

دور وكالة مواني وتجهيزات الصيد البحري في استغلال المواني

أحدثت وكالة مواني وتجهيزات الصيد البحري بمقتضى القانون عدد 32 لسنة 1992 المؤرخ في 7 أفريل 1992 في شكل منشأة عمومية لتحل محلّ المندوبية العامة للصيد البحري في مجال التصرف في مواني الصيد البحري. ويرمي ذلك إلى إضفاء مزيد من النجاعة والمرونة على استغلال هذه المواني.

ويهدف هذا القرار إلى تلافى الصعوبات التي تمت معاينتها في مجال التصرف في مواني الصيد البحري من قبل المندوبية المحدثة بالقانون عدد 42 لسنة 1979 المؤرخ في 15 أوت 1979 والتي كانت تخضع لقواعد التصرف الإداري الذي لا يتلاءم مع طبيعة نشاطها، حيث انعكس طول إجراءات صرف الإعتمادات المخصصة لتعهد المواني على جودة الخدمات المسداة لتلبية حاجيات المهنة.

وعهد للوكالة وفق القانون المحدث لها باستغلال وإدارة وصيانة وتطوير مواني الصيد البحري بما في ذلك المراسي والتجهيزات التابعة لها وبالتصرف في الملك العمومي المينائي علاوة على ممارسة الشرطة المينائية وإسداء الخدمات الضرورية لمختلف وحدات الصيد البحري بمقابل.

وقد ضبط الأمر عدد 2110 لسنة 1992 المؤرخ في 30 نوفمبر 1992 والمنقح بالأمر عدد 660 لسنة 1999 المؤرخ في 22 مارس 1999 التنظيم الإداري والمالي للوكالة وطرق سيرها.

وتتكوّن موارد الوكالة حسب أحكام الفصل 7 من القانون عدد 32 لسنة 1992 أساسا من تأجير الخدمات المسداة ومحاصيل المعاليم المينائية وكلّ الأداءات المحدثة لفائدتها ومحاصيل امتيازات الملك العمومي المينائي. وقد ضبط الأمر عدد 823 لسنة 2001 المؤرخ في 10 أفريل 2001 المعوّض للأوامر السابقة قائمة المعاليم الموظفة على إنزال منتجات الصيد البحري وعلى استعمال الفضاءات والتجهيزات العمومية التابعة لمواني الصيد البحري.

وبلغت مداخيل الوكالة خلال سنوات 2001 و2002 و2003 على التوالي 6,758 م.د. و7,252 م.د. و7,375 م.د.

وبلغ عدد أعوان الوكالة 398 عوناً في سنة 2003 صرفت لهم أجور بقيمة 2,842 م.د. وبلغت النتائج السلبية المترجمة إلى غاية نفس السنة 14,919 م.د. منها 1,262 م.د. بعنوان سنة 2003.

واهتمت أعمال الرقابة بتقييم أداء البنية الأساسية للمواني المنجزة خلال الفترة المتراوحة بين 1995 و 2002 وبجوانب من تصرف الوكالة تتعلق خاصة بتأهيل المواني وإسداء الخدمات وبالمالك العمومي المينائي. كما تم تقييم الوضعية المالية للوكالة وآفاقها المستقبلية.

I- البنية الأساسية للمواني

تنجز الدولة مواني الصيد البحري بمختلف مكوناتها من بنية أساسية ومعدات وتجهيزات ثم تحيلها للوكالة قصد التصرف فيها لتأمين الخدمات اللازمة للمهنة.

وتتصرف الوكالة طبقاً للأمر عدد 481 لسنة 2003 المؤرخ في 3 مارس 2003 والمتعلق بضبط قائمة مواني الصيد البحري في 41 ميناءاً تتوزع على طول الشريط الساحلي وتنقسم إلى مواني صيد أعماق ومواني صيد ساحلي ومرافئ.

وشهدت الفترة الممتدة من سنة 1995 إلى سنة 2002 إنجاز 11 ميناءاً تطلبت استثمارات هامة بلغت 32,1 م.د. وقد لوحظ أنّ مساهمة هذه المواني في مجموع إنتاج المواني التونسية لم يتعدّ معدّلها 2 % خلال الفترة 1999-2003. وعرف استغلال 9 مواني منها عدّة صعوبات تقنية على مستوى البنية الأساسية وأخرى تتعلق بمرودية نشاط الصيد وهو ما يفسّر تواضع الإنتاج الفعلي من مواد الصيد البحري لهذه المواني والذي لم يتجاوز في سنة 2003 نسبة 31 % من الإنتاج المنتظر.

أ- المواني التي تشهد صعوبات تقنية

عرفت 4 مواني من جملة 11 ميناءا المحدثه خلال الفترة 1995-2002 صعوبات تقنيّة على مستوى البنية الأساسيّة أعاقت استغلالها. وهي مواني قلعة الأندلس وسيدي مشرق والهوارية التي تمّ إنجازها من طرف المندوبيّة العامّة للتنمية الجهويّة على التّوالي في سنوات 1995 و1997 و1998 بكلفة قدرها تباعا 3,6 م.د. و 6 م.د. و 3,4 م.د. وميناء أغير المنجز من طرف وزارة التّجهيز والإسكان سنة 1998 بكلفة 2,3 م.د.

وتتمثّل هذه الصّعوبات بالنّسبة لمواني قلعة الأندلس والهوارية وأغير في التّراكمات الهامّة للترسّبات الرّمليّة على مستوى مداخلها ممّا حال دون الحفاظ على العمق الكافي لتأمين نشاط عادي لمراكب الصّيد. ولمجابهة هذه الوضعيّة، قامت الوكالة بعدّة عمليّات جهر لهذه المواني تحمّلت على إثرها أعباء بحوالي 611 أ.د. غير أنّ جدوى هذه العمليّات ظلّت محدودة إذ هي لا تعتبر حسب التّقارير الفنيّة حلاً جذرياً لهذه الصّعوبات نظرا للنّسق السّريع لتجدّد الترسّبات. وبالرّغم من المجهودات المبذولة ظلّت هذه المواني شبه مغلقة أمام الملاحة البحريّة منذ إنشائها.

أمّا بخصوص ميناء سيدي مشرق، فقد تعرّض خلال شهر نوفمبر 1997 إلى عواصف شديدة أدت إلى إلحاق أضرار فادحة ببنيتّه التّحتيّة والفقويّة ممّا حال دون توفير الحماية الكافية لمراكب الصّيد.

وانعكست هذه الوضعيّة سلبا على مردوديّة هذه المواني حيث لم تتعدّ نسبة الإنتاج الفعلي من منتجات الصّيد البحري خلال سنة 2003 مقارنة بما كان مرتقبا حسب الدّراسات الإقتصاديّة التي سبقت الإنجاز 8,28 % بالنّسبة لميناء الهوارية و 25 % بالنّسبة لميناء سيدي مشرق و 31,7 % بالنّسبة لميناء أغير و 34 % بالنّسبة لميناء قلعة الأندلس.

وتحمّلت الوكالة خلال سنوات 2001 و 2002 و 2003 خسائر استغلال تعلّقت بالتصرّف في هذه المواني فاقت 1,3 م.د.

وإزاء هذه الوضعيّة، تمّ أخذ جملة من التّدابير لتجاوز هذه الصّعوبات. فبالنّسبة لميناء قلعة الأندلس عهدت الوكالة إلى مكتب دراسات القيام بدراسة لحماية الميناء من ترسّبات الرّمال والأرصفة العائمة من التّموجات بتمويل من الدّولة قدره 465 أ.د. إلاّ أنّه تقرّر التخلّي عن الفرضيات التّلاث التي خلصت إليها هذه الدّراسة في سنة 2002 لارتفاع

كلفتها حيث بلغت على التوالي 4,4 م.د (مع إضافة كلفة استغلال بحوالي 381 أ.د في السنة) و15,2 م.د و24,1 م.د.

أمّا بخصوص ميناء الهوارية، فلم يتمّ البتّ بعد في نتائج الدراسة حول حماية الميناء من الترسّبات الرمليّة والطّحالب والتي أشرفت عليها الوزارة المكلفة بالفلاحة بكلفة قدرها 495 أ.د حيث اقترحت هذه الدراسة في مارس 2003 جملة من الحلول تمثّلت في 5 فرضيات تراوحت كلفتها التقديرية الجمليّة بين 1,7 م.د و3,9 م.د.

كما تعاقدت مصالح وزارة التّجهيز والإسكان بتاريخ 15 نوفمبر 2001 مع مكتب دراسات قصد القيام بدراسة لحماية وتوسعة ميناء أغير بكلفة قدرها 150 أ.د. إلا أنّ هذه الدراسة لم تنته بعد ولم تتمّ برمجة الأشغال التي سوف تنتج عنها ضمن المخطّط العاشر.

وفي ما يتعلّق بميناء سيدي مشرق، شرعت وزارة الفلاحة والموارد المائيّة في سنة 2000 في إنجاز أشغال تدعيم الحاجز الرئسي للميناء بكلفة تقديرية قيمتها 4,2 م.د.

وأفادت الوكالة بأنّها أعدت تقريراً حول وضعيّة المواني التي تشهد صعوبات تقنيّة تمّ النّظر فيه خلال جلسة العمل الوزاريّة بتاريخ 29 جويلية 2004 تقرّر على إثرها تكوين فريق عمل يضمّ مختلف الوزارات المعنية لدراسة المقترحات والأولويّات والكلفة.

ب- المواني التي تشهد نقصاً في نشاطها

إلى جانب المواني التي تشكو صعوبات تقنيّة على مستوى بنيتها الأساسيّة تشهد مواني أخرى وهي مواني قصبية المديوني وملولش وحاسي الجلابة والزبوسة وكاب زبيب والتي بلغت كلفة إنجازها 12,6 م.د ضعفاً في استغلالها يعود بالأساس إلى النقص في النّشاط المتعلّق بالصيّد البحري بالمناطق التي أنشئت بها. وقد تبين أنّ الإنتاج الفعلي من مواد الصيّد البحري لهذه المواني على امتداد فترة 2000-2003، لم يتعدّ معدّله 39,35 % من الإنتاج المرتقب حسب الدراسات الإقتصاديّة التي سبقت إنجاز كلّ ميناء. ولم تساهم هذه المواني بالتّالي في دفع مجهودات الصيّد البحري بهذه المناطق.

ويمكن تفسير تدني نشاط هذه المواني بقربها جغرافيا من المواني الكبيرة التي يفضلها الصيادون باعتبارها أقطابا للإنتاج والتسويق علاوة على ما توفره من خدمات متنوّعة يحتاجها البحّارة والتي لا تتوفر بالمواني الصّغيرة بالصفة المرجوة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الدّراسات الإقتصادية التي سبقت إنجاز هذه المواني ركّزت على إمكانات الصّيد المتوفرة بكل جهة على حدة دون الأخذ بالإعتبار ما تشهده مواني مجاورة من نقص في النشاط أو من الإكتظاظ. فعلى سبيل المثال تمّ أخذ قرار إنشاء ميناء قصبية المديوني على بعد 11 كلم فقط من ميناء المنستير الذي يشهد بدوره نقصا في نشاطه حيث لا تتجاوز نسبة إشغال أرصفته 41 % في حين لم تدرس فرضية توسيع ميناء الشابة الذي يشهد اكتظاظا بنسبة إشغال للأرصفة بلغت 181 % ضمن الدراسة التي أقرت إنجاز ميناء مّولش الذي يقع على بعد 20 كلم فحسب من مدينة الشابة.

وقد كلف استغلال هذه المواني الوكالة أعباء مالية حيث بلغت خسائر الإستغلال الجمليّة لسنوات 2001 و2002 و2003 ما يفوق 1.040 أ.د.

II- تأهيل المواني وإسداء الخدمات

تزامن إحداث الوكالة مع انطلاق برنامج تأهيل قطاع الصّيد البحري بمختلف حلقاته. وتمثّلت مساهمة الوكالة في هذا المجال في تأهيل مواني الصّيد البحري طبقا للمواصفات الأوروبيّة. ومكّنت الفحوصات المجرّاة في هذا المجال من الوقوف على ملاحظات تعلّقت بمتابعة تأهيل مواني الصّيد البحري وإسداء الخدمات المينائيّة.

أ- متابعة تأهيل مواني الصّيد البحري

تمّ وضع برنامج لتأهيل قطاع الصّيد البحري في سنة 1993 بهدف الحصول على اعتراف الاتّحاد الأوروبي بجودة المنتجات البحريّة التونسيّة وعلى قابليّة تسويقها إلى مختلف الأسواق الأوروبيّة دون حواجز. وشمل هذا البرنامج مواني وأسطول الصّيد البحري.

وفي هذا المجال، قامت الوكالة بتأهيل المواني الموضوعة تحت تصرفها وذلك بتهيئة أسواق الجملة استجابة للشروط الصحيّة وبتركيز شبكات تطهير لضمان حماية المحيط علاوة على تسييج المواني للتمكّن من مراقبة الفضاء المينائي.

وتمّ إنجاز برنامج تأهيل مواني الصّيد البحري بقيمة 7,377 م.د بمساهمة البنك العالمي في إطار "برنامج الإستثمار في القطاع الفلاحي PISA". وساهمت هذه الإنجازات في حصول البلاد التونسيّة في أفريل 1998 على المصادقة الأوروبيّة لترويج منتجاتها البحريّة في بلدان الإتحاد الأوروبي.

غير أنّه لوحظ من خلال الزيارات الميدانيّة التي قام بها فريق مختصّ من وزارة الفلاحة لأهمّ مواني الصّيد البحري خلال شهر جوان 2001 لمعاينة أوضاع تأهيل قطاع الصّيد البحري، تراجع على مستوى مختلف الحلقات التي يمرّ بها المنتج ابتداء من مراكب الصّيد إلى أسواق الجملة ومؤسسات التّحويل والتّكليف ووسائل النّقل.

