

ديوان الطيران المدني والمطارات

ديوان الطيران المدني والمطارات، ديوان الموانئ الجوية التونسية سابقا، منشأة عمومية أحدثت بمقتضى القانون عدد 30 لسنة 1970 المؤرخ في 5 جويلية 1970 وكلفت أساسا باستغلال وتهيئة وتطوير المطارات ومراقبة الملاحة الجوية وإسناد لزمات لاستغلال مختلف الممتلكات الموضوعة تحت تصرفها. وبلغت الأموال المخصصة للديوان 68,091 م.د إلى موفى سنة 2009 حين حقق رقم معاملات بحوالي 245,071 م.د وأرباحا قدرها 74,074 م.د. وشغل الديوان خلال السنة نفسها 4.031 عونا صرفت لهم أجور قدرها 75,969 م.د.

ويؤمن نشاط الملاحة الجوية واستغلال المطارات القسط الأوفر من مداخل الديوان حيث مثّلت في سنة 2009 حوالي 69 % من رقم معاملاته. أما المعاليم المتأتية من اللزمات فقد بلغت 73,948 م.د.

ويقوم الديوان باستغلال ثمانية مطارات وهي مطار تونس- قرطاج، جربة - جرجيس، توزر - نفطة، طبرقة، صفاقس - طينة، قفصة - قصر، قابس - مطماطة وبرج العامري. وفي إطار عقد لزمة أبرم في سنة 2007 كلفت الدولة شركة TAV التركية بإنجاز واستغلال مطار النفيضة مع إسنادها استغلال مطار المنستير وفق عقد ثان تم إبرامه في السنة نفسها مع الديوان الذي أصبح دوره يقتصر في هذين المطارين على نشاط الملاحة الجوية.

وتحصل الديوان على شهادة المطابقة للمواصفات العالمية "إيزو 9001" لمصالح الحركة الجوية ومكاتب معلومات الطيران ومنظومة التدقيق والتفقد التقني للمطارات.

وللنظر في مدى توفيق الديوان في إنجاز المهام الموكولة إليه، تولّت دائرة المحاسبات إنجاز مهمة رقابية خصّت بالأساس الفترة المتراوحة بين 2006 وجوان 2010 وشملت النظام المعلوماتي واستغلال المطارات وتطوير بنيتها الأساسية وتعصير تجهيزاتها والتصرف في اللزمات.

I - النظام المعلوماتي

طوّر الديوان نظامه المعلوماتي بعدّة انجازات كتجديد أسطول الحواسيب والخوادم وإرساء شبكة تربط مختلف الإدارات والمطارات. إلّا أنّ عدّة مجالات لا تزال تشكو نقائص خاصة في مستوى التخطيط والاستغلال والسلامة المعلوماتية.

فقد تمّ ضبط مخطّط عملي يغطّي الفترة 2004-2005 أوكلت متابعة تنفيذه إلى لجنة لم تعقد أي اجتماع منذ إحداثها ممّا لم يسمح باتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذ هذا المخطّط أو تحيينه وفقا لتطوّر حاجيات الديوان. من ذلك لم يتم إرساء عدّة تطبيقات تخصّ مجالات التصرّف المحاسبي والمالي والتصرّف في التزوّد والمخزون وبرمجة ومتابعة صيانة المعدّات والتجهيزات. وتبعاً لذلك ظلّ الديوان يستغلّ تطبيقات قديمة محدودة الوظائف تجعل المستعملين يعتمدون تطبيقات مكتبية للقيام بمهامهم.

وتبيّن أنّ التطبيقات لا تتّسم بالشمولية وأنّ تطوير بعضها لا يستجيب لحاجيات المستعملين. ذلك هو شأن تطبيق فوترة المعاليم الجوية التي لم يتمّ اعتمادها إلّا في شهر ماي 2010 أي بتأخير ناهز ست سنوات مقارنة بما تمّت برمجته. بالإضافة إلى ذلك تمّ تطوير التطبيق دون أن تسبق ذلك دراسة شاملة للحاجيات ممّا لم يسمح بتغطية جميع الأنشطة إذ استمرّ إعداد فواتير الخصوم يدويا وتواصل العمل بإعادة تسجيل جذاذات الرحلات. كما شهدت تطبيقية التصرف في الموارد البشرية التي برمج إرساؤها بداية من سنة 2006 بكلفة ناهزت 130 أ.د تعثراً في الانطلاق ولم يتمّ إلى موفّى شهر ماي 2010 الاستغلال الفعلي لأهمّ جزء من هذه التطبيقية والمتعلّق بإعداد المرتبات وذلك أساساً لعدم استكمال الاختبارات المنجزة عند التصريح بالقبول الوقتي وعدم وضع دليل استغلال على ذمّة المستعملين.

كما اتّضح أنّ الديوان اقتنى في سنة 2008 تطبيقية تساعد على حسن إدارة أسطول الإعلامية بتجميع طلبات المتدخلين قصد تحديد أهمّيتها وطرق معالجتها ومتابعة تنفيذها. غير أنّ إرساء هذه التطبيقية لم يُتبع بإجراءات تكميلية تساهم في تحسين الخدمات المقدّمة للمستغلّين وتكفل شمولية تسجيل الطلبات وتصنيف الأعطاب حسب أهمّيتها وخطورتها

وتحليل أسبابها. ولوحظ أنّه لم يتمّ بعد العمل بوظيفة متابعة أداء الشبكة التي توفّر لها محطة الإدارة المركزية كتحديد نسبة الإتاحة والمدة المستغرقة لتراسل المعطيات ممّا لا يسمح بكشف الإخلالات التي تفرزها عمليات الاستغلال ومتابعة مدى انتفاع الديوان بالسعة المتعاقد عليها مع المزود.

وضبط الديوان في أكتوبر 2007 توجّهات عامة تخصّ السلامة المعلوماتية دون وضع الآليات التي تمكّن من تأمين سرّية المعطيات وإتاحتها وشموليّتها. من ذلك أنّه لم يتمّ تحيين دراسة المخاطر بالرغم من تطوّر النّظام المعلوماتي للديوان انطلاقاً من سنة 2008. وتبيّن أنّ بعض موارد الإعلامية تفتقر لضوابط السلامة المادية كتنظيم ومراقبة الدخول لقاعة الخوادم وتأمين استمرارية التزوّد بالكهرباء. ولم يتمّ بعد تطوير مخطط لضمان استمرارية النشاط وإرساء موقع يتمّ من خلاله مواصلة استغلال المنظومات المعلوماتية.

من جهة أخرى لا يتمّ تشريك الوحدة المكلفة بالسلامة المعلوماتية في مراحل تطوير وإرساء التطبيقات قصد التثبّت من مدى احترام الإجراءات المعمول بها في المجال على غرار مبدأ الفصل بين الإدراج والتأشير على التغييرات المدخلة على بعض المعطيات الحسّاسة مثل الأسعار ومواصفات الطائرات إذ لوحظ في هذا الإطار اضطلاع مسؤول الفوترة بمفرده بهذين الوظيفتين. كما لوحظ من ناحية ثانية أنّ المكلفين بتطوير البرامج يجمعون بين وظيفتي التطوير والاستغلال حيث يقومون بإرساء التطبيقات في محيط الاستغلال ممّا قد لا يسمح بتجنّب التجاوزات.

إضافة إلى ذلك لا يتمّ مسك سجلّ لمختلف نسخ التطبيقات حيث يقوم كلّ مطوّر برامج بحفظ النسخ التي أنجزها وهو ما لا يسمح بضمان مواصلة النشاط في صورة فقدانها وبتفادي الأخطاء التي قد تنجرّ عن استعمال نسخ غير مطابقة لحاجيات الاستغلال.

II – استغلال المطارات وتطوير الخدمات

تمّ منذ سنة 1984 بعث لجان لدى وزارة النقل لتسهيل النقل الجوي كلّفت بالحرص على تقديم أفضل الخدمات لمستعملي المطارات. ولم تمكّن الجهود المبذولة في هذا الإطار

من تخطّي بعض الصعوبات ذات الصبغة الهيكلية المتعلقة بطاقة استيعاب المطارات والتي نتج عنها بالأساس إخلال بانتظام الرحلات وتسجيل حالات اكتظاظ انعكست سلبا على جودة الخدمات المسداة. وقد أفرزت الفحوصات المجراة ملاحظات تعلّقت ببرمجة الرحلات الجوية وانتظامها وبالحدّ من الضجيج والانبعاثات الغازية للطائرات وبفوترة المعاليم الجوية واستخلاصها.

