



محضر اجتماع  
لجنة الدفاع والأمن والقوات الحاملة للسلاح  
عدد 05

- تاريخ الاجتماع: 21 جويلية 2023
- جدول الأعمال: الاستماع لممثلين عن وزارة النقل في إطار النظر في مقترح القانون عدد 09/2023 المتعلق بتنظيم التراخيص المخصصة لاستعمال الدرون
- الحضور:
  - الحاضرون: 09
  - المعتذرون: 01
  - الغائبون: لا أحد
  - الحاضرون من غير أعضاء اللجنة: 02
- افتتاح الجلسة: س. 8.00 صباحا
- رفع الجلسة: س. 09.50 صباحا

I- مداوات اللجنة:

عقدت لجنة الدفاع والأمن والقوات الحاملة للسلاح صباح يوم الجمعة 21 جويلية 2023 جلستها الخامسة خصصتها للاستماع لممثلين عن الوظيفة التنفيذية من وزارة النقل في إطار النظر في مقترح القانون عدد 09/2023 المتعلق بتنظيم التراخيص المخصصة لاستعمال طائرة الدرون.



وقد حضر عن وزارة النقل كل من السيد الهادي الشرفادي، المكلف بالإدارة العامة للطيران المدني والسيد لطفى القايد المدير العام للشؤون القانونية بوزارة النقل.

وفي مُستهلّ الجلسة، وبعد التّرحيب بالسّيدين ممثلي الوزارة، قدّم رئيس اللّجنة لمحّة عامّة وموجزة حول مُقترح القانون المعروض ومُذكّرا اجمالا بأهميته وحساسيّته باعتباره سيكون له انعكاس على عدّة جوانب كالجانب الأمني والسياحي والثقافي والفلاحي. كما أوضح أنّ برمجة هذه الجلسة تندرج في إطار عدّة جلسات استماع أخرى ستعقب هذه الجلسة مع عديد الأطراف المتداخلة وذلك بغرض تعميق الاستشارة حول نصّ المُقترح المائل.

كما بيّن أنّ اللّجنة ارتأت الانطلاق بالاستماع إلى مُمثليّن عن وزارة النقل، وذلك مباشرة بعد جهة المبادرة التشريعية ضمن سلسلة استماعاتها، نظرا لكونها الوزارة صاحبة الاختصاص في الموضوع وقد سبق لها ان أعدّت مشروع أمر في هذا الموضوع، حيث ترغب اللّجنة على هذا الأساس معرفة رأي الوزارة في هذا المُقترح والشكل القانوني للنص الذي يمكن أن ينظّم مجال استعمال طائرات الدرون.

هذا، وفي بداية تدخّله، اعتبر السيد المكلف بالاشراف على الإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل أنّ موضوع مقترح القانون أصبح اليوم حاجة وضرورة مُلحة في عدّة مجالات مثل الفلاحة والسينما والتصوير والسياحة، مؤكّدا أنّ النقاش اليوم لا يتعلّق فقط بمدى أهمية مقترح القانون بل بكيفية تنظيم استعمال الطائرات الموجهة عن بعد عبر احترام معايير الأمن والسلامة.

وذكّر المتدخّل بالإطار القانوني المنظّم للطيران المدني في العالم وهي الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو في 07 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها تونس بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 وخاصة ملحقها الأوّل والسابع.



وفي علاقة بمقتح القانون المعني، أوضح المتدخل أنّ الطائرات الموجهة عن بعد لها عدّة تصنيفات تبدأ من وزن أقلّ من 250غرام بما في ذلك كتلة الحمولة إلى وزن أقلّ من 25 كلغ بما في ذلك كتلة الحمولة.

كما أكّد أنّ الطائرة، وبقطع النّظر عن وزنها وتصنيفها، فإنّها تبقى خاضعة للأحكام الخاصة بالطائرات والمتمثلة أساسا في تسجيلها في السّجل الوطني للطائرات المدنية والخضوع لإجراءات معيّنة فيما يتعلّق بصلوحيتها واستغلالها وكفاءة طيارها التي ستكون الكفاءة المطلوبة منه حسب قدر النشاط، إضافة إلى الشروط المتعلّقة بالمسافات والعلوّ. وقدّم إثر ذلك، عرضا شاملا حول منظومة استغلال الطائرات دون طيار في تونس والإجراءات التي تنظم هذا المجال إلى جانب تقديمه لفكرة حول مشروع الأمر الذي أعدّته الوزارة في هذا الموضوع ومقارنة أحكامه بمقتح القانون المعروض.