ولتدارك هذه الوضعيّة، تمّ بمقتضى منشور وزير الفلاحة المؤرّخ في 4 أوت 2001، وضع برنامج تنفيذي لتحسين مستوى التّأهيل في مجالات الإنتاج والتّحويل والتّرويج.

وتعهّدت الوكالة بتنفيذ حلقات هامّة من هذا البرنامج تتعلّق خاصّة بالمحيط العام للمواني وبأسواق الجملة لمنتجات الصّيد البحري.

1- المحيط العام للمواني

يهدف البرنامج التّنفيذي في هذا المجال إلى تلافي الإخلالات المسجّلة في مجال التّأهيل والمتمثّلة في رسو المراكب بالأرصفة المخصّصة للإنزال وفي ظاهرة الإنتصاب الفوضوي علاوة على حماية الأحواض والمحيط بالمواني من التلوّث.

1-1- إقامة المراكب بأرصفة الإنزال

بهدف تسهيل عمليّة ترويج المنتجات البحريّة والمحافظة على جودتها، تمّ العمل على إخلاء الأرصفة مباشرة بعد أيّة عمليّة إنزال. وتمّ في هذا الصّدّد تركيز علامات معرفّة لأرصفة الإنزال بمجمل المواني.

غير أنه تبين من خلال استبيان تم توزيعه على كافة الموانئ، أن 18 ميناء من جملة 41 تسجل حالات رسو لبعض المراكب عند الأرصفة المخصصة للإنزال وخاصة منها موانئ صفاقس وجرجيس والشابة وجرزونة ذات الإنتاج الغزير إذ ساهمت في تحقيق ثلث الإنتاج الوطني لسنة 2003.

ونتيجة لذلك تشهد هذه الموانئ اكتظاظا عند إنزال المنتج وهو ما يعرقل عمليات الترويج بالسرعة المطلوبة مما قد ينتج عنه تدني في جودة المنتج.

وأفادت الوكالة بأن رسو بعض المراكب بالأرصفة المخصصة للإنزال يعود أساسا إلى أهمية الأسطول وتنقل المراكب المجاورة لها خلال مواسم الصيد.

وشرعت الوكالة في مارس 2004 في إرساء أنظمة خاصة للموانئ وفقا لقرار وزير الفلاحة والبيئة والموارد المائية المؤرخ في 30 جانفي 2004 والمتعلق بالمصادقة على النظام النموذجي لموانئ الصيد البحري. وتتعلق هذه الأنظمة الخاصة بضبط تراتيب دخول السفن للميناء ورسوها وطريقة استعمال الأرصفة.

ولئن تمثلت هذه الأنظمة مرحلة هامة للتحكم في استعمال الأرصفة وكيفية تسيير الميناء، فإن احترام ما جاء فيها من إجراءات يبقى مرتبطا بتفعيل دور الشرطة المينائية كما أكدت عليه الوكالة وبالتنسيق مع مصالح الأمن عند الحاجة وذلك خاصة في الموانئ التي تشهد اكتظاظا.

1-2- الإنتصاب الفوضوي

يرمي البرنامج التنفيذي في هذا المجال إلى القيام بحملات من طرف المندوبيات الجهوية للتنمية الفلاحية ووكالة موانئ وتجهيزات الصيد البحري بالتنسيق مع المصالح المعنية الأخرى كمصالح الأمن والبلديات وذلك قصد منع الإنتصاب الفوضوي لبيع الأسماك بالتفصيل خارج فضاء السوق.

وقد تبين من الإستبيان الموزع على كافة الموانئ تمادي ظاهرة الإنتصاب الفوضوي في موانئ المهديّة وطبلبة وسوسة وقلبيبة وبأكثر حدّة في ميناء صفاقس وذلك بالرغم من الحملات التحسيسية والرّدية التي قامت بها الجهات المعنية.

ويعدّ تسويق المنتجات البحريّة على الرّصيف مباشرة دون المرور بأسواق الجملة مخالفاً لأحكام الفصل 17 من القانون عدد 13 لسنة 1994 المتعلّق بممارسة الصّيد البحري ومنافيا لقواعد حفظ الصحّة وبالتالي لمنظومة تأهيل قطاع الصّيد البحري التي أفضت إلى حصول البلاد التونسيّة على المصادقة الصحيّة من قبل الإتحاد الأوروبي وهو ما يستدعي التصديّ بحزم لهذه الظّاهرة للمحافظة على الشّروط التي تمّ على ضوئها الحصول على هذه المصادقة.

وتجدر الإشارة إلى أنّه تمّ في شهر أفريل 2004، تعزيز الأمن في ميناء صفاقس على أن يتمّ لاحقا وبالتنسيق مع وزارة الدّاخلية بعث مركز شرطة قارّ بالميناء لمقاومة ظاهرة الإنتصاب الفوضوي.

ومن شأن تطبيق الإجراءات المنصوص عليها ضمن منشور وزير الفلاحة والبيئة والموارد المائيّة الصّادر في 28 ماي 2004 والمتعلّق بتنظيم دخول سائر مستعملي الفضاءات المينائيّة إلى موانئ الصّيد البحري والتي ترمي إلى تنظيم ومراقبة الحركة داخل الموانئ بإرساء نظام بطاقات دخول أن تمكّن من مجابهة ظاهرة الإنتصاب الفوضوي.

1-3- حماية الأحواض والمحيط بموانئ الصّيد البحري من التلوّث

يرمي البرنامج التّنفيذي لتحسين مستوى التّأهيل في هذا الميدان إلى اتّخاذ الإجراءات الرّديعية المناسبة ضد كل من يتسبّب في تلوّث الأحواض والمحيط بموانئ الصّيد البحري.

وتبيّن من التّقارير المعدّة من طرف الوكالة حول مدى تنفيذ هذا البرنامج تعمّد بعض مستعملي الموانئ إلقاء الفضلات الصّلبة والسائلة بالأحواض وفضاءات الميناء وذلك رغم تركيز محطّات لجمع هذه الفضلات طبقا للمثال المعدّ من قبل الوكالة الوطنيّة لحماية المحيط.

أمّا في ما يتعلّق بجمع الزيوت المستعملة، فقد بيّنت أعمال الرّقابة أنّ الكمّيّات التي تمّ رفعها من طرف الشركة التونسيّة لمواد التّزييت والمجمّعة بالموانئ في الأوعية المعدّة للغرض خلال سنة 2003، لم تبلغ سوى 12,43 % من جملة الكمّيّات المستعملة التي أمكن

تقديرها بالإعتماد على عدد المراكب المكوّنة لأسطول الصّيد البحري في كلّ ميناء ومعدّل استهلاكها.

ولا تسمح هذه الوضعيّة من التأكّد من مآل الكمّيّات غير المجمّعة والبالغة قرابة 590 ألف لتر والتي يخشى أن تكون نسبة هامّة منها قد تمّ سكبها في البحر وهو ما من شأنه الإضرار بالتّروّة السّمكيّة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ الفصل 74 من القانون عدد 47 لسنة 2002 المتعلّق بمواني الصّيد البحري نصّ على معاقبة كل من يقوم بسكب الزّيوت المستعملة خارج الأوعية المخصّصة لذلك بالسّجن لمدّة تصل إلى ثلاثة أشهر وبخطيّة تتراوح بين 1 أ.د و 10 أ.د.

ويتعيّن في هذا المجال إرساء إجراءات إضافيّة تمكّن من متابعة مدى احترام أحكام القانون عدد 47 لسنة 2002 في هذا الميدان وإيجاد الطّرق الكفيلة بتشجيع البحّارة على سكب الزّيوت المستعملة في الأوعية المعدّة للغرض كربط هذه العمليّة بصرف بعض الإمتيازات التي يتمتّعون بها.

2- أسواق الجملة لمنتجات الصّيد البحري

يهدف البرنامج التّنفيذي إلى تحسين مستوى تأهيل أسواق الجملة من خلال دعوة مستغليّ الأسواق من بلديات ومجالس جهوية للقيام بالإصلاحات وأشغال الصّيانة اللّازمة وإعداد كراس شروط للإستغلال والتصرّف في أسواق الجملة بالمواني. كما دعا هذا البرنامج البلديات لاستغلال الأسواق والتصرّف فيها بصفة مباشرة دون اللّجوء إلى مستلزمين خواص وذلك تفاديا للإخلال بشروط التّأهيل.

وقد تبيّن من نتائج الإستبيان أنّ مستوى صيانة أسواق الجملة لا يزال غير مرضيّ في 14 ميناءا وذلك بالرّغم من مرور قرابة 3 سنوات على بداية تطبيق البرنامج التّنفيذي. وتتعلّق النّقائص التي تشكو منها هذه الأسواق خاصّة بصيانة التّجهيزات الصحيّة وأرضية السّوق وتصريف المياه ورفع الفضلات. وتجدر الإشارة في هذا المجال إلى أنّ المصالح البيطريّة المختصة قامت على إثر معاينة ميدانيّة في 31 ماي 2004 بغلق سوق الجملة بميناء حلق الوادي لمدّة 15 يوما لعدم توفّر الشّروط الصحيّة.

وتكمن أسباب تراجع شروط صيانة أسواق الجملة في تمادي بعض البلديات في اللجوء إلى مستلزمين خواص لاستغلال هذه الأسواق دون إبداء الحزم الكافي إزاءهم لتطبيق متطلبات الصيانة الصحية وذلك بالرغم من الدعوة الموجهة إليها من قبل الوكالة في أكتوبر 2001 للتصرف فيها بصفة مباشرة. وقد تبين في هذا المجال إسناد التصرف في 16 سوق جملة خلال سنة 2004 للخواص عن طريق اللزّمة.

أمّا في خصوص كرّاس الشّروط الذي من شأنه أن يضبط التزامات مستغلي أسواق الجملة، فإنّ المشروع المعدّ للغرض في سبتمبر 2003 لا يزال تحت الدّرس لدى الجهات المعنية.

ومن ناحية أخرى، لم يقع تأهيل سوقي الجملة بسوسة ومنزل عبد الرّحمان ولا يمكن بالتّالي ضمان الجودة الصحية للمنتجات البحريّة المنزلة بهذين المينائين والتي بلغت في سنة 2003 ما قدره 2.688 طنًا. وتعزى أسباب عدم تأهيل سوق الجملة بسوسة إلى الصّعوبات التي تلاقىها الوكالة في البتّ في ملكية هذه السّوق والتي تعتبرها البلديّة ملكًا خاصًا لها ولا تلتزم بالتّالي بأيّ واجب في مجال استغلال الملك المينائي.

ب- إسداء الخدمات المينائية

قامت الوكالة منذ إحداثها بعدد إنجازات مكّنت من تحسين الخدمات المسداة لمستعملي المواني. فبالإضافة إلى الإنجازات المحقّقة في نطاق برنامج التّأهيل والمتعلّقة بتعزيز البنية الأساسيّة لمواني الصّيد البحري وتدعيمها بما يضمن تحسين الخدمات وتوفيرها في أحسن الظّروف، تمكّنت الوكالة من المساهمة في إعداد النّصوص التّطبيقية للقانون عدد 47 لسنة 2002 المتعلّق بمواني الصّيد البحري. وتضبط هذه النّصوص قواعد استغلال مواني الصّيد البحري وحمايتها وصيانتها وسبل ضمان السّلامة وحماية البيئة والمحيط.

غير أنّ بعض النّقائص لا تزال تشوب إسداء الخدمات في بعض المواني ممّا لا يضمن تلبية حاجيات المهنة بالصّفة المرجوة.

1- معدّات الرّفْع والإنزال

يعتبر نشاط الرّفْع والإنزال من أهمّ الخدمات التي تسديها الوكالة لأصحاب المراكب. ولتأمين هذه الخدمة يتوفّر لدى الوكالة عدّة معدّات من أهمّها 12 رافعة متنقّلة تتراوح طاقتها بين 150 و 250 طنا موزّعة على المواني الكبيرة وعدّة رافعات ثابتة بطاقة 15 طنا و 17 طنا متواجدة في المواني المتوسطة وصغيرة الحجم.

وقد تبين وجود بعض الصّعوبات في مجال الرّفْع والإنزال في بعض المواني. من ذلك لا تتوفّر في مواني جرجيس وسوسة و غار الملح رافعات حيث يتمّ استعمال المجابد لإخراج السّفن إلى اليابسة. غير أنّ هذه المجابد لا تمكّن من إخراج السّفن التي تتعدّى طاقتها 17 طنا والتي تؤمّن على التّوالي 53 % و 85 % و 68 % من إنتاج هذه المواني.

كما أنّ الرّافعة المتواجدة بميناء بنزرت لا تمكّن من رفع السّفن التي تفوق طاقتها 110 طنا والتي تساهم بنسبة 46 % من الإنتاج الجملي للميناء. ويفتقر ميناء طبلبة وطبرقة إلى معدّات تمكّن من رفع المحرّكات.

وأمام هذا النّقص، يضطرّ أصحاب المراكب المتواجدة في هذه المواني إلى اللّجوء إلى المواني المجاورة للقيام بالإصلاحات اللاّزمة، وهو ما يتسبّب في تزايد اكتظاظها وفي عدم الإستجابة بالصّفة المرجوّة لحاجات المهنة.

وفي هذا السّياق، عهدت الوكالة لمكتب دراسات بمهمّة القيام بدراسة الجدوى الإقتصاديّة والفنيّة لوسائل الرّفْع والإنزال. وخلصت هذه الدّراسة في موفّي أوت 2002 إلى ما يلي :

تجاوز طاقة الرّافعات المتواجدة بمواني قليبية وطبرقة وقابس حاجة الأسطول النّاشط بهذه المواني ؛

ضرورة استبدال الرّافعة المتواجدة بميناء بنزرت بأخرى ذات طاقة أعلى ؛
 ضرورة تدعيم معدّات الرّفْع في ميناء صفاقس باقتناء رافعة جديدة ذات طاقة

عالية ؛

ضرورة اقتناء رافعة بالنّسبة لميناء جرجيس.

