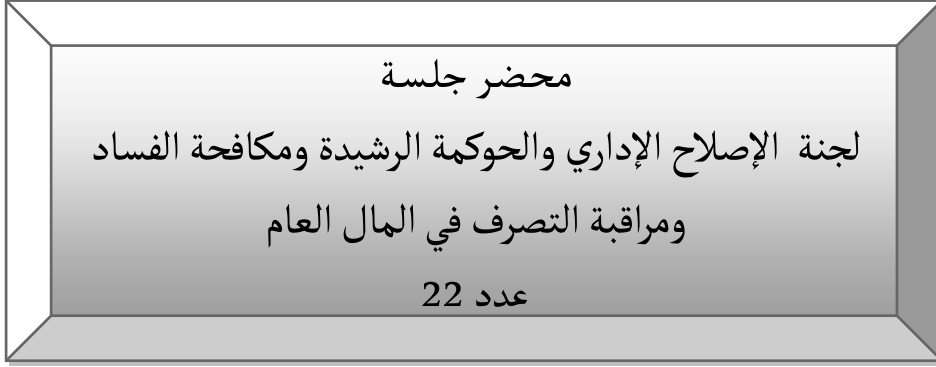




الجمهورية التونسية  
مجلس نواب الشعب



● تاريخ الاجتماع: 4 جويلية 2019

● جدول الأعمال:

- الاستماع إلى السيد كاتب الدولة للنقل حول ملف شركة الخطوط التونسية  
وحول ملف الشركة الوطنية للسكك الحديدية.

● الحضور:

- الحاضرون: 06

- المعتذرون: 03

- الغائبون: 06

- الحاضرون من غير أعضاء اللجنة: 01

رفع الجلسة: 13.00

● افتتاح الجلسة: 10.30

\* \* \* \* \*

## • مداولات اللجنة:

عقدت لجنة الإصلاح الإداري والحوكمة الرشيدة ومكافحة الفساد ومراقبة التصرف في المال العام يوم الخميس 4 جويلية 2019 جلسة خصتها للاستماع إلى السيد عادل الجربوعي كاتب الدولة للنقل حول ملفي كلّ من الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة الخطوط الجوية التونسية.

وبيّنت السيدة رئيسة اللجنة في كلمتها الافتتاحية أنّ هذه الجلسة مخصّصة لمواصلة النظر في ملفّي الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية وشركة الخطوط الجوية التونسية الذين تمّ في خصوصهما عقد جلسات سابقة كانت آخرها الجلسة المنعقدة بتاريخ 27 جوان 2019 والتي لم يتسنّ استكمال أشغالها بسبب العمليتين الإرهابيتين الأخيرتين. وترحّمت السيدة رئيسة اللجنة على روح شهيد الوطن مهدي الزمالي متمنية الشفاء العاجل لأعوان الأمن والمدنيين الذين أصيبوا بجروح.

ومن جهته، ترحّم السيد كاتب الدولة للنقل على روح الشهيد مهدي الزمالي مؤكداً على أنّ مثل هذه الاعتداءات الجبانة لن تزيد الشعب التونسي إلاّ تماسكا ووحدة في حربه على الإرهاب.

وقدّم السيد كاتب الدولة في الجزء الأوّل من جدول أعمال اللجنة تمة للإجابات على تساؤلات أعضاء اللجنة التي قدّمت خلال جلسة الاستماع الفارطة حول ملف الشركة الوطنية للسكك الحديدية.

فعن التساؤل المتعلّق بالحوكمة صلب الشركة، أوضح السيد كاتب الدولة للنقل أنّه تمّ إحداث خلية الحوكمة صلب الشركة طبقا لمقتضيات الأمر الحكومي عدد 1158 لسنة 2016 المؤرخ في 12 أوت 2016 و بمقتضى مذكرة عمل داخلية بالشركة عدد 70 بتاريخ 23 ديسمبر 2016 و التي ضبطت مهام هذه الخلية استنادا للأمر المذكور. كما تم تعيين رئيس

وأعضاء لجنة الحوكمة بمقتضى مذكرة عمل داخلية تحت عدد 71 بتاريخ 23 ديسمبر 2016. وقد تولت هذه الخلية خاصة :

- إعداد النسخة الأولية لدليل إجراءات الخلية
  - إرساء خلية النفاذ إلى المعلومة
  - القيام بدورات تكوينية حول قانون التبليغ عن الفساد وحماية المبلغين
  - متابعة إنجاز وتفعيل مشروع خارطة المخاطر
  - تركيز نظام انتداب يضمن الشفافية و الإنصاف والنجاعة والكفاءة من خلال متابعة أعمال لجنة المناظرة بالشركة.
  - القيام بدورات تكوينية حول تركيز و استغلال منظومة الشراء العمومي على الخط.
- كما تولّت هذه الخلية المتابعة والبحث في العرائض والملفات المرسلة إليها من طرف العديد من الهيئات كالاتي:

- الهيئة الوطنية لمكافحة الفساد: 23 عريضة
- وزارة النقل: 17 عريضة
- أعوان الشركة الوطنية للسكك الحديدية التونسية: 28 عريضة
- رئاسة الحكومة: 1 عريضة
- المجتمع المدني: 1 عريضة
- مجهولة المصدر: 4 إحالات من طرف الرئيس المدير العام.