حيث بيّن المتدخل أنّ تونس اليوم تشهد كغيرها من بلدان العالم استخداما مُتناميا للطائرات دون طيار، مما جعل الفراغ التشريعي في هذا المجال يهدد سلامة وأمن الطيران. لذلك أضحى تنظيم استغلالها ووضع إطار قانوني ينظمها أمرا ضروريا، سيّما وأن منظمة الطيران المدني الدولي ما فتئت تُدخل تعديلات على ملاحق اتفاقية الطيران المدني.

كما أكّد في هذا المجال أنّ مجلة الطيران المدني قد أخرجت الطائرات المدنية الخفيفة أو التي هي من صنف مُعين والتي تندرج ضمنها الطائرات الموجهة عن بعد من مجال انطباق بعض الأحكام المنطبقة على بقية الطائرات مثل التسجيل وقابلية الطائرة للطيران وقواعد الجولان في الفضاء. إضافة إلى أنّ ممارسة أنشطة الطيران المدني نظمتها المجلة المذكورة آنفا في فصلها 136 حسب طبيعة النشاط إما حرة في حدود التشريع الجاري به العمل وإما خاضعة لترخيص يسلمه الوزير المكلف بالطيران المدني بعد أخذ رأي المجلس الوطني للطيران المدني.

وعلى هذا الأساس القانوني، أوضح أنّه قد تم إعداد مشروع أمر يتعلّق بضبط الشروط الفنية المنطبقة على الطائرات الموجهة عن بعد المستعملة للحركة الجوية فوق



إقليم الجمهورية التونسية ويقر خضوع ممارسة نشاط استغلال أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد إلى ترخيص يُسلمه الوزير المكلف بالطيران المدني بعد أخذ رأي المجلس الوطني للطيران المدني ويضبط شروط تسليمه وذلك استئناسا بالتشريع المقارن وخاصة القانون الأوروبي والقانون الفرنسي والقانون الإسباني وكذلك القانون الإماراتي .

وتتمثل الغاية من وضع إطار قانوني لممارسة الأنشطة المرتبطة بالطائرات الموجهة عن بعد في تنظيم ممارستها والحدّ من المخاطر الناجمة عن تشغيلها والتي تهدّد السلامة والأمن إلى جانب تحديد مسؤوليات ومهام الجهات المعنية كما يساهم هذا التوجه في دعم الإقتصاد من خلال خلق بيئة إستثمار مناسبة وفتح مجال أمام المستثمرين .

ووضّح المتدخّل أنّ مشروع الأمر المعني قد قسّم مجالات الأنشطة الممارسة بواسطة أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد إلى أربعة أنواع يحكم كل منها تصنيف ونوع معيّن وأغراض محدّدة وشروط استعمال وتسجيل خاصة.

وفي سياق موالي، عدّد المتدخّل أصناف الطائرات الموجهة عن بعد حيث بيّن أنّها تنقسم إلى خمسة فئات وفق مشروع الامر وذلك حسب وزن كتلة الإقلاع القصوى للطائرة.

- الفئة C0: لا تتجاوز كتلة إقلاعها القصوى 250 غرام بما في ذلك كتلة الحمولة،
- الفئة C1: تتجاوز كتلة إقلاعها القصوى 250 غرام ولا تزيد عن 800 غرام بما في ذلك كتلة الحمولة،
- الفئة C2: تتجاوز كتلة إقلاعها القصوى 800 غرام ولا تزيد عن 4 كغ بما في ذلك كتلة الحمولة،
- الفئة C3: تتجاوز كتلة إقلاعها القصوى 4 كغ ولا تزيد عن 8 كغ بما في ذلك كتلة الحمولة،
- الفئة C4: تتجاوز كتلة إقلاعها القصوى 8 كغ ولا تزيد عن 25 كغ بما في ذلك كتلة الحمولة.