أ – برمجة الرحلات الجوية وانتظامها

صنّفت المنظمة العالمية للناقلين الجويين في سنة 2006 مطار تونس – قرطاج بالمستوى 2 المتعلّق بالمطارات التي تشهد اكتظاظا خلال فترات معيّنة من السنة والتي تتطلّب تنسيقا في مواعيد الرحلات بين شركات الطيران بإشراف منسّق لبرامج الرحلات يتمّ تعيينه للغرض. وفي هذا الإطار أحدثت في مارس 2006 لجنة لتنسيق برامج الرحلات الجوية صلب وزارة النقل تعنى أساسا بإحكام تطبيق هذه الآلية. وتمّ تحديد ما مجموعه 14 رحلة ذهابا وإيابا في الساعة كطاقة قصوى للمطار تؤخذ بعين الاعتبار عند برمجة الرحلات الجوية. وبيّنت متابعة توزيع الرحلات الجوية بمطار تونس – قرطاج خلال سنتي 2008 و2009 أنّه تمّ تسجيل على التوالي 3800 و4845 رحلة ضمن معدّل يتجاوز 14 رحلة في الساعة أي ما يمثّل على التوالي حوالي 9 % و 11 % من مجموع الرحلات التجارية المسجّلة بالمطار. ووصل عدد هذه الرحلات خلال فترات الذروة أحيانا إلى 24 رحلة في الساعة وهو ما أثر سلبا على انتظام الرحلات وجودة الخدمات المسداة.

وتعزى هذه الوضعية أساسا إلى عدم التزام بعض شركات الطيران بمواعيد الرحلات المقترحة وإلى عدم اتّخاذ أيّ إجراء ردعي تجاهها خلافا لما هو معمول به بالمطارات المنسّقة كلّيا والمصنّفة بالمستوى 3. كما ترتّبت هذه الوضعية أيضا عن ضعف التنسيق حيث لا تقوم مصالح الديوان بموافاة منسّق البرامج يوميا بجدول رحلات اليوم الموالي حتى تتسنى له مقارنتها بالبرامج المودعة لديه والتعرّف على شركات الطيران المخلّة واتخاذ الإجراءات الضرورية في شأنها.

أمّا فيما يتعلّق بانتظام الرحلات الجوية فقد تبيّن أنّ الانطلاق من مطارات تونس- قرطاج والمنستير وجربة - جرجيس يشهد تأخيراً بلغت نسبته خلال سنتي 2008 و2009 على التوالي 30 % و 24 % من مجموع الرحلات. وتصل هذه النسبة أقصاها خلال شهر أوت من كلّ سنة حيث تراوحت خلال سنة 2009 بين 42 % بمطار تونس - قرطاج و 59 % بمطار جربة - جرجيس.

وانعكست هذه الوضعية على جودة الخدمات المسداة للمسافرين في مستوى تسليم الأمتعة لا سيّما خلال فترات الذروة التي تتزامن مع الموسم السياحي وذلك خاصّة بمطار تونس- قرطاج فقد تبيّن خلال سنتي 2008 و2009 أنّ حوالي 10 % من الرّحلات البالغ عددها 34.447 رحلة تسلّم مسافروها أمتعتهم خلال مدّة فاقت 45 دقيقة ابتداء من وصول الطائرة وهو المعيار المعتمد من قبل المنظّمة الدولية للطيران المدني. وتعزى أسباب هذا التأخير في حوالي 72 % من الحالات إلى عدم كفاية خدمات شركة الخطوط التونسية للخدمات الأرضية حيث تبيّن أنّ جل حالات التأخير المسجّلة في تسليم أمتعة المسافرين تعود إلى النقص في عدد الأعوان المكلفين بحمل الأمتعة والراجعين بالنظر إلى هذه الشركة المطالبة بتقديم خدمات ذات جودة عالية طبقاً للفصل 8 من عقد اللّزمة الذي يربطها بالديوان.

ب - الحدّ من الضجيج والانبعاثات الغازية للطائرات

حدّدت المنظّمة الدوليّة للطيران المدني المقاييس القصوى المعتمدة في الحدّ من الضجيج والانبعاثات الغازية للطائرات. غير أنّه لوحظ عدم ضبط مثل هذه المقاييس بالنسبة للطائرات المستعملة للمطارات التونسية.

فبخصوص الحدّ من الضجيج، تمّ إصدار الأمر عدد 1733 لسنة 2009 المؤرّخ في 3 جوان 2009 المتعلّق بتحديد شروط إسناد وسحب صلوحيّة شهادة الحدّ من الضجيج للطائرات المسجّلة في تونس وتمّ تكليف ديوان الطيران المدني والمطارات بإسناد هذه الشهادات، غير أنّ النصوص المتعلّقة بتنظيم التعامل مع شركات الطيران في هذا المجال لم تصدر بعد. وتبيّن أنّ الديوان قام منذ سنة 1999 باقتناء تجهيزات بكلفة 712 أ.د لغاية استخدامها في الغرض إلّا أنّه لم يشرع في استغلالها نظراً إلى عدم استجابة بعضها

للمواصفات الفنيّة المطلوبة. علماً بأنّه تمّت إحالة الملفّ إلى قسم النزاعات في سنة 2010 على إثر تدخّل الدائرة.

أمّا فيما يتعلّق بالحدّ من الانبعاثات الغازيّة، فقد لوحظ غياب إطار قانوني ينظّم هذا المجال علاوة على عدم امتلاك الديوان تجهيزات لقيس نسبة التلوّث الهوائي. وتجدر الإشارة إلى أنّ الديوان قام خلال سنة 2000 باقتناء تجهيزات في الغرض بكلفة 194 أ.د. لم يتمّ توقيع الاستلام النهائي في شأنها لعدم دقّة المعطيات التي تفرزها. وقد أصبحت هذه التجهيزات غير قابلة للاستخدام بعد تعرّضها للتلف من جرّاء فيضانات سنة 2004.

وإنّ الإسراع في إصدار النصوص القانونية في مجال الحدّ من الضجيج والانبعاثات الغازية حول المطارات وتركيز نظام قياس في الغرض من شأنهما أن يساهما في جعل منظومة الطيران المدني مواكبة للتطوّر الذي يقتضيه سعي تونس إلى الانضمام إلى فضاء جويّ موحد مع الاتحاد الأوروبي في غضون سنة 2012.

ج - فوترة المعاليم الجويّة واستخلاصها

مكّن فحص الإجراءات المتّبعة من قبل الديوان في المجال من الوقوف على إخلالات تعلّقت أساساً بمصداقيّة المعطيات المعتمدة لتحديد المبالغ المفوترة وبالاستخلاص.

1 - مصداقية المعطيات

يتولّى الديوان فوترة المعاليم الجويّة باعتماد وثيقة الحركة الجويّة التي تتضمّن معطيات يستند جانب منها إلى تصاريح ممثلي شركات الطيران بخصوص الرحلة الجويّة وصنف الطائرة وعدد المسافرين التي يتمّ تنزيلها يدويا بالتطبيق الإعلامية لتحديد المبالغ المفوترة. وقد تبيّن أنّ الديوان غير قادر على التأكّد من مصداقية المعلومات المصرّح بها من قبل شركات الطيران وأنّه يتعذّر عليه تفادي تسرّب الأخطاء خلال عمليّة التنزيل اليدوي حيث يتمّ سنوياً تسجيل فوارق في عدد المسافرين بين ما تمّت فوترته والإحصائيات المعدة

من قبل الديوان. كما سجّل اعتراض بعض شركات الطيران على المبالغ المفوترة بالرغم من تحديد جُلّها وفقاً لتصاريح هذه الشركات مثلما سبق بيانه.

وقد كان بوسع الديوان اجتناب هذه الوضعية باستغلال المعلومات المتوفرة بوثيقة الشحن المصادق عليها من طرف المنظّمة العالمية للناقلين الجويين والمتعارف عليها بين شركات الطيران بالمطارات العالمية.

كما اتّضح أنّ تحديد المعاليم المفوترة يستند إلى بيانات أخرى تتّصل بتسجيل الطائرات ووزنها وطاقّة استيعابها مضمّنة بسجل الطائرات الذي يمسكه الديوان. غير أنّ هذه البيانات تعتمد أيضاً على تصاريح شركات الطيران ولا تخضع للتحيين الدّوري الذي يقتضي التنصيص على التغييرات التي يمكن أن تطرأ على خصائص بعض الطائرات. ومن شأن مثل هذا التقصير أن يؤثّر على مصداقية المبالغ المفوترة. وتبيّن للدائرة أنّ سجل الطائرات المدنية التونسية المتوفّر لدى الديوان غير محيّن حيث لم يتمّ شطب طائرات لم تعد ضمن الأسطول التونسي. وكان بوسع الديوان في هذا الإطار استغلال نشرات السجلّ العالمي للطائرات المدنية⁽¹⁾.

2 - استخلاص مستحقّات الديوان من المعاليم الجويّة

بلغت الديون المتخلّدة بزمّة شركات الطيران التونسية لدى الديوان في موفّى أفريل 2010 ما قدره 21,122 م.د. وتبيّن في هذا الصّدّد أنّ هذه الشركات لا تلتزم في الغالب بأجل دفع الفواتير المحدّدة بشهر حيث بلغ مجموع الفواتير غير المستخلصة والتي تعود إلى أكثر من ثلاثة أشهر 10,908 م.د منها 37 % تتجاوز السنة. وقد سجّلت أضعف نسبة لاستخلاص مستحقّات الديوان لدى شركة طيران بلغت ديونها في موفّى أفريل 2010 ما قدره 5,483 م.د منها حوالي 3,960 م.د أي حوالي 72 % تعود إلى أكثر من سنة علماً أنّ هذه الشركة قد سبق لها أن استفادت خلال سنة 2005 بطرح 6 م.د من ديونها بمقتضى قرار لمجلس الإدارة.