أما في ما يخصّ التساؤل المتعلق بالجدوى من إحداث العديد من اللجان، بين السيد كاتب الدولة أنّ ذلك يندرج في إطار إضفاء المزيد من النجاعة والشفافية للأعمال الموكولة لها. كما أنّ تنوع الاختصاصات والمسؤولين في تركيبة اللجان يهدف إلى درء الشبهات ودعم القرارات الصائبة.

وبالنسبة إلى التساؤل المتعلق بلجنة تسوية وضعية المتظلمين ومعايير اختيار أعضائها، أوضح السيد كاتب الدولة أنّه تمت الموافقة على إحداث اللجنة المذكورة بتاريخ 21 فيفري 2019 للنظر في شكاوى المتظلمين. وقد تمّ اختيار أعضائها على أساس الكفاءة

والنزاهة ودرابتهم بأنشطة الشركة ومما يساعد على استقلالية أخذ القرار عدم انتمائهم لإدارة الموارد البشرية من جهة، ومن جهة أخرى فإنّ بعضهم من ذوي رتب تفوق رتبة رئيس اللجنة.

وبخصوص تطوير التطبيقات المعلوماتية الحالية نحو نظام معلوماتي مندمج، أشار السيد كاتب الدولة أنّ الشركة بصدد دراسة هذا المشروع وبرمجة تركيزه في غضون سنتي 2020-2021. علما وأنّ الشركة تمتلك العديد من التطبيقات المعلوماتية في معظم أنشطتها غير أنها غير مندمجة.

وبخصوص إضراب 25 و26 أبريل 2019، أفاد السيد كاتب الدولة أنّه لا يمكن للشركة تكليف عدول إسهاد لتسجيل الغيابات طالما لم يتم استصدار أمر بالتسخير وذلك نظرا لتواصل الحوار والمفاوضات مع الطرف الاجتماعي إلى ساعات متأخرة من ليلة الإضراب باعتبار أنّه كانت هناك بوادر لإلغاء الإضراب، علما وأنّ جميع رؤساء الوحدات تكفلوا بتسجيل الغيابات. وأضاف في السياق ذاته أنّه تمّ اقتطاع يوم عمل في مرحلة أولى لـ 312 عوناً في شهر ماي وفي مرحلة ثانية لـ 922 عوناً في شهر جوان وذلك بناء على قائمات الحضور المعدّة من قبل الوحدات.

وعن التساؤل المتعلق بمعايير اختيار المشاركين في الدورة التكوينية بكوريا، أجاب السيد كاتب الدولة أنّ اختيار المشاركين يتمّ ضمن الاتفاقية الممضاة من الطرفين (الشركة ووكالة التعاون الدولي الكوري (koika) منذ سنة 2017 والتي تنصّ على مجالات التكوين ومؤهلات المشاركين. وقد تمّت مراعاة التنصيصات في اختبار المشاركين علما وأنّه تمّت موافاة سلطة الإشراف بالإجابات حول هذا التساؤل منذ أبريل 2019.

وفيما يتعلق بالتساؤل المتعلق بالجمع بين عدّة مهام صلب الشركة من قبل السيد فتحي المكسي، أوضح السيد كاتب الدولة أنّه على إثر الشغور الحاصل في العديد من المهام الوظيفية إثر المغادرة المكثّفة للعديد من الإطارات، وقع تكليف عدة مسؤولين بمهام أخرى دون امتيازات إضافية مشيراً إلى أنّ الشركة بصدد النظر في سدّ هذه الشغورات في أقرب الآجال. ومن هذه الحالات وقع تكليف السيد فتحي المكسي بعدّة مهام دون التمتع بامتيازات إضافية علما وأنّ المتحف مغلق منذ عدة سنوات، والإشراف على الأرشفة لا يستدعي التفرغ الكلي لإطار برتبة مدير.

وبخصوص التساؤل المتعلق بسدّ الشغور بمديرية التدقيق الداخلي والمراقبة القانونية، أجب السيد كاتب الدولة أنّ العديد من الخطط الوظيفية سواء على مستوى الإدارات المركزية أو مديريات الإدارات تسجّل شغورا على رأسها و ذلك إثر المغادرة المكتّمة للعديد من الإطارات العليا مضيفا أنّ الشركة بصدد دراسة تسمية مسؤولين في هذه الخطط.

وفي ما يتعلّق بالإجراءات المتخذة حول عمليات السطو وسرقة شبائيك التذاكر بالضاحية الجنوبية، أفاد السيد كاتب الدولة أنّ الشركة قامت بانتداب 59 عوناً للأمان الحديدي وهي بصدد استكمال إجراءات انتداب 41 عوناً إضافياً حالياً وذلك لتدعيم الأمان على متن القطارات وفي المحطات والتقليص من ظاهرة البراكاجات. وقد سجّلت الشركة خلال السادسة الأولى من هذه السنة حادثي سطو باستعمال السلاح الأبيض على مستوى محطتي سيدي رزيق ومقرين الرياض، وعلاوة على رفع شكوى ضد الجناة قامت الشركة بتقوية أبواب الشبائيك بجميع محطات الضاحية الجنوبية.

