

وزارة النقل

يُعتبر قطاع النقل ركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية إذ يساهم بصفة فعّالة في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع وفي دفع التصدير.

وتتولّى وزارة النقل طبقاً للأمر المتعلّق بضبط مشمولاتها⁽¹⁾، تركيز وصيانة وتطوير منظومة نقل تساهم في دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستديمة وتضمن الاستجابة لحاجيات الأشخاص للنقل في أفضل الظروف الممكنة من حيث الكلفة والجودة والسلامة والأمن. ولبلوغ هذه الأهداف، تقوم الوزارة باقتراح مشاريع النصوص التشريعية والتنظيمية في الغرض وإعداد الدراسات الاستشرافية القطاعية والبرامج والمخططات المتعلّقة بسلامة النقل والسهر على تنفيذها فضلاً عن الإشراف على المنشآت الراجعة لها بالنظر ومراقبة حسن سير أنشطة النقل وتطوير برامج التعاون الدولي.

وتشتمل الوزارة على مصالح مركزية⁽²⁾ وعلى إدارة جهوية بكلّ ولاية⁽³⁾ وتشرف على 18 منشأة في قطاع النقل البري وخمس منشآت في قطاع البحرية التجارية ومنشأتين في قطاع الطيران المدني ومؤسسة وحيدة في قطاع الرصد الجوي. وبلغت النفقات الجملية لوزارة النقل خلال سنة 2013 حوالي 384 م.د موزعة بين العنوانين الأول (344 م.د) والثاني (40 م.د) بنسبة إنجاز بلغت على التوالي 99% و 72% وهي تشغل 579 عوناً.

ويهدف التأكّد من أداء وزارة النقل لمهامها على الوجه المطلوب ومن احترامها لمقتضيات النصوص القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل، تولّت دائرة المحاسبات القيام بمهمة رقابية تعلّقت أساساً بالفترة الممتدة من سنة 2011 إلى جوان 2014 وتمحورت حول إشرافها على المنشآت الراجعة إليها بالنظر وحول تدخّلها في مجالات تنظيم النقل ومراقبته والأمن والسلامة والنقل على الطرقات

(1) الفصل الأوّل من الأمر عدد 409 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 والمنقّح للأمر عدد 863 لسنة 1986 المؤرخ في 15 سبتمبر 1986.

(2) طبقاً للأمر عدد 410 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 والمتعلّق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل.

(3) وفقاً للأمر عدد 1684 لسنة 2008 المؤرخ في 22 أفريل 2008 والمتعلّق بضبط مشمولات الإدارات الجهوية للنقل وتنظيمها.

والتصرّف الإداري والنظام المعلوماتي. وتم القيام بزيارات ميدانيّة شملت الإدارة الجهويّة للنقل ببزرت والإدارة الجهويّة للنقل بنابل وديوان الطيران المدني والمطارات وتمّ استغلال نتائج استبيان تمّ تعميمه على كل الإدارات الجهوية.

أبرز الملاحظات

- الإشراف على المؤسسات التابعة لوزارة النقل

لا يتوفّر لدى وزارة النقل نظام معلوماتي يمكّنها من متابعة المنشآت الخاضعة لإشرافها ومتابعة مؤشراتها المالية والفنية. كما اعتمدت الوزارة حلولاً ظرفية لمعالجة الصعوبات المالية الهيكلية التي تعاني منها هذه المنشآت. وساهم منح مجانية التنقل لبعض الفئات دون تعويض ملائم إلى جانب الانتدابات الاستثنائية وتحميل المنشآت لبعض نفقات الوزارة في تفاقم الوضعيات المالية لهذه المنشآت.

كما عرفت عديد المشاريع الوطنية في مجال النقل صعوبات أثّرت سلباً في نسق إنجازها حيث لم تتعدّ نسبة استهلاك الاعتمادات المخصصة لإنجازها 24 % في سنة 2012 و 62 % في سنة 2013 ولم توفّق الوزارة في التنسيق بين مختلف الأطراف المعنية لإيجاد حلول عملية لتجاوز هذه الصعوبات.

وقصد إحكام الإشراف على المنشآت فإنّ وزارة النقل مدعوّة إلى إرساء نظام ناجع للمتابعة الفنية والإدارية والمالية والعمل على إيجاد حلول جذرية للصعوبات الهيكلية التي تواجهها المنشآت الخاضعة لإشرافها. ولضمان الانتفاع بمزايا المشاريع العمومية في مجال النقل في الوقت الملائم وبأقل التكاليف، بات من الضروري تفعيل دور سلطة الإشراف لتذليل الصعوبات ودراسة الحلول الممكنة خاصة عبر التنسيق بين مختلف المتدخلين.

- تنظيم قطاع النقل ومراقبته

لم تتوفّق الوزارة في ملاءمة المنظومة القانونية الوطنية مع مقتضيات الاتفاقيات الدولية وفي إصدار العديد من النصوص التطبيقية في مجالي النقل البحري والجوي. وتراجعت تمثيلية الطيران المدني التونسي على الساحة الإقليمية والدولية نتيجة الغياب المتكرّر لممثلي وزارة النقل عن اجتماعات بعض اللجان والمؤتمرات الدولية.

ولم يتمّ تركيز السلط الجهوية المكلفة بإعداد ومتابعة تنفيذ المخططات التوجيهية للنقل البري وتنظيم النقل الحضري والجهوي للأشخاص والتنسيق بين كافة المتدخلين مما حال دون قيامها

بالمهام الموكولة إليها. ولم تشمل المخططات التوجيهية الجهوية المنجزة كل الولايات حيث اقتصر على تونس الكبرى و صفاقس وسوسة ولم يتم تحيينها منذ إنجازها.

كما لم تضطلع وزارة النقل بالدور الرقابي الموكول إليها في مجال النقل البحري والمتمثل في رفع المخالفات وتسليط العقوبات على المخالفين من الممارسين للمهن البحرية. ولا تقوم الوزارة بتقييم جودة عمليات المراقبة التي تمّ تفويضها لديوان الطيران المدني والمطارات وبمتابعة مدى إنجاز البرنامج السنوي في الغرض. كما لم تُتابع الوزارة انتظام الرحلات الجوية منذ سنة 2012 وهو ما لا يسمح بتحسين جودة الخدمات بالمطارات.

ولم تؤمّن الوزارة دورها في مجال معاينة حالات مخالفة القانون المنظم للنقل البري على الوجه الأمثل بسبب نقص عدد مراقبيها على الطرقات حيث لا يتوقّر في بعض الجهات أي مراقب علاوة على عدم قيامها بالفحوصات اللازمة لسجل بطاقات الاستغلال المتوفر بالوكالة الفنية للنقل البري للتأكد من مدى احترام الناقلين للالتزامات القانونية في المجال.

ويتعيّن على الوزارة الإسراع باستكمال المنظومة القانونية في مجال النقل وتفعيل دور مختلف اللجان المنصوص عليها علاوة على تركيز السلط الجهوية في مجال النقل البري حتى تضطلع بدورها في إعداد ومتابعة تنفيذ المخططات التوجيهية للنقل. كما يتعيّن تعزيز عدد المراقبين ووضع الآليات الضرورية لمتابعة عمليات الرقابة المنجزة علاوة على تفعيل آليات الردع من خلال تسليط العقوبات المالية والإدارية على المخالفين.

- السلامة والأمن

لم تتوصّل وزارة النقل إلى تجاوز النقائص المسجلة في الموانئ من خلال تفعيل اللجان المحدثة والتنسيق بين مختلف المتدخلين وحثهم على احترام القواعد الجاري بها العمل في المجال. ولم يتمّ تحيين مختلف المخططات الأمنية المينائية منذ إعدادها في سنة 2004 رغم ارتفاع المخاطر الأمنية في السنوات الأخيرة. كما لم يتم إعداد خطط للتدخل العاجل تتعلّق بالسلامة والصحة ومكافحة التلوث بكل ميناء ممّا لا يسمح بوضع الآليات الكفيلة بالتدخل الناجع عند وقوع حوادث.

ولم يتمّ الانتهاء من تنفيذ المخططين التصحيحيين المتعلّقين بالأمن وبالسلامة في مجال النقل الجوي لتلافي النقائص التي تمّ الوقوف عليها وهو ما حدّد من إيفاء الدولة التونسية بالتزاماتها تجاه المنظّمة الدولية للطيران المدني في هذا المجال. وعلاوة على ذلك، لا تقوم الوزارة بمتابعة ميدانية لمدى إنجاز التوصيات الناجمة عن عمليّات التفقّد.

لذلك ينبغي تفعيل أعمال مختلف اللجان المكلفة بمجالات الأمن والسلامة ومزيد التنسيق مع بقية المتدخلين بالإضافة إلى تكثيف عمليات التدقيق في هذه المجالات ومتابعة نتائجها للوقوف على النقائص وتجاوزها في الوقت الملائم.

- تنظيم النقل على الطرقات

لم تقم الوزارة بدراسة العرض والطلب في مجال النقل غير المنتظم لتحديد عدد الرخص الممكن إسنادها حسب الحاجيات الفعلية لكل ولاية. ولم تجتمع اللجان الإقليمية المحدثّة منذ سنة 2004 والمكلفة بتنسيق عمليات إسناد تراخيص النقل بين الولايات المتجاورة.

وفي مجال النقل بالحافلات، لا يخضع توزيع الخطوط إلى مقاييس موضوعيّة تضمن التكامل بين شركات النقل الجهوية وبين المدن ومردودية الخطوط المستغلة.

لذلك يتعيّن القيام بالدراسات اللازمة لتحديد حاجيات الجهات من التراخيص حسب مختلف أصناف النقل غير المنتظم وترشيد توزيع رخص مختلف أنواع النقل قصد ضمان التوازن بين العرض والطلب فضلا عن تفعيل اللجان الإقليمية لتمكينها من التنسيق بين الولايات. كما أنّ الوزارة مدعوة إلى ضبط قواعد لإحكام توزيع الخطوط بين مختلف الشركات تستند إلى معايير موضوعيّة.



I- الإشراف على المنشآت الخاضعة لوزارة النقل

لم تتوفّق وزارة النقل في إرساء آليات ناجعة للإشراف على المنشآت الراجعة إليها بالنظر ومتابعة وضعياتها الماليّة وإنجاز المشاريع الكبرى وهو ما حدّ من اضطلاعها بدورها في مجال مساندة هذه المنشآت وتطوير أساليب التصرف والتسيير بها.

أ- آليات الإشراف

تفتقر وزارة النقل إلى نظام معلوماتي يسمح لها بمتابعة الهياكل الخاضعة لإشرافها والإطلاع على مختلف مؤشراتها المالية والفنية وذلك بالرغم من قيامها في سنة 2007 بإعداد قاعدة بيانات بمبلغ جملي قدره 455 أ.د لم تتمكّن إلى موفى جوان 2014 من الشروع في استغلالها. وأرجعت الوزارة هذا التأخير إلى عدم تسلّمها الملفات الخاصة بهذه القاعدة من أحد الإطارات الذي تمّ إنهاء وضعه على ذمتها وهو ما حال دون تمكّنها من الإطلاع في الإبان على وضعية المنشآت ومساعدتها على اتخاذ التدابير اللازمة لتدارك النقائص المسجلة.

كما لم تتوصّل الوزارة إلى إتمام مشروع النظام المعلوماتي المندمج والموحد للشركات الجهويّة للنقل الذي شرعت في إنجازه منذ سنة 2008 ناهزت كلفة إنجازه 1,2 م.د وذلك بسبب عدم إلزام المزوّد بتعهداته حيث لم تتعد نسبة الإنجاز 61 % مما ترتب عنه فسخ العقد المبرم معه في جانفي 2012. ولتدارك ذلك دعت الوزارة الشركات الجهوية إلى استكمال تركيز هذا النظام المعلوماتي بالاعتماد على وسائلها الخاصة دون أن تقوم بمتابعة ما تم إنجازه في هذا الشأن.

ولتتمكّن وزارة النقل من إرساء نظام ناجع للمتابعة الفنية والإدارية والمالية للهياكل الخاضعة لإشرافها فهي مدعوة إلى الإسراع بإيجاد الحلول الكفيلة باستغلال قاعدة البيانات والاستفادة منها وإلى حث الشركات على استكمال تركيز النظام المعلوماتي المندمج.

ب- المتابعة المالية للمنشآت

تقوم المنشآت العمومية العاملة في قطاع النقل شهريا بإعداد كشوفات عن السيولة المالية تتولّى إرسالها إلى الوزارة التي لا تحرص على استغلالها وتحليلها للوقوف على الصعوبات المالية التي قد تعترض هذه المنشآت وتحديد أسبابها واتخاذ التدابير اللازمة لتجاوزها في الوقت المناسب. وتبيّن أنّ الوزارة قد توقّفت منذ سنة 2009 عن إعداد تقرير حول وضعية السيولة لهذه المنشآت.

وتبيّن بالرجوع إلى الوضعية المالية للمنشآت الوطنية العاملة في قطاع النقل أنّ أغلبها يعاني من صعوبات مالية هيكلية أدّت إلى عدم قدرتها على الإيفاء بالتزاماتها تجاه مزوديها وإلى تراجع نشاطها وتعثر برامج استثمارها مع تسجيل نتائج سلبية خلال الفترة 2010-2013 بلغ مجموعها 1.200 م.د.

وفي غياب حلول جذرية للصعوبات الهيكلية التي تُعاني منها أغلب المنشآت العمومية للنقل مثل النقص في المردودية وتآكل الأسطول، لجأت وزارة النقل إلى إجراءات ظرفية كالتكفل بخلاص ديون بعضها من ذلك قيامها في سنة 2011 بحمل ديون شركة النقل بتونس لدى الشركة الوطنية لتوزيع البترول والصندوق الوطني للتقاعد والحيطة الاجتماعية بقيمة جمالية بلغت 244 م.د على ميزانية الوزارة. ومن شأن هذا الإجراء الظرفي أن يثقل كاهل ميزانية الدولة دون أن يوفّر حلاً جذرياً لهذه الوضعية.

كما ساهمت عوامل أخرى في تفاقم الوضعية المالية لهذه المنشآت وأثّرت سلباً في جودة الخدمات المسداة تمثّلت أساساً في التعريف المنخفضة ومنح مجانية التنقل لبعض الفئات دون تعويض مناسب وفي تحميل ميزانية هذه المنشآت نفقات مالية تخصّ الوزارة وكذلك في الانتدابات الاستثنائية التي قامت بها بعض هذه المنشآت فضلاً عن التغييرات المتكرّرة لبعض الرؤساء المديرين العاملين.