ولئن تمّت في إطار عقد البرنامج للفترة 2002-2006 برمجة اقتناء 3 رافعات متنقّلة لمواني جرجيس وبنزرت و صفاقس بكلفة جمليّة قدّرت بقيمة 2,4 م.د، فإنّه يتعيّن إيجاد الحلول للصّعوبات التي تواجه المواني الأخرى في مجال معدّات الرّفّع والإنزال.

2- الماء والكهرباء

تتولّى الوكالة في نطاق مشمولاتها تزويد البحّارة ومستغلي الملك العمومي المينائي بالماء الصّالح للشّراب والكهرباء. ولئن تمكّنت الوكالة من توفير هذه الخدمات في معظم المواني في أحسن الظروف، فإنّه تمّت معاينة بعض النّقائص التي من شأنها الحدّ من سرعة الإستجابة للطلّبات في هذا المجال.

ففي خصوص توفير الكهرباء، لوحظ غياب شبكات تمكّن من تزويد المراكب بالكهرباء على مستوى الأرصفة في مواني الشّابّة والعطايا ورأس زبيب و غار الملح.

وأفادت الوكالة أنّها برمجت تركيز نقاط تزويد بالكهرباء على طول الأرصفة بهذه المواني حسب الأولويات والإعتمادات المتوقّرة.

أمّا فيما يخصّ الماء الصّالح للشّراب فتتصرّف الشركة الوطنيّة لاستغلال وتوزيع المياه في شبكات توزيع الماء الصّالح للشّراب في مواني طبرقة وحلق الوادي وسوسة و صفاقس وقابس. في حين تتولّى الوكالة التصرّف في شبكات التّوزيع داخل المواني الأخرى بتركيز عدّادات فرعيّة يتمّ عن طريقها ربط العقّارات والأرصفة بالعدّادات الرّئيسيّة التابعة للشركة الوطنيّة لاستغلال وتوزيع المياه. وتقوم الوكالة في هذه المواني بفوترة الإستهلاكات باحتساب سعر المتر المكعب المحمّل من قبل الشركة الوطنيّة لاستغلال وتوزيع المياه.

ونتيجة لذلك، يتمّ اعتماد التسعيرة القصوى للمتر المكعب الواحد والتي بلغ معدّلها في سنة 2003 ما قدره 1,635 ديناراً بالنسبة للمواني المرتبطة بالشبكة الوطنيّة للتّطهير و1,093 ديناراً بالنسبة للمواني غير المرتبطة بتلك الشبكة. وهو ما جعل مستعملي القطاع يعبرون عن تشكّياتهم من شطط التسعيرة.

وأفادت الوكالة بأنه تمّ خلال سنة 2004 اتخاذ جملة من الإجراءات تهدف إلى مزيد إحكام تنظيم توزيع الماء الصّالح للشّراب داخل المواني وذلك خاصّة بتعميم العدّادات الفردية على كافّة الحرفاء.

3- المراكب المهملّة

تمثّل المراكب المهملّة خطرا على الرسوّ وتنقلّ السّفن في مياه الميناء. كما أنّها تحتلّ مساحات في الأحواض أو على اليابسة بصفة غير قانونيّة وهو ما يمثّل إخلالا بالتصرّف في الميناء وبالسّير العادي للمرفق العمومي حسب ما نصّ عليه القانون عدد 47 لسنة 2002.

ونصّ الفصل 14 من هذا القانون على أن تتولّى السّلطة المينائيّة وبعد استصدار حكم استعجالي من رئيس المحكمة المختص ترابيّا، بيع السّفينة بالمزاد العلني أو إتلافها إذا كانت غير صالحة للاستعمال.

وقد تبينّ في هذا المجال أنّ عدد المراكب المهملّة في المواني قد بلغ 106 مركبا في أفريل 2004 منها 35 متواجدة في الأحواض. كما لوحظ طول مدّة إهمال هذه المراكب في المواني والتي تراوحت إلى حدود جوان 2004 من سنتين إلى 17 سنة في ميناء بنزرت ومن 4 إلى 10 سنوات في ميناء سيدي داود ومن سنتين إلى 6 سنوات في ميناء طبلبة ومن 3 إلى 13 سنة في ميناء صفاقس.

ويتعيّن على الوكالة الإسراع في استكمال الإجراءات القانونيّة لتحديد مال هذه المراكب من إغراق أو بيع.

III- التصرّف في الملك العمومي بمواني الصّيد البحري

كلّفت الوكالة بمقتضى القانون عدد 32 لسنة 1992 بالتصرّف في الملك العمومي المينائي الذي تخصّصه لها الدّولة.

وحدّد القانون عدد 47 لسنة 2002 المتعلّق بمواني الصّيد البحري حرم الميناء على أنه المنطقة التابعة للملك العمومي لمواني الصيد البحري المتّصلة بالأحواض والمهيأة للقيام

بعمليات شحن وإنزال وتخزين وتكييف منتجات الصيد البحري وك ذلك بالخدمات المرتبطة مباشرة أو بصفة غير مباشرة بنشاط الصيد البحري.

وتبلغ مساحة الملك العمومي للمواني التابعة للوكالة حوالي 190 هكتارا. ويتم استغلال هذا الملك عن طريق حيازات تسندها الوكالة لفائدة مستعملي المواني. وتتعلق هذه الحيازات بأنشطة متعددة تهتم أساسا محلات الصيادين وورشات صنع وإصلاح السفن وأسواق الجملة ومصانع تحويل ومركبات تبريد ومحلات تخزين وتجميع المنتجات البحرية. وقد مكنت الفحوصات المجراة في مجال التصرف في هذا الملك العمومي من الوقوف على ملاحظات تتعلق بالإطار القانوني وبالتصرف في الحيازات.

أ- الإطار القانوني

ينص الفصل 4 من القانون عدد 47 لسنة 2002 أن تحديد الملك العمومي لمواني الصيد البحري الذي يشمل خاصة قنوات العبور والممرات والأحواض والمراسي والمنشآت بمختلف أنواعها يتم طبقا للإجراءات المنصوص عليها بالتشريع الجاري به العمل في مجال الملك العمومي البحري.

ويتم تحديد هذا الملك بأمر كما جاء بالفصل 13 من القانون عدد 73 لسنة 1995 المؤرخ في 24 جويلية 1995 والمتعلق بالملك العمومي البحري. إلا أنه تبين في ه ذا المجال أن صعوبات لا تزال تعيق ضبط هذا الملك إذ لم تصدر بعد الأوامر الضابطة لحدود 25 ميناء من جملة 41 بتصرف فيها الوكالة علما بلقّ إنجاز العديد من ه ذه المواني يرجع إلى عدّة سنوات على غرار مواني قابس وحلق الوادي والصخيرة وسيدي داود وسلقطة التي أنجزت على التوالي في سنوات 1885 و1969 و1975 و1983 و1985.

وقد قامت الوكالة في إطار برنامج تأهيل مواني الصيد البحري بتسييج 35 ميناءا من جملة 41 من بينها 20 ميناءا لم تصدر بعد في شأنها أوامر تحديد الملك.

وعلى صعيد آخر نظم القانون عدد 47 لسنة 2002 والتصوص الترتيبية المطبقة له طرق استعمال واستغلال الملك وفق شروط مفصلة تهدف إلى المحافظة على به وإحكام

استغلاله في إطار تراخيص أو عقود أو لزمات وذلك حسب نوعية الملك سواء كانت معدّات أو عقارات وصبغة المعدّات عموميّة كانت أو خاصّة وطبيعة المنشآت ثابتة أو غير ثابتة.

ولئن قامت الوكالة بتطوير دليل الإجراءات وإعداد المطبوعات والوثائق طبقاً للشروط القانونيّة الجديدة الخاصّة بالتراخيص والعقود واللّزمات، فقد تبين أنّها لم تقم إلى غاية شهر جوان 2004 سوى بتعيين 20 حيازة من مجموع 1933.

ب- التصرف في الحيازات

مكّنت الفحوصات المجراة حول التصرف في الحيازات المسندة من الوقوف على ملاحظات تتعلّق بإسناد التّراخيص وبمتابعتها.

1- إسناد التّراخيص

تقوم الوكالة بإسناد تراخيص الحيازة الوقتيّة بناء على مطالب تقدّم لإدارة الميناء ليتمّ عرضها على اللّجنة الإستشاريّة المينائيّة إثر إبداء الرّأي فيها من قبل مصالح الولاية ثمّ تحال الملفات إلى الإدارة العامّة للوكالة للبتّ النهائي فيها.

وتبيّن أنّ عمليّات الإسناد لا تتمّ وفق معايير مدروسة مسبقاً تأخذ بالإعتبار حاجات القطاع وأولوياته ممّا لا يضمن ملاءمة الأنشطة المتواجدة بالمواني لحاجات المهنة.

ومن ناحية أخرى، لا تتضمّن محاضر جلسات اللّجان الإستشاريّة في بعض الحالات تعليل رفض المطالب كما هو الشّأن لميناء صفاقس حيث تمّ رفض 30 مطلباً من ضمن 66 مطلباً وردت على لجنة الميناء في سنة 2003. ولا تسمح هذه الوضعيّة بضمان الشفافيّة اللاّزمة عند معالجة الملفات.

أمّا في ما يتعلّق بأجال إسناد التّراخيص، فقد ضبط قرار وزير الفلاحة المورخ في 10 أوت 2001 والمتعلّق بالخدمات الإداريّة المسداة من طرف مصالح الوزارة و المؤسسات والمنشآت الّواجعة إليها بالنظر وشروط إسنادها هذه الأجل بشهرين ابتداء من تاريخ إيداع المطالب ومفصّلة حسب روزنامة تضبط مختلف المراحل.

إلا أنّ أعمال الرقابة التي شملت الملفّات الخاصّة بالفترة 1999-2003، أفرزت وجود تأخير كبير في آجال الإسناد تراوح معدّله حسب المواني بين 6 أشهر وستين ليصل في بعض الحالات إلى 5 سنوات.

2 - متابعة التراخيص

تعدّ عمليّات متابعة التّراخيص من أهمّ العناصر التي تساعد على إحكام استغلال الملك العمومي المينائي والإحاطة بالمهنة والحفاظ على المرفق العام . وتبيّن في هذا المجال نقائص تتعلّق بتحيين التّراخيص وباحترام بنودها وبالغائها.

2-1- تحيين التّراخيص

بلغ عدد التّراخيص المسندة 1933 ترخيصا إلى موفّى شهر جوان 2004. إلا أنّ هذه التّراخيص لم تحظ بالمتابعة الكافية إذ تبيّن من فحص الملفّات انتهاء صلوحية 359 ترخيصا لم يتمّ تجديدها.

أمّا في ما يتعلّق بالقيم الكرائية للعقارات المغطّاة، فهي تحدّد على أساس اختبار تقوم به مصالح وزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية طبقا لأحكام الأمر عدد 823 لسنة 2001 المؤرّخ في 10 أفريل 2001 والمعوض للأمر عدد 1822 لسنة 1991 المؤرّخ في 25 نوفمبر 1991.

وفي غياب إجراءات واضحة لتحيين هذه القيم، تبيّن عدم انتظام إنجاز هذه العمليّات إذ شملت المراجعات المجراة خلال الفترة 2001-2003 تراخيص مسندة منذ أكثر من 10 سنوات ممّا أفرز فارقا هامّا بين القيم المحيئة وتلك المعتمدة قبل التّحيين اعترض في شأنها المستغلّون.

2-2- إحترام بنود التّراخيص

تنصّ التّراخيص على جملة من الشّروط التي يتعيّن احترامها من طرف المنتفعين بالحيازات. وفي حالة الإخلال بهذه الشّروط، يمكن للوكالة القيام بعدّة إجراءات تصل إلى حدّ إلغاء التّراخيص.

وتبيّن في هذا المجال غياب المعاينات الميدانية الدورية بالمواني للنظر في مدى مطابقة طرق استغلال الملك العمومي المينائي للشروط المحددة بالتراخيص ممّا لا يساعد على رصد المخالفات بصفة شاملة وأخذ الإجراءات اللازمة في شأنها.

وفي هذا الصدد وخلافا لما نصّت عليه التراخيص من وجوب تسلّم المحلات في غضون أجل 3 أشهر تلغى عند انقضائه التراخيص، لا يتمّ اللجوء إلى هذا الإجراء في الآجال مثلما هو الشأن بالنسبة إلى ميناء بنزرت حيث تمّ خلال سنتي 2002 و 2003 إسناد تراخيص شملت 11 محلاً لم يقع تسلّمها إلى غاية جوان 2004.

أمّا في خصوص التراخيص التي تتضمن تعهّد المستفيد بإنجاز بناءات في غضون سنة من تاريخ إصدارها أو استرجاع العقار في حالة عدم الإيفاء بهذا التعهّد، لوحظ أنّ بعض المستفيدين لا يتقيّدون بهذه الآجال دون أن تقوم الوكالة باسترجاع العقارات المعنية في الإبان. من ذلك أنّ الوكالة لم تقم إلى حدود جوان 2004 باسترجاع 15 عقارا متواجدا بميناء المنستير رغم مرور فترات فاقت السنّة ووصلت إلى 9 سنوات من الأجل المحدد لإنجاز البناءات.

وعلاوة على ذلك وخلافا لما تنصّ عليه التراخيص لا تقوم الوكالة بسحب التراخيص في صورة عدم تسديد المعاليم . من ذلك مثال حريفيين بلغت الديون المتخلّدة بزمّتهما على التوالي 22,2 أ.د و 17,5 أ.د يعود تاريخها إلى الفترة الممتدّة من سنة 2000 وإلى غاية شهر جوان 2004.

3-2- إلغاء التراخيص

تلجأ الوكالة إلى إلغاء تراخيص الحيازة الوقتية إمّا بطلب من المستفيد أو في حالات عدم احترام الشروط المنصوص عليها بالتراخيص المعنية . وقد مكّنت أعمال الرقابة من ملاحظة تأخير في تنفيذ قرارات الإلغاء وصل إلى عدّة سنوات دون استرجاع العقارات . وهو الشأن بالنسبة لهواني بنزرت وحومة السوق وسوسة بخصوص 11 قرار إلغاء صادرة خلال الفترة المتراوحة بين سنة 1997 وسنة 2003 وكذلك ميناء صفاقس حيث لم يتمّ إلى

موفى شهر أفريل 2004 تنفيذ 38 قرارا من مجموع 66 قرار إلغاء تم إصدارها خلال سنتي 2002 و 2003.

