement, l'atelier de mi-parcours, le séminaire de clôture à la fin du projet.

Chaque **Composante** numérotée de A à D est divisée en **Groupes d'Activités** (exemple A.1., A.2., etc.), elles-mêmes subdivisées en **Activités** (exemple A.1.1., A.1.2., etc.), avec pour objectif d'atteindre les résultats attendus correspondants. Dans chaque Composante, on trouve un Expert Clé voire plusieurs, qui sont des experts de grande expérience dans leur domaine, et qui animent et coordonnent les travaux au sein de leur Composante.

Pour commencer, la Composante O sera décrite ci-dessous pour les activités de support, puis les Composantes A à D pour le travail proprement dit.

Composante 0 (45,5 H/J). Activités de support

Outre la visibilité faite au Projet de Jumelage et à l'action de l'UE au travers du séminaire de lancement et du séminaire de clôture, il semble essentiel au Consortium de coordonner avec le Pays Bénéficiaire la bonne exécution du jumelage au travers des Comités de Pilotage (trimestriels), de réunions de coordination (mensuelles), et d'un atelier de mi-parcours (au trimestre T4). En plus, un site web dédié au Projet et ouvert aux acteurs du Projet sera créé le plus tôt possible après l'arrivée du CRJ en Tunisie.

De ce fait, la Composante 0 comprendra 3 Activités :

- ✓ **Activité 0.1** : Coordination du projet
- ✓ **Activité 0.2** : Démarrage du projet, séminaire de lancement, atelier de mi-parcours
- ✓ **Activité 0.3** : Clôture du projet, séminaire de clôture à la fin du projet

Le Consortium propose de consacrer 45,5 H/J à la Composante 0 (à prendre dans la ressource des 617 H/J prévue par la Fiche Projet et sans modification du Budget) avec la répartition suivante :

– Misions de préparation du contrat :	12	H/J
– Séminaire de lancement :	4	H/J
– Atelier de mi-parcours :	9	H/J
– Séminaire de clôture :	4,5	H/J
– Réunions trimestrielles du Comité de Pilotage :	<u>16</u>	<u>H/J</u>
Total :	45,5	H/J

Activité 0.1 (16 H/J) Coordination du projet

>

> **Activité 0.1.1 Comité de pilotage**

> Comme le prévoit la fiche de projet, un Comité de Pilotage sera mis en place. Il sera composé des deux CP du Consortium, des deux CP du Pays Bénéficiaire, du CRJ, des deux homologues du CRJ, d'un représentant de l'UGP3A et d'un représentant de la DUE. Pourront être invités par les CP à prendre part à une réunion du comité de pilotage les experts court terme présents en Tunisie au moment de la réunion au titre d'une mission d'expertise et le représentant de toute autre structure susceptibles d'apporter un éclairage adéquat au débat. Les règles de fonctionnement du Comité de Pilotage seront préparées au préalable et adoptées à sa première réunion. Les livrables de chaque Composante seront validés par ce Comité.

>

> **Activité 0.1.2 Réunions mensuelles de coordination**

> Chaque mois, une réunion mensuelle de coordination réunissant le CRJ, ses deux homologues Tunisiens, la DGTMP, l'OMMP, la DUE et l'UGP3A permettra de faire le point sur l'état d'avancement du projet.

>

>

- **Activité 0.1.3 (16 H/J) Réunions trimestrielles du Comité de pilotage**
- Chaque trimestre, les Chefs de Projet français (Etat membre principal) et allemand (Etat membre junior) participeront au Comité de pilotage. Le CRJ proposera un rapport intérimaire trimestriel aux deux Chefs de Projet principaux (Consortium et Pays Bénéficiaire) avant tout Comité de pilotage et préparera les réunions (convocation, document de présentation power point, rapport intérimaire trimestriel validé par les deux Chefs de Projet, sous forme papier, avec fiche financière).

- **Activité 0.1.4 Création d'un site web dédié**

Un site Web consacré entièrement au jumelage sera mis en place par les services concernés du Ministère du Transport (DGTMP et OMMP en collaboration avec le CRJ et les services concernés de la Direction générale chargée de l'Informatique,) le plus tôt possible après l'arrivée du CRJ. Il sera alimenté par tous les documents produits à l'occasion des activités du jumelage (rapports de mission des experts, documentations fournies, études sectorielles, décisions du Comité de pilotage, rapports trimestriels, etc.).

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité 0.1 aura lieu durant les 24 mois de la durée du jumelage.

Résultats obligatoires

- ✓ IR 0.1.1 Comités de pilotage
- ✓ IR 0.1.2 Réunions mensuelles de coordination
- ✓ IR 0.1.3 Réunions trimestrielles du COPIL
- ✓ IR 0.1.4 Création du site web dédié

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Lors de cette Activité seront mis en œuvre des missions du CP français et du CP junior allemand avec participation du CRJ.

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 16 H/J, dont 16 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [8 missions x 2 experts x 1 jour]
- ✓ Participation du CRJ
- ✓ 16 billets AR

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des Chefs de Projet tunisiens ainsi que des représentants de la DGTMP, de l'OMMP, UGP3A, DUE, ainsi que des autres Directions du Ministère du Transport en tant que de besoin.

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La mise à disposition d'une salle de réunion et du matériel correspondant pour les COPIL et les réunions mensuelles
- ✓ L'assistance des services informatiques du Ministère du Transport pour aider à la création et à la gestion du site web

Activité 0.2 (25 H/J) Démarrage du projet, séminaire de lancement, atelier de mi-parcours

Activité 0.2.1 (12 H/J) Démarrage du projet y compris les missions de préparation du contrat

Le projet débutera avec l'arrivée du Conseiller Résident de Jumelage (CRJ), son installation à Tunis et les premières prises de contact avec les autorités compétentes. Le CRJ recrutera son assistant(e) dans le respect des règles du Manuel de jumelage.

Le CRJ rassemblera toute la documentation pertinente, les textes relatifs aux réglementations en vigueur (en Tunisie, mais aussi pour les pays européens disposant de bonnes pratiques) et tous les rapports ou études pertinents sur les sujets des différentes Composantes.

Activité 0.2.2 (4 H/J) Séminaire de lancement

Durant le 1^{er} trimestre du jumelage (T1) un séminaire de lancement sera organisé sous la responsabilité conjointe du Conseiller Résident de Jumelage et des Chefs de Projet du Pays Bénéficiaire et des Pays Membres du Consortium en coordination avec l'UGP3A. Il aura lieu au mois M2 ou M3 en fonction des disponibilités du Ministre du Transport du Pays Bénéficiaire.

Il tiendra compte des lignes directrices et exigences décrites dans le « *manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne* » ainsi que des exigences de visibilité du P3A.

Activité 0.2.3 (9 H/J) Atelier de mi-parcours

Un atelier de mi-parcours sera organisé aux alentours du 12^{ème} mois (T 4) afin de procéder à une revue des actions engagées, des résultats atteints, de la consommation de la ressource.

Il permettra de déterminer le ratio de consommation par rapport au ratio temps, l'idéal étant d'arriver à 50% de la consommation pour 50 % du temps écoulé.

En fonction des résultats de l'atelier de mi-parcours, il sera proposé au COPIL suivant immédiatement de procéder à des transferts de ressources entre Composantes si nécessaire et des réaffectations budgétaires (dans les limites du budget) en fonction des actions restant à engager et des résultats restant à atteindre. Ces décisions seront présentées à l'UGP3A et à la DUE éventuellement via un Avenant au Contrat.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité 0.2 aura lieu du mois M1 au mois M12

Résultats obligatoires

- ✓ IR 0.2.1 Démarrage du projet
- ✓ IR 0.2.2 Séminaire de lancement
- ✓ IR 0.2.3 Atelier de mi-parcours

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Lors de cette Activité seront mis en œuvre des missions du CP français, du CP junior allemand, des experts clés, avec participation du CRJ.

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 25 H/J, dont 25 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [1 mission x 2 experts x 4 jours] et [2 missions x 2 experts x 2 jours] et [1 mission x 9 experts x 1 jour]

- ✓ Participation du CRJ
- ✓ 13 billets AR⁴
- ✓ Préparation de la documentation nécessaire
- ✓ Impression des documents nécessaires pour le séminaire de lancement (flyers, communiqué de presse, banderoles, invitations, etc.)

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des Chefs de Projet tunisiens ainsi que des représentants de la DGTMP, de l'OMMP, et en tant que de besoin des autres Directions du Ministère du Transport concernées par le Projet de Jumelage.

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La mise à disposition d'un bureau pour le CRJ, un bureau pour son assistant (e), une salle de réunion pour les experts en mission
- ✓ Tout le matériel informatique nécessaire et les accès aux réseaux correspondants
- ✓ La création du site web dédié en collaboration avec le CRJ
- ✓ La mise à disposition d'une salle pour le séminaire de lancement et du matériel correspondant
- ✓ La diffusion des documents pour le séminaire de lancement
- ✓ L'envoi des invitations pour le séminaire de lancement
- ✓ La convocation de la presse pour le séminaire de lancement
- ✓ La mise à disposition d'une salle pour l'atelier de mi-parcours et du matériel correspondant
- ✓ La diffusion des conclusions de l'atelier de mi-parcours

Activité 0.3 : Clôture du projet

Activité 0.3.1 (4,5 H/J) Séminaire de clôture

Durant le 8^{ème} trimestre du jumelage (T8) le projet se clôturera par un séminaire final où seront exposés l'ensemble du déroulement du projet et de ses acquis. Le séminaire de clôture sera organisé sous la responsabilité conjointe du Conseiller Résident de Jumelage et des Chefs de Projet du Pays Bénéficiaire et des Pays Membres en coordination avec l'UGP3A.

Il tiendra compte des lignes directrices et exigences décrites dans le « *manuel de communication et de visibilité pour les actions extérieures de l'Union européenne* » ainsi que des exigences de visibilité du P3A.

Activité 0.3.2 Rédaction puis remise du rapport final

Le chef de projet de l'État membre partenaire principal soumettra le rapport final avant la fin de la durée légale du contrat de jumelage.

Le rapport final sera accompagné d'un rapport de vérification des dépenses.

⁴ L'atelier ayant lieu en même temps qu'un COPIL, les billets d'avion du CP et du CPA seront décomptés dans l'allocation du COPIL

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité 0.3 aura lieu au mois M24

Résultats obligatoires

- ✓ IR 0.3.1 Séminaire de clôture
- ✓ IR 0.3.2 Rédaction puis remise du rapport final

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Lors de cette Activité seront mis en œuvre des missions du CP français, du CP junior allemand, de 3 experts clés, de 1 représentant de STC GROUP Pays-Bas, avec participation du CRJ.

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 4,5 H/J, dont 4,5 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [1 mission x 3 experts x 1,5 jours]
- ✓ Participation du CRJ
- ✓ 3 billets AR
- ✓ Impression du rapport final qui englobe les résultats des travaux des 4 Composantes, en 30 exemplaires remis au Pays Bénéficiaire

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des Chefs de Projet tunisiens ainsi que des représentants de la DGTMP, de l'OMMP, des autres Directions du Ministère du Transport, et des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La mise à disposition d'une salle pour le séminaire et du matériel correspondant
- ✓ La diffusion des documents pour le séminaire de lancement
- ✓ L'envoi des invitations pour le séminaire de lancement
- ✓ La convocation de la presse pour le séminaire de lancement
- ✓ La diffusion du rapport final

Composante A (115 H/J) : Réorganisation de l'administration de l'autorité maritimes, le renforcement de leurs capacités institutionnelles et l'harmonisation de leurs relations avec l'autorité portuaire

La fiche de projet spécifie le résultat R1 pour la Composante A

R.1	Une nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes est mise en place
-----	--

Les indicateurs objectivement vérifiables sont :

- IR 1.1 Le dossier de création d'une structure indépendante chargée des attributions de l'administration et de l'autorité maritimes (attributions, organisation, étude économique) élaboré et validé
- IR 1.2 Un manuel de procédures institutionnelles des missions de l'Administration et de l'Autorité maritimes élaboré et validé
- IR 1.3 Les procédures du contrôle économique et technique élaborées et validées
- IR 1.4 Au minimum 100 personnes participantes des parties prenantes ont pris part au séminaire relatif à la présentation de la nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes
- IR 1.5 Au minimum 30 participants ont pris part aux ateliers sur les procédures institutionnelles et les capacités organisationnelles
- IR 1.6 Dix (10) participants sont formés au Système de Gestion de la Qualité
- IR 1.7 Guide méthodologique pour le contrôle économique et technique de l'Administration et de l'Autorité maritimes remis
- IR 1.8 Cartographie d'un SMQ établie, guide méthodologique d'un SMQ remis, proposition d'architecture d'un site intranet et SMQ présentée
- IR 1.9 Modèle d'architecture d'un système d'information remis

Nombre d'activités

Le Consortium reprend la proposition de la Fiche Projet de découper la composante A en trois activités numérotées A1, A2, A3. Il y rajoute cependant une Activité A4 sous la forme d'un atelier de fin de Composante. L'expérience prouve qu'il est nécessaire de réunir tous les acteurs en fin de composante, d'en rappeler les objectifs, de les comparer avec les résultats atteints, et de distribuer aux participants un document récapitulatif.

Préambule

L'objectif de la Composante A est la mise en place d'une nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes qui renforce la capacité administrative et opérationnelle et établit une limite bien définie entre les attributions de la DGTMP et celles de l'OMMP (cf. Fiche de Jumelage).

Les deux Etats Membres du Consortium (France et Allemagne) oeuvrant avec une participation ponctuelle de STC-GROUP (organisme à mandat ad hoc des Pays-Bas) se sont dotés d'une administration et de différentes autorités maritimes qui leur permettent de mettre en œuvre d'une part les conventions internationales de l'OMI, dont elles appliquent notamment les instruments pertinents au titre de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port conformément à la résolution A.1070(28) ou code III, et d'autre part aux dispositifs législatifs de l'Union européenne qui concourent à la politique de sécurité maritime (exemple : Paquet ERIKA III sur la sécurité maritime).

D'autre part, ces deux pays sont certifiés au regard de la norme ISO 9001 : 2008, notamment pour leurs activités relevant de la responsabilité de l'Etat du pavillon, ont mis en place des organisations et méthodes différentes pour atteindre ces objectifs, apportant ainsi une pluralité d'expériences dont pourra bénéficier l'administration Tunisienne.

Pour atteindre l'objectif défini supra, le Consortium s'appuiera sur une démarche participative, déjà utilisée avec succès au cours du jumelage « Renforcement des capacités institutionnelles de la Direction Générale de la Planification et des Etudes » afin d'effectuer un état des lieux et de proposer des modèles d'organisation après en avoir évalué les équilibres budgétaires.

Responsable de la Composante A

Le responsable de Composante A qui sera en même temps EC 1, l'Administrateur en Chef des Affaires Maritimes Philippe MOGE (F), connaît très bien le domaine de l'administration et de l'autorité maritimes pour avoir développé en France la mise en place et le suivi de la certification ISO 9001 : 2008 du système de management de la Qualité de la Direction des Affaires Maritimes, des Directions Interrégionales de la Mer, et des Centres de Sécurité des Navires (voir résumé de sa carrière au paragraphe 7.1.1).