وبخصوص السياسة التجارية للشركة، بيّن السيد كاتب الدولة أنّها تقوم على الإصغاء لرغبات الحرفاء من خلال تنويع العروض على غرار خدمات الترابط بين القطار والحافلة وخدمة SNCFT-VOYAGE. و في هذا الإطار قامت الشركة بإبرام اتفاقية على سبيل التجربة لمدة شهرين مع ناقل بحري من صفاقس إلى جربة تمّ إلغاؤها باعتبار أنّ المعني بالأمر لم يقدّم ما يفيد صلوحية تراخيص الملاحة في الآجال.

وحول ملاحظات أعضاء اللجنة بخصوص تردّي جودة الخدمات المسداة لحرفاء الشركة، أشار السيد كاتب الدولة إلى أنّ الشركة بصدد القيام بمجهودات على مستوى جودة الخدمات بالإمكانيات المتاحة لها من الناحية المادية والبشرية في انتظار اقتناء معدات جديدة (110 عربة)، تسعى من خلالها الشركة لتلافي هذه النقائص، حيث أن تجهيز الأسطول الحالي يكلف الشركة مبالغ كبيرة في وقت تمرّ فيه المؤسسة بصعوبات مالية حرجة. ومن جهة أخرى ستسعى الشركة لتركيز لافتات جديدة في المحطات وتدعيم الإنارة. وأضاف في السياق ذاته أنّه سيتمّ إعادة تأهيل محطة برشلونة في نطاق مشروع استغلال خطوط الشبكة الحديدية السريعة ( بصدد تقييم العروض ).

وبخصوص التساؤل المتعلق بالتعريفة المعتمدة على الخط رقم 6 الرابط بين تونس والقلعة الخصة مرورا بنعسان والخليدية وبوعرادة، أفاد السيد كاتب الدولة أنّها تخضع إلى قواعد احتساب التعريفة على الخطوط البعيدة ولا يمكن بالتالي مقارنتها بالتعريفة المعتمدة على خطوط الأحواز التي يتم تحديدها ودعمها من قبل الدولة. وأضاف أنّه في إطار توسيع الشبّكة الحديدية السريعة بتونس الكبرى تمّت برمجة خطّ يربط بين تونس ونعسان. كما أنّه بالتنسيق مع بلدية الزهراء سيقع الشروع في برنامج تأهيل وتنظيف المحطّات مرجع التّظر وذلك ضمن برنامج وطني ينطلق يوم 05 جويلية 2019.

وحول تساؤلات أعضاء اللجنة المتعلقة بالوضعيّة الماليّة للشركة، أشار السيد كاتب الدولة إلى أنّ الوضعيّة الماليّة للشركة شهدت منذ سنة 2010 تدهورا ملحوظا إذ مرّت نتيّجتها من -9 مليون دينار سنة 2010 إلى -81 مليون دينار سنة 2017. وتعود هذه التّناج إلى عدّة أسباب من بينها تراجع مداخيل نقل الفسفاط والبضائع المختلفة، تراجع مداخيل نقل المسافرين على الخطوط البعيدة، ارتفاع أسعار المحروقات وقطع الغيار وكتلة الأجور مقابل استقرار في التعريفة وتقادم المعدّات وتدني جودة الخدمات، إضافة إلى ارتفاع الأعباء الماليّة المتّصلة بالاستثمارات. وأضاف في السياق ذاته أنّ متخلّلات الشركة لدى الوزارات بلغت 63 مليون دينار بعنوان نقل الأسلاك النّشيطة لهذه الوزارات في موفّي سنة 2018 وتعمل سلطة الإشراف بالتنسيق مع مصالح وزارة الماليّة على استخلاص هذه المتخلّلات.

وبخصوص تساؤل أحد أعضاء اللجنة حول برامج ربط ولاية نابل بالسكة الحديدية، أجب السيد كاتب الدولة أنّ الشركة تسعى ضمن مخطّطاتها على المدى المتوسّط والبعيد لربط مختلف الجهات بالسكة الحديدية. وبالنسبة إلى ولاية نابل تمّت برمجة تمديد خط الأحواز الجنوبية إلى مدينة سليمان، كهربية الخط عدد 10 بين بئر بورقبة ونابل ضمن مشروع كهربية الخط عدد 5 بين تونس وسوسة. كما سيتمّ في ما يخصّ ربط مدينة قليبية بالسكة الحديدية النظر في جدوى المشروع ضمن المخطّطات القادمة.

وعن التساؤل المتعلق بإعادة توظيف الأعوان، أشار السيد كاتب الدولة إلى أنّ الشركة تشكو نقصا فادحا في الأعوان في جميع المجالات ويصعب بالتالي إعادة توظيف الأعوان في الوقت الحالي.

وجواباً عن التساؤلات المتعلقة بالصفقة المبرمة مع المزود الكندي ADTEC-MIC الصفقة المبرمة مع المزود- HITESI، أفاد السيد كاتب الدولة أنّ الشركة أبرمت في 14 ماي 2008 صفقة مع المزود الكندي ADTEC-MIC لإصلاح عدد 46 مولداً لمحركات جرّ. وعند الاستلام تفاجأت الشركة بوجود عدد 2 مولد من جملة 46 بالرغم من أنّ وثائق السوق تنصّ على وجود عدد 46 مولد. فقامت الشركة برفع دعوى ضدّ المزود واستصدرت حكماً لفائدتها لم يتسنّ تنفيذه لعدم وجود أثر للمزود ( عدم وجود أرصدة بنكيّة، عقّارات ومنقولات) والشركة بصدد إعادة التّظر في هذا الملفّ والتنسيق مع مصالح وزارة الشؤون الخارجيّة حفاظاً على حقوق الشركة.