IV- الموارد المالية للوكالة وآفاقها المستقبلية

تخلت الدولة انطلاقا من المخطط العاشر عن رصد منح لتمويل مشاريع الوكالة علما بأنه خلال المخططين الثامن والتاسع انتفعت الوكالة بمنح من الدولة بلغت على التوالي 10,467 م.د و 5,331 م.د تعلقت أساسا بمشاريع تأهيل مواني الصيد البحري والمحافظة على بنيتها الأساسية. وتبعاً لذلك أصبحت الوكالة مطالبة بالإعتماد على مواردها الذاتية لتمويل استثماراتها المستقبلية التي ينتظر أن تكون هامة زيادة على نشاطها العادي. من ذلك أن المعدات والتجهيزات المحالة للوكالة من طرف الدولة قاربت نسبة اهتلاكها 90 % من قيمتها الأصلية البالغة 18 م.د.

إلا أن الوضعية المالية الحالية للوكالة لا تسمح بتمويل هذه الإستثمارات. فقد سجلت الوكالة في سنة 2003 خسائر قدرها 1,262 م.د لتبلغ النتائج السلبية المتراكمة 14,919 م.د في موفى نفس السنة.

كما أن التدفقات النقدية للوكالة والبالغة 2,560 م.د في سنة 2002 و 2,026 م.د في سنة 2003 لا تغطي القيمة الجملية لاهتلاك الأصول الثابتة والبالغة على التوالي 5,290 م.د و 4,255 م.د والتي يفترض أن تخصص لتجديد هذه الأصول التي من المنتظر أن تكون كلفة تجديدها أرفع من قيمتها الأصلية.

إضافة إلى ذلك، فإن الوكالة لا تنتفع بمنحة تعويضية لتغطية الإنعكاسات المالية لتشجيعات الدولة المتعلقة بدعم الصيد البحري بمواني الشمال والتمثلة في تمتيع أصحاب المراكب النشطة في هذه المناطق بتخفيض بثلي التعريفات المعتمدة في بقية المواني طبقاً للأمر عدد 1706 لسنة 2001 المؤرخ في 24 جويلية 2001 والمنقح للأمر عدد 823 لسنة 2001 المؤرخ في 10 أفريل 2001 والمتعلق بضبط قائمة الخدمات والمعالم المينائية. وقد بلغت قيمة هذه التشجيعات التي تحملتها الوكالة خلال سنوات 2001 و 2002 و 2003 ما مجموعه 1,16 م.د.

وأمام هذه الوضعية، لم يبق أمام الوكالة إلا تنمية قدراتها المالية الذاتية لتتمكن من أداء مهمتها. ومن أهم مجالات النشاط التي يمكن لها تطويرها تذكر معاليم إنزال المنتجات البحرية والمعاليم الموظفة على استغلال الملك العمومي المينائي باعتبارها من أهم مكونات مداخيلها حيث مثلت في موفى 2003 على التوالي 48,4 % و 19 % من الإيرادات الجمالية.

ومكنت أعمال الرقابة من معاينة نقائص تشوب تحصيل معاليم الإنزال واستخلاص المستحقات المتكوّنة أساسا من معاليم استغلال الملك العمومي وهو ما من شأنه أن يحدّ من الموارد المالية للوكالة وبالتالي من قدرتها على مجابهة التحديات المستقبلية في مجال دعم قطاع الصيد البحري وفق استراتيجية الدولة.

أ- معاليم الإنزال

تتنفع الوكالة طبقا للأمر عدد 823 لسنة 2001 المؤرخ في 10 أفريل 2001 بمعلوم إنزال منتجات الصيد البحري بالمواني المحدد بنسبة 2 % من قيمة هذه المنتجات. ويتم استخلاص هذه المعاليم على مستوى أسواق الجملة من طرف وكلاء البيع ثم تحوّل من قبلهم إلى الوكالة ومن طرف مؤسسات التصدير بالنسبة للإنتاج المعدّ للتصدير والذي لا يمرّ عبر أسواق الجملة. وتعتبر معاليم إنزال منتجات الصيد البحري أهمّ مكونات إيرادات الوكالة حيث تمثّل حوالي 50 % من رقم معاملاتهما. غير أنّ نسبة استخلاص هذه المعاليم مقارنة بقيمتها النظرية المحتسبة على أساس قيمة إنتاج المواني التابعة للوكالة لا تتعدّى 60 % وهو ما انجرّ عنه نقص في مداخيل الوكالة فاق مجموعه خلال سنوات 2001 و 2002 و 2003 ما قدره 6,5 م.د.

ورغم سعي الوكالة المتواصل إلى تحسين نسبة مردود هذا المعلوم، لا تزال بعض العراقيل تعيق مجهوداتها في هذا المجال خاصة على مستوى متابعة فواتير البيع بأسواق الجملة. وأفرز الإستبيان أنّ إعداد الفواتير يتمّ في 17 ميناء من طرف أصحاب اللّزمة أو وكلاء البيع دون استعمال دفاتر فواتير ذات قسائم مسلّمة من قبل الجماعات المحلية خلافا للفصل 6 من قرار وزير التجارة المؤرخ في 17 أوت 1998 والمتعلّق بضبط آلات الوزن ومعدّات الفوترة التي يتعيّن استعمالها بأسواق الإنتاج وأسواق الجملة لمنتجات الفلاحة والصيد البحري علما بأنّ هذه المواني أمّنت سنة 2003 حوالي 50 % من الإنتاج الوطني من

المنتجات البحرية. ومن شأن هذه الوضعية أن تحدّ من شفافية المعاملات وأن تحرم الوكالة من سند لاستخلاص مواردها.

ب- إستخلاص المستحقّات

شهدت المستحقّات غير المستخلصة للوكالة نسقا تصاعديا إذ ارتفعت من 4,7 م.د سنة 2001 إلى 5,7 م.د سنة 2002 ثمّ إلى 6,4 م.د في موفى سنة 2003.

وتتكوّن مستحقّات الوكالة لسنة 2003 من ديون متخلّدة بزمّة حرفاء خواصّ بمبلغ 4,6 م.د و هياكل عموميّة بما قدره 1,8 م.د.

ومكّنت أعمال الرّقابة من معاينة صعوبات تواجه الوكالة في استخلاص مستحقّاتها المتخلّدة بزمّة الخواص أو الهياكل العموميّة.

1- الديون المتخلّدة بزمّة الحرفاء الخواصّ

ينصّ دليل الإجراءات على أنّ الإستخلاص يتمّ على مستوى المواني التي قامت بفوترة المعاليم الرّاجعة إلى الوكالة. وفي حالة مواجهة هذه المواني صعوبات في استخلاص مستحقّاتها، تحال الملفات المعنيّة إلى الإدارة المركزيّة لاتّخاذ الإجراءات اللّازمة واستصدار بطاقات إلزام عند الإقتضاء طبقا لما نصّ عليه الفصل العاشر من القانون عدد 32 لسنة 1992 المؤرّخ في 07 أفريل 1992 والمتعلّق بإحداث الوكالة.

غير أنّه لوحظ نقص في متابعة الإستخلاص على مستوى الإدارة المركزيّة حيث أنّها لا تشمل جملة المستحقّات غير المستخلصة وهو ما لا يضمن أخذ الإجراءات اللّازمة لاستخلاص المستحقّات.

وقد تبيّن في هذا المجال، أنّ جملة مستحقّات الوكالة لدى الحرفاء الخواص بلغت في موفى أفريل 2004 حوالي 4,400 م.د في حين لم تشمل قيمة بطاقات الإلزام التي لم تشفع بالإستخلاص في نفس التّاريخ سوى مبلغ 2,460 م.د.

وفي ما يخصّ بطاقات الإلزام الصّادرة عن الوكالة، فقد بلغ عددها 813 بطاقة منذ إحدائها إلى موفّي أفريل 2004 ارتفعت قيمتها الجمليّة إلى 3,592 م.د، لم يستخلص منها سوى 1,133 م.د أي بنسبة 31,54 %.

وقد لوحظ في هذا الصّدّد تأخير في إصدار بطاقات الإلزام حيث شمل جلّها فواتير ترجع إلى عدّة سنوات وهو ما لم يساعد على استخلاصها. من ذلك أنّه تمّ إصدار بطاقة إلزام ضدّ حريف بمبلغ 189,738 أ.د في أكتوبر 2003 في حين أنّ فترة المستحقّات ترجع إلى السّنوات من 1994 إلى 1997. وتجدر الإشارة إلى أنّ ديون هذا الحريف غير المستخلصة بلغت في جوان 2004 ما قدره 377 أ.د.

وتوصي الدّائرة بمتابعة المستحقّات غير المستخلصة بمزيد من الحزم وتحديد مسؤوليّة الأطراف المتسبّبة في هذا التّأخير.

وعلى صعيد آخر، تقتصر الضّمّانات البنكيّة التي تطالب بها الوكالة حرفاءها على الحيازات المتعلّقة باستغلال مركّبات التّبريد ولا تشمل نشاطات أخرى تعتبر هامّة من حيث القيمة الكرائيّة للحيازة على غرار تلك المتعلّقة بأنشطة استغلال وتحويل المنتجات البحريّة وهو ما من شأنه أن يعيق مساعي الوكالة لاستخلاص مستحقّاتها.

وقد تبين في هذا المجال تراكم ديون بعض المؤسّسات النّاشطة في هذا الميدان حيث ناهزت في شهر جوان 2004 ما قدره 400 أ.د و 48 أ.د بالنّسبة لشركتين منتصبتين بميناء سيدي داود.

وفي خصوص التصرّف في الضّمّانات البنكيّة، فقد تبين انقضاء مدّة صلوحية بعضها منذ عدّة سنوات مثل حريفين انتهت مدّة صلوحية الضّمّانات المقدّمة للوكالة من طرفهما على التّوالي منذ 1999 و 2000 علما بأنّ ديونهما قد بلغت تباعا ما قدره 92 أ.د و 16,7 أ.د.

كما تبين أيضا أنّ قيمة مستحقّات الوكالة قد فاقت في عديد الحالات قيمة الضّمّانات البنكيّة المقدّمة من طرف الحرفاء. من ذلك أنّ مستحقّات الوكالة لدى أربعة حرفاء بلغت في

جوان 2004 على التوالي 197 أ.د و 21 أ.د و 12,9 أ.د و 46,6 أ.د في حين أنّ الضمانات البنكية المقدّمة لم تبلغ قيمتها سوى 15 أ.د و 9,3 أ.د و 5,5 أ.د و 10,2 أ.د.

2- الديون المتخلّدة بذمة الهياكل العموميّة

تواجه الوكالة صعوبات في استخلاص مستحقّاتها لدى الهياكل العموميّة وخاصّة منها الجماعات المحليّة والتي بلغت ديونها في موفّي أفريل 2004 ما قدره 957 أ.د.

ففي خصوص الجماعات المحليّة ونظرا إلى تراكم ديونها لدى الوكالة، تمّ عقد جلسة عمل بمقرّ الإدارة العامّة للجماعات المحليّة بتاريخ 8 مارس 2001 حول مستحقّات الوكالة المتخلّدة بذمة بعض الجماعات المحليّة. وتبعاً لذلك، أبرمت اتّفاقيات مع 15 بلدية ومجلسا جهويّا تمّ بمقتضاها جدولة الديون المتخلّدة بذمة هذه الهيئات والإلتزام مستقبلا بخلاص المعاليم في آجالها.

ولئن مكّن هذا الإجراء من حصول الوكالة على استخلاصات بمجموع 507 أ.د، فإنّ جلّ الجماعات المحليّة المعنيّة لم تلتزم بتعهداتها بصفة كليّة حيث بلغت جملة المستحقّات التي حلّ أجلها ولم تستخلص في موفّي أفريل 2004 ما قدره 395 أ.د.

أمّا في ما يتعلّق ببقية الجماعات المحليّة التي لم تشملها الاتّفاقيات، فإنّ الوكالة لا تزال تواجه صعوبات في استخلاص مستحقّاتها لدى 8 بلديات ومجلسين جهويين حيث ناهز مجموع ديونها 270 أ.د في موفّي أفريل 2004.

*

* *

قامت وكالة مواني وتجهيزات الصيّد البحري في إطار استراتيجيّة الدّولة الرّامية إلى دعم القدرة التّنافسيّة للمنتجات البحريّة بتأهيل مواني الصيّد البحري وبتحسين جودة الخدمات المينائيّة المسداة. إلا أنّ بعض الصّعوبات مازالت تعيق مجهودات الوكالة للإضطلاع بدورها على أحسن وجه.

ففي ما يتعلّق بالبنية الأساسية، يتعيّن الإسراع في إيجاد الحلول الكفيلة بتجاوز الصّعوبات التقنيّة التي تشهدها بعض المواني وبتدعيم نشاط المواني ذات المردوديّة الضّعيفة قصد تخفيف العبء المالي الذي تتحمّله الوكالة والذي بلغ مجموعه 2,340 م.د خلال سنوات 2001 و2002 و2003 علاوة على تفعيل دور هذه الإنجازات التي تطلّب إنشاؤها استثمارات هامّة، في دفع قطاع الصّيد البحري.

كما توصي الدائرة بمزيد التنسيق بين الأطراف المتدخّلة وإيلاء العناية اللاّزمة للدراسات الفنيّة والإقتصاديّة التي تسبق إنجاز المواني لتفادي الصّعوبات التي قد تؤثر على بلوغ الأهداف المرجوّة من استغلال هذه المنشآت.