1- التعريف المنخفضة ومجانبة التنقل

علاوة على عدم تحيين الوزارة لتعريفات جميع أصناف النقل منذ سنة 2010 رغم الارتفاع المتواصل لأعباء الأجور والمحروقات، ساهم تمتع بعض الفئات الاجتماعية بالنقل المجاني أو بتعريف منخفضة في غياب تعويض ملائم للنقص في المداخل في تعميق الوضعية المالية لبعض المنشآت.

وفي هذا الصدد، ورغم مرور أكثر من 10 سنوات على صدور القانون المتعلّق بتنظيم النقل البري⁽¹⁾، لم يتم إصدار الأمر المتعلّق بضبط طريقة احتساب النقص الحاصل في المداخل نتيجة منح مجانية النقل أو تطبيق تعريفات منخفضة وكذلك الأمر المتعلّق بضبط قاعدة وإجراءات استخلاص المعلوم الموظف على المستفيدين⁽²⁾ بخدمات النقل العمومي الحضري. وقد سبق أن أشارت دائرة المحاسبات إلى هذا النقص في تقريرها الثالث والعشرين لسنة 2007 حول إشراف الدولة على قطاع النقل البري.

(1) القانون عدد 33 لسنة 2004 المؤرخ في 19 أفريل 2004 المتعلّق بتنظيم النقل البري.

(2) يقصد بالمستفيدين على سبيل المثال مالكو العقارات والباعثون العقاريون وأصحاب الأنشطة التجارية وغيرها المنتفعون بتواجد البنية الأساسية وخدمات النقل العمومي الجماعي.

وبخصوص التعريفات المنخفضة، قدّرت وزارة النقل، النقص السنوي في مداخل منشآت النقل البري الناجم عن نقل التلاميذ والطلبة مقابل تعريفات منخفضة بقرابة 400 م.د لم تتجاوز منح التعويض التي صرفت في شأنها 273 م.د في سنة 2012 و323 م.د في سنة 2013.

وتبيّن في ما يخص منح مجانية التنقل أنّ بعض الوزارات لم تفّ بالتزاماتها المنصوص عليها بالاتفاقيات التي أبرمتها مع الوزارة خلال الفترة 2010-2013 لفائدة أعوان وزارة العدل (السجون والإصلاح) وأعوان وزارتي الدفاع الوطني والداخلية والديوانة حيث بلغت على سبيل المثال المتخلّلات بذمة وزارة الدفاع الوطني تجاه الشركة الجهوية للنقل ببزرت 8 م.د.

كما لم تقم وزارة النقل منذ سنة 1991، بتعويض المنشآت الوطنية والجهوية للنقل البري عن النقص في المداخل المترتّب عن ارتفاع أعوانها (512 عوناً) خلال سنة 2013 بمجانبة النقل وذلك خلافاً للفصل 12 من القانون المنظم للنقل البري الذي ينصّ على أنّ السلطة التي اتخذت إجراء منح مجانية التنقل أو تطبيق تعريف منخفضة هي المكلفة بتعويض النقص الحاصل في مداخل الناقل.

وطبقاً للقانون عدد 26 لسنة 2012⁽¹⁾ تم منح مجانية النقل بوسائل النقل العمومي لجرحى الثورة وعائلات الشهداء دون أن يتم تعويض المنشآت عن النقص في مداخلها بهذا العنوان وتحديد الجهة المكلفة بذلك علماً وأن هذا النقص قدّر بالنسبة لسنة 2013 بحوالي 3,3 م.د.

بالإضافة إلى ذلك انتفع أعضاء المجلس الوطني التأسيسي دون وجه حق بمجانبة النقل على كافة خطوط شركات النقل البري وشركة الخطوط التونسية السريعة. ولم تتول الوزارة تقدير كلفة النقل التي تحمّلها الشركات المعنية. فعلى سبيل المثال، ارتفعت كلفة تنقل أعضاء المجلس الوطني التأسيسي التي تحمّلها شركة الخطوط التونسية السريعة إلى موفى أكتوبر 2012 إلى حوالي 52 أ.د.

وقصد تفادي مزيد إثقال كاهل المنشآت الخاضعة لإشراف وزارة النقل، فإنّ الوزارة مدعوة إلى تحديد حجم التعويض الناتج عن تأمين خدمة التنقل المجاني والجهة المكلفة بالدفع وحثها على الإيفاء بالتزاماتها فضلاً عن الحرص على عدم سحب هذا الامتياز على منتفعين دون سند قانوني.

2- النفقات المحمّلة على كاهل المنشآت العموميّة

تقوم وزارة النقل بتحميل بعض نفقاتها على ميزانية المنشآت الخاضعة لإشرافها والتي تعلّقت خاصة بأجور الأعوان الموضوعين على ذمتها وبالسيارات الإدارية إلى جانب نفقات تخصّ مأموريات

⁽¹⁾ القانون عدد 26 لسنة 2012 المؤرخ في 24 ديسمبر 2012 والمتعلّق بتنقيح وإتمام المرسوم عدد 97 لسنة 2011 المؤرخ في 24 أكتوبر 2011 والمتعلّق بالتعويض لشهداء ثورة 14 جانفي 2011 ومصائبها.

بالخارج وهو ما من شأنه أن يعد تجاوزا مقنعا للاعتمادات المرصودة بميزانيته وبالتالي مخالفا لأحكام الفصل 85 من مجلة المحاسبة العمومية.

وإلى حدود شهر ماي 2014 بلغ عدد الموضوعين على ذمة الوزارة من طرف المنشآت الخاضعة لإشرافها 68 عونا وإطارا وهو ما حمل هذه المنشآت نفقات بلغت على سبيل المثال بالنسبة لديوان الطيران المدني والمطارات 6,5 م.د خلال الفترة 2011-2013 وبالنسبة لشركة الخطوط التونسية 516 أ.د خلال الفترة الممتدة من جانفي 2012 إلى مارس 2014.

وتجدر الإشارة إلى أنّ جلسة العمل الوزارية التي انعقدت بتاريخ 19 سبتمبر 2005 قد أوصت بإنهاء وضع أعوان التنفيذ والمساندة على الذمة إلاّ أنّه وإلى حدود جوان 2014 فاق عدد هذا الصنف من الأعوان 55% من العدد الجملي للموضوعين على ذمة الوزارة.

كما لوحظ أنّ الوزارة تنصّرف في 22 سيارة تعود ملكيتها إلى المنشآت الخاضعة لإشرافها التي تتحمل إضافة إلى ذلك مصاريف التأمين والجولان والصيانة رغم وضعياتها المالية الصعبة. وتكفلت هذه المنشآت أيضا بمصاريف المأموريات بالخارج لفائدة عدد من أعوان الوزارة بلغ عددها 73 مأمورية خلال سنتي 2012 و2013 بكلفة ناهزت 112 أ.د.

وسعيا لتفادي إثقال كاهل المنشآت بنفقات لا تتعلق بمهامها، تدعو دائرة المحاسبات وزارة النقل إلى احترام قواعد المحاسبة العمومية وإلى تأمين كافة أنشطتها على حساب ميزانيته.

3- الانتدابات الاستثنائية

قامت وزارة النقل والهيكل الخاضعة لإشرافها بانتدابات استثنائية لبعض المتمتعين بالعفو التشريعي العام ولبعض أفراد عائلات شهداء الثورة وجرحاها وذلك طبقا للقانون المتعلق بالأحكام الإستثنائية للانتداب بالقطاع العمومي⁽¹⁾ الذي حدّد تاريخ انتهاء العمل بأحكامه الاستثنائية يوم 22 جوان 2013 غير أنّه تواصل العمل بهذه الصيغة في الانتداب إلى غاية شهر جوان 2014. علما بأنّ الوزارة أفادت بأنّها واجهت صعوبات في متابعة هذه الانتدابات التي تجاوز عددها 410 انتدابا.

كما فاق عدد المنتدبين بصفة استثنائية النسبة القصوى (20% من الانتدابات الجمالية) المحددة بقرار رئيس الحكومة المؤرخ في 6 أوت 2012 حيث بلغ عدد الانتدابات الإضافية على التوالي 11 و3 و4 انتدابا بكل من الشركة الجهوية للنقل بالقصرين وشركة الخطوط التونسية والشركة التونسية للشحن والترصيف.

⁽¹⁾ القانون عدد 4 لسنة 2012 المؤرخ في 22 جوان 2012.

وبالإضافة إلى ذلك، واستجابة لمراسلة رئاسة الحكومة التي نصّت على وجوب استيعاب المترشحين "مهما كانت مستوياتهم التعليمية واختصاصاتهم أو مقر سكنهم"⁽¹⁾، قامت المنشآت العمومية للنقل بانتدابات لا تتلاءم مع احتياجاتها بكلفة إضافية قدرّت بحوالي 2,3 م.د سنويا وشملت أساسا صنف العملة في حين أنّها تشهد نقصا في الاختصاصات الفنيّة.

ومن جهة أخرى، تم إدماج 164 عوناً من المنتفعين بالعفو التشريعي العام بمؤسساتهم الأصلية من بينهم بعض الأصناف الفنيّة كالتقنيين والمهندسين. ورغم طول فترة انقطاع المعنيين عن العمل التي ارتفعت أحيانا إلى 26 سنة ورغم اقتراب عدد منهم من سن التقاعد، فإنّ الوزارة لم تقم بحث الشركات على اعتماد إجراءات مصاحبة لهذا الإدماج بغرض تأمين تكوين إضافي للمدمجين بالنظر إلى ما تتطلبه اختصاصاتهم من مواكبة للمستجدات والتغيّرات التكنولوجيّة. كما ترتّب عن عمليّة الإدماج المذكورة تأثيرات سلبية على المناخ الاجتماعي ببعض الشركات حيث يتمتع بعض الأعوان المدمجين بوضعية مهنية أفضل من نظرائهم الذين لم ينقطعوا عن العمل على غرار ما تم تسجيله بالشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية.

4- تسمية رؤساء مديريّن عامين

تتمّ التسمية في خطة رئيس مدير عام بأمر باقتراح من وزارة الإشراف. ولوحظ في هذا الإطار أنّ الفترة الممتدة من سنة 2011 إلى جوان 2014 قد شهدت تغييرات متكررة للرؤساء المديريّن العامين لبعض الشركات إذ بلغ عددها خمسة تغييرات بالنسبة لكلّ من الشركة الجهويّة للنقل ببنزرت والشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وأربعة تغييرات بالنسبة للشركة الجهويّة للنقل بنابل وبالساحل. ومن شأن هذا التمثي أن لا يضمن الاستقرار في تسيير المؤسسة وتمكين المسؤولين المعنيين من التعرّف على وضعيّتها قصد إحكام طرق التصرف بها وتجاوز الصعوبات التي تواجهها.

وتبيّن فضلا عن ذلك، أنّ المؤهلات العلمية والمهنية لبعض الرؤساء المديريّن العامين الذين تمّ تعيينهم لا تتناسب مع نشاط الشركات التي عُيّنوا على رأسها. ويذكر من ذلك تسمية رئيس مدير عام على رأس الشركة الجهويّة للنقل بالقصرين والحال أنّه لم تمض سوى ثلاث سنوات على تحصيله على الأستاذية في التجارة الخارجية ولا تتوفّر لديه خبرة في مجال النقل إذ عمل فقط بعد تخرجه في شركة خاصة في مجال أجهزة التكييف والتبريد. كما تم تعيين إحدى الإطارات على رأس الشركة الجهويّة للنقل بمدنين والحال أنّه اشتغل بالقطاع العمومي إلى حدود سنة 1986 ولا تتوفّر لديه خبرة في مجال النقل. وعيّن أيضا أحد المنتفعين بالعفو التشريعي العام رئيسا مديرا عاما للشركة الجديدة للنقل

(1) مراسلة رئاسة الحكومة عدد 18057 الصادرة في 27 ديسمبر 2013.

بقرقنة وبعد سنة من ذلك وقبل 6 أشهر من بلوغه السن القانونية للتقاعد تمّ تعيينه على رأس الشركة الوطنية للنقل بين المدن.

وتدعو الدائرة الوزارة إلى مزيد إحكام اختيار الإطارات لتولي إدارة المنشآت الراجعة إليها باعتماد معايير موضوعية تأخذ بعين الاعتبار خاصة المؤهلات التي تمكّن من إنجاز المهام بكفاءة ونجاعة.

ج- متابعة إنجاز المشاريع الكبرى

تمحورت التوجهات التي أقرتها السُلط العمومية في مجالات النقل البري والبحري والجوي أساسا حول دفع النقل الجماعي وتأهيل البنية الأساسية للمواني والمطارات والرفع من مساهمة قطاع النقل في النمو، غير أنّه لم يتم تضمين هذه التوجهات في استراتيجية شاملة تمكّن من ضبط أهداف كميّة ونوعية على المدى المتوسط والطويل ومن تحديد أولويات تحقق الانسجام والتكامل بين مختلف أنماط التنقل وتساعد على تحقيق الأهداف العامة المرسومة.

كما لوحظ تعرّض العديد من المشاريع المبرمجة في مجال النقل، حيث لم تتجاوز نسبة استهلاك الاعتمادات المخصصة 24 % في موفى 2012. وبلغت الاعتمادات المجمدة⁽¹⁾ في نهاية سنة 2011 ما قيمته 180 م.د ولم تتجاوز نسبة استهلاكها 34 % في سنة 2012. ورغم التخفيض في قيمة الاعتمادات المرصودة في سنة 2013 مقارنة بالسنوات السابقة حيث تمّ رصد مبلغ 73 م.د فقط كاعتمادات متعلّقة بالتمويل العمومي إلّا أنّ نسبة استهلاك هذه الاعتمادات لم تتجاوز 62 %.

