

باردو في 17 /09/ 2016

الى السيد رئيس مجلس نواب الشعب

الموضوع: سؤال كتابي الى السيد وزير النقل

سلاما واحتراما وتحية خالصة،

أما بعد،

ماهي حقيقة المزاعم التي تتهم الشركة التونسية للملاحة بالفساد وإغراق الشركة في الديون؟

بشير اللزام

عضو بمجلس نواب الشعب

رقم الهاتف: 27440025



الواردات مكتب السيد
20 سبتمبر 2016
مجلس نواب الشعب مكتب الضبط المركزي



الشركة التونسية للملاحة

إجابة الشركة التونسية للملاحة على مزاولة رئيس مجلس نواب الشعب حول سؤال مقدم من طرف النائب السيد بخير اللزاه

جوابا على السؤال المقدم من طرف النائب السيد بشير اللزاه عضو بمجلس نواب الشعب، والمزاعم التي وصلت الى الشركة التونسية للملاحة، يشرفني موافاتكم بالتوضيحات التالية :

❖ بخصوص السؤال المتعلق بحقيقة المزاعم التي تتهم الشركة التونسية للملاحة بالفساد :

♦ حول البقطة المتعلقة بتصميم الإطار العام وعدم تخريب الهيئة المديرية في رسم سياسات الشركة :

« خلافا لما ورد من اتهامات خطيرة بخصوص عدم تشريك الهيئة المديرية في رسم سياسات الشركة التونسية للملاحة، تتوخى الإدارة العامة للمؤسسة في تسيير أعمالها نمط تصرف متمثل في ما يسمى بالقيادة التشاركية التي تعطي الفرصة لإطارات الشركة للإدلاء بأرائهم قبل صنع القرار بحيث يصبح المشارك في صنع القرار ملتزم بتنفيذه والدفاع عنه، والأهم من ذلك هو إثراء القرار وتحقيق حالة رضى وظيفي عالية تعزز الانتماء وتحسن الأداء العام.

وتجسيدا لذلك، تجتمع الإدارة العامة للشركة مع هيئة القيادة، المتكوّنة أساسا من المديرين المركزيين للشركة مع تدعيمها حسب الحاجة بمديري الوحدات، في بداية كل أسبوع وذلك لرسم سياسات الشركة العامة ومتابعتها واخذ القرارات المناسبة. وتجتمع كذلك هذه الهيئة كلما دعت إليها الحاجة لدراسة الملفات الكبرى.

كما تجتمع الإدارة العامة بصفة دورية مع الهيئة المديرية التي تقدم خلال الجلسة سير أعمالهم وتطرح الإشكاليات التي تعترض الإدارة المعنية إن اقتضى الأمر ذلك ويفتح النقاش والتداول لاقتراح الحلول المناسبة. وتتولى الإدارة العامة إضافة الى ذلك إحاطة الهيئة المديرية علما بالمستجدات التي لها صلة بالشركة التونسية للملاحة وبأهم القرارات المتخذة أو الانجازات المزمع القيام بها بهدف تشريكها في القرار النهائي التي ستتوخاه الشركة.

وتدوّن هذه الجلسات في محاضر يتم إعدادها في الغرض مع تحديد الهيكل المعني بالمتابعة
روزنامة الانجاز.

« أما بخصوص الاتهام المتعلق بتهميش الإطارات العليا والذي خصّ فيها بالذكر السيد محمد
عبيد، فإن هذا الأخير تم تعيينه بصفة مستشار لدى الإدارة العامة مكلف بالمجال التجاري لنقل المسافرين
وذلك باعتبار إلمامه بمجال نقل المسافرين وكفاءته وخبرته الطويلة في هذا الميدان، علما وان نشاط نقل
المسافرين يعدّ من أهم الأنشطة التي تقوم بها الشركة التونسية للملاحة إزاء حرفائها. كما يعدّ ملف نشاط
نقل المسافرين من أهم الملفات الإستراتيجية التي تقوم بها الشركة حاليا بمتابعته.