(1) - وهي هيئة دولية تهتمّ بتسجيل الطائرات المدنية معترف بها من قبل المنظّمة الدّولية للطيران المدني.

وبلغت ديون شركات الطيران الأجنبية 11,031 م.د في موفى أبريل 2010 منها 5,102 م.د تعود إلى أكثر من 3 أشهر. وتخلّدت مستحقّات الديوان إلى غاية 39 % من مجموعها بزمّة شركة واحدة بلغت ديونها التي تفوق السنة وتعود إلى سنة 2000 ما قدره 2,427 م.د. وقد أفاد الديوان أنّه تمكّن خلال شهر جويلية 2010 من استخلاص 50 % من مستحقّاته لدى هذه الشركة.

من ناحية أخرى بلغت مستحقّات الديوان لدى شركات الطيران التي تعبر طائراتها المجال الجوّي التونسي دون أن تحطّ بالمطارات التونسية في موفى أبريل 2010 ما قدره 9,538 م.د دون احتساب خطايا التأخير. ولاقى الديوان إشكالات في استخلاص هذه الديون وأرجعها إلى صعوبة الاتصال بشركات الطيران المعنيّة باعتبارها غير ممثّلة بتونس. وتبيّن أنّ حوالي 26 % من جملة هذه المستحقّات أي 2,516 م.د تعود إلى شركة طيران واحدة. وبالاطّلاع على تجارب بعض البلدان في هذا الإطار تبيّن أنّ الانخراط في نظام الفوترة الأوروبي عبر المكتب المركزي لمعاليم العبور يسمح للهيئات غير الأوروبية باستخلاص مستحقّاتها بانتظام مقابل عمولة تقلّ عن 1 % من المبالغ المحصّلة. وقد يكون هذا الإجراء من بين الحلول المتاحة للديوان للحدّ من ارتفاع المبالغ غير المستخلصة من معاليم العبور الذي يمكن اتّخاذه إثر القيام بدراسة جدوى في الغرض. وأفاد الديوان أنّه سوف يقوم بهذه الدراسة تطبيقاً لتوصيات مجلس الإدارة المنعقد في جويلية 2010 .

III - تطوير البنية الأساسية للمطارات وتعصير تجهيزاتها

بلغت استثمارات الديوان المبرمجة خلال المخططين العاشر والحادي عشر على التوالي 274 م.د و 210 م.د وهو ما يمثّل 23 % من الاستثمارات الجمليّة لقطاع النقل. وتوصّل الديوان إلى موفى سنة 2009 إلى إنجاز عدّة مشاريع كتوسعة مطار جربة - جرجيس وإعادة تهيئة محطة الحجاج بمطار تونس - قرطاج لتصبح محطة للرحلات غير المنتظمة وتجديد بعض التجهيزات لتحسين أداء وحدات الديوان أو للاستجابة لشروط السلامة طبقاً لتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني. إلّا أنّ هذه الإنجازات بقيت دون الأهداف المرسومة حيث تراوحت نسبة التعهدات المنجزة مقارنة بميزانيات الاستثمار بالنسبة لسنوات 2006-2009

بين 37 % و 72 % ممّا لم يسمح للديوان بالانتفاع بالقيمة المضافة المرجوة من المشاريع المبرمجة وأدى إلى ارتفاع في كلفة الإنجاز.

وتعزى هذه الوضعية بالأساس إلى صعوبات ذات صبغة عامة تعلّقت بتنفيذ المنافسة وبتنفيذ برامج الاستثمارات وأخرى خصّت مشروع تهيئة محطة الحجيح بمطار تونس-قرطاج ومشاريع تهيئة مدارج المطارات.

أ - إجراءات المنافسة

قام الديوان خلال الفترة 2007-2009 بتنظيم ما يزيد عن 190 طلب عروض لوحظ أنّ 44 % منها كانت غير مثمرة نتيجة بالخصوص لضعف مشاركة المزودين ممّا ساهم في تأخير تنفيذ بعض المشاريع. ولا تتوفّر لدى الديوان قائمة للمزودين حسب الاختصاص يتمّ اعتمادها لإعلامهم بطلبات العروض قصد تحفيز المشاركة حيث يقتصر الديوان غالبا على نشر العروض بالصحف. وكدليل على نجاعة الإعلام المباشر للمزودين يذكر طلب العروض المتعلّق بإزالة المطاط من مدرجي مطاري جربة - جرجيس وتونس - قرطاج حيث تمّ الإعلان عنه في البداية بالطرق العادية ولم يتمّ الحصول في شأنه سوى على عرضين تعدّت قيمتهما مبلغ 400 أ.د أي ما يفوق تقديرات الديوان بنسبة 170 %. وعلى إثر إعادة الدعوة إلى المنافسة مع الإعلام المباشر للمزودين تلقّى الديوان 7 عروض اختار أفضلها بمبلغ لم يتعدّ 228 أ.د.

وأفاد الديوان في المجال أنّه بصدد تصميم تطبيق إعلامية للتصرّف في قائمة المزودين حسب الاختصاص سيتمّ الشروع في استغلالها لتشريك أكثر ما يمكن من المؤسسات.

كما تبيّن أنّ لجنة صفقات الديوان اتّخذت مواقف متناقضة بخصوص كراسات الشروط المتعلقة بمشروع تهيئة واجهة مبنى محطة الشحن بمطار تونس - قرطاج الذي برمج إنجازَه خلال سنة 2008 بكلفة تناهز مليون دينار. فقد أوصت في مرحلة أولى بتنفيذ الصفقة على حصّتين تخصّ إحداها أشغال نجارة الألمنيوم وتشمل الثانية أشغال تغيير عازل أسطح المحطّة مع الحرص على عدم إسناد الحصّتين لمقاول واحد. غير أنّ اللجنة

نفسها قرّرت في أكتوبر 2008 تغيير هذا البند من كرّاسات الشروط بضمّ الحصتين في حصّة واحدة تسند لمقاولة أشغال عامة دون إبداء تبريرات لهذا التحوير الذي قد ينجّر عنه التقليل في مجال المنافسة والترفيغ في الكلفة. وتجدر الإشارة إلى أنّ الصفقة آلت إلى مقاول قدّم عرضا يتضمّن إنجاز حصّة عزل الأسطح عن طريق المناولة بهامش ربح بلغ 245 أ.د.

ب - تنفيذ برامج الاستثمار

يشتمل مطار تونس - قرطاج على خط اقتراب ضوئي وحيد من جهة المدرج 19 تمّ تركيزه منذ إنشاء المطار في سنة 1968، يوفر لقائدي الطائرات معلومات مرئية حول موقع المطار. وقد لوحظ أنّ نصف تجهيزات هذا الخط مركّزة على أراض تابعة للغير بل إنّ بعضها أصبح داخل بعض العقّارات ممّا يمثل خطرا على قاطنيها وعائقا أمام القيام بعمليات الصيانة أو التجديد.

وعلى إثر عطب جدّ بخط الاقتراب في نوفمبر 2005 تقرّر تجديد ثلثيه واستباق ذلك بإنجاز خط جديد من جهة المدرج 29 بتقديرات جمليّة بلغت 2,1 م.د على أن تنتهي الأشغال في سنة 2007. غير أنّ الإنجازات اقتصرّت إلى موفّى ماي 2010 على اقتناء الأراضي اللازمة لوضع تجهيزات خط الاقتراب للمدرج 29. ويعزى هذا التأخير إلى اعتبار طلب العروض المتعلّق بالمشروعين غير مثمر في سبتمبر 2007 ثمّ إلى إرجاء مواصلة التنفيذ إلى حين استكمال الدراسات التي تقرّر إنجازها بخصوص التأهيل الشامل للمدرج. ومنذ ذلك التاريخ، ظلّت الاعتمادات تحوّل من سنة إلى أخرى دون اتّخاذ أيّ إجراء يسمح بتدارك ما آل إليه وضع خطّ الاقتراب الحالي من عدم مطابقة لمعايير المنظمة الدولية للطيران المدني.

كما تمّ في ديسمبر 2006 الإعلان عن طلب عروض لتوسعة وإعادة تهيئة الطابق العلوي للمقر الاجتماعي الفرعي 3 للديوان. وحدّدت كرّاسات الشروط مدّة صلوحية العروض بـ 120 يوما تمّ التمديد فيها بشهر، إلّا أنّ إجراءات الفرز الفني والمالي للعروض تجاوزت هذه المدّة وأفضت إلى انسحاب العارض المرتّب أوّلا لرفضه التمديد في صلوحية عرضه. ونتيجة لذلك أرسّت الصفقة على العارض الثاني بكلفة إضافية ناهزت

أ.د. وتجدر الإشارة إلى أنّ الكلفة النهائية للمشروع قد ارتفعت إلى 794 أ.د متجاوزة تقديرات الديوان بمبلغ 230 أ.د وبنسبة 39 %.