وللمحافظة على المكاسب المحقّقة في مجال تأهيل مواني الصّيد البحري، توصي الدائرة بتفعيل دور الشرطة المينائيّة ومزيد التنسيق بين المصالح العموميّة المتدخّلة لتلافي النّقائص المتعلّقة باستعمال الأرصفة والتصدّي لظاهرة الإنتصاب الفوضوي والرفع من أداء أسواق الجملة. ولحماية الأحواض والمحيط بمواني الصّيد البحري من التلوّث، يتعيّن إرساء إجراءات تمكّن من متابعة مدى احترام مقتضيات التّراتيب الجاري بها العمل.

وفي خصوص الملك العمومي المينائي توصي الدائرة بمزيد إحكام طرق التصرف عبر إيلاء عناية أكبر بعمليّات إسناد التّراخيص طبقا للأجال الترتيبية ووفق معايير محدّدة مسبقا تأخذ في الإعتبار حاجات وألويّات القطاع. كما يتعيّن تركيز آليات المعاينة الميدانيّة الدورية بالمواني لمتابعة التّراخيص وقرارات الإلغاء بما يضمن الإلتزام بالإجراءات. كما توصي الدائرة بالإسراع في تحيين التّراخيص طبقا للإطار القانوني الجديد المتعلّق بمواني الصّيد البحري.

ولتأمين الإستمراريّة في إسداء الخدمات للقطاع، يتعيّن على الوكالة تحديث جانب هام من المعدّات والتّجهيزات المينائيّة. وترى الدائرة أنّ قدرة الوكالة على تمويل هذه الإستثمارات ومواصلة نشاطها يبقى في ظلّ تحلّي الدولة عن تمتيعها بمنح رهين تنمية قدراتها الماليّة الذاتيّة من خلال تحسين مستوى استخلاصات مستحقّاتها والبالغة 6,5 م.د بالنّسبة لمعاليم إنزال المنتجات البحريّة و6,4 م.د بالنّسبة للمعاليم الأخرى المتأثّية خاصّة من استغلال الملك العمومي المينائي.

ردّ وكالة مواني وتجهيزات الصيد البحري

اضطلعت الوكالة منذ بداية نشاطها سنة 1993 بدور هامّ من خلال تعزيز البنية الأساسية لمواني الصيد البحري والرفع من أدائها تنمية للإنتاج وتحسينا لظروف العمل لجميع المتدخلين في القطاع، إضافة إلى العناية المستمرة بالتجهيزات بما يضمن النجاعة الضرورية لتقديم أفضل الخدمات وتمكين المنتج التونسي للصيد البحري من مطابقة مواصفات الجودة والشروط الصحية التي تخوّل تيسير عملية تصديره للأسواق الخارجية.

وقد شهدت شبكة مواني الصيد البحري خلال العشرية الأخيرة العديد من الإصلاحات التنموية تمثلت خاصة في إنجاز عمليات تأهيل شملت جوانب عديدة على غرار تهيئة أسواق الجملة لبيع الأسماك وأشغال التسييج وتركيز محطات تطهير علاوة على تحسين برامج تهدف إلى تحسين الخدمات المينائية وإحكام تنظيم استغلال المنشآت والتجهيزات المينائية عملا بالقرارات الرئاسية المنبثقة عن المجلس الوزاري المنعقد يوم 30 سبتمبر 1998 والمخصّص للنظر في تطوير قطاع الصيد البحري على مستوى التصدير والتنويه بالجهود المبذولة لتأهيله. كما تعتبر مراجعة التشريعات المتعلقة بضبط قواعد وشروط استغلال مواني الصيد البحري من أهمّ المكاسب التي تضاف إلى قطاع الصيد البحري لما تمثله من أهمية على مستوى التصرف فيها وحمايتها وصيانتها، وكذلك على مستوى القواعد العامة لضمان السلامة بالملك العمومي المينائي.

وقد مكّنت هذه الإصلاحات من تحقيق نتائج إيجابية كان لها الأثر الطيب على مستوى أداء المواني وتعزيز انصهارها في المنظومة التنموية لقطاع الصيد البحري، خاصة في ما يتعلق بتهيئة ظروف العمل المناسبة لجميع المتدخلين في القطاع والاستجابة لحاجيات المهنة المتزايدة من ناحية، وتوفير محيط صحي وملائم يضمن ترويج منتوجات البحر في ظروف طيبة من ناحية أخرى.

ورغم العناية التي ما انفكت توليها الوكالة إلى مواني الصيد البحري، فإنّ تحسّن مردوديتها وأدائها يبقّى رهين العناية ببعض المسائل والاشكاليات منها ما يدخل ضمن مشمولات الوكالة وأخرى يستوجب تظافر جهود الأطراف المهنية والمتدخلين في القطاع قصد

إيجاد الحلول المناسبة لها. ولعل التقرير الذي أعده فريق من دائرة المحاسبات سنة 2004 بشأن دور الوكالة في استغلال مواني الصيد البحري قد تناول أهم وأبرز هذه الاشكاليات بشمولية مكنت من تشخيص الأسباب الحقيقية لظهورها والتي تولت الوكالة التعقيب عليها في الملاحظات التالية.

I - البنية الأساسية للمواني

أنجزت المواني التي تسلمتها الوكالة بعد إعداد دراسات الجدوى الفنية والاقتصادية التي أفرزت في البعض منها عدّة فرضيات حسب إمكانيات الصيد المتوقّرة وإمكانيات التمويل. ويبدو أن اختيار الفرضيات لإنجاز العديد من هذه المواني وخاصة تلك التي تشهد صعوبات تقنية أو التي تميزت بتواضع مردودية نشاط الصيد بها والمشار إليها بالتقرير، قد تمّ في أغلبه على أساس الاعتمادات الدنيا لحجم الاستثمار بغض النظر عن المشاكل الفنية التي يمكن أن تنشأ عنه أو قدرتها الفعلية على تحقيق الإنتاج المنتظر. ولعلّ أبرز مثال لذلك مينائي قلعة الأندلس والحوارية المنجزة من قبل المندوبية العامة للتنمية الجهوية واللذين تسلمتهما الوكالة على التوالي سنة 1995 و1998 وهما في حالة انسداد لمداخل أحواضهما.

1- المواني التي تشهد صعوبات تقنية

شهدت مواني قلعة الأندلس وسيدي مشرق والحوارية وأغير منذ أن تسلمتها الوكالة مشاكل فنية تمثلت في انسداد متواصل لمداخل أحواض أغلبها الشيء الذي أعاق السير العادي لنشاط المراكب بها. ولئن قامت الوكالة في عدة مناسبات بجهر هذه المواني ورصد الاعتمادات الضرورية لذلك قصد الحفاظ على العمق الكافي لتيسير الملاحة البحرية، فقد ضلت هذه المواني شبه مغلقة بشكل أثر على نشاط الصيد بها. كما شكلت هذه الوضعية عبء ماليًا للوكالة من جراء عمليات الجهر المتواترة والمكلفة.

وخلال سنة 2004، أعدت الوكالة تقريراً حول وضعية هذه المواني ومواني أخرى تشهد نفس الصعوبات التقنية على غرار البقالطة وقابس والزارات قصد إيجاد الحلول الجذرية لها. وقد تم النظر في هذا التقرير خلال جلسة العمل الوزارية بتاريخ 29 جويلية 2004 تقرر على إثرها

تكوين فريق عمل يضمّ مختلف الوزارات المعنية لدراسة المقترحات والأولويات والكلفة. كما تقرّر عقد جلسة خاصة لدراسة وضعية مرفأ قلعة الأندلس طبقا للقرار الرئاسي في المجال. ولا يزال هذا الفريق بصدد دراسة الحلول المناسبة لهذه المواني.

2- المواني التي تشهد نقصا في نشاطها

رغم حرص الوكالة على توفير الخدمات المينائية بجميع مواني الصيد البحري، فإنّ البعض منها على غرار الزبوسة وكاب زيب لا تزال تشهد نقصا في نشاط الصيد بها في حين يكاد يكون منعدما بمواني حاسي جلابة وملولش وقصيبة المديوني. وقد تبين أنّ تدني النشاط أو غيابه بهذه المواني مرتبط في جانب كبير بأهمية أسواق الجملة من حيث نوعية الخدمات المتعلقة بترويج وتسويق المنتجات البحرية المنزلة بها (تعدد وكلاء البيع والتجار...). كما أنّ رفع مستوى أداء هذه المواني مرتبط بأهمية الأسطول من ناحية وتواجد وتنوع بعض الخدمات والأنشطة المرتبطة مباشرة بقطاع الصيد البحري Arrière port كورشات صيانة المراكب وبيع مستلزمات الصيد من ناحية أخرى والتي غالبا ما تتوفر بالمناطق الكبيرة.

II - تأهيل المواني وإسداء الخدمات

1- متابعة تأهيل المواني

إنّ تأهيل منظومة الصيد البحري مسؤولية مشتركة تتظافر فيها جهود جميع الأطراف من مهنة وهياكل إدارية ومهنية (الاتحاد التونسي للفلاحة والصيد البحري، الإدارة العامة للصيد البحري وتربية الأسماك، الإدارة العامة للصحة الحيوانية ...) وتستوجب المتابعة اليومية لجميع الحلقات بداية من وسيلة الصيد وصولا إلى الاستهلاك. ولقد قامت الوكالة على امتداد نشاطها بتأهيل 39 من جملة 41 ميناء من حيث البنية الأساسية والمحيط العام لها. كما شرعت في أواخر سنة 2004 في تأهيل سوق الجملة لبيع الأسماك بميناء سوسة والذي من المنتظر أن تنتهي أشغاله في موفى شهر مارس 2005، في حين تمّت برجة أشغال تأهيل سوق الجملة لبيع الأسماك بميناء منزل عبد الرحمان خلال سنة 2005. وفي نفس السياق، ساهمت الوكالة، بهدف المحافظة على هذه المكاسب، في إعداد برنامج تنفيذي لتحسين مستوى التأهيل وأولته العناية اللازمة حيث يتمّ إعداد تقارير حول متابعة عملية التأهيل بجميع مواني الصيد البحري تحال كلّ

ثلاثة أشهر إلى الإدارة العامة للصيد البحري وتربية الأسماك بوزارة الفلاحة والموارد المائية. وبالتوازي، سعت الوكالة إلى التصدي لعدة ظواهر تتنافى وقواعد الصحة والسلامة وتضرّ بمكاسب التأهيل على غرار الانتصاب الفوضوي وحماية المحيط من التلوّث.

1-1- المحيط العام للمواني

أ- إقامة المراكب بأرصفة الإنزال

إنّ الاكتظاظ المسجل عند إنزال المنتج ببعض المواني والذي ينتج عنه ظاهرة رسو بعض المراكب بالأرصفة المخصّصة للإنزال يعود أساسا إلى أهمية الأسطول وتنقل المراكب المجاورة إليها خلال مواسم الصيد (موسم صيد السمك الأزرق والقمبري والأخطبوط...).

وتعتبر مواني صفاقس والشابة وجرجيس وجزرونة - بنزرت المشار إليها بالتقرير من المواني التي تشهد نسبة إشغال أرسفتها اكتظاظا يصعب معه إنزال المنتج وإخلاء الأرصفة بالسرعة المرجوة.

ولمزيد إحكام تنظيم رسو المراكب، أعدت الوكالة بداية من شهر مارس 2004 نظاما خاصا بكل ميناء تمت المصادقة عليه من طرف اللجان الاستشارية وذلك على إثر صدور قرار السيد وزير الفلاحة والموارد المائية المؤرخ في 30 جانفي 2004 المتعلّق بالمصادقة على النظام النموذجي للمواني. وتتضمّن هذه الأنظمة الداخلية الخاصة، علاوة على الإجراءات المتعلقة بتسيير الميناء والتصرّف في الملك العمومي المينائي، ضبط تراتيب دخول السفن للميناء ورسوها وطريقة استعمال الأرصفة. ولتفعيل هذا الإجراء، قامت الوكالة بتركيز علامات بمختلف المواني لاحترام وظائف الأرصفة بها (أرصفة للرسو، أرسفة للإنزال، أرسفة للتزود بالوقود...). ورغم أنّه لوحظ مؤخرا تحسن في استعمال الأرصفة وخاصة بميناء صفاقس، فإنّ التقليل من هذه الظاهرة مرتبط بتفعيل دور الشرطة المينائية والتنسيق مع المصالح الأمنية المتواجدة بالمواني وتحسيس المهنيين بذلك.

ب- الانتصاب الفوضوي

يعتبر الانتصاب الفوضوي من الظواهر المنافية لقواعد حفظ الصحة والتي تؤثر على مكاسب التأهيل. ومن بين الأسباب التي تكمن وراء تفشي هذه الظاهرة تردّد بعض المتطفلين ممن ليست لهم أية علاقة بالقطاع إلى المواني.

وبهدف التصدي إلى هذه الظاهرة، قامت الوكالة، تطبيقاً لمقتضيات منشور السيد وزير الفلاحة والموارد المائية الصادر في 28 ماي 2004 والمتعلق بتنظيم دخول سائر مستعملي الفضاءات المينائية إلى مواني الصيد البحري، بإسناد بطاقات دخول مصنفة حسب طبيعة الأنشطة بالميناء تيسر عملية المراقبة وتضمن توفير السلامة والأمن والقضاء على كلّ ما من شأنه أن يعيق سير العمل بالمواني كالانتصاب الفوضوي ومظاهر التطفل. وبالإضافة إلى ذلك تم مسك سجل بالبوابات تدون به أسماء وهوية الزائرين العرضيين.

وتدعيماً لهذا الإجراء، تم مؤخراً تركيز مركز شرطة قار بميناء صفاقس حيث يقوم أعوان هذا المركز بمساعدة أعوان الوكالة في مراقبة عمليات الدخول للميناء وتنظيم حملات ردع تمنع تعاطي البيع الفوضوي داخل محيطه.