أمّا بالنسبة إلى الصفقة المبرمة مع المزود- HITESI والتي تعود إلى سنة 2009 تمّ حفظ الشكاية الجزائية من طرف وكيل الجمهورية وسيتمّ إيداعها مجدداً بالقطب القضائي والمالي الذي عبر عن استعداده للاستفسار والبحث في الموضوع. أما بالنسبة للقضية المدنية فالأبحاث لا تزال جارية باعتبار أنّها ترتبط بنتائج أشغال الخبراء الذين انطلقت أشغالهم مند 14 ماي 2019. مع الإشارة إلى أنّه لم تنطلق بعد عملية معاينة قطع الغيار المغشوشة في انتظار استدعاء الطرف الضد من كندا.

وبخصوص ما تمّت إثارته من قبل أحد أعضاء اللجنة حول جمع السيد نور الدين العبيدي الإطار بالشركة بين مهام متنافرة، أفاد السيد كاتب الدولة أنّ الإطار المعني يشغل خطة مدير الموارد البشريّة منذ 01 جويلية 2016 ويشرف بالتّيابة على مديرية الشؤون الإدارية والمالية منذ شهر جانفي 2018 والتي تشمل حسب الهيكل التنظيمي الحالي للشركة كلّ من الادارة المالية والادارة القانونية وإدارة الموارد البشرية ومهامّ هذه الإدارات ليست متنافرة. وأضاف أنّ ابرام صفقة MG+ تمّ من قبل وحدة استغلال العقارات بالشركة بتاريخ 29 ديسمبر 2009 وتم ابرام ملحق عدد 1 بتاريخ 2015/10/07 لتعديل مساحة اللوحات وليس للسيد نور الدين العبيدي أي علاقة بإبرام الصفقة المذكورة.

وفي ما يتعلّق بملف الإطار منى بن عمّار، أوضح السيد كاتب الدولة أنّه وردت على مصالح الشركة مراسلة من التّفقديّة العامّة لوزارة التّقل حول عريضة تتعلّق بالتّشكيك في صحّة الشّهائد العلميّة للمعنيّة بالأمر ووصولها على ترقيات مشبوهة وعلى تسميات مخالفة للقانون. وقد تعهّدت خلية الحوكمة بالشركة بالملف وأفضت أعمالها إلى كون التّشكيك في

الشّهاد العلميّة، ادّعاء باطل وغير صحيح كما أنّ التّرقية والتّدريج والتّسمية التي تحصّلت عليها المعنيّة بالأمر تستجيب للتراتب الداخليّ الجاري بها العمل.

وبخصوص ما تمّت إثارته حول موضوع المزوّد الصّيني ومهمة كينيا، بين السيد كاتب الدولة أنّه بالرّغم من وجود خلاف مع المزوّد الصّيني CRRC حول صفة اقتناء 20 مجموعة عربات ذاتيّة الجرّ والتي تعود إلى سنة 2009 وفي نطاق إيجاد حلول لإضفاء مزيد التّجاعة في طرق صيانة هذه المجموعات اقترح المزوّد على مصالح الشركة زيارة ورشات نموذجيّة لصيانة هذا النوع من المعدّات قام بتركيزها حديثا بكينيا. وقد قامت الشركة بنشر طلب عروض لبناء ورشة لصيانة هذا النوع من المعدّات وهي بصدد إتمام اجراءات إبرام العقد مع المقاول التّونسي الذي أرسلت عليه هذه الصّفقة. وفي هذا الإطار وافقت الإدارة على إرسال عدد 3 إشارات من ذوي الاختصاص للإطلاع والاستفادة من هذه التّجربة.

وفي علاقة بموضوع التدقيق في استعمال السيارات الإدارية و استهلاك الوقود، أشار السيد كاتب الدولة إلى أنّ الإدارة العامة أصدرت إذنا بمأمورية بتاريخ 24 جويلية 2018 موضوعه التدقيق في استعمال السيارات الإدارية واستهلاك الوقود وكلفت بمقتضاه إطارين للتدقيق في الغرض، إذ تمّ اعداد تقرير من طرف مديرية التدقيق الداخلي والمراقبة القانونية، في ظل غياب دليل اجراءات يهم استعمال السيارات الادارية واستهلاك الوقود. واستغرقت هذه المأمورية مدة زمنية أطول مما كان متوقعا حيث تفرعت عنها مهمات تفقد شاملة تم على اثرها اعداد تقرير في الغرض يتضمن تشخيصا للوضعية الحالية ورصدا للاخلالات واقترح التوصيات لتلافي النقائص والاخلالات. وتم عرض النسخة الاولية على الادارة العامة التي طلبت مزيد التثبت والتدقيق في بعض الجوانب كما قامت في الأثناء بإصدار مذكرة بتاريخ 25 جانفي 2019 تتعلّق بالإجراءات الواجب اتباعها لمزيد التّحكّم ومتابعة التّفقات المتعلّقة بصيانة السيّارات. علما وأنّه سيتمّ خلال هذا الشّهر مدّ الإدارة العامّة بالنّسخة النّهائيّة لهذا التّقرير.