♦ حول البقطة المتعلقة بالطرد الجماعي لبعض ربابة السفن

« قامت نقابة الأعوان البحريين بتقديم عديد المطالب الى السيد وزير الشؤون الاجتماعية قصد
إصدار قرار يقضي بالتخفيض في سن الإحالة على التقاعد بالنسبة للأعوان العاملين بنشاط الملاحة
البحرية المنخرطين بالصندوق الوطني للضمان الاجتماعي والخاضعين لنظام الجرايات في الميدان غير
الفلاحي المنصوص عليه بالأمر عدد 499 لسنة 1974 المؤرخ في 27 افريل 1974 إلى 55 سنة
وذلك على غرار نظرائهم المنخرطين بالصندوق الوطني للتقاعد والحيطة الاجتماعية والذين تتم إحالتهم
على التقاعد في سن 55 سنة طبقا لأحكام الأمر عدد 1177 لسنة 1985 المؤرخ في 24 سبتمبر
1985 المتعلق بضبط قائمة أصناف العملة الذين يقومون بأعمال منهكة ومخلّة بالصحة.

تمت الاستجابة لهذا المطلب وفقا لقرار السيد وزير الشؤون الاجتماعية المؤرخ في 4 جويلية
2011 والمتعلق بخفض السن القانونية للتقاعد للعملة البحرية الى 55 سنة وذلك بعد مشاورات مطوّلة
بين جميع الأطراف الاجتماعية منها وممثلي الشركة التونسية للملاحة ووزارة النقل وكذلك تحت ضغط
الإتحاد العام التونسي للشغل الذي هدّد في عديد المناسبات بدخول العملة البحريين في إضراب في حالة
عدم صدور هذا القرار.

أما فيما يتعلق بالريان لطفي عطية فانه بلغ سن 55 سنة في 7 افريل 2016 وبذلك يتعيّن
إحالتة على التقاعد اعتبارا من اليوم الأول للشهر الموالي لتاريخ بلوغه تلك السن أي بداية من غرة ماي
2016 وذلك وفقا لأحكام الفصل الأول من القرار السالف الذكر.

وحيث أن الريان المذكور أعلاه تقدّم، قبل تاريخ بلوغه سن التقاعد، بمطلب من أجل إبقائه بحالة مباشرة بالشركة بعد السن القانوني للتقاعد أي 55 سنة وتطبيقا لمنشور الوزير الأول المؤرخ في 25 أوت 2008 والمتعلق بمواصلة النشاط في القطاع العمومي، سارعت الإدارة العامة في طلب تمديد نشاطه في رسالة موجّهة الى وزارة الإشراف بتاريخ 15 مارس 2016. وأثناء فترة انتظار رد وزارة الإشراف على طلب مواصلة نشاطه، لم تتخذ الشركة أي قرار في إحالته على التقاعد بداية من غرة ماي 2016. لكن رغم توقف الريان المعني عن العمل منذ ذلك التاريخ، صرفت الشركة مستحقات أجرته لشهر ماي 2016 معتبرة إياها متخلداته بعنوان منحة الراحة السنوية الخالصة الأجر. كما صرفت له أجرة شهر جوان 2016 مقابل منحة 11 يوم راحة سنوية وأجرة 19 يوم بعنوان تسبقة على تصفية الحساب النهائي solde de tout compte، كما سلمت المعني بالأمر بطاقة خلاص للشهرين المذكورين.

وبعد مضي أكثر من شهرين على إحالة طلب تمديد نشاط الريان المذكور أنفا دون التوصل بإجابة من السلط المعنية، فإن حسن سير العمل بالشركة يقتضي إصدار مقرر إحالته على التقاعد دون تأخير وإعلام الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي بذلك قصد صرف جارية تقاعده.

وفي نفس الإطار، فإن الشركة التونسية للملاحة احترمت نفس الترتيب بالنسبة لبقية الأعوان البحريين في جميع أصنافهم (ريان أو ضابط أو عون بحري) لدى إحالتهم على التقاعد في سن 55 سنة والذين تقدموا بمطالب قصد الإبقاء في حالة مباشرة الى سن 60 سنة.

♦ بخصوص الظروف الخاصة التي يعمل فيها البحار وعدم احترام ما نصبه عليه الاتفاقيات الدولية

مخصوص النقل البحري MCL 2006

دأبت الشركة التونسية للملاحة منذ نشأتها على الالتزام التام بتطبيق كل متطلبات الاتفاقيات والمعاهدات البحرية والتراتيب القانونية الجاري بها العمل مما اكسبها إشعاع وصيت كبيرين من بين المجهزين الدوليين.