وقد سجل تعرّض إنجاز المشاريع وضعف استهلاك الاعتمادات بالرغم من إحداث لجنة للغرض في سنة 2012 تُعنى بمتابعة إعداد وإنجاز مشاريع الاستثمار بقطاع النقل. غير أنّ هذه اللجنة لم تجتمع إلى حدود جويلية 2013 إلّا في 4 مناسبات وبوتيرة غير منتظمة وهو ما من شأنه أن يحدّ من قدرة الوزارة على التنسيق بين مختلف الأطراف المعنية بالمشاريع الكبرى التي تشهد عديد الصعوبات على غرار التأخير في إبرام الصفقات أو في تسوية الوضعيات العقارية وما نتج عن ذلك من تأخير في الانتفاع بالمرفق العام الذي تؤمّنه هذه المشاريع. ويذكر في هذا الشأن مشروع "إضبارة النقل" المتمثّل في منظومة إلكترونية تتضمّن مختلف إجراءات النقل الدولي للبضائع عند التوريد والتصدير وتهدف إلى معالجة الاكتظاظ الذي شهده ميناء رادس. غير أنّ العمل بهذه المنظومة قد اقتصر منذ تركيزها في سنة 2008 على التصدير دون التوريد إلى جانب تسجيلها عديد الصعوبات التقنية مع عزوف الناقلين الخواص عن استعمالها وعدم تعميمها على جميع المواني.

⁽¹⁾ تقوم الوزارة بعنوان كلّ سنة مالية بفتح الاعتمادات الغير مستهلكة وتجميعها بحساب "ن" مكرز للشركات وذلك تفاديا للإشكاليات التي يمكن أن تعترض الشركات خلال السنة الموالية على مستوى تجسيم المشاريع.

وقصد التقليل في الكلفة اللوجستية المقدّرة بنسبة 20 % سنويا من الناتج المحلي الإجمالي، استهدف المخطط الحادي عشر للتنمية تطوير الإطار القانوني المنظم لها وملاءمة البنية الأساسية وتحسين نوعية الخدمات، إلّا أنّه وإلى حدود جوان 2014، لم يتم إعداد قانون خاص بمناطق الخدمات اللوجستية خلافا لتوصيات جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 19 مارس 2012. كما سجّل تأخير هام في إنجاز مشروع المنطقة اللوجستية برادس بالرغم من تحديد شهر نوفمبر 2010، كتاريخ للشروع في الإنجاز ولا يزال المشروع إلى حدود جوان 2014 في مرحلة فرز العروض. وكذلك كان الشأن بالنسبة للمنطقتين اللوجستيتين بجبل الوسط وبالنفیضة واللّتين تم إرجاء إنجازهما لارتباطهما بمشاريع أخرى. وإزاء هذه الوضعية، تبقى مجهودات الوزارة الرامية إلى الضغط على كلفة اللوجستية وتحسين القدرة التنافسية للبلاد التونسية رهينة تذليل الصعوبات التي يشهدها إنجاز المشاريع المبرمجة في الغرض.

وتبيّن عدم إيفاء شركة "ت.ت" صاحبة لزمتي مطاري النفیضة والمنستير بالتزاماتها المالية تجاه الدولة التونسية البالغة 33,4 م.د إلى غاية 31 ديسمبر 2013 وذلك بعد تخلي الدولة عن مستحقاتها بما يقارب 43 م.د. وقد انتفعت هذه الشركة انطلاقا من سنة 2011⁽¹⁾ بإيقاف العمل بالمعلوم الموظّف على رقم المعاملات وبالتخفيض في قيمة المعلوم الأدنى المضمون للفترة 2013-2011 وبالتخلي عن توظيف خطايا التأخير علاوة على إعادة جدولة المعاليم المستوجبة وذلك دون خضوع المعطيات والمؤشرات المقدمة من طرفها إلى تدقيق.

وتجسّما لتوصيات جلسة العمل الوزارية المنعقدة في 25 ماي 2011، تمّ في سنة 2012 إبرام ملحقين لعقدي اللزمتين بغرض توزيع الحركة الجوية مناصفة بين مطاري المنستير والنفیضة إلى غاية بلوغ المطار الأول طاقة استيعابه القصوى. إلّا أنّه تبيّن أنّ شركة "ت.ت" لم تلتزم بتحقيق التعهّد حيث لم يتجاوز نصيب مطار المنستير من مجمل الحركة الجوية 37 % خلال سنة 2013.

ولضمان الانتفاع بمزايا المشاريع العمومية في مجال النقل في الوقت الملائم وبأقل التكاليف، يتعيّن مزيد تفعيل دور سلطة الإشراف في اتجاه تذليل الصعوبات ودراسة الحلول الممكنة خاصة عبر التنسيق بين مختلف المتدخلين وحثهم على تنفيذ التزاماتهم.

(1) خلال جلسة العمل الوزارية المنعقدة في سنة 2011.

II- تنظيم قطاع النقل ومراقبته

تسهر وزارة النقل على تنظيم القطاع عبر إعداد النصوص التشريعية والتنظيمية والمشاركة في أعمال مختلف اللجان ومراقبة مدى تطبيق الالتزامات الدولية والنصوص القانونية من طرف مختلف المتدخلين.

أ - تنظيم قطاع النقل

1- تنظيم النقل البحري

عملت الوزارة على استصدار جملة من النصوص القانونية في مجال النقل البحري، إلا أن عددا من النصوص التطبيقية لم تصدر بعد على غرار 9 أوامر و20 قرارا نصّت عليها مجلة المواني البحرية، ولم يتم كذلك إصدار النصوص التطبيقية للقانونين المتعلقين بتنظيم المهن البحرية ووكلاء العبور⁽¹⁾ والمتمثلة في 8 قرارات مسجلة بذلك تأخيرا فاق سبع سنوات.

ومن ناحية أخرى، لاتزال المنظومة القانونية الوطنية غير متلائمة مع مقتضيات الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من قبل البلاد التونسية حيث لوحظ عدم إصدار النصوص التطبيقية للاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين المصادق عليها في سنة 1994⁽²⁾ فضلا عن عدم مراجعة مجلة الشغل البحري في اتجاه ملاءمتها مع متطلبات اتفاقية المنظمة العالمية للشغل في مجال توحيد المعايير الدولية للشغل البحري والتي دخلت حيز التنفيذ منذ شهر أوت 2013. ومن شأن هذه الوضعية أن تجعل السفن التونسية عرضة لرفض قبولها أو لحجزها بالمواني الأجنبية.

وفي مجال إحكام التصرف بالمواني، لم يتمّ بعد إصدار القرار المتعلق بتسمية أعضاء المجلس الوطني للمواني البحرية التجارية المحدث طبقا لمجلة المواني التجارية منذ سنة 2009 والذي يتولّى أساسا إبداء الرأي في المجالات المتعلقة بتطوير البنية الأساسية المينائية وصيانتها واستغلال الملك العمومي للمواني والتصرف فيه وتحسين الخدمات وتنمية قواعد السلامة والأمن والصحة والنظافة.

وقصد إحكام تنظيم قطاع النقل البحري وإيجاد الحلول الملائمة للنقائص المسجلة في المواني التجارية وتحقيق التكامل والتنسيق بين مختلف المتدخلين، توصي دائرة المحاسبات باستكمال

(1) القانونان عدد 44 و43 لسنة 2008 المؤرخان في 21 جويلية 2008 والمتعلقان على التوالي بوكلاء العبور وتنظيم المهن البحرية.

(2) تم إدخال تعديلات "مانبلا" سنة 2010 على هذه الاتفاقية.

المنظومة القانونية وبالإسراع بتسمية أعضاء المجلس الوطني للموانئ البحرية التجارية لمساعدة هذا الهيكل على الاضطلاع بالمهام الموكولة إليه.

2- تنظيم النقل الجوي

لم يتم استكمال المنظومة القانونية المتعلقة بالنقل الجوي حيث لم يتم إصدار 11 أمرا و4 قرارات منصوصا عليها بمجلة الطيران المدني ومنها الأمر المتعلق بضبط قائمة الأنشطة الحرة والأنشطة الخاضعة لترخيص. وقد نتج عن ذلك انطلاق شركة خاصة في نشاط الحجز الآلي للسفرات دون حصولها على موافقة الوزارة.

كما لم يعقد المجلس الوطني للطيران المدني المحدث في سنة 2000 سوى أربع اجتماعات خلال الفترة 2010-2013 ولم يعقد أي اجتماع في سنة 2012 خلافا لما نصّ عليه أمر إحداثه⁽¹⁾ من ضرورة عقده لاجتماع كل ستة أشهر على الأقل. واتضح من خلال فحص مداوالات المجلس أنه يتطرق غالبا إلى جانب وحيد من المهام الموكولة إليه وهي المشاريع المتعلقة بممارسة أنشطة الطيران المدني الخاضعة لترخيص دون بقية المهام المنصوص عليها بأمر إحداثه والمتمثلة أساسا في إبداء الرأي وتقديم توصيات في مجال تنظيم واستعمال الفضاء الجوي وتنمية النقل الجوي والمخططات المديرية للمطارات وتأثير استغلال المطارات على البيئة.

وفي غياب تفعيل الهيئة الوطنية لتسهيلات النقل الجوي⁽²⁾، تمّ تكليف المجلس الوطني للطيران المدني بالقيام بمهمة هذه الهيئة، غير أنّ المجلس لم يتطرق لهذا الموضوع إلا في اجتماعه المنعقد بتاريخ 7 مارس 2013 حيث أوصى بإعادة النظر في مشروع البرنامج الوطني لتسهيلات النقل الجوي وهو ما لم تقم به الوزارة إلى غاية جوان 2014.

وفي مجال التكوين، وخلافا لتوصيات المجلس الوطني للطيران المدني المنعقد بتاريخ 11 نوفمبر 2013، لم يتمّ إلى غاية ماي 2014، إحداث لجنة متعددة الأطراف، تتولى دراسة منظومة التكوين في مجال الطيران المدني وتقديم مقترحات تهدف إلى الارتقاء بها خاصة في ضوء التطور الذي يشهده هذا القطاع بما في ذلك دخول تونس في مفاوضات السماء المفتوحة مع الاتحاد الأوروبي منذ سنة 2013. كما تبين قيام عدد من مراكز التكوين التابعة لشركات النقل الجوي بتقديم تكوين نظري في إطار رسكلة المعارف لأعوان الطيران في غياب ترخيص من سلطة الإشراف خلافا لمقرر وزير النقل

(1) الأمر عدد 479 لسنة 2000 المؤرخ في 21 فيفري 2000 والمتعلق بضبط تركيبة ومشمولات وأساليب عمل المجلس الوطني للطيران المدني ويرأس هذا المجلس وزير النقل أو من يمثله.

(2) المحدثه بالأمر عدد 122 لسنة 1962 المؤرخ في 13 أفريل 1962 والمنقح بالأمر عدد 510 لسنة 1974.

عدد 107 لسنة 2007⁽¹⁾ وهو ما لا يمكن من التأكد من تقديم هذه المراكز لتكوين مطابق للمعايير الدولية ذات العلاقة.

أمّا على صعيد التعاون الدولي، فقد تراجعت تمثيلية الطيران المدني التونسي على الساحة الإقليمية والدولية. ففي ما يتعلّق بالمنظمة العربية للطيران المدني، فقد تمّ انتخاب تونس في أربع لجان للفترة 2012-2013. إلّا أنّه نتيجة الغياب المتكرّر لممثلي وزارة النقل عن اجتماعات هذه اللجان تمّ إلغاء عضويتها تباعاً من اللجنة المتعلقة بالنقل الجوي واللجنة الخاصة بالملاحة الجوية. كما تبين أيضاً غياب تونس ممثلة في وزارة النقل عن عدد من المؤتمرات الدولية التي تنظمها المنظمة الدولية للطيران المدني على غرار المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية بمنريال والملتقى الرابع والخمسين والخامس والخمسين للمجموعة الأوروبية لتخطيط الملاحة الجوية.

ويهدف الارتقاء بمجهودات الوزارة في مجال تنظيم النقل الجوي، توصي دائرة المحاسبات بالحرص على إصدار النصوص التطبيقية لمجلة الطيران المدني وبالإسراع في إحداث اللجنة المعنية بتقييم منظومة التكوين والعمل على تطويرها وبضرورة إخضاع مراكز التكوين التابعة لشركات النقل الجوي للمصادقة فضلاً عن مزيد تدعيم تواجد الطيران المدني التونسي على الصعيد الإقليمي والدولي.

3- تنظيم النقل البري

نصّ القانون المنظم للنقل البري⁽²⁾ على إحداث "سلطة جهوية" على مستوى كل ولاية يرأسها الوالي تتولى خاصة إعداد ومتابعة تنفيذ المخططات التوجيهية للنقل البري وتنظيم النقل الحضري والجوي للأشخاص والتنسيق بين كافة المتدخلين. غير أنّه لم يتم ضبط تنظيمها وتركيبها مما حال دون تركيزها والشروع في أداء مهامها، كما تمّ في إطار المشروع القطاعي للنقل الذي مؤله البنك الدولي في سنة 2006 تخصيص اعتمادات بلغت 872 ألف أورو لتمويل المساندة التقنية في تركيز السلطة الجهوية غير أنّه تم استهلاكها لتجسيم جوانب أخرى من المشروع. وخلافاً لتوصية المجلس الوزاري المنعقد بتاريخ 26 جوان 2013، لم يتم تركيز لجان إقليمية بمناطق تونس الكبرى والساحل و صفاقس لتضطلع بدور السلطة الجهوية المنظمة للنقل.

وتم إحداث إدارة جهوية للنقل بكل ولاية بمقتضى الأمر عدد 135 لسنة 1994⁽³⁾ اقتضت مهامها على تمثيل الوزارة ببعض اللجان الجهوية وعلى مراقبة النقل البري على الطرقات دون أن تعنى

(1) المؤرخ في 5 سبتمبر 2007 والمتعلّق بشروط المصادقة على مراكز التكوين التابعة لشركات النقل الجوي.

(2) القانون عدد 33 لسنة 2004 الصادر في 19 أفريل 2004.

(3) المتعلق بضبط مشمولات الإدارات الجهوية للنقل وتنظيمها والذي تم تعويضه بالأمر عدد 1684 لسنة 2008.

الإدارات المعنية منها بمجالات النقل الجوي والبحري. وأرجعت الوزارة ذلك أساسا إلى عدم وضوح ودقة المشمولات المنصوص عليها بالأمر المشار إليه أعلاه وبنقص الإمكانيات البشرية والمادية لهذه الإدارات.

