

بسم الله الرحمن الرحيم

باردو 2019/01/03

إلى السيد رئيس مجلس نواب الشعب

سؤال كتابي إلى السيد وزير النقل

1. ما صحة المعلومات التي جاءت في التقرير الرقابي لدائرة المحاسبات عـ31دد والذي ينص على أن شركة الخطوط الجوية التونسية سمحت منذ سنة 2016 لطائراتها بتأمين رحلات بأكثر من خمس أعطال خلال نفس الرحلة؟
2. ماهي أسباب تأخر الرحلات على متن الناقلات الجوية التونسية؟
3. وما هو حجم الضرر المطالبة به الشركة من طرف الحرفاء؟



النائب بشير اللزام

صالح 39/62/2019

من وزير النقل
إلى عناية السيد رئيس مجلس نواب الشعب

الموضوع: الإجابة على سؤال كتابي.
المرجع: مراسلتكم عدد 182 بتاريخ 28 جانفي 2019.
المصاحب: 01

تبعا لمراسلتكم المشار إليها بالمرجع أعلاه، يشرفني بأن أوافيكم صعبة هذا، بإجابة
وزارة النقل على السؤال الكتابي الذي توجه به النائب السيد بشير اللزام.
هذا وتبقى مصالح وزارة النقل على ذمة السيد النائب لتقديم أية إيضاحات يطلبها.

والسلام

وزير النقل
هشام بن أحمد



رد وزارة النقل على سؤال كتابي

| | |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| مصدر السؤال | النائب السيد بشير اللزام |
| مرجع الإحالة | عدد 182 بتاريخ 28 جانفي 2019. |
| نص السؤال | <p>1- ما صحة المعلومات التي جاءت في التقرير الرقابي لدائرة المحاسبات عدد 31 والذي ينص على أن شركة الخطوط التونسية سمحت منذ سنة 2016 لطائراتها بتأمين رحلات بأكثر من خمس أعطال خلال نفس الرحلة؟</p> <p>2- ماهي أسباب تأخر الرحلات على متن الناقل الجوية التونسية؟</p> <p>3- وما هو حجم الضرر المطالبة به الشركة من طرف الحرفاء؟</p> |

رد وزارة النقل

بخصوص السؤال الأول حول التقرير الرقابي لدائرة المحاسبات عدد 31:

إن استعمال عبارة " قائمة الأعطال " كترجمة للمصطلح بالانجليزية (Minimum Equipment List) انجر عنه فهم خاطئ لكل من يطلع على التقرير، في حين أن الترجمة الصواب هي " القائمة الدنيا للتجهيزات " أو " قائمة الحد الأدنى من المعدات " كما تستعملها منظمة الطيران المدني الدولي OACI. إن " القائمة الدنيا للتجهيزات " يتم تحديدها من " القائمة المرجعية الدنيا للتجهيزات " والتي يحددها المصنّع وتصادق عليها إدارة الطيران المدني لبلد المصنّع FAA و EASA. وتتم المصادقة على " القائمة الدنيا للتجهيزات " من قبل الإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل.

وتتضمن كل طائرة أجهزة متعددة للقيام بنفس الوظيفة (Redondance) ويتسنى السماح لمدة محددة من الزمن للطائرة بالطيران بإحدى الأجهزة معطبة بالاعتماد على "القائمة الدنيا للتجهيزات" حسب التصنيفات التالية :

Catégorie MEL (Minimum Equipment List):

Cat A: selon l'annotation indiquée au niveau de l'item MEL

Cat B: 3 jours sans comptabiliser le jour d'apparition de la panne

Cat C: 10 jours sans comptabiliser le jour d'apparition de la panne

Cat D: 120 jours sans comptabiliser le jour d'apparition de la panne

CDL (Configuration Deviation List): en général sans intervalle sauf si précisé comme annotation au niveau de l'item CDL

وينص الملحق عدد 6 لمنظمة الطيران المدني الدولي OACI على أنه:

"ليس المقصود من قائمة الحد الأدنى من المعدات أن تكفل تشغيل الطائرة لفترة غير محددة مع تعطل بعض الأنظمة أو المعدات بها. إنما الغرض الأساسي لقائمة الحد الأدنى من المعدات هو السماح بالتشغيل الآمن لطائرة مع تعطل بعض الأنظمة أو المعدات في إطار برنامج سليم وخاضع للرقابة لإجراء الإصلاحات والاستبدال قطع الغيار".