وأضاف السيد كاتب الدولة في ما يتعلّق باستهلاك الوقود أنّه تم خلال عملية الجرد السنوي لمخزون الوقود بصفاقس تسجيل نقص في كميات الوقود يناهز 37 م3 يعود إلى تسرب وضياع كميات على امتداد السنة بسبب تقادم التجهيزات (الصهاريج والعدادات والقنوات...) وكذلك لعدم وجود سياج بمحطة صفاقس إضافة إلى النقص في عدد الحراس مما يفسح المجال إلى فرضيّة السرقات خاصّة و أنّ إقامة سياج مرتبط بتقدم مشروع تبرورة.



ولتجاوز هذه الوضعية شرعت الشركة في تعويض المحطة القديمة بأخرى وقتية بتركيز صهاريج كانت مستعملة بمستودع برج السدرية وقع التخلي عنها إثر كهرية خطوط الضاحية الجنوبية سنة 2012 كما وقع اقتناء عدد جديد لتناهر الكلفة الجمالية 90 ألف دينار. أما بالنسبة للمحطة المركزية بتونس فلم يسجل بها أي نقص أو سرقة وهي مجهزة بكاميرات مراقبة.

وبخصوص ما تمت إثارته حول التمديد في مدة الخدمة لبعض الأعوان، أوضح السيد كاتب الدولة أنّ النظام الأساسي للأعوان يسمح بالتحول من سلك نشيط إلى سلك غير نشيط والعكس بالعكس مما ينجّر عنه التمديد في مدة الخدمة وبالتالي الخروج للتقاعد وذلك بشروط وقع التنصيص عليها صلب النظام الأساسي للأعوان. وقد توصلت الشركة بعريضة مجهولة المصدر أحالتها عليها مصالح التفقدية العامة للوزارة تم 16 عونا ومصالح إدارة التفقد بالشركة بصدد البحث والتحري في هذه الحالات حالة بحالة مند تاريخ انتدابهم خاصة وأن جل التغييرات وقعت في سنة 2013.

وانتقلت اللجنة على إثره إلى ملف شركة الخطوط التونسية الجوية حيث استمعت إلى عرض حول محاور برنامج إصلاح وتطوير مجمع الخطوط التونسية 2018-2023 المتمثلة في ما يلي:

- التدابير المقترحة ضمن برنامج الإصلاح والتطوير.
- الإجراءات العاجلة لفائدة الخطوط التونسية.
- الإجراءات العاجلة قصد تأمين الموسم الصيفي 2019.
- الإجراءات المقترحة لفائدة الخطوط التونسية السريعة.
- إجراءات المتابعة.

## التدابير المقترحة ضمن برنامج الإصلاح والتطوير:

➤ تعديل مخطط الأسطول بهدف تجاوز النقص في عدد الطائرات وتحسين انتظام الرحلات وذلك من خلال:

- إعتاد طريقة البيع وإعادة التأجير (*Sale and Lease Back*) من خلال التعاقد مع شركة إيجار طائرات لمدة 12 سنة قصد إدماج الـ 5 طائرات neo320 التي ستسلم من المصنع أرباص كما يلي: 3 طائرات سنة 2021 و طائرتين سنة 2022، على أن تسترجع الخطوط التونسية عند تسلم الطائرات مبالغ التسبقات المدفوعة للمصنع (PDP) والبالغة إلى حد الآن 51 مليون دولار ، ومن جهة أخرى سيتم سحب 5 طائرات أ320 سيتجاوز سنها 25 سنة بين 2019 و2022،

- اللجوء إلى الاستئجار العملياتي (*Dry Lease*) لمدة 6 سنوات لـ 5 طائرات إضافية سنها بين 6 و12 سنة، كما يلي: 3 طائرات سنة 2020 وطائرة سنة 2021 وطائرة سنة 2022،

- إعداد مخطط أسطول جديد للفترة 2021-2030.

➤ تفعيل برنامج ترشيد الموارد البشرية وتحسين الإنتاجية:

- الانطلاق سنة 2019 في تنفيذ برنامج التطهير الاجتماعي بالتنسيق مع الأطراف الاجتماعية الذي يخص 1200 عوناً على امتداد 3 سنوات حسب معايير موضوعية تتماشى مع التوجهات الاستراتيجية للشركة وحاجياتها الفعلية (بمعدل 400 عوناً سنوياً)، بكلفة جمالية تقدر بـ 197 م د،

- تكفل الدولة بقيمة 90 م.د لتغطية تكاليف التسريح وصناديق الضمان الاجتماعي كما يلي: 52 م.د سنة 2019، مرصودة بميزانية الدولة منذ سنة 2014 بعنوان هذه العملية و38 م.د سنة 2020، فيما تتكفل الخطوط التونسية بالقيمة المتبقية والمقدرة بـ 107 م.د ابتداء من سنة 2021،

➤ اعتماد نمط جديد من الحوكمة :

- منح الخطوط التونسية نمطاً جديداً من الحوكمة وإضفاء المرونة في مجال التصرف من خلال تطبيق أحكام الفصل 22 ثالثاً من القانون عدد 36-2006.