ومن ناحية أخرى، شرعت وزارة النقل في ديسمبر 2013 في تحيين المخطط التوجيهي الوطني للنقل البري الذي تمّ إعداده في سنة 2004 دون أن يكون ذلك مسبقا بتقييم ما تم إنجازه. كما لم تشمل المخططات التوجيهية الجهوية للنقل⁽¹⁾ كل الولايات حيث اقتصر على تونس الكبرى وصفاقس وسوسة علما وأن آخر تحيين لمخططتي تونس الكبرى وصفاقس يعود إلى سنة 1998. في حين لم يتم الشروع في تحيين المخطط التوجيهي لولاية سوسة الذي يرجع إعداده إلى أواخر الثمانينات. ومن شأن هذه الوضعية أن تحول دون التناسق والتكامل بين مختلف المشاريع المنجزة في الجهات ودون انصهارها ضمن المخطط الوطني للنقل البري.

ولمزيد إحكام تنظيم النقل البري على المستوى الوطني والجهوي، توصي دائرة المحاسبات بإيلاء تحيين المخططات التوجيهية للنقل الأهمية التي تستحقها فضلا عن ضرورة إدراج كافة الولايات بهذه المخططات والعمل على تفعيل دور السلطة الجهوية للنقل.

ب- مراقبة قطاع النقل

تضطلع الوزارة بدور الرقابة على قطاع النقل البحري والجوي والبري قصد التثبت من احترام مختلف المتدخلين للنصوص القانونية والترتيبية الجاري بها العمل.

1- المراقبة في مجال النقل البحري

لم تمارس وزارة النقل صلاحياتها في مجال مراقبة أنشطة وكلاء العبور والممارسين للمهن البحرية قصد التثبت من مدى احترامهم للشروط المنصوص عليها بالقانونين عدد 43 و44 لسنة 2008⁽²⁾ اللذين تنص أحكامهما على عقوبات قد تصل إلى الإيقاف النهائي عن النشاط بعد أخذ رأي لجنة تأديبية خاصة بكل مهنة⁽³⁾. وقد تبين أنّ عددا هاما من المهنيين يواصلون ممارسة أنشطة لها علاقة بالسلامة وجودة الخدمات المينائية دون أي رقابة من طرف وزارة النقل طيلة ما يقارب 10 سنوات ولم يتم إلى حدود جوان 2014 إحداث اللجان التأديبية آنفة الذكر رغم صدور النصوص

(1) يمكن تعريف المخطط الجهوي على أنه دراسة معمقة تنطلق من وصف دقيق لمنظومة النقل القائمة بولاية معينة وتتولى تحليل أدائها وقدرتها على تلبية حاجيات المستعملين تخلص إلى اختيار توجه استراتيجي.

(2) القانونان عدد 43 و44 لسنة 2008 المؤرخان في 21 جويلية 2008 والمتعلقان على التوالي بوكلاء العبور وبتنظيم المهن البحرية.

(3) طبقا للفصلين 34 و28 على التوالي من القانونين عدد 43 و44.

التطبيقية⁽¹⁾ المتعلقة بضبط أساليب عملها منذ سنة 2010. وبالإضافة إلى ذلك، وفي مخالفة لتوجيهات المنظمة الدولية البحرية لم تقم الوزارة بمراقبة الشركة الوحيدة الناشطة في مجال تصنيف السفن.

وبهدف التأكد من احترام وكلاء العبور والممارسين للمهن البحرية للشروط القانونية ومن جودة الأنشطة التي يقومون بها فإنّ وزارة النقل مدعوة إلى تعزيز دورها الرقابي في هذا المجال واتخاذ الإجراءات الضرورية في شأن المخالفين وإلى الإسراع بإحداث وتفعيل مختلف اللجان التأديبية ذات العلاقة.

2- المراقبة في مجال النقل الجوي

تتولّى وزارة النقل وديوان الطيران المدني والمطارات مراقبة الملاحة الجوية بالأجواء وبالمطارات. وتؤمّن الوزارة أساسا مراقبة تطبيق الاتفاقيات الدولية والثنائية في المجال عبر تعيين مراقبين للنقل الجوي بالمطارات. ولوحظ في هذا الإطار نقص في عدد المراقبين حيث لم يتجاوز عددهم 4 مراقبين بمطار تونس قرطاج في موفى جوان 2014 أي ما يساوي فقط نصف العدد المستوجب بالنظر إلى حجم الحركة الجوية وعدد المسافرين بهذا المطار. وسجّل وجود مراقب وحيد بمطار جربة جرجيس وعدم وجود أي مراقب بمطار توزر نفطة منذ مارس 2013.

وبالرغم من قيام لجان تسهيلات النقل الجوي بالمطارات بالإشارة إلى العديد من النقائص المتعلقة بالجودة، فإنّ الوزارة لم تقم بإنجاز كامل البرنامج السنوي للزيارات الميدانية⁽²⁾ لسنة 2013 حيث تمّ إنجاز مهمة تدقيق وحيدة بمطار تونس قرطاج إضافة إلى عدم برمجة زيارات ميدانية لسنة 2014.

وتمّت آخر عملية متابعة لانتظام الرحلات الجوية، في سنة 2012 وهو ما لا يسمح بتحسين جودة الخدمات بالمطارات علما بأنّ تلك العمليات تعقبها اجتماعات دورية مع مؤسسات النقل الجوي بغرض استحثائها على اتّخاذ الإجراءات اللازمة لتفادي التأخير المسجل في الرحلات الجوية.

وفي مجال مراقبة الاستغلال، لم يحدّد مقرر وزير النقل لسنة 2009 المتعلّق بضبط عملية المراقبة من قبل ديوان الطيران المدني والمطارات لفائدة الوزارة بصفة دقيقة الإجراءات الفنية والعملية الواجب اتباعها عند إنجاز عمليات المراقبة. ونتج عن ذلك تسجيل صعوبات في التنسيق حيث قام ديوان الطيران المدني والمطارات بعدد عمليات المراقبة في فترات متقاربة مع فترات إنجاز

⁽¹⁾ الأمر عدد 2954 لسنة 2010 المؤرخ في 15 نوفمبر 2010 والمتعلّق بضبط أساليب عمل اللجان التأديبية للمهن البحرية والأمر عدد 2955 لسنة 2010 المؤرخ في 15 نوفمبر 2010 والمتعلّق بضبط أساليب عمل اللجان التأديبية لوكلاء العبور.

⁽²⁾ طبقا لمنشور وزير النقل عدد 52 لسنة 2007 المؤرخ في 10 ديسمبر 2007 والمتعلّق بتنظيم زيارات ميدانية لتفقد وتقييم أوجه النشاط بالمطارات التونسية.

مهام التدقيق المتعلقة بتجديد رخصة الاستغلال الجوي من قبل الوزارة ممّا أفقد هذه العمليات الجدوى المطلوبة.

ويقوم الديوان في إطار مهام المراقبة الموكولة إليه بموافاة الوزارة بتقارير مراقبة شهرية تتمّ إحالتها إلى المستغلين بغرض وضع برامج عمل تصحيحية في المجال، غير أنّ الوزارة لم تتول ضبط إجراءات واضحة في مجال متابعة إنجاز هذه البرامج بالتنسيق مع الديوان رغم أنّ منظمة الطيران المدني الدولي قد دعت إلى ذلك منذ سنة 2009. كما لا تقوم الوزارة بتقييم جودة عمليات المراقبة الموكولة إلى ديوان الطيران المدني والمطارات وبمتابعة مدى إنجاز البرنامج السنوي الرقابي. من ذلك، لم تتجاوز نسبة إنجاز عمليات مراقبة الاستغلال في ساحة الجولان 68 % في سنة 2013 دون أن تتخذ الوزارة أي إجراءات تذكر في هذا الشأن.

وظلّت عمليات مراقبة الاستغلال الفني للطائرات خلال الطيران دون المستوى المطلوب حيث لم تتعدّ نسبة الإنجاز 17 % من العمليات المبرمجة في سنة 2013. ويعود هذا النقص إلى عزوف الطيارين المكلفين من قبل الوزارة عن القيام بهذه الرقابة.

وفي مجال إشراف الوزارة على تقديم الخدمات في مجالي الرصد الجوي والملاحة الجوية وضمان سلامتها، لم تتعدّ نسبة إنجاز عمليات المراقبة المبرمجة في الغرض 66 % خلال الفترة 2011-2013. وقد أرجعت الوزارة هذه الوضعية إلى تزامن بعض عمليات التدقيق مع عدد من المؤتمرات أو التدخلات الأخرى.

وتوصي الدائرة بضرورة إيلاء الوزارة الأهمية اللازمة للجوانب المتعلقة بالمراقبة في مجال الطيران المدني من خلال تعزيز عدد مراقبي النقل الجوي بالمطارات والسيهر على مراقبة جودة الخدمات المسداة والحرص على تنفيذ برامج عمليات مراقبة الاستغلال الفني للطائرات والمطارات.

3- المراقبة في مجال النقل البري

تتولّى الوزارة معاينة المخالفات للقانون المنظم للنقل البري من خلال عمليات المراقبة على الطرقات والإطلاع على السجل الوطني لبطاقات الاستغلال المتوفّر بالوكالة الفنية للنقل البري والتثبت من استجابة الناقلين للشروط القانونية المطلوبة. كما تقوم الوزارة بمعالجة محاضر المخالفات سواء بإبرام عمليات الصلح مع المخالفين ليتولوا بمقتضاه دفع خطايا مالية أو تتمّ إحالتهم على القضاء.

وفي هذا المجال، تشكو الوزارة نقصاً في عدد المراقبين قدرته بحوالي 25 مراقباً. فقد تبين أنّ عونين فقط يتوليان تأمين هذه المهمة على المستوى المركزي فيما لا يتوفّر ببعض الإدارات الجوية

ببنزرت وباجة أي مراقب ولم يتجاوز عدد المراقبين إثنين بعشر إدارات جهوية. كما لم يتم ضبط إجراءات واضحة لموافاة الوكالة الفنية للنقل البري بالبيانات حول المخالفين الذين لم يقوموا بتسوية وضعياتهم للحيلولة دون قيامهم باستخراج نظير من الوثائق المحجوزة تهرباً من دفع الخطايا المستوجبة.

ولا تقوم الوزارة بالفحوصات اللازمة لسجل بطاقات الاستغلال للتأكد من مدى احترام الناقلين للالتزامات القانونية في هذا المجال. فقد تبين من خلال مقارنة سجل بطاقات الاستغلال إلى حدود سنة 2013 مع سجل رخص السياقة، حصول أربعة أشخاص طبيعيين على أكثر من رخصة خلافاً للأمر المتعلق بتنظيم النقل العمومي غير المنتظم للأشخاص على الطرقات⁽¹⁾. كما تم إسناد تراخيص نقل غير منتظم لأشخاص طبيعيين دون أن تكون لديهم رخصة السياقة اللازمة. وتخص هذه التراخيص 719 تاكسي فردي و534 سيارة أجرة و331 سيارة نقل ريفي و35 تاكسي جماعي و15 تاكسي سياحي.

وفي مجال كراء عربات نقل الأشخاص، اتضح في نهاية سنة 2013 أن 141 شركة من مجموع 489 شركة لم تحترم الشروط المنصوص عليها بكراس الشروط من حيث العدد الأدنى أو العمر الأقصى للعربات حيث أن 23 % من العربات المستغلة سوف تتجاوز العمر الأقصى المسموح به عند تاريخ انتهاء صلاحية بطاقات الاستغلال الخاصة بها.

وخلافاً للأمر المتعلق بالنقل غير المنتظم للأشخاص الذي ينص على التفرغ الكلي للنشاط فقد لوحظ أن 23 شخصاً طبيعياً يجمعون بين أحد أنشطة النقل غير المنتظم⁽²⁾ وأنشطة أخرى للنقل مثل نقل البضائع أو استغلال مدرسة تعليم السياقة.

ولمعالجة هذه الوضعية، تم في سنة 2012 إحداث لجان تطهير جهوية مكلفة بإلغاء تراخيص النقل غير المنتظم التي ثبت عدم استجابة أصحابها للشروط القانونية وإسناد تراخيص جديدة في حدود الرخص الملغاة وتبين أن هذه اللجان لم تتمكن من استكمال أعمالها رغم مرور سنتين على تركيزها بسبب عدم حصولها على المعلومات المطلوبة من عدة أطراف على غرار القباضات المالية والصناديق الإجتماعية.

وعلى صعيد آخر، تم في أوت 2011 إحداث لجنة تأديب مركزية مكلفة بإبداء الرأي حول العقوبات الإدارية على غرار إيقاف النشاط أو سحب البطاقات المهنية، غير أنه لوحظ وإلى حدود

(1) الأمر عدد 2220 لسنة 2007 المؤرخ في 3 سبتمبر 2007.

(2) يضم أساساً النقل بواسطة التاكسي الفردي والجماعي والسياحي وسيارة الأجرة والنقل الريفي.

جوان 2014 أنّ هذه اللجنة لم تجتمع وهو ما من شأنه أن يحول دون تسليط العقوبات على المخالفين وتوحيد الإجراءات المتبعة في هذا الشأن.

ولتفعيل الدور الرقابي لوزارة النقل، ينبغي الحرص على تدعيم الرقابة على الطرقات والقيام بفحص السجلات التي تمسكها الوكالة الفنية للنقل البري بصفة منتظمة وإحداث آليات تنسيق ناجعة مع مختلف الأطراف وتفعيل دور اللجنة التأديبية المركزية لرصد المخالفات وتسليط العقوبات على مرتكبيها.

III- تأمين السلامة والأمن

تقوم وزارة النقل بضبط قواعد سلامة النقل وأمنه⁽¹⁾ والسهل على تطبيقها⁽²⁾ وتحرص على احترام مختلف المتدخلين للاتفاقيات الدولية والنصوص التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل في هذا المجال.

أ- تأمين السلامة والأمن في المجال البحري

تُعنى وزارة النقل بتأمين السلامة والأمن في المواني وفي البحر وأنشأت للغرض مجلسا وعددا من اللجان إلى جانب إشرافها على مؤسسات عمومية تنشط في المجال.

1- الأمن والسلامة المينائية

يسهر على الأمن المينائي والنقل البحري مجلس وطني⁽³⁾ تم إحداثه في سنة 2004 يرأسه وزير النقل ويلتئم مرتين على الأقل في السنة. غير أنّ هذا المجلس لم ينعقد منذ إحداثه إلا في 5 مناسبات وهو ما من شأنه أن يحدّ من نجاعة تدخلاته في مجال التأكد من مدى احترام مختلف المتدخلين للتراتب والقواعد الأمنية ذات العلاقة.