Correspondants Tunisiens de la Composante A

Les responsables Tunisiens correspondants de l'expert clé pour la Composante A seront :

DGTMP	Amor BEN SAAD
OMMP	Mohamed Lassaad JEMAIL

Experts court terme de la Composante A

Participeront aux travaux de la Composante au cours de missions court terme les experts suivants en plus du /des experts clefs ci-dessus (pour les cursus, voir paragraphe 7.1.1) :

France : P. Bacquet, J.F. Jouffray, F.X. Rubin de Cervins, A. Meullenaere, V. Denamur, J.J. Morvant, R.Gaillard, O. Meslin, D. Etienne, M. Bellier, J.Y. Le Ven, M. Sandrin, B. FAIST, O. Busson

Allemagne : W. Blumenstein, I. Krämer, U. Kraft

Groupe d'Activités A.1 (52 H/J): Appui à la réorganisation de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie

L'objectif est de parvenir à une redéfinition des rôles puis à une réorganisation des services centraux du Ministère du Transport et des services de l'OMMP. L'état des lieux ayant déjà été fait lors du Jumelage « Renforcement des capacités institutionnelles de la DGPE », les experts procéderont dans un premier temps à une mise à jour des données, si nécessaire. Puis ils

établiront une comparaison avec ce qui se fait en France et en Allemagne, ou plus généralement encore en exploitant les comparaisons au niveau international faites par l'OMI et la Commission européenne. Enfin ils proposeront un modèle d'organisation en précisant ses objectifs et ses solutions de mise en oeuvre.

Activité A.1.1 (en parallèle avec A.1.3) Analyse de la situation actuelle en matière d'organisation et d'accomplissement des attributions de l'administration et de l'autorité maritimes, clarification du rôle des parties prenantes, propositions de scénarii d'organisation.

L'organisation du secteur maritime en Tunisie se caractérise à la fois par la présence de la DGTMP et de l'OMMP. Pour analyser la situation, le Consortium organisera des ateliers participatifs réunissant les personnels de la DGTMP et de l'OMMP avec lesquels ils procéderont à une **analyse SWOT / MOFF⁵** du secteur maritime et portuaire Tunisien. Après avoir analysé les forces et les faiblesses, les menaces et les opportunités, ils pourront dégager des axes de réformes potentielles et proposer différents scénarii d'organisation. Les experts disposeront des études faites pour le Jumelage « Renforcement des capacités institutionnelles de la Direction Générale de la Planification et des Etudes » et qui sont disponibles sur le site www.jumelage-transport.tn

Ils feront en sorte de clarifier les responsabilités respectives de la DGTMP et de l'OMMP et de développer les synergies entre les deux organismes.

Activité A.1.2 Atelier relatif à la présentation des scénarii de la nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes

Une fois le phasage des travaux prévus en A.1.1 terminé, les experts du Consortium organiseront un atelier devant un auditoire d'une centaine de personnes minimum réunissant la DGTMP, l'OMMP, et aussi d'autres Ministères et services concernés, ceci afin de présenter les résultats des travaux, de réfléchir en commun aux meilleures pistes pour mettre en œuvre une nouvelle organisation, et de recommander des solutions qui nécessiteront l'aval du Gouvernement pour les textes réglementaires et du Parlement pour les textes législatifs.

Activité A.1.3. (en liaison avec l'Activité A.1.1) Elaborer une proposition d'un modèle de l'administration maritime et portuaire

Sur la base des résultats des travaux des Activités A.1.1 et A.1.2, le Consortium présentera un modèle d'organisation de l'Administration et de l'Autorité maritimes qui tient compte des recommandations de l'OMI relatives à la mise en place d'un modèle d'Administration Maritime, qui assure l'aptitude de la Tunisie à honorer ses engagements en tant qu'Etat côtier, en tant qu'Etat du port et tant qu'Etat du pavillon. Le modèle proposé doit neutraliser les incohérences de la situation actuelle, notamment au niveau des interférences d'attributions d'un côté entre l'Administration Maritime et l'Autorité Portuaire et de l'autre entre l'Administration Maritime et les services compétents du Ministère du Transport. Cette proposition précisera les objectifs et les solutions de mise en œuvre de la nouvelle organisation.

5

Strenght, Weakness, Opportunity, Threats (Menace, Opportunité, Force, Faiblesse)

Activité A.1.4 Etude économique pour évaluer les possibilités d'équilibre budgétaire d'une nouvelle organisation

Le Consortium utilisera les résultats acquis au titre du jumelage « Renforcement des capacités institutionnelles de la DGPE » comme base de travail (en réactualisant les postes du budget charges et ressources disponibles) pour évaluer les possibilités d'équilibre budgétaire d'une nouvelle organisation, ainsi que les scénarii développés en A.1.3 (élaboration d'une proposition d'un modèle de l'administration maritime et portuaire). A l'issue, il sera fait appel à l'expertise de la Direction « Flotte de Commerce » de la Direction des Affaires Maritimes (France), qui dispose des qualifications nécessaires en la matière. Il sera fait appel aussi à l'expérience réussie en Allemagne des réformes portuaires de la Basse-Saxe avec l'introduction de la privatisation qui a touché dans les années 2000 cinq ports de taille moyenne (Mer du Nord) et qui permettra de réfléchir ensemble à d'autres pistes pour la Tunisie.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité A1 aura lieu du mois M3 au mois M8

Résultats obligatoires (indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 1.1 Le dossier de création d'une structure indépendante chargée des attributions de l'administration et de l'autorité maritimes (attributions, organisation, étude économique) élaboré et validé
- ✓ IR 1.3 Les procédures du contrôle économique et technique élaborées et validées
- ✓ IR 1.4 Au minimum 100 personnes participantes des parties prenantes ont pris part au séminaire relatif à la présentation de la nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts présentés pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe MOGE (F)

Experts CT:

France: P. Bacquet, J.F. Jouffray, F.X. Rubin de Cervins, A.Meullenaere, V.Denamur, J.J. Morvant, R.Gaillard, O. Meslin, D.Etienne, M.Bellier, J.Y.Le Ven, M.Sandrin, O. Busson

Allemagne: W.Blumenstein, I. Krämer, U. Kraft

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 52 H/J, dont 52 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [3 missions x 2 experts x 3 jours] et [2 missions x 2 experts x 4 jours] et [1 mission x 3 experts x 2 jours] et [1 mission x 3 experts x 4 jours]
- ✓ 16 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP	Amor BEN SAAD
OMMP	Mohamed Lassaad JEMAI

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités A.2 (26 H/J) : Développer et améliorer les instruments et procédures institutionnelles contribuant au recentrage des missions et des attributions des institutions bénéficiaires

L'objectif est de parvenir à définir avec les cadres concernés des instruments et procédures de gestion rationnels et efficaces afin de recentrer les missions et attributions des institutions bénéficiaires à la suite des activités A.1.

Activité A.2.1. Définir et proposer des actions de renforcement institutionnel de l'administration et de l'autorité maritimes

Une fois le choix réalisé par la partie Tunisienne et évalué (analyse multi critère), les experts élaboreront un modèle de plan d'action. Ce modèle de plan d'actions explicitera les organisations institutionnelles cibles et identifiera les écarts avec la situation actuelle. Il s'appuiera sur des réunions de travail avec les opérationnels Tunisiens aux niveaux centraux et locaux. Une fois ce plan d'action validé, le « **Manuel de procédures institutionnelles des missions de l'Administration et de l'Autorité maritimes** » sera achevé et remis au Pays Bénéficiaire.

Activité A.2.2 (en parallèle avec A.1.3) Révision et actualisation du cadre juridique afin de faciliter la mise en place d'une nouvelle organisation qui renforce la capacité administrative et l'efficacité opérationnelle de la DGTMP et de l'OMMP dans la partie de leurs attributions d'administration et d'autorité maritimes

La focalisation du Consortium portera sur les textes Tunisiens de référence puis en en discutant les aspects clés au cours d'ateliers réunissant les cadres de la DGTMP et de l'OMMP, voire aussi d'autres Ministères et services concernés ayant un impact sur les objectifs de ce jumelage. Il permettra d'écouter les attentes, de déceler les faiblesses, de repérer les opportunités.

En liaison avec l'Activité A.1.3. les experts feront ensuite des préconisations de révision et d'actualisation de manière itérative jusqu'à parvenir à un résultat satisfaisant.

Activité A.2.3 Formation des équipes concernées sur les procédures institutionnelles et les capacités organisationnelles.

A partir des besoins de renforcement, voire de reconversion des personnels établis au titre de l'action A.2.1, il sera possible de proposer les formations nécessaires, sous forme d'ateliers participatifs, aux personnes concernées (une trentaine minimum) par les procédures institutionnelles et les capacités organisationnelles de la nouvelle organisation définie.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité A2 aura lieu du mois M9 au mois M13

Résultat obligatoire (indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 1.2 Un manuel de procédures institutionnelles des missions de l'Administration et de l'Autorité maritimes élaboré et validé
- ✓ IR 1.5 Au minimum 30 participants ont pris part aux ateliers sur les procédures institutionnelles et les capacités organisationnelles

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe MOGE (F)

Experts CT:

France: P. Bacquet, J.F. Jouffray, F.X. Rubin de Cervins, A.Meullenaere, V.Denamur, J.J. Morvant, R.Gaillard, O. Meslin, D.Etienne, M.Bellier, J.Y.Le Ven, M.Sandrin, O. Busson

Allemagne: W.Blumenstein, I. Krämer, U. Kraft

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 26 H/J, dont 26 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [2 missions x 1 expert x 3 jours] et [2 missions x 2 experts x 3 jours] et [1 mission x 2 experts x 4 jours]
- ✓ 8 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Amor BEN SAAD
OMMP Mohamed Lassaad JEMAI

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités A.3 (37 HJ): Renforcer les capacités organisationnelles et de gestion en visant le renforcement des capacités de contrôle économique et technique, de gestion et suivi des projets, ainsi que l'amélioration de la coordination et la rationalisation des systèmes d'échanges d'information au niveau interne et externe des structures des bénéficiaires

L'objectif est de renforcer les capacités organisationnelles et de gestion de la nouvelle organisation afin de rendre plus efficace la gestion et le suivi des projets ainsi que l'échange d'informations entre les structures concernées.

Activité A.3.1 Proposition d'un modèle de contrôle économique et technique de l'administration et de l'autorité maritimes.

Les experts s'attacheront à la rédaction d'un « Guide méthodologique pour le contrôle économique et technique de l'administration et de l'autorité maritimes ». Les experts proposeront la désignation d'un ou plusieurs responsables de mise en œuvre des actions, et avec eux, ils procéderont à la mise en place des tableaux de bord de suivi du plan d'action. Ces cadres Tunisiens seront formés à la revue semestrielle des tableaux de bord, puis à la revue annuelle du plan d'action.

Activité A.3.2 Analyse de la situation actuelle en matière de gestion et suivi des projets et proposition de procédures actualisées

Les experts analyseront la situation actuelle en matière de gestion et de suivi de projets. Le fait que l'équipe d'experts du Consortium soit pluridisciplinaire et internationale permettra de comparer ce qui se fait en Tunisie et dans l'UE, et d'en tirer des enseignements en matière de gestion et suivi des projets.

Activité A.3.3 Appui à la formation et sensibilisation au Système de Gestion de la Qualité. Préparation à la certification. Formation des équipes concernées au Système de Gestion de la Qualité. Un atelier de quatre (4) jours pour 10 cadres du Ministère du Transport)

Les experts procéderont à la définition d'une politique Qualité, après une mission d'évaluation des besoins (domaines d'application, objectifs, axes stratégiques, indicateurs de performance, acteurs). Ils organiseront ensuite un atelier⁶ de formation Système de Management Qualité (SMQ) de quatre (4) jours durant lesquels seront étudiés les principes essentiels, le vocabulaire, les exigences, l'amélioration de la performance, et les techniques d'audit.

Ils formeront les cadres Tunisiens au management par une approche type processus et les aideront à établir une « Cartographie d'un SMQ » tenant compte de la nouvelle organisation retenue. Cette activité aboutira ensuite à la rédaction d'un « Guide méthodologique du Système Management Qualité » ainsi qu'à une proposition d'architecture d'un site intranet dédié au SMQ.

Activité A.3.4 Appui à l'amélioration de la coordination et la rationalisation des systèmes d'échanges d'information au niveau interne et externe de l'administration et de l'autorité maritimes et autres institutions concernées.

Les experts s'appuieront sur les résultats du précédent Jumelage « Renforcement des capacités institutionnelles de la DGPE » dans le domaine maritime et portuaire et mettront à jour ces résultats si nécessaire. Ils proposeront ensuite un « Modèle d'architecture d'un système d'échanges d'information » en s'appuyant sur les systèmes développés par la Sous Direction des Systèmes d'Information (DAM/SI/France) ainsi que sur l'expertise de la Sous Direction de la Sécurité Maritime (DAM/SM/France).

⁶ Cet atelier sera commun aux Activités A.3.3 et D.2.1

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité A3 aura lieu du mois M14 au mois M22

Résultats obligatoires (indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 1.6 Dix (10) participants sont formés au Système de Gestion de la Qualité
- ✓ IR 1.7 Guide méthodologique pour le contrôle économique et technique de l'Administration et de l'Autorité maritimes remis
- ✓ IR 1.8 Cartographie d'un SMQ établie, guide méthodologique d'un SMQ remis, proposition d'architecture d'un site intranet et SMQ présentée
- ✓ IR 1.9 Modèle d'architecture d'un système d'information remis

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe MOGE (F)

Experts CT:

France: P. Bacquet, J.F. Jouffray, F.X. Rubin de Cervins, A.Meullenaere, V.Denamur, J.J. Morvant, R.Gaillard, O. Meslin, D.Etienne, M.Bellier, J.Y.Le Ven, M.Sandrin, B.Faist, O. Busson

Allemagne: W.Blumenstein, I. Krämer, U. Kraft

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 37 H/J, dont 37 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [3 missions x 2 experts x 3 jours] et [1 mission x 2 experts x 4 jours] et [2 missions x 1 expert x 4 jours] et [1 mission x 1 expert x 3 jours]
- ✓ 11 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Amor BEN SAAD

OMMP Mohamed Lassaad JEMAI

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Activité A.4 Atelier de fin de composante A

Un atelier d'une journée mené conjointement avec l'Activité A.3.2 viendra clôturer les travaux de la Composante A. Il permettra de réunir tous les acteurs ayant participé aux travaux, de rappeler les objectifs à atteindre, de les comparer avec les résultats atteints, et de distribuer

aux participants un document relié où figureront les rapports et notes de synthèse, recommandations, suggestions pour l'avenir qui auront été élaborés par les experts.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité A4 aura lieu au mois M22

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe MOGE (F)

- ✓ Organisation de l'atelier par le CRJ en liaison avec ses homologues Tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La mise à disposition d'une salle de réunion,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Composante B (116 H/J) : Appui à la mise à jour du cadre réglementaire tunisien, par la transposition des conventions internationales et par son rapprochement aux normes européennes notamment à l'égard de la sécurité des navires et de la navigation maritime, de la sûreté des navires et des installations portuaires, de la prévention et de la lutte contre la pollution

La fiche de projet spécifie le Résultat R2 pour la Composante B

R.2 Le cadre réglementaire du secteur maritime harmonisé avec les dispositions des conventions internationales et rapproché des normes européennes, notamment en matière de sécurité, de sûreté et de préservation du milieu marin

Les indicateurs objectivement vérifiables sont :

- IR 2.1 Un état des lieux et des projets de textes retenus pour la mise à jour du cadre réglementaire est disponible
- IR 2.2 Une stratégie de transposition des conventions internationales élaborée, validée et communiquée
- IR 2.3 Un plan d'action pour la transposition des conventions internationales élaboré et validé
- IR 2.4 Des conventions sélectionnées transposées
- IR 2.5 Document récapitulatif des démarches à effectuer pour la transposition des conventions validé
- IR 2.6 Un projet de texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires élaboré et validé
- IR 2.7 Un document relatif à la structure et au contenu du Code maritime unique et des textes réglementaires connexes à élaborer est préparé et validé
- IR 2.8 Les TDR pour l'élaboration du « projet du Code maritime unique » sont élaborés et validés
- IR 2.9 Au moins 50 participants ont pris part aux ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires
- IR 2.10 Procédure de veille réglementaire élaborée

Nombre d'activités

Le Consortium reprend la proposition de la Fiche Projet de découper la composante B en six activités numérotées B1, B2, B3, B4, B5, B6. Le Consortium rajoutera cependant une activité B7 sous la forme d'un atelier de fin de Composante. L'expérience prouve qu'il est nécessaire de réunir tous les acteurs en fin de composante, d'en rappeler les objectifs, de les comparer avec les résultats atteints et de distribuer aux participants un document récapitulatif.