## الإجراءات العاجلة لفائدة الخطوط التونسية :

➤ الموافقة على الترفيع في رأس مال الشركة بمبلغ 1080 م.د قصد الخروج من طائلة الفصل 388 من مجلة الشركات التجارية واستعادة التوازنات المالية طويلة المدى، من خلال:

- إقرار أول عملية أكتتاب باستعمال 380 م.د الذي يمثل نصف دين الخطوط التونسية المتخلد لدى ديوان الطيران المدني والمطارات الذي يبلغ الـ 757 م.د في موفى 2018، مع تقسيط بقية مبلغ الدين على المدى الطويل.
- أكتتاب على مراحل وخلال مدة أقصاها 5 سنوات بقيمة 700 م.د مع تمكين الشركة من تسبقة نقدية على عملية الترفيع في رأس المال، مع مراجعة حجم أكتتاب الدولة بناء على نتائج إعادة تقييم أصول الشركة والمقدرة بـ 330 م.د.

➤ إعفاء الشركة من الأداء على القيمة المضافة لعمليات استئجار الطائرات (8 م.د سنويا).

➤ منح الشركة إعفاء جبائيا بعنوان الخصم من المورد بخصوص المعاملات بين شركات المجمع حتى تتمكن هذه الأخيرة من تصفية الحسابات في ما بينها.

➤ تمكين شركة الخطوط التونسية الفنية من الإعفاء الجبائي بعنوان الأداء على القيمة المضافة (7%) والمفروض على عمليات توريد السلع والخدمات الذي تم إقراره في إطار قانون المالية لسنة 2016.

## الإجراءات العاجلة قصد تأمين الموسم الصيفي 2019:

➤ الموافقة على منح ضمان الدولة للشركة، وبصفة استعجالية، لتمكينها من قرض بقيمة 48 م.د بعنوان خلاص الفواتير المتخلدة بالنسبة لقطع الغيار وصيانة الطائرات التي ستتولى القيام بها الخطوط التونسية الفنية وتأمين حد أدنى من قطع الغيار بالمحطات

الرئيسية (تونس، جربة والمنستير) للمحافظة على جاهزية الطائرات وتسبقة بعنوان استئجار الطائرات لتأمين الموسم الصيفي،

➤ التحكم في حجم النشاط التجاري ومراجعتة حسب الأسطول الجاهز فعليا من خلال غلق الوجهات ذات المردودية الضعيفة باعتبار مؤشر نسبة تعبئة الرحلات، دون التقليل من البرمجة التجارية لفائدة التونسيين المقيمين بالخارج، وذلك أمام عدم قدرة الخطوط التونسية على تأمين جاهزية كامل أسطولها الذي يبلغ 27 طائرة، حيث لن يتسنى فعليا تجهيز سوى 20 طائرة فحسب خلال أشهر جوان وجويلية وأوت، إضافة إلى 4 طائرات سيتم استئجارها منها واحدة لموسم الحج.

### الإجراءات العاجلة لفائدة الخطوط التونسية السريعة:

➤ ضمانا لتواصل الربط الجوي الداخلي نحو قابس وقفصة وتوزر و صفاقس، يُقترح الترفيع في قيمة الدعم الممنوح من الدولة بعنوان النقل الداخلي من 3 إلى 10 مليون دينار، و صرفها في شكل تسبقة مع توفير دعم إضافي سنوي في صورة تطوير النشاط الداخلي لخطوط أخرى على غرار طبرقة ورمادة،

➤ تسوية متخلدات شركة الخطوط التونسية السريعة لدى وزارة السياحة والصناعات التقليدية المقدرة بحوالي 2 مليون دينار،

➤ منح ضمان الدولة للشركة بما يقارب 60 مليون دولار بعنوان تمويل تجديد الأسطول بشراء 3 طائرات من نوع ATR 72-600،

➤ تكفل الدولة بجزء (30%) من الديون المتخلدة بدمّة الشركة لدى المؤسسات الوطنية، والتي تناهز 80 مليون دينار وإعادة جدولة البقية.

### إجراءات المتابعة :

➤ إحداث لجنة بمقتضى مقرر تضم ممثلين عن الهياكل المعنية وتكلف بتنفيذ ومتابعة برنامج الإصلاح وتعديله عند الإقتضاء على أن تنطلق في أشغالها في بداية شهر جوان 2019 وتعد على الأقل جلسة كل شهر.

وتفاعلا مع ما تمّ تقديمه من معطيات وبيانات، ثمن أعضاء اللجنة الإجراءات الواردة ببرنامج الإصلاح مؤكّدين على ضرورة التسريع في تنفيذ مختلف محاوره وعلى اهمية المتابعة وقد تمّ التساؤل في هذا الخصوص حول الإجراءات التي دخلت بعد حيز التنفيذ خاصة ما يتعلّق منها بالالتزامات المالية للدولة تجاه الشركة.

وشدّد أعضاء اللجنة على ضرورة مزيد العمل في اتجاه تحسين مستوى الخدمات والبنية التحتية و الأسطول وضمان مقتضيات سلامة الرحلات . كما تمّت الدعوة إلى مزيد حوكمة التصرف في الممتلكات وفي الموارد البشرية للشركة.