إن ما تم الادعاء به هو من باب التجني وضربا لحقيقة المجهودات المبذولة من طرف الشركة التونسية للملاحة للسمو بعملتها الى أعلى المراتب بتوفير كل ظروف الراحة والرفاهة لأداء واجبهم المهني على أحسن وجه على مدى أكثر من نصف قرن. حيث كفلت الشركة التونسية للملاحة الحقوق التشغيلية لأعوانها البحريين وكذلك الحقوق الاجتماعية وفقا لشروط الاتفاقية الدولية للعمل البحري لسنة 2006 والقوانين واللوائح الوطنية والاتفاقيات المنبثقة عن المفاوضات الاجتماعية الجاري بها العمل.

وقد عملت الشركة كذلك على تركيز نظم وإجراءات الجودة والسلامة والأمن (ISM/ISPS/ISO) الإجبارية من طرف المنظمة الدولية OMI من أجل توفير لكل بحار ما يلي :

✓ الحقّ في مكان عمل مأمون وخال من المخاطر مستوف لمعايير السلامة : اعتمدت الشركة برامج وسياسات بشأن الصحة والسلامة المهنيين وتنفيذها وتعزيزها بفاعلية على متن سفنها بما في ذلك تقييم المخاطر ومكافحتها من مصدرها وتكييف العمل بما يوافق البحار ولاسيما فيما يتعلق بالاستعاضة عن العمل الخطر بعمل أقل خطورة فضلا عن تدريب البحارة وتعليمهم.

✓ الحقّ في التغطية الاجتماعية العادلة والكافية ضدّ المخاطر أثناء العمل على متن كل أسطولها البحري : تضمن الشركة التونسية للملاحة حماية البحري من العواقب المالية الناجمة عن المرض أو الإصابة أو الوفاة التي يمكن أن تحدث في سياق عمله على متن السفينة.

✓ الحقّ في ظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة : تتكفل الشركة بتمتيع بحارتها بالحماية الصحية المهنية وضمان عيشهم وعملهم وتدريبهم على متن سفنها في بيئة آمنة وصحية تتوفّر فيها كل أساليب الرفاهة.

✓ الحقّ في الحماية الصحية والرعاية الطبية والتمتع بتدابير الرفاهة وسائر أشكال الحماية الاجتماعية : تضمن الشركة التونسية للملاحة حصول أعوانها البحريين على الرعاية الطبية الملائمة على متن السفن وفي البر.

ويتم رقابة احترام كل هذه الإجراءات من قبل السلطة البحرية خلال المعاينات الدورية التي تقوم بها على متن السفن.

♦ بخصوص تهيئة التباطؤ في تركيز منظومة الحجز

يعتبر تركيز منظومة حجز خاصة بالمسافرين منذ تولي الإدارة العامة الجديدة مهامها من أهم الأهداف الإستراتيجية التي تعمل المؤسسة على تحقيقها في أفضل الآجال.

بناء على ذلك، تمت مطالبة مكتب الدراسات المكلف بإعداد المخطط المديرى للنظم المعلوماتية بالشركة بتقديم دراسة في الغرض. وقد قام هذا المكتب بهذه المهمة.

كما تولت الإدارة العامة تكليف بصفة خاصة مدير في الإعلامية بهدف التفرغ لانجاز هذا المشروع. وقد تمت مناقشته وسيتم عرضه للمصادقة النهائية على أنظار مجلس إدارة الشركة التونسية للملاحة لاحقا. هذا وسوف تدخل هذه المنظومة حيّز التنفيذ في الأشهر القليلة القادمة.

♦ بخصوص التعيينات والترقيات

✓ يضبط الأمر عدد 1606 لسنة 2002 المؤرخ في 9 جويلية 2002 شروط إسناد الخطط الوظيفية وشروط الإعفاء منها بالشركة التونسية للملاحة.

وفي هذا السياق، فإن التعيينات التي قامت بها الشركة التونسية للملاحة تدرج ضمن إطار سدّ الشغورات في الهيكل التنظيمي للشركة التونسية للملاحة وتهدف الى تدعيم حسن سير وحداتها.