Préambule

Les attentes de la Tunisie en matière de mise à jour de son cadre réglementaire maritime pour la sécurité des navires et de la navigation maritime, de la sûreté des navires et des installations portuaires et de la prévention et de la lutte contre la pollution devraient être satisfaites par la grande expérience du Consortium en matière de mise en œuvre au plan national des

conventions internationales et de la transposition dans leur propre droit des conventions européennes.

L'Allemagne et la France ont en effet ratifié et intégré en droit national toutes les conventions ratifiées par la Tunisie et sont bien sûr en parfaite conformité avec le droit européen, ce qui a exigé que leurs administrations maritimes s'organisent et appliquent des méthodes à même de mettre leurs corpus juridiques nationaux en adéquation avec les normes internationales et européennes et leurs évolutions successives, importantes et rapides (par exemple les différents paquets européens dits « Erika I, II et III ». Cette mise en conformité n'est pas que formelle, mais elle a supposé en arrière-plan que toutes ces administrations mettent en œuvre concrètement ces normes, ce qu'elles ont fait avec succès, ce qui se traduit, par exemple, en matière de sécurité des navires, par les excellents classements des pavillons concernés dans la liste blanche du Mémoire d'entente de Paris, les pavillons allemands et français étant en tête de cette liste pour la période 2010-2012, et confirmant ainsi la qualité intrinsèque reconnue précédemment. La Tunisie pourra donc bénéficier de cette expérience acquise, d'autant que les experts seront ceux-là mêmes qui auront piloté ces dernières années, en France particulièrement, à la transposition des conventions internationales et textes européens, ou qui y auront directement concouru.

Responsable de la Composante B

Le responsable de Composante B qui sera en même temps expert clé EC 2, l'Inspecteur général Jean-François JOUFFRAY (F), connaît très bien le domaine de la réglementation pour avoir été de 2005 à 2010 Directeur adjoint de la Direction des affaires Maritimes (DAM) et avoir piloté les travaux d'adaptation du droit français aux normes internationales, de transcription des textes européens et de codification. Il a par ailleurs participé en tant qu'expert court terme aux travaux de 2011 à 2013 du Jumelage « Renforcement des capacités institutionnelles de la DGPE » en Tunisie (voir résumé de sa carrière au paragraphe 7.1.1).

Correspondants Tunisiens de la Composante B

Les responsables Tunisiens correspondants de l'expert clé pour la Composante B seront :

DGTMP	Mongi JENDOUBI
OMMP	Mohamed Lotfi JAMMEL

Experts court terme de la Composante B

Participeront aux travaux de la Composante B au cours de missions ponctuelles les experts suivants en plus du /des experts clés ci-dessus (pour les cursus, voir paragraphe 7.1.1) :

France : J.B. Erhardt, C.H. de Barsac, O. Meslin, D. Etienne, O. Busson

Allemagne : T. Crerar, W. Blumenstein

Groupe d'activités B.1 (20 H/J) : Analyse du cadre réglementaire maritime tunisien actuel

Activité B.1.1 Analyser le cadre réglementaire maritime tunisien actuel et identifier les incohérences et lacunes vis-à-vis des conventions internationales

Le Consortium mènera une analyse du cadre réglementaire avec les cadres de l'administration Tunisienne, établira avec elles un état des lieux concerté sur les discordances et les manques. Il pourra aussi utilement se référer à l'audit OMI 2013 de la Tunisie, consultable sur place⁷.

Activité B.1.2 Proposer les actions nécessaires pour résoudre les déficiences constatées

Le Consortium proposera, en fonction de la connaissance ainsi acquise, un cadre d'action réaliste tenant compte tant de la charge de travail à accomplir que des spécificités, attentes et besoins du secteur maritime Tunisien, en coordination avec les termes de l'audit OMI 2013 de la Tunisie⁸.

Activité B.1.3 Mise à jour des textes réglementaires retenus

Une trame de mise à jour des normes sera établie, en fonction des priorités retenues d'un commun accord et de la hiérarchie des textes (nature législative ou réglementaire). Ces actions seront menées de manière collaborative, de manière à faire profiter pleinement l'administration Tunisienne de l'expérience acquise par le Consortium. Une fois ce travail achevé, les experts remettront l'ensemble des projets de texte validés en fonction des priorités établies par le COPIL pour la mise à jour du cadre réglementaire.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité B1 aura lieu du mois M2 au mois M13

Résultat obligatoire (Indicateur objectivement vérifiable)

- ✓ IR 2.1 Un état des lieux et des projets de texte retenus pour la mise à jour du cadre réglementaire est disponible

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-François JOUFFRAY (F)

Experts CT :

France : J.B. Erhardt, C.H. de Barsac, O. Meslin, D. Etienne, O. Busson

Allemagne : T. Crerar, W. Blumenstein

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 20 H/J, dont 20 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [1 mission x 2 experts x 4 jours] et [2 missions x 2 experts x 3 jours]
- ✓ 6 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

⁷ La DGTMP s'engage à fournir l'audit OMI 2013 au Consortium pour consultation sur place

⁸ Idem : la DGTMP s'engage à fournir l'audit OMI 2013 au Consortium pour consultation sur place
TN/14/ENP/TR/42 « Appui au renforcement de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie »

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP	Mongi JENDOUBI
OMMP	Mohamed Lotfi JAMMEL

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités B.2 (20 H/J): *Elaboration d'une stratégie et choix de méthodes pour la transposition des conventions internationales ratifiées par la Tunisie*

Activité B.2.1 *Elaboration d'une stratégie de transposition des conventions internationales*

En étroite concertation avec la partie Tunisienne et en conformité avec le Code III⁹ pour le chapitre concernant la « mesure de performance de l'administration », le Consortium proposera une stratégie de transposition des conventions internationales ratifiées par la Tunisie et un plan d'action en s'appuyant sur les priorités déterminées en commun. Celles-ci laisseront des choix ouverts, pourront être fixées en fonction de plusieurs critères, comme la plus ou moins grande facilité à prendre les mesures normatives adéquates ou la plus ou moins grande urgence à opérer la transposition, compte tenu notamment, pour les navigations internationales, de la mise en œuvre des contrôles par les Etats du Port.

Activité B.2.2. *Choix de méthodes pour la transposition des conventions internationales ratifiées par la Tunisie*

Les méthodes proposées à l'administration Tunisienne pourront s'inspirer utilement de l'expérience acquise par le Consortium, en tenant bien sûr compte du contexte local. En tout état de cause, un cadre de travail sera élaboré, sous forme de grille mettant en parallèle les conventions et l'état des textes Tunisiens.

A l'issue de cette activité, le choix de méthodes pour la transposition des conventions internationales sera définitivement arrêté avec l'administration Tunisienne.

Activités B.2.3 *Ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires*

Des ateliers réunissant les responsables et/ou les personnes clés de l'administration Tunisienne en charge des aspects législatifs et réglementaires dans les domaines maritimes et portuaires seront organisés, ils se focaliseront sur la stratégie et les méthodes, en tenant compte des travaux menés au titre de l'Activité B1.

⁹ Le Code III est le "Code d'application des instruments de l'OMI»

L'objectif de ces ateliers sera de progresser par étapes dans la prise de connaissance du domaine et l'élaboration des différentes propositions évoquées ci-dessus.

Ils serviront aussi à définir avec les cadres Tunisiens concernés **les procédures de veille réglementaire.**

Un atelier sur les aspects législatifs et réglementaires réunissant au minimum 50 personnes viendra clôturer l'Activité B2, les « **Actes de l'atelier** » feront l'objet d'une publication et serviront de document de référence.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité B2 aura lieu du mois M5 au mois M9

Résultats obligatoires (Indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 2.2 Une stratégie de transposition des conventions internationales élaborée, validée et communiquée
- ✓ IR 2.3 Un plan d'action pour la transposition des conventions internationales élaboré et validé
- ✓ IR 2.10 Procédure de veille réglementaire élaborée

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-François JOUFFRAY (F)

Experts CT :

France : J.B. Erhardt, C.H. de Barsac, O. Meslin, D. Etienne, O. Busson

Allemagne : T. Crerar, W. Blumenstein

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 20 H/J, dont 20 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [1 mission x 2 experts x 4 jours] et [2 missions x 2 experts x 3 jours]
- ✓ 6 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues Tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Mongi JENDOUBI

OMMP Mohamed Lotfi JAMMEL

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La mise à disposition d'une salle de réunion pour les ateliers,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités B3 (16 H/J): Appui à la transposition des conventions à sélectionner (MARPOL, SOLAS, MLC 2006...)

Activité B.3.1 Appui à la transposition des conventions à sélectionner (MARPOL, SOLAS, MLC 2006...). Le choix de(s) convention(s) à transposer dans la législation tunisienne sera fait lors de l'activité B.2.3. (atelier sur les aspects législatifs et réglementaires) et sera entériné par le COPIL qui suivra immédiatement

En fonction des conventions sélectionnées, le Consortium apportera son appui pour qu'elles soient transposées dans la législation Tunisienne. Cet appui se concrétisera par un travail collaboratif avec les cadres Tunisiens concernés pour préparer des grilles de texte actualisées. A l'issue de l'Activité, les experts proposeront en accord avec l'administration Tunisienne une procédure pour la mise en œuvre des amendements des instruments obligatoires OMI tacitement acceptés par la Tunisie. Ce travail s'achèvera par l'élaboration et la validation d'un « **Document récapitulatif des démarches à effectuer pour la transposition de la convention.....** » qui aura été sélectionnée et entérinée par le COPIL qui suivra immédiatement.

Activité B.3.2 Contrat de service : une contribution du secteur privé local spécialisé en législation et réglementation pour les aspects juridiques de transposition

Le travail dépassant le cadre de l'objet de ce jumelage, il requerra l'expertise d'un consultant local ayant une expérience en matière d'élaboration des textes réglementaires nationaux. De ce fait, le Consortium présentera en collaboration avec le pays Bénéficiaire les TDR d'un contrat d'assistance technique pour le secteur privé local, spécialisé en législation et réglementation, pour les aspects juridiques de la transposition de la (des) convention(s) choisie(s) lors de l'atelier mentionné en B.2.3 dans la législation tunisienne.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité B3 aura lieu du mois M10 au mois M22

Résultats obligatoires (indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 2.4 Des conventions sélectionnées transposées
- ✓ IR2.5 Document récapitulant les démarches à effectuer pour la transposition des conventions validé

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-François JOUFFRAY (F)

Experts CT :

France : J.B. Erhardt, C.H. de Barsac, O. Meslin, D.Etienne, O. Busson

Allemagne : T. Crerar, W. Blumenstein

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 16H/J, dont 16 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [2 missions x 2 experts x 3 jours] et 1 [mission x 1 expert x 4 jours]
- ✓ 5 billets AR

- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP	Mongi JENDOUBI
OMMP	Mohamed Lotfi JAMMEL

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités B.4 (16 H/J): Elaboration d'un texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires

Activité B.4.1 Appui à l'élaboration d'un texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires

Les Etats membres du Consortium ont dû inclure et mettre en œuvre dans leur propre législation nationale une Directive de l'Union Européenne relative à la sûreté des navires et des installations portuaires. Les experts pourront donc s'y référer pour analyser avec les autorités maritimes et portuaires Tunisiennes et en fonction de l'état du corpus juridique Tunisien les moyens de poser les bases réglementaires les plus réalistes pour obtenir le résultat souhaité et une mise en application la plus efficace possible.

A l'issue de cette Activité, un Projet de texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires aura été élaboré et validé.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité B4 aura lieu du mois M11 au mois M12

Résultat obligatoire (Indicateur objectivement vérifiable)

- ✓ IR 2.6 Un projet de texte réglementaire relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires élaboré et validé

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-François JOUFFRAY (F)

Experts CT :

France : J.B. Erhardt, C.H. de Barsac, O. Meslin, D.Etienne, O. Busson

Allemagne : T. Crerar, W. Blumenstein

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 16 H/J, dont 16 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [2 missions x 2 experts x 3 jours] et [1 mission x 1 expert x 4 jours]
- ✓ 5 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP	Mongi JENDOUBI
OMMP	Mohamed Lotfi JAMMEL

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités B.5 (28 H/J) Rapprochement du cadre réglementaire aux normes européennes

Activité B.5.1 Appui à l'élaboration de textes réglementaires rapprochés aux normes européennes et tenant compte des priorités tunisiennes :

- ✓ La construction et la sécurité de navires de pêche et de plaisance (< 24 m);
- ✓ L'organisation des activités de plaisance ;
- ✓ Les qualifications plaisance (organisation des permis) ;
- ✓ Les procédures d'organisation, d'exploitation, de contrôle des bases nautiques de plaisance.

Les Etats Membres du Consortium ont une grande expérience des normes relatives à la construction et à la sécurité des navires de pêche en général, et en particulier de la flottille opérant en Méditerranée. Il en est de même pour les navires de plaisance. L'organisation des activités de plaisance est également une spécialité des Etats Membres du Consortium. Pour l'ensemble de l'activité B.5.1, leurs acquis seront mis à profit pour élaborer des textes réglementaires rapprochés des normes européennes tout en répondant le plus parfaitement possible aux besoins de la Tunisie.

A l'issue de cette Activité :

- ✓ Les textes réglementaires sur la construction et la sécurité des navires de pêche et de plaisance inférieurs à 24m sont élaborés et validés
- ✓ Les textes réglementaires sur l'organisation des activités de plaisance sont élaborés et validés
- ✓ Les textes réglementaires sur les qualifications de plaisance (organisation des permis) sont élaborés et validés

- ✓ Les procédures d'organisation et d'exploitation et de contrôle des bases nautiques de plaisance sont élaborés et validés

Activité B.5.2 Contrat de service : une contribution du secteur privé local spécialisé en législation et réglementation pour les aspects juridiques du rapprochement du cadre réglementaire aux normes européennes dans un domaine en relation avec le secteur maritime et portuaire (à préciser d'un commun accord)

Le travail dépassant les capacités de l'Administration du Pays Bénéficiaire et le cadre de ce jumelage, il requerra l'expertise d'un consultant ayant une expérience en matière d'élaboration des textes réglementaires nationaux. De ce fait, une fois achevée l'activité B.5.1 et un domaine validé par le COPIL T4, le Consortium présentera les TDR d'un contrat d'assistance technique du secteur privé spécialisé en législation et réglementation pour les aspects juridiques du rapprochement du cadre réglementaire tunisien par rapport aux normes européennes dans les domaines validés par le COPIL T4.