هذا و قد طرحت بعض التساؤلات تعلّقت بالأساس بملفّ قطع غيار الطائرات، ونتائج عمل خلية الحوكمة، والتدابير التي تمّ اتخاذها على ضوء تقرير الإدارة العامة للطيران المدني و مدى تفاعل الشركة مع نتائجه كما تناولت استفسارات أعضاء اللجنة دور الاككتاب في حلحلة مديونية الشركة و المعايير المعتمدة في اختيار القائمين على تمثيلات الشركة بالخارج والإجراءات العملية التي تمّ اتخاذها من أجل تأمين حقائب المسافرين والتصدي لظاهرة سرقة الأمتعة.

وتمّ التأكيد على دور الإطارات والكفاءات العاملة بالشركة في الحفاظ على سمعتها وتطوير خدماتها حفاظا على توازنها المالية و ضمانا لاستمرارية نشاطها.

وفي تعقيبه على ما تمّ تقديمه من ملاحظات واستفسارات، توجّه السيد كاتب الدولة بالشكر إلى أعضاء اللجنة على اهتمامهم المتواصل من خلال دورهم الرقابي بوضعية الناقل الوطنية وحرصهم على الارتقاء بأدائها وتذليل الصعوبات التي تعترض نشاطها. كما توجّه بالشكر إلى كافة إطارات وأعوان وفنيي الشركة على جهودهم المبذولة من أجل الحفاظ على مؤسستهم وتحسين مستوى الخدمات المسداة لفائدة الحرفاء. وأشار في هذا السياق إلى التحسّن الملحوظ على مستوى تلافي التأخير في مواعيد السفريات.

وفي ما يتعلق بموضوع سلامة الرحلات، أكّد السيد كاتب الدولة أنّ الشركة بما لديها من كفاءات فنية حريصة على توفير جميع شروط السلامة لرحلاتها.

أمّا بخصوص ظاهرة سرقة الأمتعة، أشار السيد كاتب الدولة إلى أنّ هذه الظاهرة التي تقلّصت نسبياً في الآونة الأخيرة تمثل معضلة حقيقية تسعى الشركة إلى التصديّ إليها باتّخاذ الإجراءات المناسبة وتشديد الرقابة.

وبالنسبة إلى الإجراءات المتعلقة بالالتزامات المالية للدولة تجاه الشركة، أوضح السيد كاتب الدولة أنّ المجلس الوزاري المنعقد في 20 ماي 2019 أقرّ الموافقة على الترفيع في رأس مال الشركة بمبلغ 1080 م.د قصد الخروج من طائلة الفصل 388 ماي من مجلة الشركات التجارية واستعادة التوازنات المالية طويلة المدى، من خلال إقرار أوّل عملية اكتتاب باستعمال 380 م.د الذي يمثل نصف دين الخطوط التونسية المتخذ لدى ديوان الطيران المدني والمطارات الذي يبلغ الـ 757 م.د في موفى 2018، مع تقسيط بقية مبلغ الدين على المدى الطويل وكذلك من خلال اكتتاب على مراحل وخلال مدة أقصاها 5 سنوات بقيمة 700 م.د مع تمكين الشركة من تسبقة نقدية على عملية الترفيع في رأس المال، مع مراجعة حجم اكتتاب الدولة بناء على نتائج إعادة تقييم أصول الشركة والمقدرة بـ 330 م.د. وأضاف أنّه سيتمّ إعفاء الشركة من الأداء على القيمة المضافة لعمليات استئجار الطائرات (8 م.د سنوياً). كما سيتمّ منح الشركة إعفاء جبائياً بعنوان الخصم من المورد بخصوص المعاملات بين شركات المجمع حتى تتمكن هذه الأخيرة من تصفية الحسابات في ما بينها هذا فضلاً عن تمكين شركة الخطوط التونسية الفنية من الإعفاء الجبائي بعنوان الأداء على القيمة المضافة (7%) والمفروض على عمليات توريد السلع والخدمات الذي تم إقراره في إطار قانون المالية لسنة 2016. وأكّد في هذا الخصوص على حرص الحكومة على الإيفاء بهذه الالتزامات المالية.

ومن جهته أشار السيد إلياس المنكبي، الرئيس المدير العام لشركة الخطوط الجوية التونسية إلى أنّ الشركة تعاني حالياً من نقص حادّ في السيولة وهو ما جعلها عاجزة عن خلاص الفواتير المتخلدة بالنسبة لقطع الغيار وصيانة الطائرات وتأمين حد أدنى من مخزون قطع الغيار للمحافظة على جاهزية الطائرات وهو ما اضطر الشركة، مؤخراً، لاستعارة عجلات من الخطوط الليبية. وأكّد في هذا السياق على ضرورة التفعيل السريع للإجراءات التي تمت المصادقة عليها خلال الاجتماع الوزاري الأخير خاصّة فيما يتعلق بالالتزامات المالية للحكومة حتى تستعيد الشركة توازنها المالية وتؤدي دورها الاقتصادي على النحو المطلوب.

وبخصوص سلامة الرحلات الجوية، أوضح السيد الرئيس المدير العام أن التقرير النهائي للوكالة الأوروبية لسلامة الطيران المدني لشركات الطيران ، الصادر الأسبوع الفارط، قد كشف عن استجابة شركة الخطوط التونسية لشروط سلامة الطيران على المستوى الدولي وهو خير إجابة لحملة التشكيك في سلامة الرحلات التي تؤمنها الشركة.