ولا تتضمن القوانين الدولية والوطنية تحديدا للعدد الأقصى للمعدات أو الأنظمة التي يمكن قبول السماح بتعطيلها باستعمال "القائمة الدنيا للتجهيزات" بل يُطلب من المستغلين ما يلي:

" يجب على المشغلين أن يتأكدوا من عدم بدء أي رحلة جوية بينما تكون معدة من معدات قائمة الحد الأدنى من المعدات متعطلة عن العمل، قبل أن يتأكدوا من أن أي علاقة بين الأنظمة أو المكونات المتعطلة لن تؤدي إلى تدهور غير مقبول في مستوى الأمان و/ أو إلى زيادة غير ضرورية في عبء العمل الواقع على عاتق طاقم القيادة".

وتحرص شركة الخطوط التونسية على تشغيل مأمون لطائراتها والحفاظ على مستوى عال من السلامة كما تنص عليه منظومة التصرف في السلامة SMS داخل الخطوط التونسية والمصادق عليها من قبل الإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل طبقا لمعايير منظمة الطيران المدني OACI.

فيما يتعلق ببعض الأمثلة المضمنة في تقرير عدد 31 لدائرة المحاسبات لطائرات تم استغلالها باستعمال "القائمة الدنيا للتجهيزات" والذي ارتأت دائرة المحاسبات أنه مرتفع فإن التثبيت من الوثائق التابعة للرحلات المذكورة لا تتضمن على أعطاب قد تزيد في عبء عمل الطيارين. وقد قامت الخطوط التونسية بإصلاح هذه الأنظمة والمعدات في الأجل القانونية.

ومن ناحية أخرى، فإن قوانين المالية منذ 2016/2017 تضمنت ضرورة دفع الأداء على القيمة المضافة ب 6 و 7 في المائة على كل عمليات الشراء أو الصيانة للمعدات المتأتية من الخارج، يتم دفعها عند القيام بالتصريح الديواني، مما أثقل كاهل الشركة وعطل عمليات التوريد وكذلك خلاص

(2) كيفا (مدة التأخير):

| | 2018 | 2017 |
|-------------------------------------|---------|---------|
| الحالات الخاصة للمسافرين (مرض, الخ) | 140:20 | 163:24 |
| امداد الوقود | 68:51 | 188:34 |
| العوامل المناخية | 328:26 | 379:13 |
| مصالح الشرطة و الديوانة | 842:39 | 650:30 |
| مشاكل البنية التحتية للمطارات | 816:08 | 1097:06 |
| البرمجة و المصالح التجارية | 799:58 | 903:46 |
| ملاحة جوية ATC | 483:40 | 926:45 |
| مشاكل الملاحين و العمليات الجوية | 1549:33 | 1321:46 |
| الخدمات الارضية | 1636:13 | 2963:10 |
| المشاكل الفنية و الاعطاب | 3622:14 | 3837:09 |

بالنسبة للسؤال الثالث بخصوص حجم الضرر المطالبة به الشركة من طرف الحرفاء:

يتمثل حجم التعويضات للمسافرين الذين طالبوا شركة الخطوط التونسية بالتعويض للضرر في ما يلي:

- سنة 2016 : 22579 حريف بكلفة 1508064.673 د،
- سنة 2017 : 58296 حريف بكلفة 3564422.319 د،
- سنة 2018 : 80011 حريف بكلفة 5999585.809 د .