A l'issue de cette Activité :

- ✓ les TDR sur le rapprochement du cadre réglementaire Tunisien avec les normes européennes sont élaborés et validés

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité B5 aura lieu du mois M10 au mois M17

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-François JOUFFRAY (F)

Experts CT :

France : J.B. Erhardt, C.H. de Barsac, O. Meslin, D.Etienne, O. Busson

Allemagne : T. Crerar, W. Blumenstein

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 28 H/J, dont 28 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [2 missions x 2 experts x 3 jours] et [2 mission x 2 expert x 4 jours]
- ✓ 8 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Mongi JENDOUBI

OMMP Mohamed Lotfi JAMMEL

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,

✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités B.6 (16 H/J): Etude pour l'élaboration d'un code maritime unique

Activité B.6.1 Définition de la structure et du contenu du code maritime et des textes réglementaires connexes à élaborer, compte tenu de la réglementation nationale, des dispositions des conventions internationales ratifiées par la Tunisie et des normes européennes

Les Etats Membres du Consortium disposent de textes juridiques codifiés et feront partager leur expérience en la matière. En fonction de la connaissance acquise de la réglementation Tunisienne, les experts travailleront, sous l'autorité du chef de Composante et en étroite collaboration avec les autorités maritimes Tunisiennes, à définir la structure et le contenu du futur code maritime unique qui consolidera les textes mis à jour selon les résultats des activités précédentes. Ce travail comportera un comblement éventuel des manques et lacunes au regard des conventions internationales, la transposition de celles-ci en droit Tunisien et le rapprochement des normes européennes. A l'issue de cette Activité, le Pays Bénéficiaire disposera d'un « **Document récapitulatif définissant la structure et le contenu du code maritime et des textes connexes à élaborer** ».

Activité B.6.2 Elaboration des TDR pour un projet d'assistance technique portant sur l'appui à l'élaboration du code maritime unique

Le travail dépassant le cadre de l'objet de ce jumelage, il requerra l'expertise d'un consultant ayant une expérience en matière d'élaboration des textes réglementaires nationaux. De ce fait, le Consortium présentera les TDR d'un contrat d'assistance technique du secteur privé spécialisé en législation et réglementation pour l'appui à l'élaboration du Code maritime unique.

A l'issue de l'Activité, le Pays Bénéficiaire disposera d'un « **Document de synthèse** » comportant les termes de référence d'un contrat d'assistance technique du secteur privé local afin de l'assister à élaborer son **Code maritime unique**.

Activité B.6.3 Atelier de sensibilisation sur le code maritime unique

Un atelier sera organisé à l'intention des cadres et des juristes concernés de la DGTMP, de l'OMMP, ainsi que des autres Ministères et services concernés pour les sensibiliser sur le code maritime unique à élaborer, pour partager les avantages attendus d'un tel code, la définition de la structure et du contenu de ce code, du plan de travail, y compris le rôle des différents intervenants. Au moins 50 personnes participeront à cet atelier qui pourra éventuellement suivre ou précéder l'atelier de fin de Composante B décrit ci-après.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité B6 aura lieu du mois M12 au mois M20

Résultats obligatoires (Indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 2.7 Un document relatif à la structure et au contenu du Code maritime unique et des textes réglementaires connexes à élaborer est préparé et validé
- ✓ IR 2.8 Les TDR pour l'élaboration du « projet du Code maritime unique » sont élaborés et validés

- ✓ IR 2.9 Au moins 50 participants ont pris part aux ateliers sur les aspects législatifs et réglementaires

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-François JOUFFRAY (F)

Experts CT :

France : J.B. Erhardt, C.H. de Barsac, O. Meslin, D. Etienne, O. Busson

Allemagne : T. Crerar, W. Blumenstein

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 16 H/J, dont 16 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [2 missions x 2 experts x 3 jours] et [1 mission x 1 experts x 4 jours]
- ✓ 5 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Mongi JENDOUBI

OMMP Mohamed Lotfi JAMMEL

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ Mise à disposition d'une salle de réunion pour l'atelier
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Activité B.7 Atelier de fin de Composante B

Un atelier d'une journée viendra clôturer les travaux de la Composante B. Il permettra de réunir tous les acteurs ayant participé aux travaux, de rappeler les objectifs à atteindre, de les comparer avec les résultats atteints, et de distribuer aux participants un document relié où figureront les rapports et notes de synthèse, recommandations, suggestions pour l'avenir qui auront été élaborés par les experts.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité B.7 aura lieu au mois M20

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-François JOUFFRAY (F)

L'activité B.7 fera appel aux moyens définis en B6

- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ Mise à disposition d'une salle de réunion pour l'atelier,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Composante C (149 H/J): **Elaboration d'une stratégie nationale et d'un plan d'actions pour le secteur maritime**

La fiche de projet spécifie le résultat R 3 pour la Composante C

R.3 Une stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports est élaborée et un plan d'actions pour le renforcement des capacités opérationnelles en matière de sécurité, de sûreté, de préservation du milieu marin élaboré et mis en œuvre.

Les indicateurs objectivement vérifiables sont :

- IR 3.1.1 La stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports est élaborée et validée
- IR 3.1.2 Une formation aux procédures d'actualisation et de mise à jour de la stratégie est effectuée
- IR 3.2.1 La stratégie maritime nationale tel qu'éditée par le Code III¹⁰ est élaborée, validée et communiquée
- IR 3.2.2 Une formation spécifique sur le rapportage prescrit par l'OMI est effectuée
- IR 3.3 Un plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie nationale proposé et validé
- IR 3.4 Au minimum 50 personnes des administrations et des parties prenantes ont participé au séminaire de sensibilisation sur la stratégie sectorielle nationale
- IR 3.5 Au minimum 50 personnes (cadres d'administrations, parties prenantes, armateurs, autorités concernées) ont participé au séminaire de sensibilisation sur la stratégie maritime nationale
- IR 3.6 Un Plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat de Port élaboré et validé
- IR 3.7 Un Plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat de Pavillon élaboré et validé
- IR 3.8 Un plan de gestion environnementale portuaire pour un port sélectionné est élaboré et validé
- IR 3.9 Les TDR pour la mise en place des VTS ou VTMS (spécifications, identifications de besoins) sont élaborés et validés
- IR 3.9.1 Visite d'étude prévue à l'Activité C 2 effectuée et rapport de visite d'étude remis
- IR 3.9.2 Ateliers sur la sécurité des navires et la sûreté des navires et des installations portuaires effectués
- IR 3.10.1 Un projet de texte fixant les modalités de fonctionnement des bureaux d'enquête est élaboré et validé
- IR 3.10.2 Un manuel de procédures sur la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents maritimes est élaboré et validé
- IR 3.10.3 L'architecture d'une base de données des accidents et incidents maritimes est élaborée et validée
- IR 3.11.1 Rapport de diagnostic sur la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports tunisiens élaboré et présenté
- IR 3.11.2 Termes de référence du contrat de service pour l'appui à la création ou l'adaptation d'un logiciel de suivi des marchandises dangereuses élaborés et validés
- IR 3.11.3 Une base de données pour le suivi des marchandises dangereuses suivant solution retenue est opérationnelle

¹⁰ Le Code III est le "Code d'application des instruments de l'OMI»

- IR 3.12 Un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses élaboré
- IR 3.13 Tenue de l'atelier de présentation de la nouvelle stratégie

Nombre d'activités

Le Consortium reprend la proposition de la Fiche Projet de découper la composante C en quatre activités numérotées C1, C2, C3 et C4. Le Consortium rajoutera cependant une Activité C5 sous la forme d'un atelier de fin de Composante. L'expérience prouve qu'il est nécessaire de réunir tous les acteurs en fin de composante, d'en rappeler les objectifs, de les comparer avec les résultats atteints, et de distribuer aux participants un document récapitulatif.

Préambule

La France et l'Allemagne sont au sein du Consortium des partenaires fortement impliqués dans la mise en œuvre de la politique européenne en matière de transport et de sécurité maritimes. Surtout, ces deux pays présentent une diversité de situation géographique, politique et d'organisation du secteur maritime en plus d'une complémentarité, qui permettent toutes ensemble d'offrir à la Tunisie une large palette d'expertises et d'analyses en matière de stratégie d'administration maritime et portuaire, de sécurité maritime et de formation, selon des paramètres géographiques variés. Pour la mise en œuvre de l'action afin d'atteindre le résultat obligatoire, le Consortium mènera une démarche à la fois politique et technique destinée à s'assurer de l'adhésion et de l'implication de toutes les acteurs du secteur maritime et portuaire en Tunisie.

Responsables de la Composante C

La Fiche Projet cite plusieurs experts clés pour travailler sur la Composante C, à savoir ECT3, ECT4, ECT5.

Le Consortium optimisera l'importante ressource en experts dont il dispose en nommant quatre experts clés plutôt que trois, ceci afin de bien séparer l'Activité C1 « élaboration d'une stratégie nationale » et l'Activité C2 « appui à la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action ».

Seront experts clés de la Composante C (voir résumé des carrières au paragraphe 7.1.1):

- ✓ C.1 Jan DIRKS (BMVI-D) expert clé (ESP) EC3.1
- ✓ C.2 Vincent DENAMUR (MEDDE/DAM-F) expert clé (ESP) EC 3.2
- ✓ C.3 Patrice DENAIN (MEDDE/BEA mer-F) expert clé EC4
- ✓ C.4 Jean-Bernard ERHARDT (MEDDE/Mission GNL-F) expert clé EC5

Correspondants Tunisiens de la Composante C

Les responsables Tunisiens correspondants des experts clés pour la Composante C seront :

- ✓ C.1 Farida GMATI (DGTMP) Karem MANSOUR (OMMP)
- ✓ C.2 Nouredine TOBJI (DGTMP) Karem MANSOUR (OMMP)
- ✓ C.3 Abderrahmène ARFAOUI (DGTMP) Karem MANSOUR (OMMP)
- ✓ C.4 Khaled GHOMMIDH (DGTMP) Karem MANSOUR (OMMP)

Experts court terme de la Composante C

Participeront aux travaux de la Composante C au cours de missions court terme les experts suivants, en plus des experts clefs ci-dessus (pour les cursus, voir paragraphe 7.1.1).

France : P.Bacquet, P.Moge, P. Allemandou, C.H. de Barsac, F.X. Rubin de Cervens, A. Meullenaere, J.J. Morvant, S. Hidouche, R. Gaillard, O. Busson, A. Ulysse, B. Faist, J.P. Albaret

Allemagne : W.Blumenstein, U. Kraft

Groupe d'activités C.1 (40 H/J) : Élaboration d'une stratégie nationale sectorielle du transport maritime et des ports dans laquelle serait incluse la stratégie relative à la sécurité, à la protection du milieu marin et à la formation maritime conformément aux exigences des conventions internationales (Code III)

L'objectif est de commencer par rédiger la stratégie sectorielle nationale pour les transports maritimes et portuaires, puis d'y insérer la stratégie maritime telle qu'elle est définie par le Code III notamment les paramètres de sécurité, protection de l'environnement, formation maritime, en application des Conventions internationales en vigueur, principalement les Conventions OMI. Cet exercice pourra être complété par le lancement d'un processus de ratifications des instruments internationaux auxquels la Tunisie n'est toujours pas partie (Convention STCW-F sur les normes de formation des personnels sur les navires de pêche, Protocole 96 de la Convention de Londres sur la prévention de l'immersion des déchets en mer, Convention eaux de ballast pour le contrôle et la gestion de ces eaux de ballast).

Pour autant, les Etats Membres sont d'avis que la stratégie se décline suivant plusieurs axes, notamment la politique en matière d'Etat du Pavillon, la politique en matière d'Etat du Port, la politique en matière d'Etat Côtier. L'application effective de la stratégie peut être réalisée :

- via la bonne application des instruments internationaux pour laquelle la Tunisie est partie (Convention SOLAS, Convention MARPOL, Convention STCW, etc...),
- via le respect des engagements souscrits relatifs à la ratification de ces conventions
- via les actions au quotidien de mise en œuvre
- via l'examen ou le réexamen périodique de la pertinence de la stratégie

Le Consortium s'attachera à suivre ce schéma et organisera pour ce faire autant d'ateliers de travail que nécessaires avec les cadres Tunisiens concernés pour parvenir au résultat obligatoire. A l'issue de l'Activité, le Consortium remettra au Pays Bénéficiaire les deux stratégies élaborées et validées.

Activité C.1.1 Appui à l'élaboration de la stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports

L'activité débutera par une analyse du marché afin de clarifier les attentes et les engagements des différents acteurs de l'industrie, du Gouvernement et des niveaux administratifs autour d'une stratégie sectorielle nationale. Des entretiens avec les décideurs du Ministère du Transport Tunisien, les associations d'employeur, les syndicats, les compagnies maritimes et les ports, ainsi que d'autres entités ayant un impact sur les objectifs de ce jumelage seront conduits dans ce sens. Les sujets abordés porteront entre autres sur :

- Les infrastructures portuaires (les accès vers le large et les raccordements à l'hinterland), la performance des ports, l'inter modalité et les questions environnementales,

- Les développements possibles de la flotte de commerce,
- Les développements possibles de l'activité de plaisance,
- Les questions relatives à la formation et à l'emploi maritime,
- Les questions relatives au cadre réglementaire et à la simplification des formalités,
- Les questions relatives aux professions maritimes et portuaires

Les aspects relatifs à la sécurité de la navigation maritime dans les eaux Tunisiennes (surveillance de la navigation, équipements de radiocommunication, équipements VTS, balisage, hydrographie, police en mer) seront également finement analysés, ceci en raison de l'absence de prescriptions précises concernant ces aspects dans les conventions de l'OMI (SOLAS Chap. V).

Les aspects relatifs à la sûreté seront également analysés, en raison du fait qu'ils sont hors du champ d'application du Code III en matière d'audit.

Les experts pourront utilement s'appuyer sur les résultats du Jumelage Transport mené entre 2011 et 2013 en Tunisie dans le domaine maritime et portuaire, en les mettant si nécessaire à jour.

Un projet de stratégie sera proposé aux parties concernées. En fin d'Activité C.1.1, un atelier réunissant au minimum 50 personnes des administrations et des parties prenantes sur la sensibilisation sur la stratégie sectorielle nationale sera organisé conjointement avec la fin de l'Activité C.1.2.

Activité C.1.2 Appui à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale tel qu'édictée par le code III comme partie de la politique maritime générale sur le secteur du transport maritime

La Tunisie a été auditée par l'OMI, sur une base volontaire, fin 2013, dans le cadre du programme d'audit des Etats membres de l'OMI, par référence à la Résolution A 1054 (27), Résolution remplacée maintenant par le Code III¹¹.

En partant du travail déjà effectué, et en prenant comme référence le nouveau Code III, le Consortium assistera en utilisant la même méthode que pour la politique sectorielle maritime l'administration Tunisienne à élaborer une stratégie maritime nationale conforme aux dispositions de la partie 1.3 du Code III, et qui s'inscrit dans la stratégie sectorielle nationale.

Le Consortium assistera également l'administration Tunisienne à mettre en place les méthodes de vérification et de revue de la politique telles que demandées dans les parties 1.3.2 et 1.3.3 du Code III.

Un atelier réunissant au minimum 50 personnes (cadres d'administrations, parties prenantes, armateurs, autorités concernées, etc.) et portant sur la sensibilisation sur la stratégie maritime nationale sera organisé en fin de cette Activité C.1.2 conjointement avec la fin de l'Activité C.1.1. Les « **Actes de l'atelier** » feront l'objet d'une publication par le Consortium qui sera remise au Pays Bénéficiaire.