وفي ما يتعلق بموضوع ظاهرة سرقات أمتعة المسافرين، أشار السيد الرئيس المدير العام إلى أنه تم مؤخرًا تكوين لجنة مراقبة وستعمل على امتداد 24 ساعة لمدة 3 أشهر مفيداً أنه تم تسجيل تقلص في السرقات خلال سنة 2018 ( 270 عملية سرقة ) مقارنة بسنة 2013 (2016 عملية سرقة).

أما في ما يتعلق بالتعيينات في تمثيلات الشركة بالخارج أشار السيد الرئيس المدير العام أنها تخضع لنظام المناظرة وهناك حرص شديد على ضمان الشفافية تكافؤ الفرص في الإجراءات المعتمدة.

وبخصوص الاخلاطات التي تكتسي صبغة جزائية، أشار السيد الرئيس المدير العام إلى أن عديد الملفات الخاصة بشبهات الفساد تمت إحالتها على أنظار الجهات القضائية المختصة.

وتعرض السيد الحبيب المكني، المدير العام للطيران المدني بوزارة النقل إلى الجانب الفني المنوط بعهدة الإدارة العامة للطيران المدني والمتمثل في الإشراف على السلامة الجوية مشيراً إلى موافاة اللجنة بتقرير حول جاهزية الطائرات والسلامة في الطيران المدني تم فيه عرض مختلف الإشكاليات في المجال.

وأشار السيد المدير العام إلى أن شركة الخطوط التونسية تخضع منذ سنوات إلى رقابة الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية وفقاً للمعايير الدولية. وأوضح أن جميع الناقلات الجوية في العالم غير مستثناة من وجود إخلاطات لكن تختلف درجتها من حيث الخطورة وانعكاساتها على سلامة الرحلات. وأقر في هذا الخصوص بوجود إخلاطات لم تتمكن الناقلات الوطنية من التحكم فيها نظراً للصعوبات التي تمرّ بها. وأضاف أن الطائرات التونسية تخضع ضمن برنامج تقييم مستوى السلامة على الطائرات الأجنبية "SAFA Safety Assessment of Foreign Aircraft" إلى عمليات مراقبة دقيقة خلال تواجدها بالمطارات الأوروبية والتي تلتزم الشركة

بمعالجة جميع النقائص المسجلة خلالها باتخاذ التدابير التصحيحية المناسبة، علماً وأنه رغم تمكن الخطوط التونسية من تلافي بعض النقائص خلال السنوات الفارطة تبقى المؤشرات ذات الصلة حرجة وفي تراجع مستمر بما يستوجب اتخاذ تدابير عاجلة في الغرض. وأضاف في نفس السياق أنّ الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية قامت مؤخراً بعملية تدقيق لشركة الخطوط التونسية فيما يخص الصيانة الفنية وسلامة الرحلات الجوية و الجانب العملي ولم يتم إدراجها مثلما يشاع ضمن القائمة السوداء.

وتطرق السيد المدير العام إلى موضوع مناولة صيانة الطائرات لدى هيكل الصيانة التابع لشركة الخصوص التونسية الفنية مبيّناً أنّ تفعيل العلاقة التعاقدية على المستوى العملي بين الشركة الأمّ الخطوط الجوية التونسية وشركة الخصوص التونسية الفنية يتعيّن أن تحترم مبدأ الفصل بين الحريف والمزود وفقاً للمعايير المنظمة للطيران المدني الدولي وذلك لتفادي التداخل الموجود في المهام ولتحديد المسؤوليات بما يضمن نجاعة عمليات الصيانة.

وأشار السيد المدير العام إلى أنّ اللجوء إلى الاستعمال المتكرّر والمكثّف لقائمة الأجهزة الدنيا ( MEL ) ونزع واستعمال قطع الغيار غير الصالحة للملاحة من الطائرات غير المستعملة والخاضعة لعمليات الصيانة الدورية والذي رغم قانونيته يمثل بعض المخاطر التي تستوجب إجراءات متابعة ومراقبة مكثّفة يصعب تأمينها بصفة دقيقة في أغلب الحالات وهو ما يؤكّد ضرورة توفير الحدّ الأدنى الضروري لمستلزمات الصيانة (قطع غيار، تجهيزات ...) مع إحكام طرق التصرف فيها لضمان جاهزية الطائرات.

## • قرار اللجنة:

- طلب القيام بتدقيق سريع تجريه التفقدية العامة لوزارة النقل لتفقد بعض أوجه التصرف في الشركة الوطنية للسكك الحديدية (في علاقة بـ : التصرف في استعمال السيارات الإدارية، التصرف في الوقود، التصرف في الموارد البشرية).
- متابعة المهام الرقابية لمحكمة المحاسبات ولهيئة الرقابة العامة للمصالح العمومية المتعلقة بالشركة الوطنية للسكك الحديدية.
- متابعة تنفيذ تعهدات الحكومة المتعلقة بشركة الخطوط التونسية المصادق عليها خلال المجلس الوزاري المصيّق بتاريخ 20 ماي 2019 ومختلف الاجراءات العاجلة، فضلا



عن متابعة تنفيذ الاجراءات الواردة ببرنامج إصلاح وتطوير مجمع الخطوط التونسية  
2023-2018.

- متابعة تنفيذ شركة الخطوط التونسية للتوصيات الصادرة عن اللجنة وتلك المضمّنة  
بتقرير محكمة المحاسبات.

رئيسة اللجنة  
منية ابراهيم