وعلى صعيد آخر، تبيّن أنّ متابعة برامج الاستثمار تقتصر على تحيين المبالغ المدرجة بالميزانية وبيان المرحلة التي وصل إليها المشروع دون التعمّق بالقدر الكافي في أسباب تأخير الإنجاز قصد أخذ الإجراءات اللازمة في الغرض.

وأدى غياب إجراءات توضيح العلاقة بين رئيس المشروع والإدارات المنتفعة أو المكلفة بإنجاز المشروع إلى ضعف في التنسيق انجرّ عنه عدم تنفيذ بعض المشاريع بالجودة المطلوبة وفي الآجال المحدّدة على غرار مشروع بناء محطة إطفاء الحرائق والإنقاذ بمطار جربة - جرجيس الذي أدرج في ميزانية سنة 2006. فقد حالت قلة التنسيق بين إدارات الديوان دون إعداد الدراسات الفنية للمشروع في الآجال ليتمّ إلغاؤه من ميزانية 2008 ثم إعادة إدراجه في ميزانية 2010 مع تغيير موقع المحطة في مرحلة لاحقة في 5 ماي من السنة نفسها ممّا استدعى تحيين الدراسات والكلفة التقديرية.

كذلك كان الشأن بالنسبة إلى مشروع تهيئة الباب الشمالي بمطار تونس- قرطاج الذي شرع في النظر فيه منذ 2 أفريل 2004 كحلّ لتفادي صعوبات الاستغلال الناتجة عن تطور النشاط واستجابة لشروط الأمن والسلامة التي أقرتها المنظمة الدولية للطيران المدني، إلا أنّ قلة التنسيق بين الإدارات المعنية تسببت في تأخر إعداد الدراسة الفنية للمشروع. فقد تولّت الإدارة المركزية للدراسات والمشاريع منذ سنة 2004 إعداد المثل الأولي للتهيئة وإحالاته إلى وحدات الاستغلال لإبداء الرأي إلا أنّها بقيت دون إجابة ممّا أدى بأمر المطار في ماي 2007 إلى طلب الإسراع في الإنجاز نظرا إلى صعوبات الاستغلال. ولم يتم استيفاء الدراسات إلا في ماي 2009 ليتم اختيار المزود في ماي 2010 ممّا حال دون احترام المواصفات التي أوصت بها المنظّمة المذكورة آنفا.

وإنّ إيلاء الديوان جانب الإشراف على المشاريع ومتابعة تنفيذها مزيدا من العناية من شأنه أن يضمن حسن التنسيق بين الأطراف المتدخّلة. وإنّ التعمق في تحليل الأسباب التي أدت إلى التأخير في الإنجاز كفيل بتأمين التدخّل في الإبتان لأخذ الإجراءات الضرورية.

ج - تهيئة محطة الحجيج بمطار تونس - قرطاج

أقرّ مجلس وزاري مضيق بتاريخ 7 أكتوبر 2005 تهيئة محطة الحجيج بمطار تونس - قرطاج لتصبح محطة للرحلات غير المنتظمة على أن تكون جاهزة قبل صائفة 2006 بكلفة لا تتعدى 2 م.د. ولم يستند إنجاز المشروع إلى دراسة جدوى فنية واقتصادية تضبط عناصره بالدقة الكافية من حيث الحجم والكلفة وأجال التنفيذ. فقد بلغت التكاليف النهائية للمشروع 9,160 م.د أي بزيادة تجاوزت التقديرات الأولية بحوالي 7 م.د تعزى أساسا إلى إضافة جناح لم يكن مبرمجا خصّص لرحلات الذهاب بكلفة ناهزت 4 م.د وإلى ارتفاع كلفة تهيئة محطة الحجيج الأصلية حيث بلغت 1.080 د عن المتر مربع مقابل 970 د بالنسبة إلى الجناح الجديد.

وقد تمّ إنجاز المشروع في إطار صفتين منفصلتين تعلقت الأولى بتهيئة محطة الحجيج القديمة لرحلات الوصول والثانية ببناء فضاء جديد لرحلات الذهاب أسندتا بالتفاوض المباشر دون اللجوء إلى المنافسة وبترخيص من وزير النقل بتاريخ 7 جانفي 2006 إلى مقولة عمومية بكلفة جمالية قدرها 7 م.د. وبالنظر إلى تكامل الصفتين على مستوى طبيعة الأشغال وإلى مبلغهما الجملي كان على الديوان عرض المشروع على رأي اللجنة العليا للصفقات طبقا للفصل 99 من الأمر المتعلق بالصفقات العمومية كما كان عليه أن يتقيّد بأحكام الفصل 30 من هذا النصّ الترتيبي للحصول على الترخيص المسبق في التفاوض المباشر بمقتضى أمر.

كما كان لغياب دراسة فنية تضبط مكونات تنفيذ المشروع أثر سلبي على حسن سير عملية الإنجاز. من ذلك أنّه تمّ تجهيز المحطة بنظام تكييف لا يتناسب مع الظروف المناخية السائدة بتونس تبيّنت محدوديته عندما تجاوزت درجات الحرارة الخارجية 41 درجة في أول صائفة بعد القبول الوقتي للمحطة في فيفري 2007. وتبعاً لذلك اضطر الديوان لتركيز نظام تكييف جديد بكلفة ناهزت 1,224 م.د بعد عدّة محاولات غير مجدية لإيجاد حلول لتحسين أداء النظام القديم.

كذلك كان الشأن بالنسبة إلى النظام المعلوماتي لتسجيل المسافرين الذي لم يكن مبرمجا في البداية وعهد في سنة 2006 إلى المقاول باقتنائه بكلفة 655 أ.د دون أن يتبين ما يفيد أنّ الديوان قد اتبع الإجراءات الضرورية في الغرض والمتعلقة بضبط المواصفات الفنية وتفعيل المنافسة. وتجدر الإشارة إلى أنّ الديوان لا يقوم بفوترة الخدمات التي توفرها هذه المنظومة لشركات الطيران مما حمّله نقصا في المداخل خلال الفترة 2007-2008 قدّرت بحوالي 400 أ.د.

د - مشاريع تهيئة مدارج المطارات

تعتبر مدارج نزول الطائرات من أهمّ مكونات البنية التحتية للمطارات نظرا إلى دورها في ضبط طاقة الاستيعاب وتأمين سلامة هبوط وإقلاع الطائرات. وقد شهدت مدارج عدّة مطارات خلال السنوات العشر الأخيرة تآكلا في بنيتها استلزم الإسراع في صيانتها برصد مبلغ 25 م.د خلال المخطط الحادي عشر. إلا أنّ الإنجازات لم تتعدّ ما يناهز 4 م.د إلى موفى ماي 2010 نتيجة عدّة عوامل منها افتقار الديوان للكفاءات في هذا المجال وعدم التحكم في البرمجة إضافة إلى صعوبات في التعامل مع المزوّدين.

فعلى إثر تلقي الديوان في سنة 2007 تشيكيات من قوّاد الطائرات حول تردي حالة المدرج 11/29 بمطار تونس - قرطاج نظرا إلى وجود تشققات عديدة تهدّد سلامة الطائرات أصدر الديوان إعلاما للطيارين يحجر استعمال هذا المدرج لأصناف معينة من الطائرات وخاصة منها ذات الحجم الكبير. ولإيجاد حلول لهذه الوضعية برمج الديوان في سنة 2008 الشروع في دراسات صيانة المدرج 11/29 حتّى يعود إلى سالف نشاطه في مارس 2009. إلا أنّه تمّ العدول عن ذلك في انتظار نتائج أشغال لجنة كلفت في ماي 2008 بالنظر في غضون شهر في أثر استغلال المدرج على نشاط المطار ومحيطه. ولم يتمّ الإذن بمواصلة الدراسات لصيانة المدرج إلا في أكتوبر 2009 وينتظر الانتهاء من الأشغال خلال سنة 2012.

وترتّب عن هذا التأخير في صيانة المدرج تراجع في نسبة استغلاله من 39 % من مجموع الرحلات الجوية المؤمنة بمطار تونس - قرطاج خلال الفترة 2003-2007 إلى 15

% خلال الفترة 2008-2009 ممّا انجر عنه صعوبة في عمليات هبوط الطائرات وارتفاع في كلفة استهلاك الوقود. وهو ما تمّت ملاحظته خلال سنتي 2008 و2009 حيث التجأ بعض الطيارين في 23 حالة إلى إعادة الإقلاع بعد فشل محاولة الهبوط فيما أجبرت طائرات في 4 حالات أخرى على تغيير مطار النزول. ومن شأن الإسراع بتهيئة هذا المدرج أن يدعم سلامة الملاحة الجوية وأن يحسّن ظروف استغلال مطار تونس – قرطاج.