وفي ما يخص الأمن المينائي، لم يتم إعداد مخطط وطني شامل لكافة مواني البلاد بل تم الاقتصار على إعداد مخططات خاصة بكل ميناء على حدة وهو ما لا يضمن الانسجام والتكامل بينها في حال حدوث تجاوزات أو حوادث. ولم يتمّ تحيين المخططات الأمنية المينائية منذ إنجازها في سنة 2004 رغم ما تم تسجيله في السنوات الأخيرة من تنامي للمخاطر الأمنية.

(1) يقصد بالأمن كل الإجراءات المتخذة للتوقي من أعمال التدخل غير المشروع في حين يقصد بالسلامة إجراءات التوقع من الحوادث غير المفتعلة كالحرائق والحوادث المهنية.

(2) وفقا لمقتضيات الأمر عدد 863 لسنة 1986 المؤرخ في 15 سبتمبر 1986 والمتعلق بمشمولات وزارة النقل كما تم تنقيحه بالأمر عدد 409 المؤرخ في 16 جانفي 2014.

(3) وفقا للأمر عدد 2534 لسنة 2004 المؤرخ في 26 أكتوبر 2004.

وخلافا للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية⁽¹⁾ لم يتم وضع نصوص قانونية تحدّد التكوين الواجب توفره في أعضاء لجنة تقييم أمن المواني البحرية التجارية المحدثة في سنة 2009⁽²⁾ والمكلفة بضبط المستويات الأمنية وشروط الترفيع فيها والإجراءات المصاحبة لها.

ومن ناحية أخرى، نصّت مجلة المواني البحرية على إحداث لجنة بكل ميناء تعنى بالسلامة والأمن والصحة والنظافة والمحافظة على البيئة والتحكّم في الطاقة. غير أنّ بعض هذه اللجان على غرار لجان موانئ سوسة وحلق الوادي ورادس والصخيرة لم تلتزم في تنظيم اجتماعاتها بالدورية المنصوص عليها بقرار وزير النقل لسنة 1999⁽³⁾. ومن شأن هذا النقص أن لا يسمح لهذه اللجان بالوقوف على النقائص المسجلة في الإبّان وإيجاد الحلول المناسبة لها وحث مختلف المتدخلين على تجاوزها. ويذكر في هذا المجال أنّ النقص في معدات السلامة والوقاية من الحرائق قد تسبّب في العديد من الحوادث المهنية على غرار ميناء صفاقس الذي سجّل به 66 حادث شغل في سنة 2012.

وفي نفس الإطار، وباستثناء ميناء رادس، تفتقر بقية المواني إلى خطة للتدخل العاجل في مجال السلامة والصحة ومكافحة التلوث المنصوص عليها بمجلة المواني البحرية. ولا تسمح هذه الوضعية بوضع الآليات الكفيلة بالتدخل الناجع عند وقوع الحوادث المحتملة. وتجدر الإشارة إلى أنّ الخطة للتدخل العاجل التي تم إعدادها في شأن ميناء رادس لم تحظ إلى حدود جوان 2014 بمصادقة وزير النقل والداخلية.

وبالنظر إلى الأهمية التي تكتسبها المسائل المتعلقة بالأمن والسلامة المينائية، يتعيّن على الوزارة تفعيل اللجان المحدثة في الغرض وإحكام متابعة تنفيذ توصياتها والإسراع بإعداد مخطط أمني وطني يشمل كافة المواني والمصادقة على خطط التدخل العاجل بها فضلا عن العمل على احترام الإلتزامات الدولية ذات العلاقة.

2- السلامة البحرية

أحدثت لجنة مركزية لضمان السلامة البحرية يترأسها وزير النقل تُعنى بالمصادقة على الوثائق اللازمة عند صنع السفن أو تحويل أجهزتها أو تونستها⁽⁴⁾. ولوحظ في هذا الإطار، تراكم مطالب المصادقة على صنع السفن أو تحويلها أو تونستها. فقد ارتفع عدد الملفات التي نظرت فيها هذه اللجنة خلال

(1) ISPS code المعدّة من طرف المنظمة الدولية البحرية والتي صادقت عليها البلاد التونسية سنة 2005.

(2) المحدثة بمقتضى مقرر وزير النقل عدد 260 المؤرخ في 17 ديسمبر 2009.

(3) قرار وزير النقل المؤرخ في 10 أوت 1999 المتعلّق بضبط تركيبة لجنة السلامة والأمن بالمواني التجارية والمنقح بقرار وزير النقل المؤرخ في 28 جوان 2001.

(4) تم إحداث لجنة مركزية لضمان السلامة البحرية طبقا للفصل 40 من القانون عدد 59 المؤرخ في 11 جوان 1976 والمتعلّق بالمصادقة على مجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية.

اجتماعها بتاريخ 5 فيفري 2013 إلى حوالي 893 ملفا ويُعزى ذلك بالأساس إلى عدم احترام هذه اللجنة في سنتي 2011 و2012 لدورية اجتماعاتها حيث لم تجتمع في أي دورة عادية واقتصرت على بعض الاجتماعات للنظر في مسائل استثنائية. ومن شأن ذلك أن لا يساعد على أداء اللجنة لمهامها بالجودة المطلوبة وبالتالي احترام مقتضيات السلامة المنصوص عليها بمختلف الاتفاقيات الدولية والنصوص القانونية.

وخلافا لمجلة التنظيم الإداري للملاحة البحرية، لم تصادق اللجنة المركزية لضمان السلامة البحرية على الوثائق والتصاميم الخاصة بسفينة الشركة التونسية للملاحة "تانيت" التي تم تصنيعها بكوريا الجنوبية بداية من سنة 2010 بكلفة ناهزت 400 م.د، ولم يُعرض ملف هذه السفينة على اللجنة المعنية إلا في اجتماعها الاستثنائي بتاريخ 9 مارس 2012 بعد أن بلغت مرحلة متقدمة من الصنع. وخلصت اللجنة إلى ضرورة إخضاع السفينة إلى المعاينات اللازمة التي أفضت لاحقا إلى تحديد نقائص فنية جوهرية تمثلت خاصة في وجود ارتجاج بالسفينة. ولم يتم العمل بتوصيات اللجنة المصادق عليها بمقرر لوزير النقل في سنة 2012 والمتمثلة أساسا في مدّ اللجنة بالدراسة الخاصة بمعالجة الارتجاج والعمل على الإسراع في تنفيذها. ونتيجة لذلك لم تتم المصادقة من قبل اللجنة في اجتماعها المنعقد في ديسمبر 2013 على وثائق السفينة نظرا لتواصل إشكالية الارتجاج بهذه السفينة.

ومن جهة أخرى، ترتّب عن عدم وضوح مسؤولية الأطراف المتدخلة في مجال البحث والإنقاذ في البحر والبالغ عددها حوالي 12 وزارة ظهور صعوبات في مجال التنسيق تمثلت بالأساس في عدم موافاة المنظمة البحرية الدولية بالمعطيات المتعلقة بالإنقاذ والمساعدة وبمراقبة الحركة البحرية وتنظيم تدخل الدولة لضمان سلامة الملاحة والمتوفرة لدى وزارة الدفاع. وقد أشارت المنظمة إلى ذلك خلال عملية التدقيق الطوعي الذي شمل البلاد التونسية خلال سنة 2013. كما لم يتمّ مدّ المنظمة الدولية المذكورة بالمعلومات اللازمة في مجال التحقيقات علما بأنّه تمّ إحداث مكتب للغرض في سنة 2014.

وبهدف تأمين سلامة النقل البحري وإيفاء بالالتزامات الدولية، فإن الوزارة مدعوة إلى تفعيل اللجنة المركزية لضمان السلامة البحرية وإلى الإسراع بإيجاد الحلول اللازمة للإقرار بمطابقة سفينة "تانيت" لشروط السلامة من عدمه خاصة وأنّ هذه السفينة قد دخلت طور الاستغلال كما تبقى الوزارة مدعوة إلى مزيد التنسيق مع وزارة الدفاع لموافاة المنظمة البحرية الدولية بالمعطيات اللازمة في مجال البحث والإنقاذ وإلى السهر على تعزيز مكتب التحقيقات بالاختصاصات اللازمة لضمان موضوعية أعماله وحيادها.

ب - تأمين السلامة والأمن في مجال النقل الجوي

1- السلامة الجوية

تتمثل مهام وزارة النقل أساسا في احترام الالتزامات الدولية في المجال وفي التثبت من توفر شروط السلامة عند إسناد تراخيص استغلال النقل الجوي والمراقبة المستمرة للمستغلين وفي إرساء منظومة البحث والإنقاذ.

وفي هذا الإطار، لم تتوصل الوزارة إلى حدود جوان 2014، إلى الإيفاء بالتزاماتها بتنفيذ كامل المخطط التصحيحي الذي تمّ إعداده لمعالجة النقائص التي خلصت إليها مهمة التدقيق التي قامت بها منظمة الطيران المدني الدولي لدى مصالح الطيران المدني التونسي في سنة 2009. ويعزى ذلك إلى تعثر أعمال اللجان⁽¹⁾ المحدثة للغرض وإلى التأخير في تعويض بعض الأعضاء المغادرين وقد تعلق النقائص المشار إليها بعدم استكمال وتحيين الإطار القانوني وأدلة الإجراءات وعدم التنسيق مع ديوان الطيران المدني في متابعة إخلالات شركات الطيران. ومن شأن هذه الوضعيّة أن تحول دون إيفاء البلاد التونسية بالتزاماتها تجاه منظمة الطيران المدني الدولي.

وفي نفس السياق، تم في سنة 2013 تعيين منسق وطني أوكلت إليه في إطار متابعة المخطط التصحيحي، مهمة إدارة المعطيات المتعلقة بأنشطة الطيران بتونس وتحيينها بموقع إلكتروني تشرف عليه منظمة الطيران المدني الدولي دون تمكينه إلى غاية جوان 2014 من المشاركة في دورة تكوينية حول الطرق العمليّة لتطبيق المهام الموكولة إليه وهو ما يحول دون إيفاء الجمهورية التونسية بتعهداتها تجاه هذه المنظمة الدولية.

وعلى صعيد آخر، تخضع شركات الطيران إلى عملية تدقيق حول مدى احترامها للإجراءات والتشريعات الجاري بها العمل عند قيامها بطلب الحصول على رخصة استغلال التي تسند بقرار من وزير النقل. غير أنّ الوزارة لا تقوم بمتابعة ميدانية لمدى الالتزام بالإجراءات التصحيحية المطلوبة من طرف الشركات المعنية وهو ما لا يسمح بالتأكد من معالجة المستغل للنقائص المسجلة.

ومن ناحية أخرى، يعتبر إرساء منظومة البحث والإنقاذ إلزاما دوليا منصوبا عليه في اتفاقية شيكاغو⁽²⁾. غير أنّه، لم يتم إلى غاية جوان 2014 عقد أية جلسة للجنة الوطنية للبحث والإنقاذ التي يرأسها وزير النقل رغم تعيين أعضائها منذ سنة 2011. ولم يتم بالتالي إصدار البرنامج

⁽¹⁾ المحدثّة بموجب مقرر وزير النقل المؤرخ في 5 أكتوبر 2007 والمكلفّة بعملية الإعداد لمهمة التدقيق التي ستقوم بها منظمة الطيران المدني الدولي.

⁽²⁾ اتفاقية متعلّقة بالطيران المدني الدولي وقّعت بشيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944.

الوطني للبحث والإنقاذ. كما لم يتمّ تحديد مصدر تمويل اقتناء الوسائل البحرية والجوية والبرية لتدعيم هذه الخدمات وهو ما لا يسمح بتفعيل المنظومة في صورة حصول حادث جوي.

ولتأمين أفضل ظروف السلامة للنقل الجوي، يتعيّن على وزارة النقل استكمال تنفيذ المخطط التصحيحي المنبثق عن مهمة التدقيق التي قامت بها المنظمة الدولية للطيران المدني في سنة 2009 وتفعيل دور المنسق الوطني في الغرض والقيام بالمتابعة الميدانية للتأكد من مدى إنجاز شركات الطيران للتوصيات الناتجة عن عمليات التدقيق التي خضعت إليها فضلا عن السعي إلى إرساء منظومة للبحث والإنقاذ.

2- أمن النقل الجوي

تعنى وزارة النقل بإعداد وتقييم وتحسين البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني وتسهر على التنسيق بين كافة المتدخلين المعنيين بتنفيذه وتقوم في هذا الإطار بوضع برنامج تفقّد وتدقيق دوري حول إنجاز مختلف مكُوناته.

وفي هذا الإطار، لم يبلغ عدد اجتماعات اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني⁽¹⁾ خلال الفترة الممتدة من سنة 2010 إلى جوان 2014 الحد الأدنى أي اجتماعين في السنة وذلك بالرغم من أهمية دور هذه اللجنة في دراسة وإبداء الرأي حول المسائل المتعلقة بالأمن علما بأنّها لم تعقد أي اجتماع خلال سنة 2013.

كما لم تتمّ دراسة مشاريع تنقيحات الملحق 17 من اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالأمن في الإبان وموافاة منظمة الطيران المدني الدولي بقائمة في الاختلافات بين الإجراءات الوطنية والقواعد الدولية في الغرض. وقد ترتّب عن ذلك اعتماد الدولة التونسية تلك التنقيحات دون النظر في مدى ملاءمتها للتشريعات الوطنية. وعلاوة على ذلك، لم تقم الوزارة بتحسين البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني الذي تمّ إعداده منذ سنة 2006 وفقا للتنقيحات المدخلة على الملحق المذكور والبالغ عددها أربع تنقيحات أقرت منذ سنة 2011.

وتبيّن أيضا أنّ برنامج التدقيق السنوي المعدّ من طرف الوزارة للتأكد من مدى احترام⁽²⁾ شركات الطيران ومستغلي المطارات والمتدخلين بها لمتطلبات البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني لم يتم تنفيذه في سنة 2011 ولم تتعدّ نسبة إنجازه 50 % في سنتي 2012 و2013. وتبيّن في هذا الشأن أن الوزارة تفتقر إلى الآليات ناجعة تكفل ضمان تنفيذ برامج الأعمال التصحيحية المنبثقة عن عمليات

⁽¹⁾ طبقا لأحكام الأمر عدد 2429 لسنة 2003 المؤرخ في 24 نوفمبر 2003 والمتعلّق بأمن الطيران المدني.

⁽²⁾ وفقا للفصل عدد 4 من الأمر عدد 2429 لسنة 2003 والمتعلّق بأمن الطيران المدني.