¹¹ Comme mentionné plus haut, le Consortium pourra consulter cet audit sur place

Activité C.1.3 Formation des équipes concernées sur les procédures d'actualisation et de révision de la stratégie maritime nationale

Pour assurer la formation des équipes chargées de mettre à jour et de réviser la stratégie maritime nationale, le Consortium adoptera une approche à deux niveaux : le premier concernera les décideurs à niveau élevé, à savoir les représentants du Gouvernement (Ministère de Transport, les autres Ministères, niveau de Secrétaire d'Etat), les associations d'employeur et les syndicats, et de façon générale tous les cadres d'autres Ministères et services concernés ayant un impact sur les objectifs de ce jumelage, ceci afin de faciliter l'adoption des orientations de politique générale.

Le deuxième niveau concernera les membres des Conseils d'Administration, les personnels administratifs, tous ceux qui se réuniront régulièrement et seront responsables de l'exécution des décisions prises à haut niveau.

L'exemple Allemand sera analysé au travers de « l'Unité de Coordination » au sein du Ministère fédéral des Transports. Cette Unité a été créée pour mettre en application la stratégie maritime nationale et elle s'est révélée particulièrement efficace.

Activité C.1.4 Formation des équipes concernées sur les méthodes d'élaboration et de communication des rapports prescrits par les instruments obligatoires

Les experts du Consortium travailleront à former les cadres Tunisiens concernés à l'exercice de « **rapportage** » des instruments obligatoires, à savoir :

- inscrire dans la durée le processus au sein des administrations ainsi qu'identifier les personnels en charge de l'exercice ;
- différencier l'exercice ponctuel de l'exercice récurrent ;
- identifier par catégories les informations prescrites par les instruments (rapports, informations, points de contact).

De plus, les experts travailleront à former les cadres Tunisiens concernés aux formats de réponse demandés.

Nota : une **formation spécifique** sera nécessaire pour le Service de la DGTMP ou de l'OMMP qui sera en charge de la réponse au Secrétariat de l'OMI ; elle sera assurée par le Consortium.

Activité C.1.5 Atelier de sensibilisation à la stratégie nationale

(Activité regroupant C.1.1, C.1.2 et C.5, se reporter à C.5 ci-dessous)

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité C1 aura lieu du mois M3 au mois M16

Résultats obligatoires (Indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 3.1.1 La stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports est élaborée et validée
- ✓ IR 3.1.2 Une formation aux procédures d'actualisation et de mise à jour de la stratégie est

effectuée

- ✓ IR 3.2.1 La stratégie maritime nationale tel qu'éditée par le Code III¹² est élaborée, validée et communiquée
- ✓ IR 3.2.2 Une formation spécifique sur le rapportage prescrit par l'OMI est effectuée
- ✓ IR 3.4 Au minimum 50 personnes des administrations et des parties prenantes ont participé au séminaire de sensibilisation sur la stratégie sectorielle nationale
- ✓ IR 3.5 Au minimum 50 personnes (cadres d'administrations, parties prenantes, armateurs, autorités concernées) ont participé au séminaire de sensibilisation sur la stratégie maritime nationale

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jan DIRKS (D)

Experts CT :

France : P.Bacquet, P.Moge, P. Allemandou, C.H. de Barsac, F.X. Rubin de Cervens, A.Meullenaere, J.J. Morvant, S.Hidouche, R.Gaillard, O.Busson, A.Ulysse, J.P. Albaret

Allemagne : W.Blumenstein, U. Kraft

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 40 H/J, dont 40 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [3 missions x 2 experts x 4 jours] et [2 missions x 2 experts x 3 jours] et [1 mission x 4 experts x 1 jour]
- ✓ 14 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Farida GMATI

OMMP Karem MANSOUR

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

¹²

Le Code III est le "Code d'application des instruments de l'OMI»
TN/14/ENP/TR/42

« Appui au renforcement de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie »

Groupe d'activités C.2 (55 H/J): Appui à la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action pour améliorer la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection du milieu marin

A partir des stratégies définies en Activité C1, et après prise en considération des suites de l'audit volontaire mené par l'OMI en 2013, le Consortium organisera des ateliers participatifs destinés à identifier les écarts à couvrir pour répondre aux exigences internationales d'une part et aux objectifs stratégiques d'autre part, en matière de sécurité des navires, de sûreté des navires et des installations portuaires, de protection du milieu marin, de sécurité de la navigation maritime et d'enquêtes sur les accidents et les événements de mer. Ces ateliers participatifs seront complétés par l'organisation de visites d'étude dans les pays du Consortium (voir Composante D).

Activité C.2.1. Appui à la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action dans les domaines suivants :

- ✓ Sécurité des navires ;
- ✓ Sûreté des navires et des installations portuaires ;
- ✓ Protection du milieu marin (prévention et lutte contre la pollution) ; Identification des besoins en matière d'installation de réception portuaire
- ✓ Sécurité de la navigation maritime (surveillance, radiocommunications maritimes SMDSM, contrôle et intervention) analyse et identification des besoins pour la mise en place d'un VTMIS côtier ;
- ✓ Les enquêtes sur accidents et événements de mer ;

Le Consortium travaillera avec les cadres Tunisiens concernés sur les domaines suivants :

- Elaboration d'un plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat du port à partir d'ateliers participatifs avec des cadres de la DGTMP et de l'OMMP, ainsi qu'avec des inspecteurs (PSCO).
- Elaboration d'un plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat du pavillon à partir d'ateliers participatifs, pour les navires de commerce et les navires de pêche avec des cadres de la DGTMP et de l'OMMP ainsi qu'avec des inspecteurs du pavillon. Dans ce cadre, le plan d'action comportera d'une part des élaborations de propositions pour la mise en place de processus pour l'approbation des plans et documents de navires, d'autre part le contrôle et l'évaluation des organismes reconnus
- Elaboration d'un plan de gestion environnementale portuaire, pour un port à sélectionner¹³ à partir d'ateliers participatifs avec les cadres de la DGTMP et de l'OMPP, ainsi qu'avec des gestionnaires du port concerné.
- Entretiens avec les différentes administrations intervenant en mer pour identifier les dispositions techniques à mettre en œuvre en matière de sécurité de la navigation, en application de la politique sectorielle du transport maritime définie en C1 ; organisation d'une table ronde réunissant ces différentes entités pour valider les choix, et notamment les besoins en matière de VTS ou VTMIS. A l'issue de ces travaux, les TDR concernant ces VTS ou VTMIS seront élaborés et validés.

¹³ La sélection du port concerné se fera au cours du Jumelage et sera entérinée lors du COPIL T3
TN/14/ENP/TR/42 « Appui au renforcement de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie »

- Application des mesures de sûreté des navires et des installations portuaires à partir d'ateliers participatifs associant des cadres de la DGTMP et de l'OMMP ainsi que des gestionnaires de port, par référence au code ISPS et en liaison avec l'activité B.4.1. Identification de priorités, en fonction de la politique sectorielle maritime et aide à l'élaboration et à la mise en oeuvre du plan d'action.
- Le Consortium évaluera la structure la plus adaptée que l'autorité tunisienne devrait déployer pour faire face aux obligations d'enquêter, telles que définies par le Code de l'OMI pour la conduite des enquêtes et la résolution MSC 255(84), ainsi qu'aux contraintes spécifiques des bureaux d'enquêtes (astreinte 24h/24). Le mode opératoire est détaillé ci-après (Activités C3 et D.2.5).

Activité C.2.2. Organisation d'une visite d'étude pour une (1) semaine pour cinq (5) personnes dans des structures homologues spécialisées dans la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection du milieu marin. L'activité permettra de prendre connaissance des procédures et techniques de sécurité et de sûreté, des logiciels utilisés, des moyens requis et des systèmes de suivi

Le Consortium organisera une visite d'étude en France d'une semaine pour cinq personnes au port du Havre et au CROSS Gris Nez durant le mois M16.

Au Havre, les cadres Tunisiens pourront prendre connaissance des procédures mises en place par l'autorité portuaire en termes de régulation du trafic portuaire et prendre la mesure de la nouvelle organisation française de l'administration maritime au sein d'une direction interrégionale de la mer (DIRM) qui regroupe le service des phares et balises, quatre centres de sécurité des navires (CSN) et deux Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage (CROSS); en particulier, ils accompagneront les inspecteurs de la sécurité des navires dans l'exercice des missions qui relèvent de l'Etat du pavillon et du contrôle de l'Etat du port.

Au CROSS Gris Nez ils pourront observer l'organisation et le fonctionnement d'un service spécialisé polyvalent qui intègre les missions relatives à la coordination du sauvetage en mer (MRCC) et au service de trafic maritime (VTS).

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité C.2 aura lieu du mois M10 au mois M16

Résultats obligatoires (Indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 3.3 Un plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie nationale proposé et validé
- ✓ IR 3.6 Un Plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat de Port élaboré et validé
- ✓ IR 3.7 Un Plan d'action pour améliorer le contrôle des navires par l'Etat de Pavillon élaboré et validé
- ✓ IR 3.8 Un plan de gestion environnementale portuaire pour un port sélectionné est élaboré et validé
- ✓ IR 3.9 Les TDR pour la mise en place des VTS ou VTMS (spécifications, identifications de besoins) sont élaborés et validés
- ✓ IR 3.9.1 Visite d'étude prévue à l'Activité C 2 effectuée et rapport de visite d'étude remis
- ✓ IR 3.9.2 Ateliers sur la sécurité des navires et la sûreté des navires et des installations portuaires effectués

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Vincent DENAMUR (F)

Experts CT :

France : P.Bacquet, P.Moge, P. Allemandou, C.H. de Barsac, F.X. Rubin de Cervens, A.Meullenaere, J.J. Morvant, S. Hidouche, R. Gaillard, O. Busson, A. Ulysse, J.P. Albaret

Allemagne : W.Blumenstein, U. Kraft

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 55 H/J, dont 55 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [4 missions x 2 experts x 3 jours] et [1 mission x 2 experts x 4 jours] et [4 missions x 1 expert x 5 jours] et [1 mission x 1 expert x 3 jours]
- ✓ 15 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP	Noureddine TOBJI
OMMP	Karem MANSOUR

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités C3 (22 H/J) : Appui au renforcement du Bureau d'enquêtes

Le Pays Bénéficiaire dispose d'un Bureau indépendant d'enquête accident conformément aux dispositions du Décret 2014/410 du 20 janvier 2014. Le Consortium s'appuiera sur ce Décret pour élaborer avec le personnel du Bureau les modalités de fonctionnement de cette institution. Le Consortium recommande pour atteindre le résultat obligatoire prescrit par la Fiche de Projet que les enquêteurs aient : i) des connaissances techniques maritimes acquises dans des fonctions opérationnelles (principalement des officiers navigants et/ ou des cadres expérimentés de la sécurité des navires); ii) une réelle capacité d'analyse (afin de bien identifier et hiérarchiser les facteurs ayant conduit à un accident); iii) des facilités de rédaction ; iv) des qualités relationnelles (l'expérience prouve que le recueil d'informations, notamment avec les personnels navigants, est facilité par une relation directe et franche, voire d'empathie, avec la personne interviewée). Le secrétaire (ou un des enquêteurs) technique devrait disposer d'une maîtrise suffisante des logiciels utilisés à bord des navires (principalement ECDIS et VDR). Le bureau d'enquête doit disposer d'un budget lui permettant de contractualiser certaines prestations sous forme de vacations (traduction de rapports en anglais, appui d'un bureau d'étude par exemple pour des calculs de stabilité dynamiques, appui d'un architecte naval, etc.)

Activité C.3.1. Appui à l'élaboration d'un texte juridique fixant les modalités de fonctionnement du bureau d'enquêtes dans ses attributions relatives aux accidents et incidents de mer (Résolution MSC 255(84))

Le Consortium assistera l'autorité tunisienne pour les modalités de fonctionnement du bureau d'enquêtes, notamment son niveau d'indépendance par rapport aux autorités judiciaires et administratives. A l'issue de cette Activité le Pays Bénéficiaire disposera d'un **projet de texte fixant les modalités de fonctionnement du Bureau d'enquêtes.**

Activité C.3.2. Elaboration d'un manuel des procédures à la conduite des enquêtes conformes aux résolutions de l'OMI en la matière

Le Consortium proposera une procédure de fonctionnement d'un bureau d'enquête y compris un manuel dit « **Guide de l'enquêteur** », issu du système français ou allemand, en conformité avec la directive 2009/18/CE. Ce Guide sera *a priori* facilement transposable en Tunisie, à la variable près des textes de référence du pays (pour la France, c'est le Code des Transports). La participation du futur Directeur du bureau d'enquêtes Tunisien sera nécessaire à cette Activité de façon à bien orienter le travail du Consortium et des cadres Tunisiens.

Activité C.3.3. Appui à la création d'une banque de données des enquêteurs et experts de réserve (non-fonctionnaires du bureau)

Le Consortium proposera un « **Modèle de base de données** » sous forme de tableur Excel pour le suivi des enquêtes et des recommandations de sécurité (pilotage de l'équipe, respect des délais si la règle adoptée est de publier le rapport définitif au plus tard un an après la date de l'accident, rédaction du rapport annuel d'activité, etc.). Le Consortium présentera également la base de données GISIS (*Global Integrated Shipping Information System*) d'accès aux coordonnées des services de sécurité maritime des différentes Nations. La participation d'un cadre du Bureau d'enquêtes Tunisien sera nécessaire.

Activité C.3.4. Appui au développement d'une base de données des accidents et incidents de mer (notification des accidents de formats normalisés, en s'inspirant du modèle européen EMCIP)

Le Consortium apportera son expertise de la base de données EMCIP (*European Maritime Casualty Information Platform*). L'EMCIP, dans sa version complète « Notification + Investigation des événements » est cependant contraignante. Pour démarrer, une version limitée à la « Notification des événements » sera utilisé. Dans cette version, la base EMCIP constitue néanmoins un outil statistique pertinent. L'entité qui tiendra le rôle de l'EMSA (pour l'acceptation des « occurrences ») devra être identifiée par l'autorité tunisienne. La participation d'un cadre du bureau d'enquêtes Tunisien sera nécessaire. A l'issue de cette Activité le Pays Bénéficiaire disposera d'une **architecture de base de données des accidents et incidents de mer** ainsi que des **enquêteurs**.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité C.3 aura lieu du mois M4 au mois M9

Résultats obligatoires (Indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 3.10.1 Un projet de texte fixant les modalités de fonctionnement des bureaux d'enquête est élaboré et validé
- ✓ IR 3.10.2 Un manuel de procédures sur la conduite des enquêtes sur les accidents et incidents maritimes est élaboré et validé
- ✓ IR 3.10.3 L'architecture d'une base de données des accidents et incidents maritimes est élaborée et validée

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Patrice DENAIN (F)

Experts CT :

France : P.Bacquet, P.Moge, P. Allemandou, C.H. de Barsac, F.X. Rubin de Cervens, A. Meullenaere, J.J. Morvant, S. Hidouche, R. Gaillard, O. Busson, A. Ulysse, J.P. Albaret

Allemagne : W.Blumenstein, U. Kraft

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 22 H/J, dont 22 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [2 missions x 2 experts x 3 jours] et [2 missions x 1 expert x 5 jours]
- ✓ 6 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Abderrahmène ARFAOUI

OMMP Karem MANSOUR

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités C.4 (32 H/J) Elaboration des TDR d'une base de données et d'un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports Tunisiens, à l'instar du système européen HAZMAT

Activité C.4.1. Appui à l'élaboration d'une base de données et d'un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports tunisiens, à l'instar du système européen HAZMAT

Le Consortium analysera le système d'échange de données électroniques relatives aux navires et aux marchandises (plateforme TTN) et proposera la solution appropriée pour la mise en place d'une base de données et d'un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports Tunisiens.