من ناحية أخرى عهد إلى الديوان ابتداء من سنة 2005 التصرف في المطار العسكري قفصة – قصر لاستغلاله للطيران المدني. ولتأهيل مدرج هذا المطار طبقا لمواصفات المنظمة الدولية للطيران المدني تمّ عرض كراس شروط في الغرض على اللجنة العليا للصفقات في ديسمبر 2006. واستغرقت إجراءات الفرز الفني للعروض وموافقة اللجنة العليا للصفقات 139 يوما فتجاوزت بذلك مدّة صلوحية العروض المحددة بكراس الشروط. وأمام رفض العارض المرتّب الأوّل تمديد صلوحية عرضه اختار الديوان عرضا آخر بمبلغ 9,460 م.د متحمّلا بذلك كلفة إضافية قدرها 1,944 م.د. وتبيّن خلال تنفيذ الصفقة أنّ الأشغال المنجزة لم تكن مطابقة للمواصفات الفنية المشار إليها بكراس الشروط فتّم في 6 ماي 2010 إعلام المقاول بفسخ العقد. وهكذا وبعد قرابة خمس سنوات من برمجة إنجاز المشروع وخلاص ما يناهز 3,419 م.د بقي نشاط المطار مقتصرًا على حركات الطائرات الصغيرة ولم يتسنّ استغلاله لرحلات الحجيج التي مثّلت أحد أسباب تغيير صبغته من مطار عسكري إلى مطار مدني.

IV - التصرف في اللّزمات

تتكوّن مداخل اللّزمات التي يسندها الديوان من معالم قارّة ومعالم تجارية متغيرة حسب نوعية نشاط المستلزم. ويتم إبرام العقود بالاستناد إلى كراس الشروط الإدارية العامّة المصادق عليها من قبل مجلس الإدارة. وعهد إلى لجنة اللّزمات المحدثّة في سنة 2004 بالنظر في المسائل المتعلّقة بهذا النشاط وتم ضبط إجراءات إسناد اللّزمات في مذكرة داخلية تم اعتمادها منذ سنة 2005.

وبيّنت الفحوصات المجراة على التصرّف في اللّزمات نقائص لا تتماشى وتوجه الديوان الرامي إلى تنمية هذا النشاط الذي ظلت مداخله في حدود 30 % من رقم المعاملات في حين أنّ هذه النسبة تصل إلى غاية 50 % في عدّة مطارات دولية. وتعلّقت هذه النقائص بإسناد اللّزمات وتنفيذها وبمنح امتيازات إلى المستلزمين وباستخلاص المستحقات.

أ - إسناد اللّزمات وتنفيذها

تبيّن من خلال فحص عينة لبعض طلبات العروض والعقود محدودية المنافسة وعدم احترام الإجراءات المحددة في مجال إبرام العقود والملاحق وتطبيق الزيادة السنوية ومراقبة رقم المعاملات.

فقد تم الوقوف على محدودية المشاركة في طلبات العروض المتعلقة باللّزمات حيث بلغت نسبة تلك التي شارك فيها عارضان على أقصى تقدير 70 % من جملة طلبات العروض للفترة 2006-2009 دون أن تدعو الوضعية لجنة اللّزمات إلى دراسة أسباب محدودية المنافسة. وفي غياب تحديد أجل أقصى لقبول العروض بالذاكرة التي تنظم إجراءات إسناد اللّزمات لم يتعدّ هذا الأجل 20 يوما في 60 % من طلبات العروض المنظّمة خلال الفترة المذكورة.

وخلافا للمذكرة آنفة الذكر لم تقع موافاة لجنة اللّزمات بأكثر من 30 عقدا وملحقا أبرمت خلال الفترة المتراوحة من أكتوبر 2009 إلى ماي 2010. وتعلّقت هذه الوضعية بتجديد بعض العقود وإسناد لزمات لتسوية فضاءات جديدة وبملاحق شملت بالأساس تغيير وإضافة أنشطة والترفيه في المساحات المستغلة والتمديد في مدة الاستغلال علاوة على التخفيض في المعاليم وتأجيل العمل بالزيادة السنوية.

وذلك هو شأن لزمة استغلال الفضاءات الإشهارية بمطاري تونس قرطاج وجربة جرجيس التي أبرم بشأنها ملحقان في سنتي 2009 و2010 تعلّقا أساسا بالزيادة في مساحات اللوحات الإشهارية من 108 متر مربع إلى 474 متر مربع علاوة على تمكين المستلزم من التخفيض في المعلوم بنسب تتراوح بين 50 % و25 % إلى موفّى 2015. ونتيجة

لهذه الامتيازات تمّ تقدير النقص في مداخل الديوان خلال الثلاثية الأولى لسنة 2010 بما قيمته 174 أ.د. والنقص المنتظر عند نهاية اللزمة بحوالي 2,555 م.د.

وتطلّب إبرام بعض العقود والملاحق مع شركة الخطوط التونسية آجالاً طويلة تعزى بالأساس الى عدم قبول الزيادات في المعاليم القارة التي أقرّها الديوان في سنة 1997 حيث لم يتمّ الانتهاء من إبرام جميع الملاحق بشأن بعض المطارات إلى غاية ماي 2010. وانجر عن هذه الوضعية عدم فويرة مبالغ مستوجبة بقيمة 10 م.د. وتجدر الإشارة إلى أنّ هذه الشركة قد انتفعت بتخفيض بنسبة 50 % في المعاليم أقرّ لفائدتها إلى غاية سنة 2006. وصادق مجلس الإدارة في سنة 2008 على مواصلة انتفاع هذه الشركة بهذا الامتياز على أن تتولّى دفع ما تخلّد بذمتها من ديون بهذا العنوان. إلّا أنّ الديوان استمرّ في توظيف التخفيض المحدّد بالرغم من أنّ الشركة المعنية لم تف بتعهداتها إلى حدّ انتهاء المهمة الرقابية في جوان 2010 ممّا حمّله نقصاً في المداخل بحوالي 3,450 م.د. للفترة 2007-2009. وأفاد الديوان أنّه تمّت تسوية الوضعية التعاقدية مع مجمع الخطوط التونسية خلال شهر أوت 2010.

وعلى صعيد آخر، قرّرت لجنة اللّزمات المجتمعة في ديسمبر 2004 توظيف زيادة سنوية بنسبة 5 % على المعاليم القارة لكلّ المستلزمين دون استثناء. إلّا أنّه لم يتمّ تجسيم هذا الإجراء إلّا في غرة جانفي 2007 علماً أنّ هذه الزيادات لم تشمل بعض العقود وهو ما نتج عنه نقص في مداخل الديوان قدر بحوالي 690 أ.د. إلى غاية جوان 2010.

وتتمثّل المعاليم التجارية لأهم اللّزمات في توظيف نسبة على رقم معاملات المستلزم مع ضبط معلوم أدنى مضمون. ونصّت مختلف العقود المبرمة على ضرورة تصريح المستلزم برقم معاملاته وتقديم قوائم مالية مصادق عليها. إلّا أنّ أغلب التصاريح لم تكن مرفوقة بتصاريح جبائية وبالقوائم المالية كما أنّ أغلب المعاليم التجارية المفوترة لم تتجاوز عادة المعلوم الأدنى المضمون وهو ما يدعو الديوان إلى مزيد التحري في مصداقية أرقام المعاملات المصرح بها. وتجدر الإشارة إلى أنّه تمّ اقتناء منظومة معلوماتية في سنة 2003 بمبلغ 196 أ.د. لمراقبة رقم معاملات المستلزمين اقتصر استعمالها على مراقبة رقم

معاملات لزمة السوق الحرّة دون سحبها على بقيّة المستلزمين كما كان مستهدفا في عقد البرامج العاشر.

ب - منح امتيازات إلى المستلزمين

خلافًا لمقتضيات كراس الشروط الإدارية العامّة وللإجراءات المعتمدة، مكن الديوان بعض أصحاب اللّزمات من تخفيضات في المعاليم المستوجبة ومن امتيازات أخرى أضرت بمصالحه.

فقد وصلت هذه التخفيضات إلى 59 % بداعي عدم تمكن المستلزمين من تحقيق المردوديّة الكافية وهو ما يعتبر إخلالا بمبدأ المساواة بين المستلزمين نظرا إلى أن المعاليم تمثل موضوع المنافسة. وذلك هو شأن لزمة استغلال مقهى بمطار تونس قرطاج والّلزمة المتعلّقة بحمل أمتعة المسافرين ولزمة استغلال السوق الحرّة.