التدقيق حيث تتم أعمال المتابعة عبر بعض المراسلات دون القيام بزيارات ميدانية في الغرض للتأكد على عين المكان من التصحيحات الفعلية المدخلة.

وعلى صعيد آخر، لم يقيم أعضاء اللجنة المشتركة المحدثّة في سنة 2009 والمكلفة بدراسة الحاجيات الأمنية للمطارات الدولية والمرافق التابعة لها⁽¹⁾ سوى زيارة ميدانية وحيدة في سنة 2011 وذلك خلافاً لمقرّر إحداث هذه اللجنة الذي ينص على ضرورة أن تكون هذه الزيارات سنوية لكافة المطارات علماً بأن النقائص التي أفضت إليها هذه الزيارة لم تتم متابعتها.

وبهدف تفعيل دور الوزارة في مجال أمن النقل الجوي، فإنّها مدعوّة إلى الحرص على إحترام دورية انعقاد اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني وإلى تحيين البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني وإلى تنفيذ برامج التدقيق السنوية لشركات الطيران ومستغلي المطارات علاوة على إحكام متابعة إنجاز برامج العمل التصحيحية وتفعيل دور اللجنة المشتركة لدراسة الحاجيات الأمنية.

VI- النقل البري على الطرقات

يشكو تدخل الوزارة في مجال النقل البري على الطرقات جملة من النقائص التي حالت دون إحكام تأمين دور الوزارة في مجال النقل غير المنتظم للأشخاص والنقل بالحافلات.

أ- النقل غير المنتظم للأشخاص

يعتبر نقلاً غير منتظم للأشخاص أساساً النقل بواسطة "التاكسي" الفردي والجماعي والسياحي وسيارات الأجرة والنقل الريفي⁽²⁾. ويسند الوالي تراخيص النقل غير المنتظم في مناطق الجولان داخل الولاية ويسند وزير النقل تراخيص سيارات الأجرة والنقل الريفي عندما تتجاوز حدود الولاية.

وبالرغم من أن دائرة المحاسبات قد سبق وأن أوصت في تقريرها الثالث والعشرين لسنة 2007 حول إشراف الدولة على قطاع النقل البري بضرورة قيام وزارة النقل بدراسة للعرض والطلب في مجال النقل غير المنتظم إلا أنّه وإلى موفى شهر جوان 2014 لم يتم إعداد هذه الدراسة وهو ما لا يسمح بتحديد عدد الرخص الممكن إسنادها حسب الحاجيات الفعلية لكل ولاية. ودون اعتماد أي دراسة في المجال تولّت الوزارة إلى حدود سنة 2011 ضبط حصص لإسناد الرخص بكل ولاية، إلا أنّه وأمام تجاوز العدد المحدّد لكل صنف تقرّر بداية من سنة 2012 إسناد الرخص في حدود عدد الرخص الملغاة منها، غير أنّه لم يتمّ الالتزام بذلك كما لم يتم سحب 1.604 بطاقة استغلال من بين 1.863 بطاقة تمّ إلغاؤها.

⁽¹⁾ مقرّر وزير النقل عدد 25 لسنة 2009 يتعلّق بإحداث لجنة مشتركة تعنى بدراسة حاجيات المطارات الدولية والمرافق التابعة لها.

⁽²⁾ وفق القانون المنظم للنقل البري.

وعلاوة على ذلك، لا تتوفّر لدى الوزارة معطيات شاملة حول إسناد تراخيص النقل غير المنتظم للأشخاص على غرار إيداع مطالب الحصول على الرخص والموافقات المبدئية والرخص المسندة من طرف الولاية خاصة وأنّ السجل الوطني لبطاقات الاستغلال الذي تمسكه الوكالة الفنية للنقل البري لا يمكن من التفريق بين الرخص المسندة من الولاية ومن الوزارة. كما تقتصر المعطيات المتوفرة بالنسبة للنقل الريفي على سنتي 2006 و2012.

ومن ناحية أخرى، تبين أن اللجان الإقليمية المحدثة في سنة 2004 والمكلفة بتنسيق عمليات إسناد تراخيص التاكسي الفردي والجماعي بالنسبة إلى خدمات النقل العمومي الحضري والجهوي التي تربط بين مناطق الولايات المتجاورة⁽¹⁾، لم تجتمع إلى حدود جوان 2014. ويرجع ذلك إلى عدم تعيين أعضائها وهو ما حد من التنسيق بين الولايات ونتج عنه ارتفاع عدد التراخيص المسندة واشتداد المنافسة بين المهنيين على غرار رخص التاكسي الفردي والجماعي المسندة بالدائرة الحضرية المشتركة بين سوسة والمنستير وبالدائرة المماثلة بين سوسة ونابل.

كما لم يتم احترام تنظيم مناطق الجولان عند إسناد بعض التراخيص من طرف الولاية من ذلك تم في سنة 2013 إسناد 13 رخصة نقل ريفي بالدائرة الحضرية بتونس الكبرى⁽²⁾ و76 رخصة سيارة أجرة للجولان داخل ولاية مدين وهو ما لا يمكن من التكامل بين مختلف أصناف النقل غير المنتظم.

وفي هذا المجال توصي دائرة المحاسبات بالقيام بالدراسات اللازمة لتحديد حاجيات الجهات من التراخيص حسب مختلف أصناف النقل غير المنتظم استنادا إلى قاعدة العرض والطلب فضلا عن تفعيل اللجان الإقليمية لتمكينها من التنسيق بين الولايات في مجال النقل.

ب- النقل بالحافلات

توزّع خطوط النقل بين المدن والخطوط الجهوية على مختلف شركات النقل بطريقة تم اعتمادها منذ سنة 1978، تتمثل في إسناد الخطوط الرابطة بين العاصمة وبقية الولايات إلى الشركة الوطنية للنقل بين المدن والخطوط داخل الولاية والولايات المجاورة إلى الشركات الجهوية للنقل. غير أنّ توزيع مختلف هذه الخطوط لا يخضع غالبا إلى مقاييس موضوعية تأخذ بعين الاعتبار التكامل بين هذه الشركات ومردودية الخطوط المستغلة. فقد تبين أنّ الشركة الجهوية للنقل بالقيروان والشركة الجهوية للنقل بالقصرين تؤمنان معا الخط الرابط بين القصرين وسوسة. وعوضا عن الشركة الوطنية للنقل بين المدن، تمّ إسناد الخطّ الرابط بين تونس وبزرت إلى الشركة الجهوية للنقل ببزرت والخطّ الرابط بين تونس ونابل إلى الشركة الجهوية للنقل بنابل.

(1) المتعلّق بتحديد دوائر النقل الحضري التي تتجاوز حدود الولاية.

(2) قرار وزير النقل في 11 ديسمبر 2004 الذي أحدث دائرة حضرية تضم كل ولايات تونس الكبرى.

ومن ناحية أخرى، لوحظ أنّ بعض شركات النقل الجهوية تستغل خطوطا حضرية أو جهوية تتجاوز حدود الولاية⁽¹⁾ المعنية دون ترخيص من الوزارة. من ذلك، لم تتحصل الشركة الجهوية للنقل ببزرت على تراخيص لاستغلال الخطوط الجهوية العالية- تونس وسجنان- تونس وبزرت- باجة. كما لم تتحصل أي شركة عمومية للنقل على الطرقات إلى موفى جوان 2014 على تراخيص بالنسبة للنقل الحضري. وتجدر الإشارة إلى أنّ دائرة المحاسبات قد أوصت في تقاريرها السابقة⁽²⁾ حول الشركات الجهوية للنقل بتفادي إحداث خطوط أو حذفها دون مصادقة سلطة الإشراف.

ومن جهة أخرى، وخلافا لتوصيات المخطط التوجيهي لتونس الكبرى، لم تقم الوزارة إلى موفى جوان 2014 بتقييم تجربة تشريك الخواص في النقل العمومي الجماعي للتأكد من مدى نجاحها علما بأن أربع شركات خاصّة داخل تونس الكبرى تنشط في هذا المجال. وبالإضافة إلى ذلك لا تتولى الوزارة مراقبة هذه الشركات بصفة دورية ومستمرّة للتأكد من احترامها لبندود الاتفاقيات المبرمة معها من حيث وتيرة السفرات والمسلك المتبع وعدد الركاب الأقصى والعمر الأقصى للعربات. وتّضح في هذا المجال أنّ الشركات المعنية لم تحترم أحيانا السن القصوى المضبوطة بعقود اللّزمات وهو ما تمّ تسجيله بخصوص 43 حافلة أي ما يمثّل نسبة 18 % من أسطول هذه الشركات.

ويهدف إحكام التصرف في النقل بالحافلات، فإن الوزارة مدعوة إلى مزيد إحكام ضبط قواعد توزيع الخطوط بين مختلف الشركات استنادا إلى معايير موضوعيّة وإلى القيام بجدد الخطوط المستغلة وإلى حث مستغلي الخطوط على موافاتها بمشاريع الخطوط قصد دراستها والمصادقة عليها ومراقبة مدى الالتزام بها وكذلك إلى تقييم تجربة إسناد اللّزمات إلى الخواص.

V- التصرف الإداري والنظام المعلوماتي

أ- التصرف الإداري

يشترط الأمر عدد 189 لسنة 1988⁽³⁾ ضرورة العمل لإسناد سيارات لأغراض شخصية وتبيّن أنّ الوزارة قد قامت بإسناد هذه السيارات كامتياز وظيفي لفائدة من تمتّع بالتسمية في خطة مدير إدارة مركزيّة وقد تمّ بهذا العنوان إسناد 15 سيارة أي ما يمثّل 22 % من أسطول سيارات الوزارة. ويتمّ غالبا تبرير إسناد هذه السيارات بحضور الاجتماعات وهو ما يمكن تأمينه بواسطة سيارات

(1) وفقا لقرار وزير النقل المؤرخ في 11 ديسمبر 2004 والمنقح لاحقا تم ضبط عدة دوائر حضرية تتجاوز حدود الولاية على غرار تونس الكبرى التي تضم 4 ولايات كما تمّ تعريف الخطوط الجهوية على أنها خطوط تربط بين ولايتين متجاورتين باستثناء بعض الخطوط المصنفة كخطوط نقل بين المدن.

(2) التقارير السنوية عدد 24 و25 و26.

(3) أمر عدد 189 لسنة 1988 المؤرخ في 11 فيفري 1988 والمتعلّق باستعمال سيارات الدولة والجماعات المحلية والمؤسسات العمومية ذات الصبغة الإدارية كما تمّ تنقيحه وإتمامه بالأمر عدد 11 لسنة 2005 المؤرخ في 10 جانفي 2005.

المصلحة علما بأنّ أغلب مقررات إسناد هذه السيارات خاصة للفترة 2009-2010 لا تحمل تأشيرة مراقب المصاريف العمومية.

ومن ناحية أخرى، لوحظ أنّ 6 إطارات تستعمل سيارات المصلحة رغم تمتعها بسيارات وظيفية أو بسيارات مصلحة لأغراض شخصية. وخلافاً لمنشور الوزير الأوّل عدد 27 لسنة 2002 لا تقوم الوزارة بإصدار مقررات إدارية عبر منظومة إنصاف لإسناد السيارات الوظيفية.

وأكد منشور الوزارة الأوّل عدد 17 بتاريخ 31 مارس 1990 على أن المرشحين لخطة وظيفية أو لمهمة بالديوان لا يمكن أن يباشروا مهامهم في خططهم الجديدة قبل نشر الأمر المتعلّق بتسميتهم وذلك لاجتناب الإشكاليات الممكنة في حال رفض مقترح التعيين من قبل رئاسة الحكومة. غير أنّ الوزارة مكنت بعض الإطارات من المباشرة الفعلية لمثل هذه المهام ومنحتهم بعض الامتيازات قبل صدور الأمر المتعلق بتسميتهم وغالباً ما تتم تسوية وضعياتهم عن طريق تسميتهم كمكلفين بمأمورية وبمفعول رجعي.

وتّم في هذا المجال تعيين أحد الإطارات في خطة مدير عام الطيران المدني قبل إنهاء إلحاقه بشركة الخطوط التونسية بأربعة أشهر وتمّ تكليفه بمأمورية بالخارج بعد أسبوع من مباشرته لمهامه وقبل صدور أمر تسميته. كما تمّ تعويضه بإطار آخر في جوان 2012 قبل صدور قرار انتهاء مهامه في غرة أكتوبر 2012. ونتيجة لذلك تمّتع المعنيان بصفة متزامنة ولمدة أربعة أشهر بالامتيازات التي تخولها خطة مدير عام الطيران المدني.

وبإشراف الإطار المعوض مهامه لمدة قاربت السنة بداية من ذلك التاريخ وتمّ منحه الامتيازات العينية المخولة لمدير عام بمقتضى مقرر من وزير النقل وذلك قبل صدور الأمر المتعلق بتسميته في هذه الخطة. ولتسوية هذه الوضعية، تمّ تسميته مكلفاً بمأمورية⁽¹⁾ بمفعول رجعي يغطي الفترة التي تمّتع فيها بالامتيازات العينية. كما شارك نفس الإطار بداية من شهر جوان 2012 في ثلاث مأموريات بالخارج بهذه الصفة وقام بإمضاء مذكرات ووثائق دون سند قانوني. وتمّ بمقتضى قرار وزير النقل الصادر في سنة 2012 تعيينه بصفته المدير العام للطيران المدني عضواً ممثلاً عن وزارة النقل باللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ.

وتولى إطار آخر مباشرة مهام مدير عام للتخطيط والدراسات قبل ثلاثة أشهر من تاريخ إلحاقه لدى وزارة النقل وبإشراف هذه المهام لمدة قاربت السنة دون أن يصدر إلى نهاية جوان 2014 أمر

(1) بمقتضى الأمر عدد 3202 المؤرخ 27 ماي 2013.

تكليفه علما وأنه قد تمتع في الأثناء بسيارة وظيفية وتم تعيينه متصرفا ممثلا لوزارة النقل بمجلس إدارة ديوان الطيران المدني والمطارات.

وخلافا للأمر عدد 910 لسنة 1994 المتعلق بضبط مجموع إدارات ديوان وزير النقل والذي حدّد عدد المكلفين بمأمورية بتسعة فقد بلغ في موفى شهر أفريل 2014 عددهم الفعلي 11 مكلفا علما وأنه لا يتمّ تحديد مهامهم ومؤهلاتهم خلافا للمنشور عدد 33 لسنة 1988.