Il apportera son expertise afin que l'autorité Tunisienne puisse éditer ses termes de référence en vue du développement d'un système d'information sur le suivi des marchandises dangereuses transportées par les navires faisant escale dans les ports Tunisiens, compatible avec le système européen SafeSeaNet.

Le Consortium veillera à ce que l'autorité Tunisienne dispose de toute la documentation pertinente (Conférer l'Activité D.2.10 ci-après) pour mettre en place un système d'information qui lui permette à terme d'envisager un échange d'informations sur les navires transportant des marchandises dangereuses, telles que définies par la réglementation européenne et les codes de l'Organisation Maritime Internationale, en provenance ou à destination des ports Tunisiens avec le système européen SafeSeaNet.

Le Consortium prendra en compte la Directive européenne 2002/59 sur le suivi du trafic maritime, ainsi que ses documents d'application. L'objectif est de permettre au Pays Bénéficiaire de développer un système d'information répondant aux besoins des ports sur le suivi des marchandises dangereuses et conçu dès le départ pour être compatible avec le système européen SafeSeaNet.

Le Consortium s'appuiera sur le système d'identification automatique des navires (AIS, Automatic Identification System) et le système satellitaire sur le suivi des navires à grande distance (LRIT, Long Range Identification and Tracking). Toutes les prescriptions pertinentes seront prises en compte afin que le Pays Bénéficiaire puisse disposer des documents de maîtrise d'ouvrage sur le système d'information et ses fonctionnalités, prenant en compte la politique de droit d'accès au système d'information et sa sûreté.

Cette activité pourra prendre la forme d'ateliers participatifs réunissant les experts du Consortium ainsi que les responsables des différents ports Tunisiens impliqués dans le processus de suivi des marchandises dangereuses.

Nota : Le Consortium établira une étroite coopération entre cette Activité et les trois stages de formations sur la pratique aux systèmes d'information et de gestion des trafics des navires définies à l'Activité D.3.1.

Activité C.4.2. Contrat de service : une contribution du secteur privé local spécialisé en informatique (IT) pour l'appui à la création ou l'adaptation d'un logiciel de suivi des marchandises dangereuses

Sur décision du COFIL et en fonction du résultat du diagnostic, le Consortium proposera des TDR pour un contrat de service du secteur privé local spécialisé en informatique (IT) pour l'appui à la création ou l'adaptation d'un logiciel de suivi des marchandises dangereuses.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité C.4 aura lieu du mois M4 au mois M17

Résultats obligatoires (indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 3.11.1 Rapport de diagnostic sur la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses transitant par les ports tunisiens élaboré et présenté
- ✓ IR 3.11.2 Termes de référence du contrat de service pour l'appui à la création ou l'adaptation d'un logiciel de suivi des marchandises dangereuses élaborés et validés
- ✓ IR 3.11.3 Une base de données pour le suivi des marchandises dangereuses suivant solution retenue est opérationnelle
- ✓ IR 3.12 Un manuel de procédures pour la manipulation et le suivi des marchandises dangereuses élaboré

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Jean-Bernard ERHARDT (F)

Experts CT :

France : P.Bacquet, P.Moge, P. Allemandou, C.H. de Barsac, F.X. Rubin de Cervens, A.Meullenaere, J.J. Morvant, S. Hidouche, R. Gaillard, O. Busson, A. Ulysse, B. Faist, J.P. Albaret

Allemagne : W.Blumenstein, U. Kraft

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 32 H/J, dont 32 de fonctionnaires catégorie I à répartir en [4 missions x 2 experts x 4 jours]
- ✓ 8 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Khaled GHOMMIDH

OMMP Karem MANSOUR

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et l'accès aux différents systèmes informatiques portuaires qui seront précisés dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Activité C.5 Atelier de clôture de la Composante C et atelier de présentation de la nouvelle stratégie

L'atelier de clôture de la Composante C suivra ou précédera immédiatement les ateliers prévus aux Activités C.1.1, C.1.2, et C.1.5 (présentation de la nouvelle stratégie, regroupés en un seul atelier d'une journée) réunissant au minimum 50 participants et servant à présenter la nouvelle stratégie ainsi que la sensibilisation à la stratégie nationale.

L'atelier de clôture, qui réunira moins de personnes et donc nécessitera moins de moyens matériels, permettra de rappeler, devant tous les acteurs ayant participé aux travaux, l'ensemble des objectifs à atteindre, de les comparer avec les résultats atteints, et de distribuer aux participants un document relié où figureront les rapports et notes de synthèse, recommandations, suggestions pour l'avenir qui auront été élaborés par le Consortium.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité C.5 aura lieu au mois M16 (avec les Activités C.1.1, C.1.2, C.1.5)

Résultat obligatoire (indicateur objectivement vérifiable)

✓ IR 3.13 Tenue de l'atelier de présentation de la nouvelle stratégie

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

- ✓ Jan DIRKS (BMVI-D) expert clé pour l'Activité C.1
- ✓ Vincent DENAMUR (MEDDE/DAM-F) expert clé pour l'Activité C.2
- ✓ Patrice DENAIN (MEDDE/BEA mer-F) expert clé pour l'Activité C.3
- ✓ Jean-Bernard ERHARDT (MEDDE/Mission GNL-F) expert clé pour l'Activité C.4

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation (voir C.1.1)
- ✓ Organisation de l'atelier par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Farida GMATI, Nouredine TOBJI, Abderrahmène ARFAOUI, Khaled GHOMMIDH
OMMP Karem MANSOUR

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La mise à disposition d'une salle pour l'atelier,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Composante D (150 H/J): Formation maritime et transfert de compétences

La fiche de projet spécifie le résultat R 4 pour la Composante D

R.4	Un plan de formation élaboré et mis en œuvre
-----	--

Les indicateurs objectivement vérifiables sont :

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">● IR 4.1 Une stratégie de formation pour le Transport Maritime (audit, recensement des besoins) est élaborée et validée● IR 4.2.1 Elaboration d'un guide méthodologique de développement d'une flotte de commerce● IR 4.2.2 Elaboration d'un guide méthodologique des concessions portuaires● IR 4.2.3 Un plan de formation pour renforcer les capacités administratives et les compétences des cadres de la DGTMP et de l'OMMP conçu et validé● IR 4.3 Au moins 4 formations techniques et de gestion au profit des cadres de l'Administration Maritime sont organisées sur les thèmes suivants:<ul style="list-style-type: none">▪ Planification et économie du transport maritime ;▪ Montage et évaluation des concessions dans le secteur maritime▪ Gestion portuaire● IR 4.4 Au moins neuf (9) formations techniques de cadres pour au moins 12 cadres par formation sont organisées● IR 4.5 Deux stages de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (FSI) sont organisés● IR 4.6 Un stage de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (PSC) est organisé● IR 4.7 Trois stages de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (VTMIS) sont organisés● IR 4.8 Le personnel du Bureau d'enquête est formé par le biais d'un stage de formation dans les institutions européennes appropriées● IR 4.9 Visite d'étude en Allemagne effectuée |
|---|

Nombre d'activités

Le Consortium reprend la proposition de la Fiche Projet de découper la composante D en trois activités numérotées D1, D2, D3. Le Consortium rajoutera cependant une Activité D4 sous la forme d'un atelier de fin de Composante. L'expérience prouve qu'il est nécessaire de réunir tous les acteurs en fin de composante, d'en rappeler les objectifs, de les comparer avec les résultats atteints, et de distribuer aux participants un document récapitulatif

Préambule

La Fiche Projet fixe les axes prioritaires des actions de formation à mener en vue de parvenir au résultat 4 « un plan de formation élaboré et mis en œuvre ». L'objectif consiste à adapter les compétences des cadres de l'administration Tunisienne aux orientations stratégiques de l'État dans le contexte réglementaire international relatif à la sécurité des navires et de la navigation

maritime, la sûreté des navires et des installations portuaires, la prévention et la lutte contre la pollution. Le Consortium s'appuiera sur les compétences très variées mais complémentaires de la France, de l'Allemagne et de STC GROUP (NL) pour mener à bien cette tâche et parvenir au résultat obligatoire. La Composante comporte des formations « courtes » à effectuer sur place en Tunisie, et des formations « longues » d'une durée de deux semaines à effectuer au sein d'un des deux Etats membres du Consortium ou de STC GROUP.

Responsable de la Composante D

Le responsable de la Composante D et qui sera en même temps EC6, Philippe ALLEMANDOU (F), actuellement Directeur adjoint de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime (ENSM-F), est un spécialiste de l'enseignement et de la formation maritimes. Il possède une expérience antérieure des Jumelages dans le domaine maritime et portuaire, ayant été expert clé de 2006 à 2007 pour le Projet de Jumelage « Renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes à la Direction de la Marine Marchande » au Royaume du Maroc (voir résumé de sa carrière au paragraphe 7.1.1).

Correspondants Tunisiens de la Composante D

Les responsables Tunisiens correspondants de l'expert clé pour la Composante D seront :

DGTMP Mourad GHORBEL

OMMP Adnène JABALLAH

Experts court terme de la Composante D

Participeront aux travaux de la Composante D au cours de missions ponctuelles les experts suivants en plus du /des experts clefs ci-dessus (pour les cursus, voir paragraphe 7.1.1) :

France : P. Bacquet, P. Denain, J.B. Erhardt, F.X. Rubin de Cervens, A. Meullenaere, P. Bacquet, J.J. Morvant, S. Hidouche, R. Gaillard, C.H. de Barsac, L. Galy, G. Hoeschetter, J.P. Albaret

Allemagne : W. Blumenstein, I. Krämer, T. Crerar, U. Kraft

STC-GROUP (Pays-Bas / NL) : C. Aar, W. Van't Padje, M. Voorham, S. Wubbolts, J. Verhoeff, J.E. HUTCHINS

Groupe d'activités D.1 (9 H/J): Développer une stratégie de formation pour le Transport Maritime pour répondre aux besoins du secteur à moyen et long termes.

Activité D.1.1. Ce groupe d'activités sera développé en connexion avec le groupe d'activité C1 : Élaboration d'une stratégie nationale tel qu'édicte par le Code III comme partie de la politique maritime générale sur le secteur du transport maritime

La stratégie de l'Activité D.1.1 sera élaborée en relation avec celle de l'Activité C.1.1 (appui à l'élaboration de la stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports) et celle de l'Activité C.1.2 (appui à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale tel qu'édicte par le Code III).

La première phase consistera en un audit du niveau de formation et du niveau professionnel des personnels concernés par le plan de formation à venir. Dans le même temps, un recensement des besoins de formation exprimés par les personnels sera effectué et sera mis en perspective avec les domaines à couvrir et la stratégie à adopter. Cet audit sera analysé par les

experts du Consortium avec les cadres Tunisiens concernés afin de définir le pré requis nécessaire aux futurs stagiaires pour intégrer les formations courtes qui seront mises en place. Une deuxième phase consistera à élaborer des référentiels de formation en adéquation avec les demandes du terrain, de l'administration Tunisienne et les contextes réglementaires nationaux et internationaux. Une fois les objectifs de formation validés et les compétences professionnelles attendues identifiées, un programme de formation sera élaboré afin de permettre une transmission de connaissances, d'aptitudes et de capacités adaptées aux exigences du secteur.

A l'issue de cette Activité, les autorités Tunisiennes disposeront d'une stratégie de formation pour le transport maritime élaborée et validée.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité D1 aura lieu du mois M2 au mois M6

Résultat obligatoire (Indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 4.1 Une stratégie de formation pour le Transport Maritime (audit, recensement des besoins) est élaborée et validée

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe ALLEMANDOU (F)

Experts CT :

France : P. Bacquet, P. Denain, J.B. Erhardt, F.X. Rubin de Cervens, A. Meullenaere, P. Bacquet, J.J. Morvant, S. Hidouche, R. Gaillard, C.H. de Barsac, L. Galy, G. Hoeschetter, J.P. Albaret

Allemagne : W. Blumenstein, I. Krämer, T. Crerar, U. Kraft

STC-GROUP (NL): C. Aar, W. Van't Padje, M. Voorham, S. Wubbolts, J. Verhoeff, J.E. HUTCHINS

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 9 H/J, dont 6 de fonctionnaires catégorie I (250 €) et 3 de catégorie II (NL = 450 €) à répartir en [1 mission x 3 experts x 3 jours]
- ✓ 3 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Mourad GHORBEL

OMMP Adnène JABALLAH

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui

sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'activités D.2 (138 H/J) : Concevoir et mettre en œuvre un plan de formation pour renforcer les capacités et les compétences administratives et techniques des cadres, en particulier ceux de la DGTMP, de l'OMMP et du bureau d'enquêtes, pour s'acquitter des tâches administratives et opérationnelles qui leur incombent, notamment en matière de sécurité des navires et de navigation maritime, sûreté des navires et des installations portuaires et prévention et lutte contre la pollution.

L'objectif consiste à adapter les compétences des cadres de l'administration Tunisienne aux orientations stratégiques de l'État, dans le contexte réglementaire international relatif à la navigation maritime, la sécurité et la sûreté maritimes. Les experts proposeront un plan d'évaluation des compétences à un panel représentatif des cadres sélectionnés. Ils proposeront ensuite un plan de formation qui, sous la forme d'un contenu et d'une méthode d'apprentissage, permettra aux cadres Tunisiens de la DGTMP et de l'OMMP de construire un savoir et d'acquérir des compétences pour s'acquitter des tâches administratives et opérationnelles qui leur incombent, notamment en matière de sécurité des navires et de navigation maritime, sûreté des navires et des installations portuaires et prévention et lutte contre la pollution. Afin d'accompagner les personnels dans leurs besoins d'amélioration et de conduite du changement, de faire de la formation professionnelle un levier d'adaptation et de progression, les experts proposeront un « **Guide référentiel de formation** » qui restera, une fois le Projet de Jumelage achevé, à la disposition de l'administration Tunisienne pour faciliter la mise à jour des connaissances et l'intégration des nouveaux personnels. Chaque module de formation comprendra une partie « formation de formateurs » permettant l'acquisition des méthodes pédagogiques indispensables à la transmission des savoirs.

Activité D.2.1 Des formations techniques et de gestion au profit des cadres de l'Administration Maritime sont organisées sur les trois thèmes¹⁴ suivants:

- Planification et économie du transport maritime ;
- Montage et évaluation des concessions dans le secteur maritime ;
- Gestion portuaire.

Nota : la formation au Système Qualité qui n'apparaît pas dans le décompte ci-dessus a été déplacée d'un commun accord entre le Consortium et le Pays Bénéficiaire pour être intégrée dans l'Activité A.3.3

Le Consortium organisera trois ateliers en Tunisie sur les trois thèmes suivants (un atelier par thème):

1. Planification et économie du transport maritime:

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC GROUP un atelier de quatre (4) jours pour traiter de la planification et de l'économie du transport maritime. Des questions telles que la compétitivité du pavillon, l'immatriculation des navires, la politique de crédit-bail, les

¹⁴ Le « système qualité dans l'administration maritime » a été déplacé de D.2.1 et traité en A.3.3
TN/14/ENP/TR/42 « Appui au renforcement de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie »

investissements maritimes, l'exonération des charges sociales, la taxe au tonnage, etc. feront partie des thèmes abordés avec les acteurs Tunisiens du secteur. Ce travail entre experts tunisiens et européens aboutira à la rédaction et au test d'un « **Guide méthodologique du développement d'une flotte de commerce** » qui servira de référentiel pérenne pour la suite aux décideurs Tunisiens.