ج- حماية الأحواض والمحيط بمواني الصيد البحري من التلوث

تندرج حماية الأحواض والمحيط من التلوث ضمن البرامج الرئيسية للوكالة حيث شرعت هذه الأخيرة في توفير حاويات مخصصة للفضلات الصلبة وأخرى للفضلات السائلة بجل مواني الصيد البحري. كما تتولى المصالح المعنية بالمواني إضافة إلى ذلك القيام بحملات دورية قصد تنظيف أرجاء المواني بما في ذلك الأحواض وتسعى إلى تحسيس البحارة بإلقاء الزيوت المستعملة بالحاويات المعدة للغرض. ورغم حرص الوكالة على متابعة المخالفين ومعاقبتهم، يعمد البحارة إلى إلقاء الزيوت في الأماكن البعيدة أو في الأوقات التي يتعسر تواجد أعوان الوكالة بها.

ويتطلب القضاء على هذه الظاهرة توعية البحارة وتحسيسهم بأهمية نظافة المحيط وذلك بتنظيم حملات إعلامية في الغرض تحت إشراف الهيكل المهنية الخاصة، إضافة إلى إصدار تراتيب قانونية تضبط الحوافز التي تشجّعهم على سكب الزيوت المستعملة في الحاويات المخصصة لذلك.

1-2- أسواق الجملة لمنتجات الصيد البحري

إنّ تراجع مستوى تأهيل أسواق الجملة لبيع الأسماك خلال السنوات الأخيرة مرده أساسا عدم مواكبة بعض مسيري هذه الأسواق لمتطلبات التأهيل من عمليات صيانة ومتابعة صحية للبنية الأساسية والمرافق المتواجدة بها، وهو ما انجر عنه انعكاسات سلبية على جودة المنتج.

وقد وجهت الوكالة عديد المراسلات سواء إلى البلديات أو المجالس الجهوية للقيام بالصيانة اللازمة لأسواق الجملة وذلك طبقا للتراخيص المتعلقة باستغلال هذه الفضاءات ولكن دون جدوى. وإيماننا منها بضرورة إحكام استغلال هذه الفضاءات على الوجه الأمثل والمحافظة على مردوديتها، أعدت الوكالة خلال سنة 2004 بالتنسيق مع الإدارة العامة للجماعات العمومية المحلية بوزارة الداخلية والتنمية المحلية مشروع كراس شروط يتعلق بتنظيم سير أسواق الجملة ويتضمن، إضافة إلى البنود الخاصة بكيفية التصرف في هذه الأسواق، فصلا يتعلق باستغلالها مباشرة من قبل البلديات دون إمكانية استلزامها من قبل الغير. وقد تم إرساله إلى الإدارة آنفة الذكر بتاريخ 28 أوت 2004.

وفي نفس الإطار، قامت الوكالة، بهدف تحسين شفافية المعاملات التجارية والمحافظة على جودة المنتجات البحرية وضمنان مسلكية استرسال وتتبع المنتج Traçabilité، بتجربة نموذجية تتمثل في تهيئة فضاء جديد بميناء صفاقس قصد استغلاله كجناح لبيع المنتجات المعدة للتصدير وذلك بالاعتماد على المعايير المعمول بها في البلدان الأوروبية. ولا شك في أن هذا الإنجاز وتعميمه على بقية الأسواق الكبرى من شأنه أن يخلق محيطا ملائما لمضاعفة صادراتنا والمحافظة على مكاسب التأهيل.

كما أنّ وحدة التصرف حسب الأهداف المحدثة بوزارة التجارة بمقتضى الأمر عدد 1107 لسنة 2004 المؤرخ في 17 ماي 2004 والموكل إليها ضمن مهامها تشخيص الوضعية الحالية لأسواق الجملة للصيد البحري بالمواني من حيث المساحة والبنية الأساسية والتجهيزات المتوفرة بها، من شأنها أن تساهم في مزيد إحكام التصرف في مسالك توزيع منتوجات الصيد البحري وتعزيز مكاسب التأهيل.

وبخصوص بناء سوق جملة لبيع الأسماك بميناء الصيد البحري بسوسة، فمن المنتظر أن تنتهي الأشغال في أواخر شهر مارس 2005 وذلك بكلفة إنجاز تقدر بـ 435 ألف دينار. كما تمت برمجة إنجاز الأشغال المتعلقة بتأهيل سوق الجملة بميناء منزل عبد الرحمان خلال نفس السنة.

2- إسداء الخدمات المينائية

1-2 معدات الرفع والإنزال

يتوفر لدى الوكالة وسائل رفع متنوعة كالرافعات المتنقلة والثابتة والمجابد وآلات الرفع. وتتوزع هذه التجهيزات حسب أهمية الميناء وأهمية الأسطول المتواجد به. وفي إطار تجديد وتعزيز هذه التجهيزات، تم إصدار إعلان طلب عروض في ثلاثة مناسبات آخرها في شهر جانفي 2005 وذلك قصد اقتناء وتركيز رافعة متنقلة 150 طن بميناء جرجيس. كما تمت برمجة اقتناء رافعتين بميناء بني بوزرت وصفافس متناسبتين بحجم المراكب المتواجدة بالمكان وخاصة ميناء بني بوزرت الذي يستقطب مراكب كبيرة الحجم تصل إلى 300 طن. أما بالنسبة لميناء سوسة فقد تمت كذلك برمجة اقتناء رافعة متنقلة في إطار الدراسة المتعلقة بتهيئة المنطقة الجنوبية للميناء. وبخصوص ميناء بني بوزرت وطبرقة، ستسعى الوكالة إلى تركيز آلة تمكن من رفع المحركات.

هذا وقد أعدت الوكالة سنة 2002 دراسة تعلق بالجدوى الاقتصادية والفنية لوسائل الرفع والإنزال. وخلصت الدراسة إلى أن المعاليم الموظفة عن عمليات الرفع والإنزال تبقى دون المستوى الذي يمكن الوكالة من تخصيص الاعتمادات اللازمة لتعويضها وخاصة بمناطق الشمال حيث يتمتع أصحاب المراكب النشطة في هذه المناطق بتخفيض بثلاثي المعاليم المعتمدة في بقية الموانئ.

ونظرا للكلفة المشطة لترخيص هذه الرافعات (ما يفوق 1 مليون دينار للرافعة الواحدة بدون احتساب كلفة الحوض وتهيئة الأرضية المخصصة لإصلاح السفن والتي تناهز 2 م.د) وتخلي الدولة عن تمويلها، تقترح الوكالة مراجعة المعاليم الموظفة في الغرض بشكل يمكنها من مواصلة تأمين اقتناء التجهيزات التي تستوجب التعويض نظرا لقدمها وكثافة عمليات الصيانة

التي تفرضها، وذلك بحذف الامتيازات التي يتمتع بها أصحاب المراكب الناشطة بمناطق الشمال وبالاعتماد على الكلفة الحقيقية لعمليات الرفع والإنزال.

كما تطرقت الدراسة المشار إليها أعلاه إلى فرضية إعادة توزيع الرافعات ببعض المواني بهدف ملائمة طاقة الأسطول المتواجد بكل ميناء، غير أنّها تبدو غير مجدية نظراً للإشكاليات الفنية التي يمكن أن تطرأ عند نقلها من ميناء لآخر (تفكيك وإعادة تركيب وتعويض بعض قطع الغيار...) حيث أنّ أعمار بعض هذه الرافعات يتجاوز 15 سنة. وعلاوة على ذلك تعتبر كلفة هذه العملية مشطة بالمقارنة مع ثمن الرافعة الجديدة.

2-2 الماء والكهرباء

على إثر جلسة العمل المنعقدة بتاريخ 17 ماي 2004 بإشراف السيد كاتب الدولة لدى وزير الفلاحة والموارد المائية المكلف بالموارد المائية والصيد البحري وبحضور ممثلين عن الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه والديوان الوطني للتطهير حول معالم التزود بمياه الشرب بمواني الصيد البحري، تم اتخاذ جملة من الإجراءات المتمثلة في :

- تعميم العدادات الفردية على كل حرفاء المواني وتغيير الشبكات المتقدمة وتسليمها إلى الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه
- إعفاء المجهزين المستغلين لمياه الشرب داخل المواني من دفع معالم التطهير
- بلورة الحلول التي تمكن من الحد من التلوث الناتج عن المؤسسات داخل المواني.

وقد شرعت الوكالة في تركيز عدادات فردية بأغلب المواني على غرار صفاقس وقلبية وبنزرت وسوسة والمنستير وقابس والصخيرة. ومن المؤمل أن تساهم هذه الإجراءات في مزيد إحكام تنظيم توزيع الماء الصالح للشرب داخل المواني في اتجاه التقليل من استهلاك المياه واعتماد تسعيرة حسب أنشطة الحرفاء المرتبطين بشبكة التطهير.

وفي مجال تزويد الكهرباء على طول الأرصفة بالمواني، ستسعى الوكالة إلى تركيز نقاط تزويد ببقية المواني التي تفتقر إلى ذلك.

2-3 - المراكب المهملة

قبل صدور القانون عدد 47 المؤرخ في 14 ماي 2002 والمتعلق بمواني الصيد البحري، كانت الوكالة تفتقر إلى مرجعية قانونية واضحة للتعامل مع هذا الموضوع وتستند في ذلك على القانون العام لإيجاد الحلول المناسبة له. وتخضع الأحكام القضائية التي يتم استصدارها طبقا لهذا القانون إلى عدة إجراءات وتراتب طويلة ومعقدة (معاينات ميدانية لتحديد قائمة المراكب ومعرفة هوية أصحابها، إجراءات الإعلام والاختبار، استصدار الأحكام القضائية وإجراءات التنفيذ ...) الشيء الذي يحول دون رفع المراكب المهملّة في الآجال المستحسنة. ورغم ذلك تمكنت الوكالة من تحقيق عدة إنجازات من أهمّها :

- رفع وإغراق 4 مراكب مهملّة بميناء صفاقس واستصدار أحكام قضائية في شأن

12 مركبا

- رفع 29 مركبا مهملّة بمواني قليبية وقصيبة المديوني والمنستير والشابة وبنزرت وحلق

الوادي وسوسة وجرجيس

- استصدار أحكام قضائية في شأن 05 مراكب بميناء سيدي داود و08 بميناء قابس

و06 بميناء المهديّة

- استصدار أحكام قضائية في شأن 21 مركبا مهملّة بميناء بنزرت

- الشروع في استصدار أحكام قضائية في شأن مركبين بميناء قليبية. مع الإشارة أنه

تم رفع مراكب أخرى بنفس الميناء من قبل أصحابها.

- رفع ونقل 4 مراكب مهملّة من ميناء صفاقس وإغراقها بخليج قابس بكلفة تقدر

ب 106 ألف دينار، وذلك في إطار تنفيذ الخطة الرئاسية التي تهدف إلى حماية المنظومة

البحرية والتقليص من صيد الكركارة بخليج قابس. وقد تمت هذه العملية بالتنسيق مع كتابة

الدولة للبيئة والمعهد الوطني لتكنولوجيا وعلوم البحار.

هذا وتجدر الإشارة إلى أن عملية رفع هذه المراكب تستغرق مدة هامة نظرا لطول

إجراءات إعداد وتنفيذ الصفقات المعدة للغرض، إضافة إلى كلفتها المشطة أحيانا التي تدفع

الوكالة إلى برمجة تنفيذها على عدة مراحل (كلفة رفع المراكب المهملّة سنة 2000 قدرت بـ

142 ألف دينار).

وسعيّا منها إلى إيلاء هذا الموضوع مزيدا من الأهمية، قامت الوكالة ببعث لجنة داخلية

بالإدارة المركزية تعنى بمتابعة وضعيات المراكب المهملّة بجميع المواني وإعداد تقارير دورية في

الغرض وذلك قصد معالجة الإشكاليات المطروحة وإيجاد الحلول المناسبة لها.

III - التصرف في الملك العمومي بمواني الصيد البحري

1- الإطار القانوني

تمّ تسييج مواني الصيد البحري استجابة للشروط والمواصفات الأوروبية في مجال التأهيل وبالتنسيق مع السلط الجهوية. وقد قامت الوكالة في هذا الصدد بتسييج 35 ميناء من جملة 41 تمّ تحديد الملك العمومي لها ولكن لم يصدر بعد في شأن 20 منها أوامر تحديد الملك. هذا ويتم تحديد الملك العمومي البحري لمواني الصيد البحري وإعداد الأوامر الضابطة له من قبل مصالح وزارة التجهيز والإسكان والتهيئة الترابية بالاعتماد على تقارير تعدها لجان جهوية مختصة في الغرض. وتتكون هذه اللجان من عدة أطراف من بينها عضو من الوكالة.

أمّا المواني المتبقية، فنظرا لغياب تحديد الملك العمومي البحري لكلّ من مواني رأس الزيب والهوارية وملولش فإنه تعذر على الوكالة القيام بتسييجها. في حين تمت برمجة تسييج ميناءي منزل عبد الرحمان وسوسة خلال إنجاز أشغال تأهيلهما. وبخصوص ميناء حومة السوق، فإنه لم يقع تسييجه نظرا لوجوده في منطقة سياحية التي تتضمن برنامجا لإدخال مركب ترفيهي، علما وأن الوكالة بصدد تدارس تحديد الملك العمومي البحري للميناء.

أمّا بشأن تحيين تراخيص الحيازات وفق مقتضيات القانون عدد 47 لسنة 2002 المؤرخ في 14 ماي 2002، فقد تطلب الشروع في إعداد ذلك انتظار صدور الأوامر التطبيقية المتعلقة ببعض الفصول المدرجة به (ما بين شهر جويلية وشهر ديسمبر 2003). وتهمّ هذه التراخيص الحيازات التي تمّ إسنادها قبل صدور القانون ويتمّ تحيينها وفق الشروط الجديدة آليا كلما انتهت مدة الاستغلال أو سجل بشأنها تنقيح في بعض الفصول. هذا وقد قامت الوكالة بإعلام حرفائها بضرورة مدها بالوثائق القانونية قصد تحيين التراخيص المسندة إليها. وقد تمّ إلى غاية فيفري 2005 تحيين 175 ترخيصا استوفى أصحابها الوثائق القانونية المطلوبة.