وخلافا للمنشور المذكور الذي حدّد سقف منحة المكلفين بمأمورية بمبلغ يساوي 150 د بالنسبة للإدارات الذين لهم صفة موظف أو المنتمين إلى منشأة عمومية و300 د بالنسبة لرئيس منشأة عمومية، تمّ إسناد منحة قدرها 300 دينار شهريا إلى المكلفين بمأمورية بديوان الوزارة. كما تمّ بهذا العنوان إسناد منحة قدرها 1000 دينار شهريا لفائدة رئيس مدير عام ديوان الطيران المدني والمطارات باعتباره مكلفا بمأمورية. وارتفعت المبالغ التي تحمّلها الديوان دون موجب بهذا العنوان إلى نهاية شهر أفريل 2014 بحوالي 16 أ.د. في تاريخ إنهاء تكليفه بهذه المهمة.

ومن جهة أخرى، قامت الوزارة في سنة 2012 بإبرام عقد إسداء خدمات مع المكلف بالتشريفات بالاتفاق المباشر ودون تحديد مدته. وارتفعت المبالغ التي تمّ صرفها إلى حدود ماي 2014 بعنوان هذا العقد إلى 40 أ.د. وبالرغم من أن صيغة العقد المبرم هي إسداء خدمات فإنّ خلاصه يتمّ عبر منظومة "إنصاف" ضمن الفصل المتعلق بتأجير الأعوان. وبالرجوع إلى ملف صاحب العقد، فقد تبين أنّه غير متحصل على شهادة جامعية ولا يتوفر بملفه ما يفيد خبرته في التشريفات. وقد تمّ تمتيعه بأجر شهري خام قدره 1600 د أي ما يعادل مستوى تأجير الأعوان المنتمين إلى الصنف الفرعي 2 فضلا عن تمتعه بالعطل السنوية وتشريكه في بعض المأموريات بالخارج لمرافقة وزير النقل وذلك قبل إبرام العقد سالف الذكر. كما تمّ أيضا تمتيعه بسيارة إداريّة رغم أنّه لا يُعتبر موظفا عموميا.

وتفاديا لإسناد امتيازات دون موجب، فإنّ الوزارة مدعوة إلى مزيد الحرص على احترام المقتضيات الترتيبية في مجال التصرف في السيارات الإدارية وإلى تحديد المهام الموكولة إلى الإدارات المعيّنين والحرص على تناسبها مع شهادتها العلمية وخبراتها المهنية وتجنّب إسناد خطة مكلف بمأمورية لتسوية وضعيات قائمة.

ب- النظام المعلوماتي

في إطار تنفيذ المخطّط المديرية للإعلاميّة، أبرمت الوزارة في سنة 2006 صفقة لإنجاز تطبيقية إعلاميّة تمكّن من التصرف في المعطيات والإجراءات الخاصّة بالنقل البري ومن الربط بالوكالة الفنية للنقل البري، غير أنّ الاستلام الوقتي لهذه التطبيقية قد تمّ في سنة 2013 بتأخير تجاوز 3 سنوات

وعلاوة على ذلك، لم يتم إلى غاية جوان 2014 إنجاز الربط مع الوكالة عبر خط تراسل معطيات للحصول على البيانات المتوقّرة لديها وهو ما لا يسمح للوزارة باستغلال المنظومة على الوجه الأمثل.

كما تواجه الوزارة صعوبات ملحوظة في استغلال تطبيقيتين للتصرّف في برامج الرحلات الجوية المنتظمة وغير المنتظمة أنجزتا منذ سنة 1996 دون أن يتم اخضاعهما لأي عملية تحيين لمواكبة المتغيرات الحاصلة في الغرض. كما اتضح غياب تطبيقات إعلامية تخص الرحلات الجوية غير التجارية ورحلات الشحن ورحلات العبور وهو ما لا يسمح بمتابعة تطوّر هذه الأنشطة بصفة دقيقة وبتوقّر معطيات شاملة بشأنها.

ويهدف التقليل من حجم الأوراق المتداولة، اقتنت الوزارة في سنة 2012 منظومة خاصّة بالتصرّف في المراسلات وإدارة البريد الإلكتروني بقيمة ناهزت 29 أ.د. إلّا أنّها لازالت تعتمد وضع التوجيهات يدويًا على المراسلات بالرغم من أنّ المنظومة تسمح بذلك بصفة رقمية. كما تعتمد الوزارة على خدمة البريد الإلكتروني الذي توقّره الوكالة التونسية للإنترنت بالرغم من اقتناء 150 رخصة استغلال إضافية لمنظومة التصرّف في المراسلات في سنة 2011 بقيمة جمالية ناهزت 21 أ.د. قصد تعميمها على مختلف مصالح الوزارة.

وضمننا لتركيز نظام معلوماتي ناجع، توصي دائرة المحاسبات بالإسراع في الربط مع الوكالة الفنيّة للنقل البري وبالسّهر على تحيين التطبيقات الإعلاميّة وفق التقنيّات الحديثة في المجال وبالحرص قدر الإمكان على إدراج مهام الوزارة ضمن تطبيقات إعلاميّة واستغلالها على الوجه الأمثل.

*

*

*

تضطلع وزارة النقل بدور هام في النهوض بمنظومة النقل التي تساهم في دفع التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد وتضمن نقل الأشخاص في أحسن الظروف من حيث السلامة والأمن والكلفة والجودة. إلّا أنّ الوزارة لازالت تواجه بعض الصعوبات المتعلقة بالإشراف على المؤسسات التابعة لها والتدخل في مجالات تنظيم قطاع النقل ومراقبته والأمن والسلامة والنقل على الطرقات والتصرّف الإداري والنظام المعلوماتي وهو ما حال دون تجسيم هذا الدور على الوجه الأمثل.

ولمزيد إحكام ممارسة وزارة النقل لمهمة الإشراف على المنشآت الراجعة إليها بالنظر يتعيّن الإسراع باستكمال تركيز نظام معلوماتي وإيجاد حلول جذرية للصعوبات الهيكلية التي تعيشها المنشآت

العموميّة فضلاً عن ضرورة دعم تدخلاتها لدفع إنجاز المشاريع العمومية حتى تتحقّق الغايات المنشودة منها في الآجال وبالجودة المرجوة.

وفيما يتعلّق بتنظيم قطاع النقل، فإنّ وزارة النقل مدعوّة إلى استكمال المنظومة القانونية وملاءمتها للاتفاقيّات الدولية المصادق عليها بالإضافة إلى تفعيل مختلف المجالس واللجان والحرص على انتظام أعمالها وتجسيم مهامها كما يتعيّن على الوزارة مزيد الحرص على احترام مختلف التعهّدات الدوليّة في المجال البحري والجوّي علاوة على تركيز السلط الجهوية في مجال النقل البري لتساهم في إعداد ومتابعة تنفيذ المخططات التوجيهية للنقل والتنسيق بين مختلف المتدخلين في المجال.

ولمزيد إحكام مهام الوزارة في مجال السلامة والأمن يتعين عليها مزيد التنسيق مع بقية المتدخلين في الغرض والحرص على تكثيف عمليات التدقيق المنجزة في مختلف المجالات مع متابعة إنجاز الإصلاحات المستوجبة.

ولإحكام تنظيم النقل على الطرقات، يتعين على الوزارة إعداد الدراسات اللازمة حول حاجيات الجهات وترشيد توزيع رخص مختلف أنواع النقل ومزيد إحكام مراقبة الناقلين قصد حثهم على احترام الشروط المضبوطة.

ولتفادي النقائص المسجلة بخصوص التصرف الإداري للوزارة، توصي دائرة المحاسبات بضرورة الالتزام بالأحكام القانونية والترتيبية علاوة على إحكام استغلال التطبيقات الإعلامية وتحسينها قصد ملاءمتها مع الحاجيات الفعلية لمصالح الوزارة.

رد وزارة النقل

I- الإشراف على المنشآت التابعة لوزارة النقل

أ- آليات الإشراف

بخصوص قاعدة البيانات، وسعيًا من الوزارة إلى إيجاد الحلول الكفيلة لإعادة استغلالها والاستفادة منها تم إتخاذ الإجراءات التالية :

- انتداب إطار مهندس "اختصاص إعلامية" ووضعه على ذمة الإدارة العامة للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية مع تكليفه بمتابعة قاعدة البيانات والعمل على تطويرها،

- إعادة استغلال المنظومة استنادا على ما تم إنجازه خلال عملية تمرير الملفات وذلك من قبل إطارات بالإدارة العامة للإستراتيجية والمؤسسات والمنشآت العمومية كل فيما يخصه وإضافة مستعملين جدد من إطارات تم انتدابها حديثا لتطعيم قاعدة البيانات وتوفير جداول إحصائية...

- تعيين إطار من الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي لتقديم المساعدة الفنية اللازمة في الغرض قصد الاستغلال الأمثل لقاعدة البيانات وتطويرها وتثمين ما تم إنجازه ضمن عملية تمرير الملفات.

بخصوص النظام المعلوماتي المندمج لفائدة الشركات الجوية للنقل، وإن تم فسخ العقد في جانفي 2012 إثر عدم إيفاء المجمع بالتزاماته، فإن وزارة النقل قامت بمراسلة الشركات الجوية للنقل ودعوتهما إلى استكمال تركيز نظام معلوماتي مندمج خاص بها مع الحرص على استغلال ما تم إنجازه في إطار هذا المشروع (الدراسات، المعدات الإعلامية، الشبكات، برامج التكوين، التطبيقات..) لبلوغ الأهداف المرجوة من المشروع وبالأخص توحيد المفاهيم والمخرجات بالنسبة لكافة الشركات.

ب - المتابعة المالية للمنشآت

انطلاقاً من تشخيص لواقع القطاع و أهم الصعوبات التي يعيشها وفي إطار برنامج عمل الحكومة لسنتي 2014 و2015، تم إعداد ورقة طريق تركز على خمسة محاور من بينها الشروع في إعادة هيكلة المؤسسات العمومية التي تواجه صعوبات مالية وإرساء ضوابط مرجعية للحوكمة في التصرف مع مذكرة تقديمية حول التصور العام لإعادة هيكلة القطاع تتضمن مقترحات وحلول دائمة لتمويل النقل العمومي وإعادة هيكلة المنشآت العمومية عوضاً عن الحلول الظرفية المعتمدة إلى حد الآن.

1- التعريفة المنخفضة ومجانبة التنقل

تمّ الإتفاق مع الهيئة العامة للتصرف في ميزانية الدولة على ضبط جميع المتخلّلات مع الأسلاك النشيطة (عدل، ديوانة،...) على أن يتم إصدار أمر في الغرض يضبط طريقة احتساب النقص الحاصل في مداخيل الناقلين العموميين. كما قامت الوزارة بإمضاء إتفاقيات في الغرض مع وزارة الدفاع. وهي بصدد إمضاء محاضر إتفاق في المتخلّلات مع وزارة الداخلية.

2- النفقات المحمّلة على كاهل المنشآت العموميّة

في إطار مزيد احترام قواعد المحاسبة العمومية وتأمين أنشطة الوزارة وفق ما هو مبرمج لذلك بميزانياتها فقد قطعت الوزارة أشواطاً هامة في إطار تسوية بعض الوضعيات حيث انخفض عدد الأعوان من 130 عونا في سنة 2005 إلى 68 عونا في سنة 2014 وعدد السيارات من 42 سيارة في سنة 2006 إلى 22 سيارة في الوقت الحاضر. وقد طلبت الوزارة في إطار التسريع من نسق تسوية هذا الملف الترخيص لها في إنجاز برنامج الانتدابات المرخص فيها بعنوان سنة 2014.

3- الانتدابات الاستثنائية

تمّ في هذا الإطار إحداث لجنة في الغرض عقدت عدة اجتماعات مع كافة الشركات والمؤسسات المعنية بداية من 13 ماي 2013 ومن خلال دراستها لملفات الأعوان المنتفعين بالعفو العام اقترحت إعادة بناء المسار المهني للأعوان المنتفعين بالعفو العام بالاعتماد على إجراءات الأمر عدد 3252 لسنة 2012 المؤرخ في 13 ديسمبر 2012 مع الحرص على أن يكون العون المعني عند إعادة إدماجه في وضعية إدارية تساوي ولا تتجاوز وضعية نظرائه الذين لم ينقطعوا عن العمل وذلك حفاظا على المناخ الاجتماعي بالمؤسسة. وقد حظي هذا التوجه بموافقة رئاسة الحكومة ضمن مكتوبها عدد 12/436 بتاريخ 31 جانفي 2014.

4- تسمية رؤساء مديرين عامين

تعمل الوزارة على اعتماد مقاييس موضوعية متعلقة بالكفاءة والخبرة اللازمة لاقتراح تسمية الرؤساء المديرين العامين بالمنشآت العمومية التابعة لوزارة النقل.

ج- متابعة انجاز المشاريع الكبرى

سيتم تحيين المقرر المحدث للجنة التي تعنى بمتابعة إعداد وإنجاز مشاريع الإستثمار قصد إعادة تفعيلها بغرض تذليل الصعوبات واقتراح الحلول الممكنة وذلك بالتنسيق بين مختلف المتدخلين وحثهم على تنفيذ التزاماتهم.

II- تنظيم قطاع النقل ومراقبته

أ- تنظيم قطاع النقل

1- تنظيم قطاع النقل البحري

في إطار استكمال المنظومة القانونية للقطاع تمّ نشر بعض النصوص والإنتهاء من إعداد البعض الآخر هذا وستحرص المصالح المختصة بوزارة النقل على استحداث نسق إصدار بقية النصوص التطبيقية لمجلة الموانئ البحرية في أقرب الآجال.

أمّا فيما يتعلّق بتسمية أعضاء المجلس الوطني للموانئ البحرية التجارية فإن مشروع مقرّر هو في المراحل الأخيرة من الصياغة.

2- تنظيم النقل الجوي

تم تحيين النصوص الترتيبية التي لا تتلائم مع مجلة الطيران المدني وسيتم إصدارها في أقرب الآجال وتتم متابعة تطبيق التوصيات الصادرة عن اللجنة الفنية متعددة الأطراف المكلفة بدراسة منظومة التكوين في مجال الطيران المدني في تونس من كافة الجوانب، والعلاقة بين القطاعين الخاص والعام في مجال التكوين، التي تمّ تشكيلها منذ سنة 2011.