كما بيّن أنّ مشروع الأمر قد فرّق الأنشطة الممارسة بواسطة أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد إلى أنشطة العمل الجوي بصنفيها الخفيف والخاص إضافة إلى أنشطة الترفيه. حيث تخضع ممارسة أنشطة استغلال أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد في العمل الجوي لترخيص



يُسلمه الوزير المكلف بالنقل بعد أخذ رأي المجلس الوطني للطيران المدني. أما بالنسبة لاستعمال الطائرات بدون طيار بغاية الترفيه فهي لا تخضع لترخيص إن كانت كتلة إقلاعها القصوى لا تتجاوز 800 غرام.

ونظّم في نفس الإطار مسار تسجيل الطائرات الموجهة عن بعد وقابليتها للطيران وقواعد استعمال المجال الجوي إضافة إلى العمليات التي يمنع القيام بها على غرار نقل المواد الخطرة والمسافرين وإلقاء البضائع والتحليق في محيط البناءات والمنشآت العسكرية ومناطق العمليات العسكرية والمناطق العسكرية المغلقة والمناطق المجاورة والتحليق في محيط المؤسسات الأمنية والمنشآت الحساسة.

وبغاية مزيد التعمّق في أحكام كل من مقترح القانون المعروض ومشروع الأمر، قدّم المتدخّل بعض المقارنات بين كلا النصّين مشيراً اجمالاً الى أهم النقاط التالية:

- الإشارة الى أن منح ترخيص التصوير الجوي يتم حالياً من قبل السيد وزير التجهيز والإسكان طبقاً لأحكام قرار وزير الداخلية ووزراء الدفاع الوطني والتجهيز والإسكان والنقل والسياحة والصناعات التقليدية المؤرخ في 6 أفريل 1995 المتعلق بالأنشطة الجوية السياحية. وذلك بعد أخذ رأي المصالح المختصة بوزارة النقل. وقد تم في إطار مشروع الأمر المذكور، إدراج هذا الترخيص ضمن مشمولات وزارة النقل بإعتباره من أنشطة العمل الجوي، وذلك بعد التنسيق مع وزارة التجهيز في الغرض.

- الإشارة الى أنه تم تنظيم شروط منح الأجنبي ترخيص مؤقت للتصوير ضمن مشروع الأمر المعروض في صورة عدم وجود مؤسسات مرخص لها طبقاً لأحكام هذا الأمر قادرة على تقديم الخدمات موضوع مطلب الترخيص.

- بخصوص الجامعات التقنية للتعليم العالي، تم تنظيم هذا المجال ضمن مشروع الأمر،

- التأكيد على أنه تم صلب مشروع الأمر المذكور مثل ماهو الحال بالنسبة لمقترح

القانون المعروض التنصيص على تحجير استعمال الدرون فوق الثكنات العسكرية



والمطارات والمؤسسات السيادية للدولة وكذلك منع استعمالها بطريقة تنتهك الملكية الخاصة للآخرين والمعطيات الشخصية،

- الإشارة الى أن الاستعمالات الفلاحية المنصوص عليها بمقتراح القانون تندرج ضمن العمل الجوي. والعمل الجوي كما تم تعريفه بمجلة الطيران المدني هو عملية جوية تقوم بها طائرة تستعمل لخدمات متخصصة مثل الفلاحة والتنقيب واستغلال النفط والبناء والتصوير والمسح العقاري والاستطلاع والدوريات والبحث والإنقاذ والتدريس والإشهار عن طريق الجو. كما أن منح التراخيص المتعلقة بالإستغلال الظرفي للطائرات في مجالات العمل الجوي والرحلات السياحية والتظاهرات الجوية بالتنسيق مع الأطراف المعنية، من مشمولات المصالح الراجعة بالنظر للإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل طبقا للفصل 43 من الأمر عدد 410 لسنة 2014 المؤرخ في 16 جانفي 2014 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل. مع التأكيد انه تم تنظيم شروط استغلال أنظمة الطائرات الموجهة عن بعد في العمل الجوي ضمن أحكام العنوان الثاني من مشروع الأمر المذكور (شروط متعلقة بالمستغل وبالطيار عن بعد...).

وتناول الكلمة، إثر هذا العرض المفصّل، المدير العام للشؤون القانونية بوزارة النقل، الذي أبرز بداية أنّ مجلة الطيران المدني ولئن تعرّضت لأحكام هامة تنظم هذا القطاع إلاّ أنّها لم تشر صلب احكامها إلى تنظيم مجال الطائرات دون طيار موضوع مقترح القانون المعروض.