2- التصرف في الحيازات

1-2- إسناد الحيازات

يتمّ إسناد التراخيص وفق المطالب الواردة على الوكالة والمصادق عليها من قبل السلطة الجهوية واللجنة الاستشارية للميناء وكذلك وفق أمثلة التهيئة والمقاسم المتوقّرة بالمواني. وبعد صدور قرار المصادقة على النظام النموذجي للمواني وعلى إثر جلسات اللجان الاستشارية بالمواني للمصادقة على النظام الخاص لكل ميناء، تم الاتفاق على إعداد حاجيات كلّ ميناء من الأنشطة الواجب تركيزها قبل عرض المطالب المعدة للغرض على هذه اللجان. ويراعى في ذلك حاجيات القطاع وحاجات المهنة وكذلك الإمكانيات المتاحة بالميناء. وقد تمّ في هذا الصدد إعادة النظر في تركيبة اللجنة الاستشارية للميناء تبعا لمقرر السيد وزير الفلاحة والموارد المائية عدد 667 بتاريخ 02 جويلية 2004 في اتجاه مزيد إحكام تنظيم إسناد الأنشطة بالمواني بما يتلاءم وحاجيات المهنة والقطاع.

أمّا في ما يتعلّق بتعليل رفض المطالب وإدراج ذلك بمحاضر جلسات اللجان الاستشارية للمواني، ستسعى الوكالة إلى إعلام هذه اللجان لتدارك هذا النقص مستقبلا.

ومن بين الأسباب الداعية إلى تأخير إسناد التراخيص نذكر على سبيل المثال :

- عدم توفر جميع الوثائق المطلوبة لتكوين الملف إضافة إلى المطالبة ببعض الوثائق المكتملة له، الشيء الذي يدفع الوكالة إلى مراسلة المعنيين بالأمر قصد استكمالها،
- ورود مطالب بشأن بعض العقارات التي مازالت محل نزاع قانوني مع المستغل السابق،
- عدم احترام بعض الحرفاء للقوانين المنظمة للملك العمومي المينائي حيث ترد على الوكالة مطالب بشأن عقارات تم التنازل عنها من قبل المستغلين لفائدة أشخاص آخرين بدون وجه قانوني، وهو ما يتطلب إعادة دراسة هذه الملفات قصد تسويتها.

وقد تمّ اتخاذ عدة إجراءات لتلافي هذا التأخير منها :

- تنظيم اجتماعات اللجنة الاستشارية للميناء كل ثلاثة أشهر أو كلما دعت الحاجة إلى ذلك طبقا لمقرر السيد وزير الفلاحة والموارد المائية عدد 667 بتاريخ 02 جويلية 2004.
- إعداد منشور تطبيقي سنة 2004 يتضمن الترتيب الإدارية والقانونية الخاصة بالإشغال الوقي للملك العمومي المينائي من حيث شروط الإسناد والاستغلال،

2-2- متابعة الحيازات

بهدف مزيد إحكام التصرف في عمليات إسناد تراخيص الحيازات الوقتية، أعدت الوكالة أمثلة طوبوغرافية لجميع المواني تتضمن مختلف المقاسم التي يتم استغلالها مع بيان هوية المستغل وطبيعة الأنشطة لكل مقسم. كما أعدت في هذا الإطار، منظومة إعلامية للتصرف في هذه التراخيص بصفة عصرية.

أ- تحيين التراخيص

تمّت مراسلة أصحاب التراخيص التي انتهت صلوحيتها لمد الوكالة بمطالب تحديد مصحوبة بالوثائق المحينة لرخص تعاطي النشاط، وقد تم إلى موفى ديسمبر 2004 تحيين 187 ترخيصا استوفى أصحابها الوثائق المطلوبة.

وبشأن عمليات تقييم الملك العمومي المينائي، تقوم الوكالة بمراسلة مصالح الإدارة العامة للاختبارات بوزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية بصفة دورية قصد مراجعة القيمة الكرائية للعقارات بمواني الصيد البحري.

ب- احترام بنود التراخيص

إضافة إلى دور رؤساء المواني في هذا المجال، تقوم الوكالة بمعاينات ميدانية بمختلف المواني قصد تحيين وضعية العقارات. وقد أعدت للغرض بنك معلومات محينة طبقا لأمثلة طوبوغرافية لمتابعتها.

فبخصوص بعض الوضعيات المتعلقة بانقضاء الأجل المحدد لتسليم العقار، فإنه يتم التنبيه على المستفيد في مرحلة أولى. وفي صورة عدم الاستجابة، تقوم الوكالة بإلغاء الترخيص. ومن بين الصعوبات التي تعترض أعوان الوكالة عدم تواجد أغلب المستفيدين (البحارة) نظرا لطبيعة عملهم الذي يتميز بالتنقل. وبالنسبة لميناء بنزرت فقد تم تسليم كل المحلات إلى أصحابها.

أمّا في ما يتعلّق بإنجاز البناءات وفق الشروط المبينة بالتراخيص، تقوم الوكالة في بعض الأحيان بإمهال المستفيدين آجال إضافية لإنجاز البناءات وذلك حسب توصيات اللجنة الاستشارية للميناء. وفي صورة عدم الاستجابة، تقوم بالإجراءات القانونية (إصدار تنبيه، إعداد محاضر معاينة، استصدار الأحكام القضائية...) قصد استرجاع هذه العقارات. ففي ميناء المنستير، أنجز بعض المستفيدون البناءات موضوع التراخيص. في حين شرع البعض الآخر في الإنجاز. ولم تبقى سوى 5 حالات تم إمهال أصحابها.

وبشأن سحب التراخيص لحريّفين تخلّدت بذمتها مستحقات الوكالة، فقد تم استصدار بطاقتي إلزام في شأنهما وهما بصدد التنفيذ.

ج- إلغاء التراخيص

تقوم الوكالة بإعلام المستغلين بقرارات الإلغاء عن طريق عدول التنفيذ أو عن طريق البريد مع الإعلام بالبلوغ. وفي صورة عدم الاستجابة، يحال الملف إلى مصلحة النزاعات لاتخاذ الإجراءات القانونية إزاءهم (قضية في الخروج). ومن بين الصعوبات التي تعترض الوكالة لإتمام إجراءات تنفيذ قرارات الإلغاء والتي تعهد إلى عدول التنفيذ، عدم تواجد المستفيدين بصفة مسترسلة أو إحالة استغلال العقارات موضوع التراخيص إلى الغير دون إعلام الوكالة بذلك. وبالنسبة لقرارات الإلغاء الصادرة بشأن 11 حريف بمواني بنزرت وسوسة وحمومة السوق و 38 حريف بميناء صفاقس والتي تأخر تنفيذها دون استرجاع العقارات، فإنه تم إعلام أصحابها واتخاذ الإجراءات القانونية في شأنهم.

IV - الموارد المالية للوكالة وآفاقها المستقبلية

بلغ رقم معاملات الوكالة خلال سنوات 2002 و2003 و2004 على التوالي 7,2 م.د و 7,3 م.د و 7,7 م.د (تقديرات) وذلك بمعدل نسبة نمو يفوق 3 %. وقد تجسد هذا التحسن على مستوى تطور المعاليم بفضل تدعيم الإجراءات المتخذة على مستوى إحكام أساليب مراقبة إنزال منتوجات الصيد البحري ومتابعة مسالك توزيعها من ناحية، وتحسين أداء التجهيزات والمنشآت المينائية بفضل برامج الاستثمار والصيانة من ناحية أخرى.

وبهدف دعم النقلة النوعية التي شهدتها مواني الصيد البحري والمساهمة في رفع التحديات المستقبلية التي تفرضها متطلبات القطاع، أصبحت الوكالة مدعوة إلى مزيد العمل على تدعيم وتطوير المكاسب التي تم تحقيقها في هذا المجال من خلال وضع سياسات وبرامج تأخذ بعين الاعتبار دورها التنموي في القطاع ودورها كمرفق عام من جهة والوسائل المادية والمالية والبشرية المتوفرة لديها من جهة أخرى.

ولكن أمام غياب منح الاستثمار التي كانت تخصصها الدولة لفائدة الوكالة بعنوان بعض المشاريع الكبرى وذلك بداية من المخطط العشر وعدم انتفاع هذه الأخيرة بمنح تعويضية لتغطية الانعكاسات المالية لتشجيعات الدولة المتعلقة بدعم الصيد البحري بمواني الشمال والتي بلغت خلال سنوات 2001 و2002 و2003 ما قدره 1,16 م.د، كان لا بدّ من النظر في بعض المسائل لعل أهمها ما يلي :

- ضرورة مراجعة معالم الرفع والإنزال بشكل يمكن الوكالة من تحقيق التوازن على مستوى توظيف الموارد المالية للقيام بمشمولاتها على أحسن وجه، علما وأنه لم تتم مراجعة هذه المعالم منذ بداية نشاط الوكالة. وقد شرعت هذه الأخيرة في إعداد مشروع تنقيح في الغرض. كما يشمل هذا المشروع إعفاء الوكالة من تحمل التبعات المالية لتشجيعات الدولة بالمناطق الشمالية قياسا بالتشجيعات المسندة لفائدة البحارة والمتعلقة باستهلاك الوقود المدعم والذي لا تتحمله الشركة الوطنية لتوزيع البترول بل الدولة.

- إنّ إحالة الأصول الثابتة (المساهمة العينية للدولة : تجهيزات ومنشآت مينائية...) إلى الوكالة بوجه الملكية التامة من جهة (الفصل الثالث من قانون إحداث الوكالة) وتكليف هذه الأخيرة باستغلال التجهيزات والمنشآت المينائية دون التصرف فيها من جهة أخرى، يستوجب مراجعة الصفة القانونية لرأس المال (إسناده إلى الوكالة بالدينار الرمزي) بشكل يمكن من ملاءمة النصوص الترتيبية لطبيعة نشاط الوكالة. فقد نتج عن إحالة الأصول بهذه الصفة وإدراجها ضمن قوائم الوكالة (حسب ما تقتضيه أحكام القانون عدد 112 المؤرخ في 30 ديسمبر 1996 والمتعلق بنظام المحاسبة للمؤسسات) تحمل هذه الأخيرة أعباء مخصصات الاستهلاكات (4.255 م.د سنة 2003)، وهو ما يفسّر عدم قدرة نتيجة الاستغلال رغم إيجابيتها على تغطية هذه الأعباء.

- تخصيص اعتمادات على ميزانية الدولة لإنجاز بعض المشاريع الهامة على غرار تحديد تجهيزات الرفع والإنزال التي يعود تاريخ اقتناء أغلبها إلى الثمانينات والتي تكلف أشغال الصيانة العادية الموظفة عليها اعتمادات سنوية تقارب 150 ألف دينار، علاوة على أن كلفة اقتناء الرافعة الواحدة تفوق 1 مليون دينار. وكذلك الشأن بالنسبة لمشاريع الجهر المتواترة والمكلفة لبعض المواني التي تشهد صعوبات تقنية بسبب تواجدها الجغرافي مثل قلعة الأندلس والهورية وقابس.

- تعزيز بعض الأنشطة بالعناصر البشرية اللازمة بهدف تغطية بعض الوظائف المتعلقة بالاستخلاص وتحسين إسداء الخدمات المينائية وتطويرها، خاصة وأن الوكالة مدعوة ضمن الالتزامات الموكولة إليها إلى إرساء نظام العمل المستمر وممارسة الشرطة المينائية ومراقبة تنظيم عمليات الدخول والخروج بجميع المواني.

- إنّ النصوص القانونية والترتيبية المنطبقة على أعوان الدولة لا تتناسب مع طبيعة نشاط الوكالة، من ذلك أن أعوان الوكالة بالمواني مطالبون وجوبا بالتواجد المستمر بها وتوفير بعض الخدمات المينائية بصفة مسترسلة (24 س/ 24 س) والحرص على استخلاص المعاليم. لذلك وجب التفكير في وضع قانون أساسي بالقياس مع بعض المنشآت العمومية الأخرى يتضمن وسائل التحفيز التي تتماشى والالتزامات الموضوعة على كاهلهم وتضمن الحفاظ على موارد الوكالة وعلى دورها كمرفق عام.

- تحديد احتياجات الوكالة من المعدات والتجهيزات الضرورية وضبط قيمتها ومراحل إنجازها حسب الأولويات وإمكانيات التمويل وذلك في إطار ضبط برامج استثمار تستجيب لواقع وآفاق الوكالة.

1- معاليم الإنزال

إنّ معلوم الإنزال على منتجات الصيد البحري قد تم اعتماده على إثر الدراسة التي وقع تمويلها من قبل البنك العالمي في بداية الثمانينات والتي أفضت نتائجها إلى تحديد قيمة مختلف الخدمات المينائية، ومن بينها معلوم على بيع المنتجات البحرية، التي من شأنها أن تساهم في تغطية مصاريف استغلال المنشآت والتجهيزات المينائية.

ولئن يعكس مؤشّر نسبة الاستخلاص النظري لمعاليم الإنزال المحتسب على أساس قيمة الإنتاج الوطني من منتجات الصيد البحري نقصا في مداخيل الوكالة، فإن ذلك يعزى بالأساس إلى :

- إنزال بعض كمّيات الإنتاج بمواقع مجاورة للميناء. وهو ما يعتبر مخالفا لمقتضيات الفصل عدد 17 من القانون عدد 13 لسنة 1994 المتعلق بممارسة الصيد البحري. ويتعين في هذا الصدد مزيد الحزم في مراقبة وحدات الصيد المخجلة بالتراتب القانونية والقضاء على ظاهرة الكيس.

- صعوبة متابعة كلّ كمّيات الإنتاج المعدة للتصدير والمنزلة ببعض المواني من جراء البيع الموازي الذي يقوم به عدد من المتدخلين بالميناء. ولعل الإجراءات المتخذة في هذا الغرض والمتمثلة في تخصيص جناح لبيع هذه المنتجات من شأنه أن يساهم في تعزيز هذه المعاليم وتنميتها.