2. Montage et évaluation des concessions dans le secteur portuaire :

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC GROUP un atelier de quatre (4) jours avec les acteurs du secteur afin de définir les cahiers des charges type des concessions, les marges de manoeuvre et la façon d'analyser et de classer les offres. Ce travail supposera de partir à la fois du droit Tunisien et des orientations générales prises notamment à la suite des travaux des composantes B (droit) et C (stratégie). Ce travail entre experts tunisiens et européens aboutira à la rédaction et au test d'un « **Guide méthodologique des concessions portuaires** » qui servira de référentiel pérenne pour la suite au Pays Bénéficiaire.

3. Gestion portuaire :

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC GROUP un ateliers de quatre (4) jours avec les cadres Tunisiens concernés sur les bonnes pratiques pour le suivi et le contrôle de la gestion du passage des navires et des marchandises, ainsi que sur le suivi financier, la tarification et la perception des recettes. Le plan de travail précis sera établi en fonction des besoins identifiés conjointement par les experts européens et l'administration du Pays Bénéficiaire.

Activité D.2.2 Formation des inspecteurs des navires par l'État du Pavillon (FSI)

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC-GROUP deux ateliers de quatre (4) jours en Tunisie pour la formation des inspecteurs des navires par l'Etat du pavillon (FSI). Les modules suivants seront développés durant ces ateliers :

- Module 1 Technique du navire de pêche et risques associés
- Module 2 Règlementation relative à la sécurité des navires de pêche
- Module 3 Fonctionnement de la Commission Centrale de Sécurité et des Commissions Régionales de Sécurité¹⁵

Activité D.2.3 Formation des inspecteurs des navires dans le cadre de la convention MLC 2006

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC-GROUP deux ateliers de quatre (4) jours en Tunisie pour la formation des inspecteurs des navires dans le cadre de la convention MLC 2006. Les modules suivants seront développés durant ces ateliers :

- Module 1 Convention MLC 2006 et application au contexte local
- Module 2 Pratique de l'inspection, pratique de l'anglais technique « contrôle du navire »
- Module 3 Certification

Activité D.2.4 Formation des inspecteurs des navires par l'État du Port (PSC)

¹⁵ Présence souhaitée durant ces ateliers du rapporteur Tunisien de la CCS

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC-GROUP un atelier de quatre (4) jours en Tunisie pour la formation des inspecteurs des navires par l'Etat du Port. Les modules suivants seront développés durant ces journées :

Module 1 Règlements

Module 2 Pratique de l'inspection, pratique de l'anglais technique « contrôle du navire »

Module 3 Immobilisation des navires

Nota : compte tenu de l'existence du MEDMOU, le programme sera adapté en conséquence

Activité D.2.5 Formation des enquêteurs

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC-GROUP un atelier d'initiation au métier d'enquêteur de cinq (5) jours en Tunisie. Cet atelier aura pour but de donner suffisamment d'assurance au stagiaire avant d'aborder, éventuellement, la formation EMSA (à Lisbonne) ou OMI (à Malmö, en Suède). Les modules suivants seront développés durant ces journées :

Module 1 : les fondamentaux de l'enquête (objectif de l'enquête, codification OMI, informations factuelles, analyse des facteurs contributifs, conclusion, recommandations de sécurité) ;

Module 2 : étude de 2 cas concrets (1 incident, 1 accident très grave) ;

Module 3 : rédaction puis analyse critique d'un rapport simplifié (incident) et d'un rapport complet (accident très grave).

Activité D.2.6 Formation d'auditeurs ISM, ISPS, STCW, ROs

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC-GROUP cinq ateliers de quatre (4) jours en Tunisie pour la formation des auditeurs ISM, ISPS, STCW, ROs. Les modules suivants seront développés durant ces journées (pour chaque item):

Module 1 Formation générale

Module 2 Formation à l'audit

Module 3 Travaux pratiques, visite sur le terrain, audit blanc, évaluation, certification d'auditeur.

Activité D.2.7 Formation d'évaluateurs STCW (Règle 1/8 STCW)

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC-GROUP un atelier de quatre (4) jours en Tunisie pour l'évaluation des programmes et des centres de formation STCW. Les modules suivants seront développés durant ces journées :

Module 1 Pédagogie, état de l'art de la STCW

Module 2 Méthode d'audit et d'évaluation indépendante

Module 3 Travaux pratiques, audit d'un centre de formation.

Activité D.2.8 Formation VTS

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC GROUP un atelier de cinq (5) jours en Tunisie pour la formation théorique VTS. Les modules suivants seront développés durant ces journées :

- Module 1 : Posséder le langage SMCP
- Module 2 : Savoir utiliser les systèmes de télécommunication et détection actuels
- Module 3 : Maîtriser les systèmes de positionnement, de navigation et d'identification des navires
- Module 4 : Justifier de la capacité à utiliser les moyens de radiocommunications maritimes

Activité D.2.9 Formation d'évaluateurs pour la délivrance de titres de conduite des navires de plaisance

Le Consortium organisera en collaboration en tant que de besoin avec STC GROUP deux ateliers de quatre (4) jours en Tunisie pour la formation d'évaluateurs pour la délivrance de titres de conduite de navires de plaisance. Les modules suivants seront développés durant ces journées :

- Module 1 Pratique de la COLREG
- Module 2 Connaissance des règles IALA en matière de balisage adaptées au contexte local
- Module 3 Réglementation de la plaisance
- Module 4 Pratique de l'évaluation

Nota : La France a confié depuis plusieurs années l'évaluation de la pratique des permis plaisance aux « bateaux-écoles ». Cette formation des évaluateurs est obligatoire pour tous ces bateaux-écoles.

Activité D.2.10 Documentation: Fourniture de documents (conventions maritimes internationales, manuels d'instructions, codes...)

Le Consortium étudiera avec le Pays Bénéficiaire la fourniture des documents suivants, qui sont couramment utilisés par l'ENSAM, l'ENSM, STC-GROUP, ceci dans la mesure où le montant total du prix des ouvrages sera compatible avec le budget du Jumelage :

en Français :

- ✓ Code d'application des instruments de l'OMI (code III) (OMI)
- ✓ Code ESP Directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, édition 2013 (OMI)
- ✓ Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP) (OMI)
- ✓ Code maritime international des cargaisons solides en vrac (code ISMBC) (OMI)
- ✓ Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG) (OMI)
- ✓ Code régissant les organismes reconnus (OMI)
- ✓ Conférence internationale de 1972 sur la révision des règles internationales pour prévenir les abordages en mer (OMI)
- ✓ Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (OMI)
- ✓ Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (OMI)
- ✓ Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille pour les équipages des navires de pêche (OMI)
- ✓ Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (OMI)

- ✓ Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (OMI)
- ✓ Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (OMI)
- ✓ Convention internationale sur les lignes de charge (OMI)
- ✓ Convention MARPOL (OMI)
- ✓ Convention MLC (OIT)
- ✓ Convention pour la suppression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA)
- ✓ Convention SOLAS (OMI)
- ✓ Convention sur la gestion des eaux de ballast (OMI)
- ✓ Convention sur le contrôle des produits antisalissures dangereux, (convention AFS) (OMI)
- ✓ Convention visant à faciliter le trafic maritime international (OMI)
- ✓ Cours type pour instructeurs (OMI)
- ✓ Dictionnaire maritime thématique, anglais - français (A. Bruno, C. Mouilleron)
- ✓ Diesels marins (JM BRIAND, G DUCHEMIN)
- ✓ Directives de l'OMI sur le recyclage des navires (OMI)
- ✓ Directives pour la mise en place de MARPOL annexe V (OMI)
- ✓ Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006 (OMI)
- ✓ Directives pratiques de sécurité et d'hygiène à l'usage des patrons et des équipages (OMI)
- ✓ Dispositions à prévoir en matière de sécurité et d'hygiène pour la construction des navires de pêche (OMI)
- ✓ Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, 2005/ partie B
- ✓ Guide de Sécurité Maritime et Code ISPS (OMI)
- ✓ Guideline on fatigue (OMI)
- ✓ ISM Code International de gestion de la sécurité & directives sur l'application du code (OMI)
- ✓ La réglementation sécurité (R, CUSIGNEZ)
- ✓ Les SMCP de l'OMI (phrases normalisées de l'OMI pour communications maritimes (OMI)
- ✓ Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (OMI)
- ✓ Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) vol 1 / 2 / 3 (OMI)
- ✓ Manuel sur la pollution chimique sect. 1 / 2 (OMI)
- ✓ Manuel sur la pollution par hydrocarbures (1 / 4 / 5) (OMI)
- ✓ MARPOL: how to do it (OMI)
- ✓ OMI / UNEP Directives pour l'emploi des dispersants sur une pollution par hydrocarbures en tenant compte des impacts environnementaux (OMI)
- ✓ Principes de construction en architecture navale Smolla, Gérald W. (M.Sc.)
- ✓ Procédures de contrôle des navires par l'Etat du port (OMI)
- ✓ Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche - partie a (OMI)
- ✓ Recueil de règles pour la sécurité des navires de pêche (OMI)
- ✓ Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons (code CSS) (OMI)
- ✓ Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (code BCH) (OMI)

- ✓ Recueil de règles relatives aux alertes et indicateurs (OMI)
- ✓ recueil de règles relatives aux niveaux de bruit a bord des navires (OMI)
- ✓ Recueil des règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, y compris le manuel BLU (OMI)
- ✓ Recueil international de règle relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (OMI)
- ✓ Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie (code FSS) (OMI)
- ✓ Recueil international de règles de sécurité pour le transport des grains en vrac (OMI)
- ✓ Recueil international de règles de stabilité à l'état intact (OMI)
- ✓ Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC) (OMI)
- ✓ Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (code IGC) (OMI)
- ✓ Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (recueil LSA) (OMI)
- ✓ Système d'évaluation de l'état du navire (CAS) (OMI)

en Anglais :

- Assessment, examination and certification of seafarers (IMO) ;
- Bioremediation in marine oil spills (IMO) ;
- Bunkers sampling guidelines (IMO) ;
- Comprehensive manual on port reception facilities (IMO) ;
- Guidance document on the implementation of an incident management system (IMS) (IMO) ;
- Guidelines for ensuring the adequacy of port waste reception facilities (IMO) ;
- Guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species (IMO) ;
- Hatch cover inspections (Naut Inst)
- IMO/FAO Guidance on managing seafood safety during and after oil spills (IMO) ;
- Introduction to naval architecture (EC Tupper)
- Manual on oil pollution section iii – salvage (IMO) ;
- Manual on oil pollution IMO guidelines for sampling and identification of oil spills (IMO) ;
- Manual on oil pollution section ii – contingency planning (IMO) ;
- Manual on oil spill risk evaluation and assessment of response preparedness (IMO) ;
- Marine accident and incident investigation (IMO) ;
- Mooring and anchoring ships vol 2 inspection and maintenance (Naut Inst)
- Prevention of corrosion on board ships 2009 (IMO)
- Ship construction (G Bruce)
- Ship hydrostatics and stability (A Biran)
- Stability trim and strength in merchant ships and fishing vessels (Naut Inst)
- The work of the harbour master (Naut Inst)
- Train the simulator trainer and assessor (IMO) ;

Cette liste sera éventuellement modifiée, restreinte ou complétée durant l'exécution du Contrat de Jumelage¹⁶ en fonction de l'existant et des besoins, en concertation avec les cadres de la DGTMP et de l'OMMP.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité D2 aura lieu du mois M4 au mois M21

Résultats obligatoires (Indicateurs objectivement vérifiables)

- ✓ IR 4.2.1 Elaboration d'un guide méthodologique de développement d'une flotte de commerce
- ✓ IR 4.2.2 Elaboration d'un guide méthodologique des concessions portuaires
- ✓ IR 4.2.3 Un plan de formation pour renforcer les capacités administratives et les compétences des cadres de la DGTMP et de l'OMMP conçu et validé
- ✓ IR 4.3 Au moins 4 formations techniques et de gestion au profit des cadres de l'Administration Maritime sont organisées sur les thèmes suivants:
 - Planification et économie du transport maritime ;
 - Montage et évaluation des concessions dans le secteur maritime
 - Gestion portuaire
- ✓ IR 4.4 Au moins neuf (9) formations techniques de cadres pour au moins 12 cadres par formation sont organisées

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe ALLEMANDOU (F)

Experts CT :

France : P. Bacquet, P. Denain, J.B. Erhardt, F.X. Rubin de Cervens, A. Meullenaere, P. Bacquet, J.J. Morvant, S. Hidouche, R. Gaillard, C.H. de Barsac, L. Galy, G. Hoeschetter, J.P. Albaret

Allemagne : W. Blumenstein, I. Krämer, T. Crerar, U. Kraft

STC-GROUP (NL): C. Aar, W. Van't Padje, M. Voorham, S. Wubbolts, J. Verhoeff J.E. HUTCHINS

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 138 H/J, dont 119 de catégorie I (250 €) et 19 de catégorie II (NL = 450 €) à répartir en [15 missions x 2 experts x 4 jours] et [1 mission x 2 experts x 5 jours] et [1 mission 1 expert x 5 jours] et [1 mission x1 expert x 3 jours]
- ✓ 34 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions

¹⁶ Cette modification pourra se faire via les « Lettres d'Accompagnement » définies au paragraphe 6.6 de la section 6 du manuel de Jumelage (rév. 2013)

publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Mourad GHORBEL

OMMP Adnène JABALLAH

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Groupe d'Activités D.3 (0 H/J): Mettre en œuvre une formation pratique pour les membres du personnel de la DGTMP, de l'OMMP et du bureau d'enquêtes, ainsi que des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne.

L'objectif est de permettre aux cadres Tunisiens de la DGTMP, de l'OMMP et du Bureau d'enquêtes de venir en Europe pour prendre connaissance des procédures FSI, PSC, VTMIS, ROs ainsi que des modalités de fonctionnement des organismes concernés.

Activité D.3.1. Formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (six stages de formation pendant deux (2) semaines pour deux (2) personnes chacun). L'activité permettra de prendre connaissance des procédures relatives aux FSI, PSC, VTMIS, et des modalités de fonctionnement des organismes/institutions concernés :

- Deux stages de formation pratique sur le contrôle des navires par l'Etat du pavillon (FSI) y compris CCS;
- Un stage de formation pratique sur le contrôle des navires par l'Etat du Port (PSC) ;
- Trois stages de formation pratique aux Systèmes d'information et de gestion du trafic des navires (VTMIS) et au Système de suivi du trafic des navires (VTS)(pour ce dernier, deux stages de niveau I et un stage de niveau II);

Le Consortium organisera les six stages suivants en Europe chacun incluant deux cadres Tunisiens, durant deux semaines :

Stage 1 : FSI y compris CCS en France

Stage 2 : FSI y compris CCS en France

Stage 3 : PSC en Allemagne et/ou en France selon disponibilités

Stage 4 : VTMIS et VTS niveau I en France

Stage 5 : VTMIS et VTS niveau I aux Pays-Bas à STC-GROUP (Rotterdam)

Stage 6 : VTMIS et VTS niveau II aux Pays-Bas à STC-GROUP (Rotterdam)

Nota : L'attention du Pays Bénéficiaire est attirée sur le fait que certaines formations ne seront faites qu'en langue anglaise. Il est donc nécessaire et souhaitable que les cadres Tunisiens qui choisiront ces formations aient un niveau d'Anglais adéquat.