وتعلقت الامتيازات الأخرى أساسا بتمكين بعض المستلزمين من استغلال فضاءات دون اللجوء إلى المنافسة أو دون إبرام عقد أو ملحق في الغرض أو دون تحديد المعلوم التجاري الأدنى الذي انجر عنه عدم فويرة المعاليم المستوجبة. وشملت هذه الامتيازات على التوالي لزمة استغلال القاعات الشرفية لمطار تونس قرطاج ولزمة استغلال مكتب لكرء السيارات بالمحطة الثانية بمطار تونس قرطاج لمدة 18 شهرا ولزمة استغلال مقهى بالطابق السفلي بنفس المطار التي لم يقم صاحبها بالتصاريح برقم معاملاته لمدة 6 سنوات علاوة على استغلاله لمساحة إضافية على امتداد 8 سنوات دون إمضاء ملحق في الغرض.

كما قام الديوان عند تمديد آجال لزمة استغلال مأوى مطار تونس قرطاج بتحيين معاليم بعض اللّزمات بطريقة جزافية لا تتماشى مع تطور المداخل الحقيقية المتأّتية من الاستغلال. كما تحمّل الديوان دون موجب مصاريف تعويض أجهزة استغلال بكلفة 473 أ.د.

وتبيّن من ناحية أخرى أنّ الديوان يتحمّل سنويًا 830 أ.د بعنوان أجور لأعوان واصل تشغيلهم في حين أنّه كان من المفترض إحالتهم إلى صاحب لزّمة استغلال نشاط الشحن عند التوريد. ولم يقدّم الديوان بالإلزام هذا المستلزم بتطبيق المعاليم القانونيّة بشأن الخدمات المسداة حيث وصلت الاستخلاصات إلى ضعف ما يوظفه الديوان بعنوان نفس الخدمات.

وكان لهذه التخفيضات والامتيازات المسندة للمستلزمين انعكاس مالي على مداخل الديوان قدر إلى غاية جوان 2010 بحوالي 9 م.د.

وتقتضى هذه الوضعية من الديوان مزيد الحرص على احترام الإجراءات المعتمدة مثل العرض المسبق للملفات على لجنة اللزّامات وتحيين المعاليم وفق تطور مداخل المستلزمين إضافة إلى تبرير عمليات التمديد في آجال بعض العقود مع العمل على دراسة العروض المالية للمستلزمين بما يتماشى مع أهداف تنمية إيرادات الديوان.

ج - استخلاص المستحقّات

بلغت المستحقّات التي لم يتمكّن الديوان من استخلاصها في الآجال لدى الإدارات والمؤسّسات العمومية والمستلزمين ما قدره 75,986 م.د في سنة 2009 ومن بين هذه الديون التي يرجع البعض منها إلى أكثر من 19 سنة تلك المتخلّدة بذمة الشركة التونسية للتموين والبالغة 17,660 م.د دون احتساب خطايا التأخير المقدّرة بحوالي 6,891 م.د. ولئن قام الديوان بمساع لدى وزارة الإشراف في نوفمبر 2008 قصد إيجاد حلول لهذه الوضعية إلّا أنّه لم يتم اتّخاذ أيّ إجراء إلى تاريخ انتهاء المهمّة.

وبلغت مستحقّات الديوان المتخلّدة بذمة المستلزمين ما قيمته 22,820 م.د في موفى 2009 من ضمنها حوالي 6,784 م.د. يرجع تاريخها إلى أكثر من سنة. وبالرغم من أهميّة هذه المبالغ فلم يتم الحرص على استغلال كلّ الوسائل المتوفرة لاستخلاصها إذ قلّ ما يلتجئ الديوان إلى اعتماد إجراءات بطاقات الإلزام بالرغم من انتفاعه بالامتياز العام المعترف به للخرينة العامّة ولم يقدّم بتفعيل الضمان البنكي إلّا في حالة وحيدة بسبب عدم توفيره من قبل

العديد من المستلزمين أو نقص في مبلغه مقارنة بالمبالغ المستحقة علماً أنّ قيمة الضمانات البنكية التي لم يتحصل عليها الديوان إلى غاية أفريل 2010 قد بلغت 3,720 م.د. ولم يحرص الديوان كذلك على مطالبة بعض المستلزمين بمستحقات بلغ مجموعها 5,9 م.د. تضم فواتير ترجع إلى أكثر من 3 سنوات إلاّ بداية من نوفمبر 2009 من بينها مستحقات بقيمة 934 أ.د. تعلّقت بلزمتي استغلال مأوى السيارات ومطعم الأعوان بالمنستير ترجع إلى سنة 2001. كما لم يقم الديوان بفوترة خطايا التأخير التي قدّرت بحوالي 1,105 م.د.⁽¹⁾ وأفاد الديوان أنّه قام بمراسلة الأطراف المعنية وبدأ باستخلاص بعض المستحقات.

*

*

*

يعتبر ديوان الطيران المدني والمطارات أحد أهم المتدخلين في منظومة النقل الجوي بالبلاد التونسية، فهو يسهر على تأمين المراقبة الجوية لحركة الطائرات وإسداء الخدمات إلى كافة مستعملي المطارات. ولمجابهة التطوّرات العالميّة في المجال كتحرير الأجواء والاستجابة إلى معايير الجودة والسلامة، يتعيّن على الديوان بذل مزيد الجهود لتلافي عدد من النقائص الهامّة التي أضرت بمصالحه وشملت النظام المعلوماتي واستغلال المطارات وإسداء الخدمات وتطوير البنية الأساسيّة للمطارات وتعصير تجهيزاتها والتصرّف في اللّزمات.

ففي مجال التصرّف المعلوماتي، فإنّ الديوان مدعوّ إلى مزيد الحرص على حسن إعداد وتنفيذ مخطّطاته العمليّة في الغرض بما يستجيب لحاجة المستعملين وإلى العمل على استغلال كافّة الإمكانيات المتاحة للتطبيقات التي تمّ إرسالها فضلاً عن تدعيم أنظمة السلامة المعلوماتية حفاظاً على التجهيزات وسريّة المعطيات.

وفيما يتعلّق باستغلال المطارات يتطلب الوضع مزيد التّنسيق مع الأطراف المتدخّلة في مجال برمجة الرحلات الجوية وانتظامها وخاصّة خلال فترات الذروة للحدّ من

(1) - خلافاً للأمر عدد 1154 المؤرّخ في 17 ماي 1993 والمتعلّق بمعايير المطارات وخدمات الملاحة الجوية.

التأخيرات وتأمين خدمات ذات جودة تليق بسمعة المطارات التونسية. كما أنّ الإسراع باستكمال الترتيب في مجال الحدّ من الضجيج والانبعاثات الغازيّة من شأنه أن يجعل الديوان أكثر استجابة للمعايير الدوليّة في الغرض.

وحفاظا على موارده، ينبغي على الديوان العمل على إضفاء مصداقية أكبر على المعطيات التي يعتمد عليها عند فوترة المعاليم الجوية باستغلال وثيقة الشحن المتعارف عليها بين شركات الطيران وتحيين قاعدة البيانات المرجعيّة للطائرات علاوة على تفعيل الإجراءات المتّبعة في مجال الاستخلاص.

وبخصوص تطوير البنية الأساسية للمطارات وتعصير تجهيزاتها وبالنظر إلى ضخامة الاعتمادات المرصودة لهذا الجانب تقتضى الحاجة الحرص على تفعيل المنافسة بالقدر الكافي وتدعيم التنسيق بين مصالح الديوان المتدخلة في تنفيذ المشاريع والحدّ من حالات التأخير والارتفاع في الكلفة.

ويقتضي حسن التصرف في اللّزمات العمل على توسيع المنافسة وعرض العقود والملاحق على أنظار لجنة اللّزمات والإسراع بإرساء منظومة معلوماتية لمتابعة أرقام معاملات كافة المستلزمين واحترام الإجراءات التي تمّ ضبطها في مجال إسناد اللّزمات وإبرامها وتقادي حالات التخفيض في المعاليم وإسناد امتيازات لبعض المستلزمين.

ردّ وزارة النقل والتجهيز

يشرفني إعلامكم أنّ هذه الملاحظات لا تثير من جانبي تحفظات خاصة مع الإشارة إلى أن الوزارة قد اقترحت، ضمن الرسالة التي تجدون صحبة هذا نسخة منها، إحالة الرئيس المدير العام السابق للديوان على دائرة الزجر المالي.

رد ديوان الطيران المدني والمطارات

- النظام المعلوماتي

رصد الديوان الاعتمادات المستوجبة لتطوير وتعصير نظامه المعلوماتي. إلا أنه وبالرغم من ذلك فإنه لم يتم التوصل إلى إنجاز كل المخططات الإعلامية المبرمجة أو إرساء التطبيقات المبرمجة في آجالها نتيجة لأسباب عدة خاصة منها عدم توفر الكفاءات.

ولتلافي النقائص التي برزت سواء على مستوى الاستغلال أو من خلال تقرير دائرة المحاسبات تم الإسراع باتخاذ الإجراءات المستوجبة في الغرض مما أدى إلى :

إرساء التطبيقات التالية :

- تطبيقية التصرف في الموارد البشرية : تم اعتمادها بصفة نهائية ابتداء من شهر أوت 2010.