- إلى جانب حرص الوكالة على إلزام وكلاء البيع باستعمال دفاتر الفواتير المسلمة من قبل البلديات، فإنها تقوم بمراقبة ميدانية للكمّيات المباعة بأسواق الجملة لأغلب المواني على غرار صفاقس وحلق الوادي وبئر القصبعة.. . وتقترح الوكالة في هذا الصدد حث البلديات على تحديد دفاتر الفواتير التي يمسكها الوكلاء بشرط الإدلاء بما يثبت خلاص متخلداتهم تجاه الوكالة.

- في غياب إمكانية انتداب الأعوان بالصفة المرجوة (طول إجراءات الانتدابات الخاضعة إلى مصادقة وزارة الإشراف والوزارة الأولى) ، تعتمد الوكالة حاليا على مخطط توظيف الأعوان وتوزيع الوظائف بينهم بشكل يغطي أغلب الأنشطة بالمواني (وذلك حسب توصيات وزارة الإشراف). ولئن سعت الوكالة، بهدف إرساء نظام العمل المستمر بالمواني، إلى توزيع توقيت العمل بين مختلف الأعوان قدر الإمكان، فإنّ الحاجة إلى تعزيزها بالموارد البشرية المطلوبة أصبحت ضرورة تفرضها متطلبات الأنشطة وخاصة مراقبة عمليات ترويج وتسويق منتجات الصيد البحري.

2- استخلاص المستحقّات

إنّ معرفة أسباب ارتفاع المستحقات المتخلّدة بذمة الحرفاء وبالباغة 6,4 م.د سنة 2003 تقتضي التوقف على جملة من المعطيات الأساسية التي تعكس الصورة الحقيقية لتفاقمها والصعوبات المتعلقة بمختلف إجراءات الاستخلاص.

ومن أهمّ هذه المعطيات :

2-1- المستحقات المتخلّدة بذمة الحرفاء الخواصّ

- تتطلّب إجراءات الاستخلاص عدة مراحل إدارية وقانونية يتعيّن احترامها شكلا ومضمونا حفظا لحقوق الوكالة. وقد تبين أن المدة الفاصلة بين إصدار التنبيه الأول إلى حين إصدار بطاقة الإلزام لا تقلّ عن 4 أشهر إذا ما توفرت جميع المعطيات المتعلقة بهوية وعناوين الحرفاء. كما أن الوكالة مدعوة قبل إصدار بطاقة الإلزام إلى التثبّت والتحري من توفّر جميع الوثائق المدعمة والمعلومات التي تخصّ الحرفاء والتنسيق مع رؤساء المواني والمصالح المعنية بالأمر بشأن الفواتير موضوع الدين، وهو ما قد يتسبب في تمديد آجال الاستخلاص.

- قد يتمّ الاعتراض على بطاقات الإلزام (يحق للمدين من تاريخ الإعلام وإلى حدود ثلاثة أشهر الاعتراض عليها لدى محكمة الاستئناف) ويمتد هذا الإجراء إلى مدة زمنية تبقى من أنظار الهيئة القضائية. وبعد صدور الحكم قد تطول مدة التحصل على نسخة تنفيذية أو مجردة من الحكم في كثير من الأحيان إلى سنة أو أكثر.

- تعهد متابعة تنفيذ بطاقات الإلزام إلى عدول التنفيذ. وقد تبين أنّه من بين الصعوبات التي تحول دون تنفيذها يعود أساسا إلى غياب المعلومات المحينة والمتعلقة بعناوين الحرفاء أو عدم حوزتهم للممتلكات إضافة إلى تقاعس عدول التنفيذ في أداء مهامهم. وقد قدرت مستحقات الوكالة الصادرة في شأنها بطاقات إلزام أو أحكام قضائية والتي تعسر تنفيذها ما يناهز 750 ألف دينار.

- إنّ جانبا هاما من هذه المستحقات يتعلق بانتشال المراكب المهملّة على نفقات

الوكالة في انتظار إتمام إجراءات استرجاع المصاريف التي تتطلب مدة طويلة. وقد بلغت إلى موفى جوان 2004 ما قدره 418 ألف دينار.

- إنّ بعض مستحقات الوكالة تتعلّق بحرفاء في إطار تصفية قضائية أو حرفاء مجهولة

مقرّاتهم. وتقدر هذه المستحقات بـ 413 ألف دينار.

- باعتبار وأنّ الوكالة تسدي خدماتها لقطاع حساس يتأثر بالمعطى الطبيعي والاجتماعي والاقتصادي، كان لا بد أن يكون مجال الصلح باب كبير في متابعة استخلاص ديون الحرفاء.
- إنّ جزءا هاما من هذه الديون والبالغة 1,223 مليون دينار تخص ستة حرفاء فقط.
- بالرجوع إلى تركيبة الحرفاء، نلاحظ أن 42 % من مستحقات الوكالة تنحصر بين 10 آلاف و300 ألف دينار وهي تخص 65 حرفيا من مجموع حرفاء الوكالة البالغ حوالي 6650 حرف.

وقد اتخذت الوكالة العديد من الإجراءات التي تمكن من تعزيز متابعة استخلاص المستحقات المتخلدة بذمة الحرفاء. ومن هذه الإجراءات نذكر على سبيل المثال :

- وضع شروط جديدة لإسناد كراءات الملك العمومي المينائي (منها تعميم توفير الضمانات المالية لجميع الأنشطة باستثناء تلك المتعلقة بمخازن لحفظ معدات الصيد البحري) تمكن من تقليص الديون واستخلاصها في الآجال إضافة إلى مواصلة ربط تقديم بعض الخدمات للمستغلين بقدر وفائهم لالتزاماتهم.
- إحداث لجنة داخلية بالإدارة المركزية تعنى بمتابعة وضعية الحرفاء ومعالجة جميع المسائل المطروحة ومقاربة الأرقام واستكمال الوثائق والمعطيات الواجب توفيرها في الغرض.
- العمل على تحيين جميع المعطيات المتعلقة بالحرفاء والحرص على توفير جميع الوثائق القانونية والإدارية بهدف تكوين بنك معطيات يتم الرجوع إليه كلما اقتضى الأمر ذلك.
- تحسيس رؤساء المواني على مزيد الحزم في متابعة مستحقات الوكالة باعتبارهم يمثلون الحلقة الأولى في التعامل مع الحرفاء وتحميلهم المسؤولية لاستخلاصها.
- إعداد دفاتر استهلاك الماء والكهرباء مسبقا الدفع بالنسبة للمراكب.
- إعداد تقارير دورية تتضمن تحليل قيمة المستحقات وأسباب تطورها وتقييم نسق استخلاصها.

* مثال لحريف تخلدت بدمته مستحقات بلغت قيمتها 377 ألف دينار ولم تصدر في شأنه بطاقة إلزام في الإبان :

تتضمّن المستحقّات المتخلّدة بذمة هذا الحريف والبالغة إلى موفى جوان 2004 ما قدره 377 ألف دينار، معاليم استغلال مركب تبريد تابع للوكالة بمقتضى حيازة وقتية ومعاليم إنزال منتوجات البحر. وقد صدرت في شأن المعني بالأمر في مرحلة أولى بطاقة إلزام بمبلغ قدره 185.998,201 دينار سنة 1995 من قبل السيد المكلف العام بنزاعات الدولة حيث تعهد بمتابعة ملف المعني بالأمر (استرجاع العقار واستخلاص المستحقّات). وأمام تفاقم ديون هذا الحريف، طلبت الوكالة من السيد المكلف العام بنزاعات الدولة استرجاع الملف ضمن مراسلات متعددة قصد مراجعة جملة الديون وتحديد المبالغ التي تضمنتها بطاقة الإلزام وذلك قصد مواصلة إجراءات التنفيذ ومطالبة الحريف بالمستحقّات المتراكمة، ولكن بدون جدوى.

وعليه، تولّت الوكالة التثبيت من فترة المستحقّات الصادرة في شأنها بطاقة الإلزام المذكورة آنفا وضبط الديون المتبقية وإصدار بطاقة إلزام ثانية سنة 2003 بمبلغ قدره 189.738,409 دينار. وقد تطلب ذلك توفير الإثباتات الضرورية وهو ما تسبب في تأخير إصدارها.

* أمثلة تتعلق بتراكم ديون مؤسّستين منتصبّتين بميناء سيدي داود وتزاو لان
نشاط استغلال وتحويل المنتجات البحرية

تتعلّق هذه الديون بمؤسّستين تمت إحالة العقارات إليهما بميناء سيدي داود في إطار تصفية الديوان القومي للصيد البحري بمقتضى قرار لجنة تطهير وإعادة هيكلة المؤسسات ذات المساهمات العمومية. ونظرا لأن هذا القرار لم يتضمن حدود مضبوطة لكل مؤسسة، تدخلت الوكالة في عدة مناسبات لتجزئتها والتنسيق مع الإدارة العامة للاختبارات بوزارة أملاك الدولة والشؤون العقارية قصد القيام بالتقييم واعتماده لمطالبة المؤسّستين بالمستحقّات الراجعة إلى الوكالة. وقد استغرقت هذه الوضعية مدة طويلة الشيء الذي تسبب في التأخير بمطالبة هذه المستحقّات وبالتالي تراكمها.

- المؤسّسة الأولى : قيمة الدين : 400 ألف دينار
تم إعداد بطاقتي إلزام في الغرض وجدولة الدين إلى موفى سنة 2005. وقد دفع المدين ما قدره 105 ألف دينار.

- المؤسّسة الثانية : قيمة الدين : 48 ألف دينار
تم إصدار تنبيه للمعني بالأمر. ولقد طلب هذا الأخير جدولة ديونه نظرا لتدهور إنتاج
التنارة خلال السنوات الأخيرة.

* أمثلة تتعلّق بالتصرّف في الضمانات البنكية

تتعلّق هذه الضمانات بمعاليم كراء مركبات تبريد.

- الحريف الأول : قيمة الدين : 197 ألف دينار
تخصّ هذه المستحقّات تعاضدية جهوية لخدمات الصيد البحري. وتتضمّن معاليم
استغلال مركب تبريد تابع للوكالة بمقتضى حيازة وقتية ومعاليم أخرى تتعلّق باستهلاك ماء
وكهرباء وإنزال منتوجات البحر. أما في ما يتعلّق بقيمة الضمانات المقدمة من قبلها، فهي لا
تشمل سوى المعاليم الخاصة باستغلال مركب التبريد.

- الحريف الثاني : قيمة الدين : 21 ألف دينار
بلغت المستحقّات المتخلّدة بدمته في موفّي ديسمبر 2004 ما قدره 6 آلاف دينار أي
أنّها لا تتجاوز قيمة الضمان البنكي المقدم من طرفه.

- الحريف الثالث : قيمة الدين : 12,9 ألف دينار
بلغت المستحقّات المتخلّدة بدمته في موفّي ديسمبر 2004 ما قدره 6 آلاف دينار أي
أنّها تقارب قيمة الضمان البنكي المقدم من طرفه.

- الحريف الرابع : قيمة الدين : 46,6 ألف دينار
بلغت المستحقّات المتخلّدة بدمته في موفّي ديسمبر 2004 ما قدره 32 آلاف دينار
وقد صدر في شأنه قرار إلغاء وشرعت الوكالة في اتخاذ الإجراءات القانونية إزاءه.

2-2- المستحقّات المتخلّدة بدمّة الهياكل العمومية

أمام تضخم وتراكم المستحقّات المتخلّدة بدمّة المؤسّسات والهياكل العمومية، قامت
الوكالة مرارا بالتنسيق مع سلطة الإشراف بمراسلة هذه الهياكل مباشرة أو عن طريق الوزارات

الراجعة إليها بالنظر قصد تسويتها. ورغم الاتفاقيات المبرمة مع بعض البلديات والمجالس الجهوية بشأن جدولة هذه الديون، فإنها لم تلتزم بتعهداتها. وللإشارة فإن المستحقات المتخلدة بذمة البلديات على سبيل المثال تتعلق باستغلال أسواق الجملة التي تم كراءها إلى مستلزمين خواص بمعايير تفوق بكثير المعايير الموظفة على استغلال هذه الفضاءات المسندة إليها في إطار التراخيص.

كما أنّ نسبة هامة من هذه المستحقات تتعلق باستهلاك الماء والكهرباء والحال أنّ الوكالة مطالبة بدفع المعايير الموظفة في الغرض إلى الشركة الوطنية لاستغلال وتوزيع المياه في آجال محددة ولا تتمتع بأية امتيازات في هذا الشأن. وأمام تلدد وتقاعس هذه الهياكل لدفع ما عليها، وما ينجر عن ذلك من تضخم الديون وصعوبة في استخلاصها، فإن الوكالة ستلجأ إلى اتخاذ الإجراءات الإدارية التي تكفل الحفاظ على مستحقاتها ومنها استغلال الأسواق الراجعة لها بالنظر بصفة مباشرة بمقتضى الفصل عدد 5 من القانون عدد 18 لسنة 2000 الذي يخول لها ذلك دون اللجوء إلى كرائها. كما أنّها ستجد نفسها مضطرة إلى قطع الماء والتيار الكهربائي على كل متلدد في الخلاص.

وفي إطار مساعي الوكالة المتكررة قصد تسوية وضعية هذه الهياكل، تمّت مؤخرا مراسلة وزارة المالية تحت إشراف وزارة الفلاحة والموارد المائية بشأن ضرورة التدخل لدى مختلف المصالح الإدارية والجماعات العمومية المحلية وخاصة البلديات قصد خلاص ديونها تجاه الوكالة (وخاصة معايير الماء والكهرباء) واحترام الجدولة المتفق عليها بين البلديات والوكالة. كما اقترحت الوكالة إدراج جدولة هذه الديون في إطار إعداد ميزانية الوزارات التي تنتمي إليها هذه المصالح طبقا للأقسام المتفق عليها ضمن الاتفاقيات المبرمة في الغرض.