كما تمت دراسة الأدلة الخاصة بمراكز التكوين التابعة لشركات النقل الجوي حيث وقعت المصادقة على البعض منها على غرار الشركة التونسية للنقل والخدمات الجوية وشركة الطيران الجديد.

ويعدّ إشعاع تونس على المستوى الدولي وتحسين تموقعها في المنظمات الدولية المختصة هدفاً استراتيجياً تسعى الوزارة إلى بلوغه وذلك من خلال تدعيم انفتاح تونس على الأسواق العالمية وعقد مباحثات ثنائية في مجال النقل الجوي وتسجيل حضورها بمختلف الهيئات الدولية المتخصصة في الطيران المدني.

3- تنظيم النقل البري

في إطار مساعدة السلط الجهوية في إعداد مخططات توجيهية جهوية تم تكوين فرق عمل في كل ولاية تولت إعداد تقارير جهوية تتضمن تشخيص واقع النقل بالجهات والإشكاليات المطروحة مع تقديم اقتراحات في الغرض. كما تم من جهة أخرى إعداد عناصر مرجعية لمخطط جهوي نموذجي ليقع الاستئناس به عند إعداد هذه المخططات على مستوى الجهات.

أمّا بخصوص تفعيل دور السلطة الجهوية فقد تم خلال جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 26 جوان 2013 إقرار إحداث لجنتين إقليميتين بكل من تونس الكبرى وجهة الساحل ولجنة جهوية بصفاقس.

ب- مراقبة قطاع النقل

1- المراقبة في مجال النقل البحري

في مقابل تراجع عمليات المراقبة الميدانية، فقد تكثف نشاط المراقبة على مستوى ملفات المهنيين وذلك بالتثبت في الوثائق المطلوبة قبل البدء في النشاط، أو بالتنبيه الفوري على هؤلاء عند حصول تغييرات على مؤسساتهم تمسّ بشروط ممارسة النشاط يتمّ التفتّح

إليها من خلال تشكيات العاملين لديهم أو من خلال تقارير النشاط المطالبين بتقديمها إلى الإدارة.

ومن ناحية أخرى تم إعداد دليل الإجراءات للقيام بعمليات المراقبة وسيتم تفعيل نشاط المراقبة الميدانية على المستوى الجهوي وذلك بتشريك أعوان الإدارات الجهوية للنقل والضباط المؤهلين التابعين لديوان البحرية التجارية والموانئ.

وستعمل الوزارة على الرفع من عدد عمليات المراقبة الميدانية وخاصة مع تفعيل دور اللجنتين التأديبيتين للمهن البحرية ولوكلاء العبور من خلال إصدار النصين المتعلقين بتسمية أعضاء هاتين اللجنتين.

2- المراقبة في مجل النقل الجوي

تتمثل مهام الوزارة في ضمان احترام الإلتزامات الدولية والإشراف على السلامة من خلال التأكد من توفر مستلزمات السلامة (صيانة واستغلال الطائرات، تكوين أعوان الطيران، استغلال المطارات والملاحة الجوية) ؛ بالإضافة إلى مراقبة توفر الشروط القانونية عند منح التراخيص الخاصة باستغلال وصيانة الطائرات واستغلال المطارات...

وفي انتظار تعزيز العنصر البشري بكافة المطارات التي تفتقر للعدد الكافي من المراقبين الجويين، وإلى حين انتداب كفاءات جديدة يتم تكوينها، سيبقى العدد الموجود حالياً للمراقبين الجويين غير كاف.

3- المراقبة في مجل النقل البري

بخصوص تفعيل الدور الرقابي لوزارة النقل فسيتم العمل بالتنسيق مع الوكالة الفنية للنقل البري على تدارك هذه النقائص. كما سيتم تفعيل الآليات الضرورية لمتابعة عمليات الرقابة المنجزة عند الشروع في العمل بالتطبيق الإعلامية للنقل البري.

وقد تمّ تحيين قائمة أعضاء اللجنة التأديبية وفقا لقرار وزير النقل المؤرخ في 3 أكتوبر 2014 وقد تمّ عقد أول اجتماع لهذه اللجنة بتاريخ 30 مارس 2015 وسيتم عقد جلسات أخرى كلما اقتضى الأمر ذلك.

III- تأمين السلامة والأمن

أ- تأمين السلامة والأمن في المجال البحري

1- الأمن والسلامة المينائية

تمّ بمقتضى مقرر السيد وزير النقل عدد 604 بتاريخ 05 أوت 2013 إحداث لجنة عهد إليها إعادة تقييم أمن المرافق المينائية وذلك نظرا لظهور مخاطر أمنية جديدة وتغيير في بعض الأنشطة. وقد تمّت دعوة ديوان البحرية التجارية والموانئ لتحيين الخطة الأمنية لميناء رادس. كما تمّ إعداد مخطّطات تدخّل عاجل للاستعداد والتصدي للحوادث وهي في طور المصادقة.

واجتمع المجلس الوطني لأمن الموانئ منذ إحداثه في سنة 2004 في خمس مناسبات وتم عقد اجتماعين استثنائيين على إثر المستجدات الأمنية التي شهدتها البلاد بتاريخ 19 مارس و11 ماي 2015، ثمّ عقد اجتماعه السادس يوم 01 جوان 2015 الذي تمت خلاله المصادقة على الخطة الأمنية لمحطة سفن الرحلات السياحية بحلق الوادي.

وسيتّم إعداد مجلّة الأمن البحري والمينائي من خلال تنفيذ مشروع التوأمة الذي سينطلق خلال السنة الحالية و تضمّ هذه المجلّة جميع النصوص التطبيقية بما في ذلك التكوين المستوجب لأعضاء اللجنة الوطنية لتقييم أمن الموانئ.

2- السلامة البحرية

فيما يتعلق باحترام توصيات اللجنة المركزية لضمان السلامة البحرية الخاصة بسفينة " تانيت"، فقد أوصت اللجنة بتاريخ 10 أكتوبر 2012 بالتأكد من مدى مطابقة التصاميم الموجودة على متن سفينة "تانيت" مع التصاميم النهائية كما أوصت بتاريخ 25 ديسمبر 2013 بإخضاع السفينة بحضور السلطة البحرية إلى عملية ائزان جديدة بحثا عن التخفيض من نسبة الارتجاج والضجيج المسجلة ومدها بجميع الوثائق اللازمة المنجزة عن الاتزان الجديد، وتعمل الشركة التونسية للملاحة حاليا على إيجاد حلّ صحي مع ورشة الصنع وإن تعذر ذلك يتم اللجوء إلى القضاء مع تأجيل التسليم النهائي وتسريح الضمان المالي.

أمّا فيما يتعلق بتحديد مسؤوليات كل الأطراف المتدخلة في مجال البحث والإنقاذ في البحر بمختلف النصوص القانونية فقد تم اقتراح مشروع أمر يتعلق بإحداث الكتابة العامة المكلفة بالشؤون البحرية لدى رئيس الحكومة يعهد لها بالتنسيق بين مختلف المتدخلين في البحر ومتابعة ملف السياسة البحرية المندمجة.

أمّا بخصوص مكتب التحقيقات بالوزارة، فقد تمت تسمية مدير عام بمقتضى الأمر عدد 2347 لسنة 2014 المؤرخ في 26 جوان 2014 لتسيير مكتب التحقيقات والحوادث بوزارة النقل.

ب- تأمين السلامة والأمن في مجل النقل الجوي

1- السلامة الجوية

تم إعداد مخطط تصحيحي وإرساله إلى المنظمة الدولية للطيران المدني التي يتم إعلامها دوريا بما تم إنجازه كما تم على الصعيد الوطني إعلام بقية الأطراف المعنية مع العلم أن بعض النقاط تشهد تأخيرا في الإنجاز لعدم وجود الإمكانيات اللازمة لذلك.

وتتم المتابعة الميدانية لكل الإجراءات خلال عملية تجديد رخصة الإستغلال الجوي، وفي انتظار توفّر الموارد البشرية اللازمة يتم حالياً التنسيق مع المصالح المختصة بديوان الطيران المدني والمطارات للتثبت من تفعيل الإجراءات التصحيحية خلال عمليات المراقبة على القاعدة التي يتم إنجازها خلال الفترة الفاصلة بين عمليتي التدقيق المنجزة في إطار تجديد الترخيص.

أمّا فيما يتعلق بمنظومة البحث والإنقاذ، فقد تمت مراسلة جميع الوزارات المعنية والممثلة باللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ والتنسيق معها في عديد المناسبات وتم تحديد عدة مواعيد لعقد الإجتماع موضوع الحال كان آخرها يوم 14 جويلية 2015 لكن الجلسة كانت تؤجل لأسباب مختلفة.

ونظرا للتباين الحاصل بين مختلف الوزارات المعنية على مستوى قراءة مقتضيات الفصل 18 من الأمر عدد 3333 لسنة 2009 والذي ينص على أن المصاريف الخاصة بالبحث والإنقاذ تحمل على حساب الدولة في حدود الإعتمادات المرسمة بميزانيته، فقد تم تقديم مقترح لتتقيد هذا الفصل قصد ترسيم هذه الإعتمادات بميزانية وزارة النقل ومراعات الصبغة الإستعجالية عند القيام بالتصرف فيها.

2- أمن النقل الجوي

تنعقد اللجنة الوطنية لأمن الطيران المدني مرتين في السنة وقد تم للغرض عقد جلسة أولى بتاريخ 03 أفريل 2014 في انتظار تفعيل القرارات الصادرة عنها وتعمل الوزارة على الإسراع بتحيين البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني وتلافي هذا الاشكال مستقبلا.

ومن بين أسباب عدم تنفيذ مقتضيات برنامج التدقيق بالطريقة المرجوة غياب الموارد البشرية والإمكانات المادية مع الملاحظ أنه تم إعداد مشروع مقرر خاص

بالمدققين والمتفقدين يتضمن قائمة إضافية جديدة قصد تدعيم العنصر البشري المتكون في هذا المجال بما يساعد على التطبيق الفعلي لبرنامج التدقيق الوطني.

أمّا بخصوص اللجنة المشتركة لتحديد الحاجيات الأمنية بالمطارات الدولية فقد تمت المصادقة على المقرر عدد 434 المؤرخ في 03 أكتوبر 2014 والمتعلق بتركيبة اللجنة وضبط مهامها.

VI- النقل البرّي على الطرقات

أ- النقل غير المنتظم للأشخاص

بخصوص القيام بالدراسات فقد تمّ الانتهاء من إعداد العناصر المرجعية لإنجاز دراسة حول النقل غير منتظم للأشخاص كما تم إدراجها ضمن مناقشة ميزانية 2016.

أمّا بخصوص اللجان الإقليمية فقد تم خلال جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 26 جوان 2013 إقرار إحداث لجنتين إقليميتين بكل من تونس الكبرى وجهة الساحل ولجنة جهوية بصفاقس، حيث تمّ إحداث اللجنة الجهوية بصفاقس منذ شهر جوان 2015 بمقتضى القرار الصادر عن والي صفاقس كما تم إعداد مشروع مقررين بالنسبة لتونس الكبرى والساحل.

ب- النقل بالحافلات

بالنسبة لمجال النقل بالحافلات فإن الموافقة على إحداث خطوط جديدة لنقل الأشخاص تتم إثر دراسة تتعلّق خاصة بالجدوى الاقتصادية للخط المزمع إحداثه.

V- التصرف الإداري والنظام المعلوماتي

أ - التصرف الإداري

يتم إسناد تراخيص استعمال سيارات المصلحة بصفة ثانوية لأغراض شخصية في الحالات التي يتعذر فيها تأمين التنقلات لضرورة العمل للإطارات المعنية وذلك خاصة بسبب النقص الهام في السواق وعددهم 10 لكل المصالح المركزية، هذا مع الإشارة إلى أنّ 13 من أصل 25 مدير إدارة مركزية لا يتمتعون بهذا الترخيص وقد أصدرت الوزارة بتاريخ 20 جانفي 2014 منشورا دعت فيه الإطارات الموضوعة على ذمتهم سيارات وظيفية أو سيارات مصلحة لأغراض شخصية إلى عدم استعمال سيارات المصلحة في تنقلاتها مهما كان نوعها وبتاريخ 26 ماي 2014 تم تذكير أعضاء الديوان ورؤساء الهياكل بمقتضى مذكرة عمل بهذه المقتضيات وإعلامهم بأنّه سيتم في حالة استعمال سيارات المصلحة احتساب المسافات المقطوعة واقتطاعها من حصة الوقود الشهرية للمعنيين بالأمر وقد تم في سنة 2015 اقتطاع المسافات المقطوعة بسيارات المصلحة من حصص وقود المعنيين بالأمر طبقا لمقتضات هذه المذكرة

وقد تقيدت الوزارة بداية من جانفي 2014 بمقتضيات منشور الوزارة الأولى عدد 17 بتاريخ 31 مارس 1990 فلم يتم تمكين الإطارات المقترح تسميتها في خطط مدير عام إدارة مركزية من سيارة إدارية إلاّ بعد نشر أمر تسميتها بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية، كما تلافت الوزارة إسناد الخطط الوظيفية لتسوية الوضعيات في سنة 2014 حيث لم تعد تتم المباشرة الفعلية إلا بعد الحصول على الموافقة الكتابية لرئاسة الحكومة.

ب- النظام المعلوماتي

تم إنجاز تطبيقات إعلامية لفائدة الإدارة العامة للنقل البري وقد تم في هذا الصدد طلب اعتمادات على الموارد العامة للميزانية بعنوان سنة 2016 لربط المنظومة بالوكالة الفنية للنقل البري.

هذا وتمثل منظومة التصرف في المراسلات الإدارية أداة عمل ضرورية بالنسبة للوزارة وذات مردودية عالية، يتم حاليا استغلالها على أحسن وجه من قبل مكتب الضبط المركزي والمكاتب الفرعية وكذلك أغلب إدارات الوزارة.

وتبعا لصدور الأمر عدد 410 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل، ونظرا للتطورات التقنية خاصة المتعلقة بأنظمة التشغيل ومتصفحات الواب وحاجيات المستغلين، قامت الإدارة العامة للتنمية الإدارية ونظم المعلومات والنقل الذكي بإنجاز استشارة لإقتناء نسخة محينة من منظومة التصرف في المراسلات الإدارية Manager Mail بعنوان سنة 2015 لفائدة مصالحها المركزية والجهوية.