وأردف المتدخّل، أنّ الوزارة قد قامت، واستنادا على الفصل 144 من مجلة الطيران المدني الصادرة بموجب القانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 بإعداد أمر لتنظيم قطاع الطائرات دون طيار. حيث ينصّ هذا الفصل على أنّه " لا تنطبق أحكام الفصول 3 الى 79 من هذه المجلة على الطائرات المدنية الخفيفة أو التي هي من صنف مُعين وتستعمل للجولان الجوي فوق تراب الجمهورية التونسية فقط. وتضبط بأمر قائمة الطائرات المشار إليها بهذا الفصل وكذلك الشروط الفنية التي تخضع لها".



وفي علاقة بالقواعد التي يخضع لها إعداد النصوص القانونية حسب ما نظّمها منشور رئاسة الحكومة عدد 8 لسنة 2017 المؤرخ في 17 مارس 2017 حول قواعد إعداد مشاريع النصوص القانونية وإجراءات عرضها واستكمال تهيئتها، أوضح المتدخل أنّ وزارة النقل ولدى إعدادها مشروع هذا الامر، قد تولّت أخذ رأي الجهات المختصة على غرار وزارات الداخلية والدفاع والثقافة إلى جانب استشارة كل من المحكمة الإدارية ومجلس المنافسة. كما تمّ عرض مشروع الامر المذكور لاستشارة العموم.

وشدّد في ذات السياق، أنّ الامر لا يزال في طور الاستشارة حيث أنّ وزارة النقل بصدد تلقي آراء الأطراف المتداخلة وآخرها ملاحظات وزارة الداخلية بتاريخ 19 ماي 2023. وعلى هذا الأساس فمشروع الامر مازال محل متابعة وتنسيق بين مختلف الأطراف المتدخلة.

وفيما يتعلّق بمضمون مشروع هذا الامر الذي يحتوي على 82 فصل، أكّد المتدخل أنّه قد تعرّض لعدة أحكام وتفاصيل على غرار التعريفات والتصنيفات وشروط ومجالات الاستخدام، مشدّدا أنّ نطاق انطباق هذا النصّ يتعلّق فقط بالطائرات المدنية كما أنّه لا ينظّم الأحكام المتعلقة بالتصنيع والتوريد بل فقط الاستخدام وكيفية الحصول على تراخيص للاستعمال.

وإثر هذه التدخّلات، تفاعل السادة النواب الحاضرون مع العرض المقدّم لهم وذلك بطرح عدة استيضاحات واستفسارات.

حيث استفسر السيد رئيس اللجنة حول ما اذا كان لدى الوزارة إحصائيات حول عدد آلات الدرون الموجودة بتونس حاليا وعدد التراخيص المسلمة من الجهات المختصة وكذلك الاستعمالات التي تمّت بمقتضى هذه التراخيص وكذلك تكوين الطيارين الذين سيوجهون هذه الطائرات المسيّرة عن بعد وكلفة ذلك وطبيعة الشهادات التكوينية ومحتوى التكوين الذي سيتلقونه إضافة للتأثيرات المنتظرة على المستوى الاقتصادي عند إصدار الامر المذكور.

وفي سياق مُتصل، انتقد بعض النواب الحاضرين طول وتشعب إجراءات الحصول على ترخيص لاستغلال طائرات الدرون، حيث تضمّن الإطار القانوني الحالي عدّة



تعقيدات وأطراف متداخلة في إسناد الترخيص مع التساؤل إن كانت هناك إجراءات مبسّطة للأجانب القادمين لفترة محدّدة للترفيه.

كما تم اقتراح إضافة أحكام تتعلق بتوريد هذه الطائرات دفعا للاقتصاد، فضلا عن عدم جعل هذه الاحكام مقتصرة على المؤسسات فقط. كما اعتبر عدد من النواب أنّ مشروع الامر المذكور آنفا جاء طويلا وهو ما يؤكّد الإبقاء على منظومة التراخيص وعدم التخلّص من تعقيد الإجراءات. فيما استفسر البعض الاخر عن رؤية الضيوف ممثلي وزارة النقل بخصوص الطبيعة القانونية للنص الذي سينظم استعمال الطائرات الموجهة عن بعد.