- منظومة التصرف المحاسبي والمالي : تم استغلال هذه التطبيقية نهائيا في مجالات المحاسبة العامة واستخلاص المستحقات ومتابعة حسابات المزودين والخزينة.

- منظومة التزود والتصرف في المخزون والمنقولات : تم إعداد تطبيقية جديدة للتموين والتصرف في المخزون وهي الآن بصدد الاستغلال بالتوازي مع التطبيقية القديمة.

إجراءات متابعة التطبيقات وصيانتها والسلامة المعلوماتية

لضمان حسن استعمال التطبيقات والمحافظة عليها تم وضع إجراءات متابعة وصيانة مع الفصل بين المكلفين بتطوير البرامج والمكلفين بالاستغلال كما تم مسك سجل مختلف نسخ التطبيقات كذلك وضمانا للسلامة المعلوماتية تم الشروع في إرساء نظام التصرف في السلامة المعلوماتية.

وسيسعى الديوان إلى تلافي جميع النقائص على مستوى التطوير والاستغلال والسلامة المعلوماتية وذلك بتحسين مردودية التطبيقات وتدعيم أنظمة السلامة.

- استغلال المطارات وتطوير الخدمات

تم إحداث لجنة محلية عملياتية مشتركة بإشراف وزارة النقل تعنى بمتابعة كافة مراحل الرحلة بداية من فتح مكاتب التسجيل إلى حد تحرك الطائرة للذهاب، مهامها العمل على الحد من أسباب تأخير الرحلات والتحسين في جودة الخدمات المسداة للمسافرين، وتقوم اللجنة أيضا بتدوين النقائص وتشخيصها وتحديد مسؤولية كل طرف.

وفي إطار معالجة مسألة الضجيج بمحيط المطارات، تم الأخذ بعين الاعتبار عامل الحد من ضجيج الطائرات في إعداد المسارات الجوية مع تطبيق مقتضيات الأمر عدد 1733 بتاريخ 03 جوان 2009. مع العلم أنّ مجلة البيئة بطور الإنجاز من قبل الوزارات المعنية.

- تطوير البنية الأساسية للمطارات وتعصير تجهيزاتها

إجراءات المنافسة :

تنشر معظم طلبات العروض في الصحف حسب ما تحدده وكالة الاتصال الخارجي وعلى موقع الواب للديوان. غير أنه نسجل إقبالا ضعيفا على المشاريع الخاصة جدا وغير المتداولة كمشروع إزالة المطاط من مدارج الطائرات والتي سيتم في شأنها اتخاذ إجراءات إضافية لمزيد المشاركة فيها. إضافة إلى ذلك فإن تصميم تطبيق إعلامية للتصرف في قائمة المزودين حسب الاختصاص والتي بصدد الإنجاز ستتمكن من تشريك أكثر ما يمكن من المؤسسات.

كذلك وفي شأن ما تمّت ملاحظته بالنسبة لبعض المشاريع في خصوص تدعيم التنسيق خلال الإنجاز فإنّ هذا الأمر يرجع بالأساس إلى أساليب لابتد من تطويرها كإدراج مشاريع في الميزانية دون التأكيد بدقة من الأهداف ودون استكمال الدراسات اللازمة مسبقاً. ولقد تم التأكيد من طرف الإدارة العامة على وجوب استيفاء مراحل البرمجة والدراسات قبل إدراج أي مشروع في ميزانية للإنجاز. وهو ما تم العمل به موفى 2010.

أما بالنسبة للمشاريع المذكورة بالتقرير فإنّه يمكن الإجابة في شأنها كما يلي :

- بالنسبة لمشروع واجهة مبنى الشحن : ارتأى ممثل وزارة التجهيز في لجنة الصفقات أن يكون المشروع في قسط وحيد تفادياً لإشكاليات التنسيق بين المقاولين وحصر المسؤولية في متدخل وحيد وتفادي تجزئة المشروع وسيقوم الديوان في المستقبل بنشر عروض حسب الاختصاص تفادياً لتكرار هذه الحالة.

- تهيئة الطابق الثالث : ذهب ممثل وزارة التجهيز في رؤيته إلى اللجوء إلى العارض الثاني نظراً لتزامن هذا الملف مع ارتفاع في أثمان عدة مواد البناء (حديد، إسمنت....) ورأى أن إعادة طلب العروض كما اقترحت لجنة الفرز يمكن أن ينجح عنه ارتفاع في الكلفة علماً وأن تأخير الإنجاز ومتابعة ميزانيته راجع لما استوجبه هذا المشروع من :

- مرحلة خاصة بالدراسات تدرج في الميزانية وتتواصل حتى إعداد ملفات طلب العروض

- مرحلة خاصة بالإنجاز وتحديد الميزانية النهائية وآجال الإنجاز.

- محطة الحبيج : إن قرار بعث هذا المشروع رافقته وضعيات استثنائية حولت فكرة استغلال محطة الحبيج التي تسمح حوالي 2000 م² والمستغلة مدة شهرين في السنة وبكلفة 2 مليون دينار إلى بناء أجنحة أخرى تستجيب إلى متطلبات الاستغلال إذ أصبحت تكلفتها توازي المساحة الفعلية الجديدة (حوالي 6000 م²) وبكلفة تم اعتبارها مقبولة (حوالي 1000 دينار للمتر مربع) بدون احتساب سعر المعدات الضرورية.

غير أنه من الجائز والمعقول أن نقر بأن هذا المشروع الذي تم تدشينه في سبتمبر 2006 سجّل كلفة أعلى بكثير ممّا قدّم خلال المجلس الوزاري المضيق المخصص للغرض، بصرف النظر عن موافقة لجنة الصفقات ومجلس الإدارة وسلطة الإشراف عما تم انجازه آن ذلك.

- أما في ما يخص مدارج الطائرات ونظرا أن المشروعين يختلفان عن بعضهما فإنه يمكن القول في هذا الشأن ما يلي :

إن وضعية المدرج 11/29 بتونس مرتبطة بتهيئة مدينة تونس والمشاريع الكبرى التي وقع بعثها حول المطار مما أدى إلى إعداد دراسات حول التأثيرات البيئية (الضجيج) قبل السماح بانطلاق إعادة تهيئة هذا المدرج.

أما بالنسبة لمدرج مطار قفصة وخلافا لما طلبه الديوان (خبرة في ميدان المسالك الموجهة للطيران) ذهبت اللجنة العليا للصفقات في اتجاه توسيع مجال المنافسة بالسماح لمن اقتصرت خبرتهم على الطرقات والطرقات السيارة بالمشاركة . ولقد تمت مناقشة هذا الأمر في جلسة 7 جانفي 2011 باللجنة العليا للصفقات وتم الاتفاق على ضرورة التمسك بشرط الديوان في المشاريع القادمة.

- استخلاص الديون

وفي مجال تفعيل الإجراءات المتبعة في مجال الاستخلاص ، قام الديوان بمراسلة كل المدينين مع تفعيل خطايا التأخير وقد انجر عن ذلك استخلاص مبلغ تجاوز 220 مليون دينار بعنوان سنة 2010 دون اعتبار الفوترة بالحاضر أي بزيادة تفوق 6 آلاف دينار على ما تم استخلاصه بعنوان سنة 2009 (214 مليون دينار) كما تمت متابعة الملفات المتعلقة بالخطوط التونسية ، الخطوط الليبية، الخطوط التونسية للخدمات الأرضية مما أثمر على الحصول على قسط وافر من هذه الديون وكذلك الشأن بالنسبة لمعاليم العبور حيث تم

استخلاص قسط وافر من المبالغ المفوترة لشركة إفريقيا للطيران والتي تعود إلى أكثر من 3 سنوات.

ولضمان المزيد من النجاعة في هذا الشأن تم الاشتراك في موقع (IRCA) وذلك بداية من جانفي 2011 مما مكن الديوان من تحيين قاعدة البيانات المرجعية.

وتجدر الإشارة أنّ ملاحظات دائرة المحاسبات أعطت شحنة معنوية هائلة لمصالح الديوان للحصول على المستحقات من لدى أصحاب "الشركات الخاصة" وتعتبر أرقام سنة 2010 قياسية مقارنة بالسنوات السابقة.

أما في ما يتعلق بمصادقية المعطيات فإن اللجنة المكلفة بهذا الملف منكبّة على دراسة هذه الآليات قصد تطوير تطبيق في الغرض يتم اعتمادها بصفة رسمية خلال سنة 2011.