Activité D.3.2 **Formation pratique sur le terrain des enquêteurs dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (un stage de formation pendant deux (2) semaines pour deux (2) personnes). L'activité permettra de prendre connaissance des procédures et des modalités de fonctionnement d'un bureau d'enquêtes. Cette activité sera développée en connexion avec le groupe d'activité C3 : Appui au renforcement du Bureau d'enquêtes.**

Le Consortium organisera une formation pratique en France et/ou en Allemagne de deux cadres Tunisiens, durant deux semaines. La formation comportera deux phases :

- Une phase théorique avec assistance à un « comité de lecture » et/ou « point d'arrêt » sur une enquête ayant débuté peu de temps auparavant
- Une phase pratique avec déplacement dans un port sur un navire renfloué ou sous scellés

Activité D.3.3 **Organisation d'une visite d'étude pour une (1) semaine pour cinq (5) personnes des membres du personnel de la DGTMP et de l'OMMP dans les administrations maritimes de l'UE. L'activité permettra de prendre connaissance des procédures et des modalités de fonctionnement des structures homologues.**

Le Consortium organisera une visite d'étude durant le mois M 8 dans les ports de Hambourg, Brême, Bremerhaven (Allemagne) durant une semaine pour cinq cadres Tunisiens. Cette visite permettra de prendre connaissance des procédures et des modalités de fonctionnement des structures homologues Allemandes. L'organisation et la coordination de cette visite d'étude incomberont à l'Allemagne.

Nota : le Pays Bénéficiaire peut demander en cas de besoin et en fonction du budget disponible l'organisation d'une ou de plusieurs autres visites d'étude en Europe sur des sujets en relation avec l'objet du présent Jumelage.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité D3 aura lieu du mois M6 au mois M17

Résultats obligatoires (Indicateurs objectivement vérifiables)

- IR 4.5 Deux¹⁷ stages de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (FSI) sont organisés
- IR 4.6 Un stage de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (PSC) est organisé
- IR 4.7 Trois stages de formation pratique sur le terrain des inspecteurs de navires dans les pays sélectionnés de l'Union européenne (VTMIS) sont organisés
- IR 4.8 Le personnel du Bureau d'enquête est formé par le biais d'un stage de formation dans les institutions européennes appropriées
- IR 4.9 Visite d'étude en Allemagne effectuée

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe ALLEMANDOU (F)

¹⁷ Deux stages FSI au lieu de un comme prévu par la Fiche Projet (voir explication ci-après)

L'activité se traduira par :

- ✓ 212 per diem de stage de formation et de voyage d'étude pour les cadres Tunisiens
- ✓ 19 billets AR pour les cadres Tunisiens
- ✓ 7.800 € par formation en France au sein de l'ENSAM pour deux stagiaires et deux semaines
- ✓ 21.000 € en France par formation au sein de l'ENSM pour deux stagiaires et deux semaines
- ✓ 23.730 € aux Pays-Bas par formation au sein de STC-GROUP pour deux stagiaires et deux semaines
- ✓ Organisation des stages et visites par le CRJ en liaison avec ses homologues Tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP Mourad GHORBEL
OMMP Adnène JABALLAH

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La désignation des cadres qui participeront aux stages et visites,
- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation des stages et visites,
- ✓ La diffusion des rapports de stages et visites qui seront élaborés par les cadres tunisiens

Activité D.4 (3 H/J) Atelier de fin de Composante D

Un atelier d'une journée viendra clôturer les travaux de la Composante D. Il permettra de réunir tous les acteurs ayant participé aux travaux, de rappeler les objectifs à atteindre, de les comparer avec les résultats atteints, et de distribuer aux participants un document relié où figureront les rapports et notes de synthèse, recommandations, suggestions pour l'avenir qui auront été élaborés par les experts.

Calendrier de mise en œuvre

L'Activité D4 aura lieu au mois M22

Moyens mis en œuvre par le Consortium

Les experts pressentis pour cette activité seront :

Expert clé : Philippe ALLEMANDOU (F)

L'activité se traduira par :

- ✓ Consommation de 3 H/J, dont 2 de catégorie I (250€) et 1 de catégorie II (NL = 450€) à répartir en [1 mission x 3 experts x 1 jour]

- ✓ 3 billets AR
- ✓ Organisation des missions par le CRJ en liaison avec ses homologues tunisiens

Moyens mis en œuvre par le Pays Bénéficiaire

Ils reposent sur la participation des homologues DGTMP et OMMP du CRJ, ainsi que des autres Directions ou Offices du Ministère du Transport, ou des autres Ministères ou institutions publiques et privées concernées par le Projet de Jumelage.

Les cadres DGTMP et OMMP qui participeront à cette activité seront :

DGTMP	Mourad GHORBEL
OMMP	Adnène JABALLAH

Le Pays Bénéficiaire aura à sa charge :

- ✓ La fourniture de la documentation que les experts demanderont de pouvoir consulter et qui sera précisée dans la fiche de préparation de la mission,
- ✓ La mise à disposition d'une salle pour la tenue de l'atelier,
- ✓ La diffusion du rapport des experts

Article 5. RISQUES

Cet article présente les conditions internes relatives au projet qui doivent être remplies afin d'en assurer le succès. Ces conditions concernent le Consortium et le Pays Bénéficiaire. D'une manière générale, une condition concernant l'ensemble des partenaires est qu'ils appliquent scrupuleusement les termes du Manuel de Jumelage et les engagements pris dans le contrat de jumelage. Certaines conditions concernant le Consortium et le Pays Bénéficiaire sont développées ci-dessous.

5.1 Conditions du Consortium

Disponibilité des Chefs de projet, du CRJ et des principaux experts

Le Consortium veillera à la disponibilité durant toute la durée du projet du Chef de Projet de l'EMP et du Chef de Projet de l'EM Junior, du Conseiller Résident de Jumelage et des principaux experts (c'est-à-dire les experts clés).

En cas d'indisponibilité du Chef de projet ou de son adjoint, du CRJ ou d'un des principaux experts, le Consortium doit pourvoir à leur remplacement dans les plus brefs délais. Ce remplacement qui devra être approuvé par le bénéficiaire et validé par l'UGP3A et la DUE fera l'objet d'un avenant au contrat.

Experts court terme

En cas de nécessité, un expert court terme pourra être remplacé par un autre. Ce remplacement devra recevoir l'accord du Pays Bénéficiaire et fera l'objet d'une lettre d'accompagnement.

Afin d'assurer ce remplacement dans les meilleures conditions, le Consortium répartit les activités entre ses membres et il appartient au pays responsable d'une activité de pourvoir au remplacement de son expert indisponible. En cas d'impossibilité, ce pays pourra s'adresser à l'autre membre du Consortium. Dans ce cas, le remplacement sera effectué sur le contingent de jours du pays qui n'aura pu fournir de remplacement. En tout état de cause, et en dernier recours, la France s'engage à trouver un expert de remplacement.

L'accord de Consortium reprend ces dispositions.

Accueil des Voyages d'Etudes

Le pays hôte, au sein du Consortium, doit assurer l'accueil des voyages d'étude et des stages prévus dans le contrat.

5.2 Conditions du Pays Bénéficiaire

Disponibilité des principaux experts du Pays Bénéficiaire

Le Pays Bénéficiaire doit veiller à la disponibilité durant toute la durée du projet de ses principaux experts (les deux Chefs de Projet tunisien, les deux homologues du Conseiller Résident de Jumelage, les correspondants des experts clés), qui devront pouvoir consacrer un temps suffisant au projet.

En cas d'indisponibilité d'un de ces principaux experts, le Pays Bénéficiaire doit pourvoir à leur remplacement dans les plus brefs délais. Ce remplacement fera l'objet d'un avenant au contrat (Chefs de Projet tunisien) ou d'une lettre d'accompagnement (homologues du Conseiller Résident de Jumelage et correspondants des experts clés).

Disponibilité des équipes de la DGTMP et de l'OMMP chargées de suivre les Activités

Les équipes de la DGTMP et de l'OMMP chargées de suivre les diverses activités du projet devront être disponibles pendant les missions d'experts et, entre les missions, pour la validation des documents qu'ils auront reçus. Cette participation aux travaux du jumelage devra être considérée comme une tâche à part entière de ces fonctionnaires.

Afin d'éviter des surcharges incompatibles avec leur emploi du temps, il appartiendra au CRJ et à ses homologues tunisiens de planifier les missions d'experts afin de lisser la charge de travail des équipes de la DGTMP et de l'OMMP.

Disponibilité des personnes à former et des participants aux voyages d'étude

Les fonctionnaires tunisiens devant recevoir une formation et/ou participer aux voyages d'étude devront être désignés suffisamment tôt pour qu'ils puissent effectivement participer à la formation et/ou au voyage d'étude.

Sous la responsabilité du Chef de la délégation tunisienne, les participants aux voyages d'étude devront remettre un rapport du voyage dans un délai d'un mois après leur retour.

Engagement de pérennité des fonctionnaires

Le Ministère du Transport (dont la DGTMP et l'OMMP) suit une politique de mobilité de son personnel. Cependant, les activités liées au jumelage resteront confiées au personnel ayant subi la formation et ayant bénéficié des voyages d'études quel que soit le poste de leur affectation.

Validation des rapports

Sous la responsabilité des Chefs de Projet du Pays Bénéficiaire et des Homologues du CRJ, les rapports d'experts devront faire l'objet d'une validation dans un délai de 45 jours, faute de quoi ils seront considérés comme validés. Ce processus de validation sera entériné au premier Comité de Pilotage.

Mise à disposition des moyens matériels

Des locaux équipés pour la formation, les ateliers et les séminaires programmés dans les Composantes seront nécessaires.

Pour que l'équipe de projet puisse fonctionner, les moyens matériels prévus à l'article 7.2 du plan de travail doivent être fournis.

Article 6. CALENDRIER
Calendrier prévisionnel des activités du jumelage

Trimestres	T1			T2			T3			T4			T5			T6			T7			T8			
Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Composante A : Réorganisation de l'administration et de l'autorité maritimes, le renforcement de leurs capacités institutionnelles et l'harmonisation de leurs relations avec l'autorité portuaire																									
Activités A.1	Appui à la réorganisation de l'administration et de l'autorité maritimes en Tunisie																								
A.1.1 Analyse de la situation actuelle en matière d'organisation et d'accomplissement des attributions de l'administration et de l'autorité maritimes, clarifier le rôle des parties prenantes et proposition de scénarii d'organisation (en parallèle avec A.1.3)																									
A.1.2 Atelier relatif à la présentation des scénarii de la nouvelle organisation de l'administration et de l'autorité maritimes																									
A.1.3 Elaborer une proposition d'un modèle de l'administration maritime et portuaire (en liaison avec l'Activité A.1.1)																									
A.1.4 Etude économique pour évaluer les possibilités d'équilibre																									

Trimestres	T1			T2			T3			T4			T5			T6			T7			T8			
Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Composante B : Appui à la mise à jour du cadre réglementaire maritime Tunisien par la transposition des conventions internationales et par un rapprochement aux normes européennes notamment à l'égard de la sécurité des navires et des installations portuaires, de la prévention et de la lutte contre la pollution																									
Activités B.1	Analyse du cadre réglementaire maritime tunisien actuel																								
B.1.1 Analyser le cadre réglementaire maritime Tunisien actuel et identifier les incohérences et lacunes vis-à-vis des conventions internationales																									
B.1.2 Proposer les actions nécessaires pour résoudre les déficiences constatées																									
B.1.3 Mise à jour des textes réglementaires retenus																									
Activités B.2	Elaboration d'une stratégie et choix de méthodes pour la transposition des Conventions Internationales ratifiées par la Tunisie																								
B.2.1 Elaboration d'une stratégie de transposition des conventions internationales																									
B.2.2 Choix de méthodes pour la transposition des conventions internationales ratifiées par la Tunisie																									
B.2.3 Ateliers sur les aspects																									

Trimestres	T1			T2			T3			T4			T5			T6			T7			T8			
Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Composante C : Elaboration d'une stratégie nationale et d'un plan d'actions pour le secteur maritime																									
Activités C.1	Elaboration d'une stratégie nationale sectorielle du transport maritime et des ports dans laquelle serait incluse la stratégie relative à la sécurité, à la sûreté, à la protection du milieu marin, et à la formation maritime conformément aux exigences des conventions internationales (code III)																								
C.1.1 Appui à l'élaboration de la stratégie sectorielle nationale du transport maritime et des ports																									
C.1.2 Appui à l'élaboration d'une stratégie maritime nationale tel qu'édicte par le code III comme partie de la politique maritime générale sur le secteur du transport maritime																									
C.1.3 Formation des équipes sur les procédures d'actualisation et de révision de la stratégie maritime nationale																									
C.1.4 Formation des équipes sur les méthodes d'élaboration et de communication des rapports prescrits par les instruments obligatoires																									
C.1.5 Atelier de sensibilisation sur la stratégie nationale (voir C 5)																									

Activité C.2	Appui à la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action pour améliorer la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la protection du milieu marin																			
C.2.1 Appui à la préparation et la mise en œuvre d'un plan d'action pour la sécurité des navires, la sûreté des navires et des installations portuaires, la protection du milieu marin, la sécurité de la navigation maritime, les enquêtes sur accident et événements de mer																				
C.2.2 Visite d'étude pour cinq personnes durant une semaine dans les structures homologues de l'U.E. spécialisées en sécurité, sûreté, protection du milieu marin																				
Activité C. 3	Appui au renforcement du Bureau d'enquêtes																			
C.3.1 Appui à l'élaboration d'un texte juridique fixant les modalités de fonctionnement du bureau d'enquêtes dans ses attributions relatives aux accidents et incidents en mer (résolution MSC 255(84))																				
C.3.2 Elaboration d'un manuel des procédures à la conduite des enquêtes conformes aux résolutions de l'OMI en la matière																				
C.3.3 Appui à la création d'une banque de données des																				

Trimestres	T1			T2			T3			T4			T5			T6			T7			T8			
Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Composante D : Formation maritime et transfert de compétences																									
Activités D.1	Développer une stratégie de formation pour le transport maritime pour répondre aux besoins du secteur à moyen et long termes																								
D.1.1 (Activité menée conjointement avec le groupe d'Activités C1) Elaboration d'une stratégie nationale tel qu'édicté par le Code III comme partie de la politique maritime générale sur le secteur du transport maritime																									
Activités D.2	Concevoir et mettre en œuvre un plan de formation pour renforcer les capacités et les compétences administratives et techniques des cadres, en particulier ceux de la DGTM, de l'OMMP, du Bureau d'enquêtes, pour s'acquitter des tâches administratives et opérationnelles qui leur incombent, notamment en matière de sécurité des navires et de navigation maritime, sûreté des navires et des installations portuaires et prévention et lutte contre la pollution																								
D.2.1 Des formations techniques et de gestion au profit des cadres de l'Administration Maritime sont organisées sur les trois thèmes suivants : planification et économie du transport maritime, montage et évaluation des concessions dans le secteur maritime, gestion portuaire																									
D.2.2 Formation des inspecteurs des navires par l'Etat du pavillon (FSI)																									

Trimestres	T1			T2			T3			T4			T5			T6			T7			T8		
Mois	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Composante 0 : Activités de support																								
Activité 0.1																								
0.1.1 Réunions mensuelles de coordination																								
0.1.2 Comités de pilotage																								
Activité 0.2																								
0.2.1 Démarrage du projet																								
0.2.2 Séminaire de lancement																								
0.2.3 Atelier de mi-parcours																								
0.2.4 Séminaire de clôture																								