وفي عودة على ما أكّده سابقا، جدّد مقرّر اللّجنة اعتباره أنّ تنظيم مجال استعمال الدرون مرتبط أساسا بثلاثة عناصر أساسية وهي الآلة المستعملة من حيث التصنيف والانواع والاوزان ، الشخص المستعمل لها من حيث العمر والمؤهلات ومكان الاستعمال إن كان مفتوحا أو مغلقا. كما تساءل عن المقصود بعلوّ 150 متر إن كان يتم احتسابه حسب مستوى سطح الأرض أو البحر أو مكان تواجد المستعمل.

وفي إطار تبسيط الإجراءات وتوضيحها، اقترح المتدخّل أن يتمّ التفكير في إنشاء وكالة وطنية خاصة بالطائرات الموجهة عن بعد مع إحداث منصة الكترونية، حيث تتولّى هذه الوكالة تنظيم تسجيل الطائرات عن طريق استعمال الهوية الرقمية وإسناد معرّف وحيد لكل مستعمل وذلك في اطار رقمنة الإدارة وتبسيط الاجراءات.

وفي إجاباتهم على جملة الاستفسارات والاقتراحات المقدّمة من أعضاء اللّجنة الحاضرين، أبرز ممثلو وزارة النقل أنّ صياغة مشروع الامر المذكور قد جاءت تناسقا مع المنظومة القانونية الحالية مؤكّدين أنّ الوزارة بصدد العمل حاليا على مراجعة شاملة لمجلة الطيران المدني والمشروع في مراحلها الاخيرة على مستوى الوزارة بما يمكّن البلاد من كسب إطار تشريعي جديد موحد وشامل يتلاءم مع واقع الطيران المدني في العالم ومستجدّاته وجامع لكل المجالات المتعلقة بالطيران المدني ويأخذ بعين الاعتبار كل المتغيرات اليوم حيث يتمّ فيها تنظيم استعمال الطائرات الخفيفة. وعلى هذا الأساس، اعتبر ممثلو وزارة





النقل أنّ تنظيم الطائرات الموجهة عن بعد من المستحسن أن يكون في شكل نص ترتيبي وليس قانون.

وفي علاقة بتساؤل أحد النواب حول عدد طائرات الدرون في تونس، بين ممثلو الوزارة أنّه لا يمكن حصر ذلك نظرا لعدم خضوعها للتسجيل صلب السجل الوطني للطائرات. وحول التساؤل المتعلق بتكوين قائدي طائرات الدرون، أوضحوا أنّ الإدارة تتوجّه نحو إحداث مراكز تكوين خاصة بكل أنواع الطائرات الخفيفة.

أما فيما يخصّ الاقتراحات المتعلقة بحذف التراخيص، فقد شدّد ممثلوا الوظيفة التنفيذية أنّهم يعملون صلب مشروع الأمر على تبسيط الإجراءات لكن مع خضوع مستعمل الدرون للرقابة المتواصلة والتنسيق مع المصالح المختصة وذلك لمراقبة الحركة في المجال الجوي واحترام قواعد السلامة. وإجابة على الأسئلة المتعلقة بتوريد آلات الدرون، أبرز المتدخلون أنّ ذلك يخضع لنفس الإجراءات والقواعد المعمول بها بالنسبة للطائرات الخفيفة.

وفي سياق ماتم طرحه من اقتراحات تخصّ الاعتماد على الرّقمنة في تسجيل طائرات الدرون وتنظيم استعمالها، أكدّ ممثلو الوظيفة التنفيذية أنّ الوزارة قد أخذت ذلك بعين الاعتبار بالعمل على إحداث هيكل جديد وهو الهيئة الوطنية للطيران المدني.

وفي خاتمة الجلسة، ثمن أعضاء اللجنة الإيضاحات والردود المقدمة من ممثلي وزارة النقل وما تضمّنته من معطيات قيمة التي من شأنها إنارة سبيل اللجنة للتعلم في دراسة مقترح القانون المعروض وجعله يستجيب لمقتضيات الواقع الاقتصادي مع احترام قواعد الأمن والسلامة.

## II - قرار اللجنة:

مواصلة اللجنة عقد جلسات استماع لعدد الأطراف المتداخلة في موضوع مقترح القانون المعروض.

مُقرّر اللجنة

ثابت العابد

رئيس اللجنة

عادل ضياف