- التصرف في اللزمات

- إسناد اللزمات وتنفيذها

على الرغم من عدم وجود نصوص تضبط الإجراءات التي يجب اعتمادها في مجال الإشغال الوقتي على غرار الصفقات، دأب الديوان منذ سنة 2003 بقرار من مجلس الإدارة وقبل صدور قانون 2008 المتعلق باللزمات على اتباع إجراءات تضمن المزيد من الشفافية وذلك بالقيام في أغلب الحالات بالدعوة إلى المنافسة وعرض الملفات على أنظار لجنة لزيمات المنشأة والمصادقة النهائية على هذه الملفات من طرف مجلس إدارة الديوان. وتبعاً لذلك تمكن الديوان من إصلاح الكثير من الوضعيات كتوحيد المعاليم المستوجبة من وكلاء كراء السيارات وتطبيق الزيادة السنوية بـ 5 % وسيسعى الديوان مستقبلاً إلى الأخذ

بعين الاعتبار الملاحظات الواردة في تقرير دائرة المحاسبات قصد تلافي النقائص المتعلقة بالنقاط التالية :

- ضعف نسبة المشاركة في طلب العروض : باستثناء "بعض الحالات الخاصة" والمحلات الموضوعة على ذمة بعض شركات الطيران أو المصالح التي تخضع إلى معاليم موحدة فقد عمد الديوان إلى اللجوء بصفة آلية للدعوة إلى المنافسة في خصوص الأنشطة التجارية وسيسعى في المستقبل إلى نشر طلبات العروض في أكثر عدد من الصحف اليومية مع الحرص كذلك على عرض جميع الملاحق المبرمة دون أي استثناء على أنظار لجنة لزمات المنشأة ومجلس إدارة الديوان.

كما تم منذ صدور قانون اللزمات لسنة 2008، احترام الإجراءات المعتمدة في ميدان الإشغال سواء بالنسبة لعقود الإشغال الوقتي أو عقود اللزمات، باستثناء حالات تعود لأسباب تاريخية أو لطبيعة النشاط التي لا يعتمد عند إسنادها على المعاليم فقط بل على أساس "شروط معينة تخص مستغل النشاط"

أما في ما يتعلق باستكمال ملفات الإشغال الوقتي والحصول على تصاريح أرقام المعاملات وتعميم الزيادات المقدرة بـ 5 % من المعاليم فقد بدأ الديوان في اتخاذ ما يستوجب قصد تطبيق ما جاء في التقرير.

- إسناد امتيازات للمستلزمين

بالنسبة للملفات المشار إليها بالتقرير ، يمكن ملاحظة ما يلي :

- تحمل أجور بعض أعوان الشحن من طرف شركة MAS : كان من المفترض تحمل أجور بعض أعوان الشحن من طرف المستلزم المستغل للشحن عند التوريد في إطار وضع على الذمة ويعود هذا الإشكال إلى صعوبات تعرض لها الديوان منذ منح هذه اللزمة

منذ أكثر من عشرة سنوات حيث لم تحترم الشركة المعنية تعهداتها التعاقدية المتمثلة في تحمل تأجير نسبة من عدد الأعوان بالتوازي مع ما يتم معالجته من شحن . إلا أنه وبالرغم من المراسلات في الغرض، تحمل الديوان هذه الأعباء التي تم نشرها بالتقرير بحوالي 8 مليون دينار يعود 5 منها إلى المدة المتراوحة بين 1997 و 2006 و 3 بالنسبة للسنوات المتراوحة بين 2007 و 2010. هذا وسيواصل الديوان المطالبة بتطبيق مقتضيات العقد. كما ستقوم مصالح الديوان بتحديد الضرر الفعلي المنجر عن عدم تطبيق الفصل 16 من عقد اللزمة.

- التكفل بمصاريف أجهزة الاستغلال بالنسبة لمحطة الشحن : تحمل الديوان بعض التجهيزات في إطار مقتضيات العقد الذي ينص على تمكين المستلزم من "مغارة مهياة magasin agencé" وقد تمت هذه العمليات في إطار تعويض أجهزة قديمة علما وأن تمكين هذه الشركة من فضاءات إضافية يندرج في إطار تنمية وتحسين استغلال نشاطه كما أن هذا الإجراء لا يتنافى ومبدأ المنافسة نظرا أنه المستغل الوحيد لهذا النشاط مع الديوان.

- التكفل بمصاريف أجهزة استعمال مأوى السيارات : سبق للديوان تمويل هذه التجهيزات عند إسناد هذه اللزمة سنة 1997 كما نص عليه الفصل السابع من عقد اللزمة وقام بتحمل مصاريف تعويضها عندما أصبحت غير متلائمة وحاجيات النشاط علما و أن حسب اجتهادنا فإن هذه المصاريف لا تندرج في إطار الفصل الثامن المتعلق بتحمل المستلزم المصاريف المستوجبة لتطوير نشاطه.

- بالنسبة لمراجعة المعاليم : تشمل هذه الملاحظات العقود المبرمة مع :

- شركة AVS : تم منح هذه اللزمة دون اللجوء إلى المنافسة تبعا لتعليمات خاصة : وقد تم ضبط المعلوم الأدنى على أساس 12000 حريف. وإثر طلب صادر عن المستلزم متعلق بمراجعة المعاليم استنادا إلى رقم المعاملات ومبالغ الاستثمارات في التجهيزات و

بعد دراسة الملف، تمت الموافقة على التخفيض في المعاليم بعد عرضه على لجنة اللزمت ومجلس الإدارة استنادا على ما يلي :

- مصاريف تهيئة وتجهيز المحلات
- نسبة المعاليم مقارنة برقم المعاملات
- تحسين نوعية الخدمات المقدمة مقارنة بخدمات وحدات مماثلة (القاعة الشرفية المستغلة سابقا من طرف الديوان)

هذا وقد مكنت هذه اللزمة من الحصول على مداخيل إضافية مقارنة بوضعية الاستغلال المباشر لهذا النشاط من طرف الديوان والذي كان يمكن من مبالغ تراوحت بين 150 و 200 ألف دينار مع ناتج خام مقدر بين 50 و 70 ألف دينار سنويا إذ أصبحت المبالغ المتحصل عليها بالرغم من التخفيض ضعف ما كان يجنيه الديوان عند الاستغلال المباشر لهذه القاعات .

- شركة Le Porteur : تم إسناد هذه اللزمة مقابل دفع مبلغ 152 مليون على كل مسافر محتسب على أساس 30 % من حركة المسافرين غير المنتظمة وقد طلب المستلزم التخفيض في المعاليم نظرا لـ :

- صعوبة تعامل شركة Le Porteur مع وكالات الأسفار وعدم التوصل لإمضاء عقود خدمات مع الوكالات الهامة مع التذكير بتعليمات سلطة الإشراف في الغرض لمراعاة مصالح كل الأطراف .

- ارتفاع كلفة الأجور نظرا لعدد الأعوان المرتفع الذي يتطلبه هذا النشاط

- ارتفاع كلفة الاستغلال الجمالية

- اختلال التوازن بين المداخيل والمصاريف

هذا وتجدر الإشارة أن التخلي عن الاستغلال المباشر لهذا النشاط مكن الديوان من معاليم قُدرت بـ 120 ألف دينار سنويا من ناحية وعدم تحمل أعباء تأجير حوالي 70 حامل أمتعة بما قدره 500 ألف دينار سنويا ومقابل معاليم لا تتجاوز 350 ألف دينار من ناحية أخرى علاوة على أنه لم يتسّن للديوان استخلاص هذه المعاليم إلا في حدود 20 % منها نظرا لنفس الصعوبات المذكورة أعلاه ، كما مكنت هذه اللزمة الديوان من سد شغور في العديد من الخطط وبتعيين حاملي الأمتعة في خطط تتماشى ومؤهلاتهم.

- لزمة استغلال مقهى بمطار تونس قرطاج : تم منح هذه اللزمة على أساس معايير معمول بها بنقاط بيع متواجدة بنفس المطار إلا أنه وبعد بداية الاستغلال تبين للمستلزم عدم إمكانية احترامه للشروط التعاقدية مما أجبره على طلب التخفيض في المعاليم. وبعد دراسة الملف، تمت الاستجابة لهذا المطلب بعد عرضه على أنظار لجنة اللزمات ومجلس الإدارة واستنادا لما يلي :

- اعتماد الديوان سنة 2005 معاليم افتتاحية مشطة للمعلوم الذي كان يستخلصه بعنوان هذا النشاط من المستلزم السابق (77 ألف دينار).
- قيمة الاستثمار المقدّر بـ 200 ألف دينار لتهيئة تجهيز المقهى
- تحويل نسبة هامة من الرحلات غير المنتظمة إلى المحطة الجوية 2.

لذا وبالرغم من هذا التخفيض فإن المعاليم الحالية تفوق المبالغ المعمول بها مع المستلزم السابق علما وأن هذا الأخير لم يحترم تعهداته التعاقدية وتخلد بزمته ما يقارب مليون دينار.

وتبعاً لما تعرض له من إشكاليات مع مستلزمين قدموا عروضاً مرتفعة لم يتم احترامها ولتمكين المستغل من مواصلة استغلال نشاطه في ظروف تضمن له خلاص المعاليم والحفاظ على توازناته المالية، فإن الديوان اتخذ هذه الإجراءات مع الحرص على ضمان أحسن الخدمات من ناحية وضمان استخلاص مبالغ تتماشى وحجم رقم المعاملات

والنشاط. هذا وقد تم عرض الملفات المذكورة على أنظار لجنة لزمات المنشأة ومجلس الإدارة.