هذا وقد تمت دراسة هذه الشغورات من طرف لجان داخل الشركة التونسية للملاحة متكوّنة من ممثلين عن الإدارة العامة والأطراف الاجتماعية لتدارس جميع الحالات واقتراح المرشحين ليتم على اثر ذلك عرض جميع هذه الملفات بصفة مسبقة على أنظار وزارة الإشراف ومجلس إدارة الشركة للمصادقة عليها.

وتحتفظ إدارة الموارد البشرية التابعة للشركة التونسية للملاحة بكل الملفات المتعلقة بالتعيينات والترقيات التي تمت بالشركة مرفق لها جميع مؤيداتها ومستنداتها حيث يمكن الاطلاع عليها في كل وقت إن اقتضى الأمر ذلك (تجدون برفقه نسخ من ملفات المتعلقة بالتعيينات والترقيات).

✓ بخصوص تكليف السيد سامي الجلاصي بوظائف إدارة الشؤون والخدمات العامة فقد تم ذلك بعدما المّ المرض بالسيد توفيق بوزياني (الذي كان على رأس هذه الإدارة). وقد تم تعيين لجنة لغرض ترتيب المترشحين وتولت الإدارة العامة بالاعتماد على صلاحيتها المنبثقة عن الترتيب الجاري بها العمل اختيار المترشح سامي الجلاصي الذي تتوفر فيه شروط الكفاءة والتجربة المهنية. كما تم اختيار الإبقاء على المرشحين الآخرين في مراكز عملهم لما يقتضي حسن سير العمل بوحداتهم الأصلية.

وباعتبار أن العمل بإدارة الشؤون والخدمات العامة يتسم بالحركية وكثرة التنقلات ووجوب التنقل في حالات تستوجب ذلك ومراعاة إلى متطلبات العمل التي تفرض تواجد المسؤول عن هذه الإدارة على رأس عمله في أوقات خارج أوقات الدوام الرسمي من ذلك الحضور في أوقات مبكرة والمغادرة في أوقات متأخرة وذلك بصفة معتادة ومستمرة مع مراقبة الحراس ليلا، تم تمكين المعني بالأمر من سيارة مصلحة يمكن استعمالها خارج أوقات العمل.

✓ وبخصوص السيد علي الجريدي، فإنه تم تمكين هذا العون من بطاقة صفراء لاستعمال سيارة مصلحة بداية من تاريخ 14 مارس 2012 وذلك لتمكينه من التدخل في الإبان لإصلاح سيارات الشركة التابعة للمقر الرئيسي للشركة وعند تنقلاتها أو السيارات التابعة لوكالات الشركة (حلق الوادي، رادس، بنزرت، سوسة، صفاقس) كلما دعت الحاجة لذلك مهما كان التوقيت. كما يتدخل هذا العون للقيام بكل الخدمات الخارجية التابعة لمستودع الشركة والتنقلات لدى المزودين المعنيين بهذه الخدمات.

✓ وفيما يتعلق بترقية السيد الطاهر المزي، فقد اقترحت الشركة التونسية للملاحة ترقيته وذلك بتمكينه من خطة رئيس مصلحة المعدات العامة بإدارة الشؤون والخدمات العامة. وعرضت هذا المقترح على أنظار وزارة النقل ضمن قائمة الأعوان المرشحين لتمتعهم بالخطط الوظيفية غير أن اسمه لم يرد ضمن القائمة التي أبدت في شأنها وزارة الإشراف موافقتها. وفي الأثناء، أحيل السيد الطاهر المزي على التقاعد إثر بلوغه السن القانونية طبقا للتشريع الجاري به العمل.

❖ بخصوص السؤال المتعلق بإخفاق الشركة التونسية للملاحة في الديون :

♦ حول استخلاص مستحقات الشركة التونسية للملاحة

حرصت الشركة التونسية للملاحة منذ سنة 2014 على التركيز على استخلاص مستحقاتها لدى الحرفاء لضمان ديمومتها. وقد قامت بتركيز عدة آليات في الغرض نذكر منها :

✓ إحداث لجنة لمتابعة ديون حرفاء الشركة في 17 نوفمبر 2015.

✓ إدراج ملف استخلاص ديون الحرفاء كنقطة قارة ضمن جدول أعمال مجلس إدارة الشركة ومتابعتها بصفة دورية من طرف اللجنة الدائمة للتدقيق.

✓ تركيز وحدة بإدارة المالية والمحاسبة لمتابعة الاستخلاص وتعيين إطار (نائب مدير) للغرض في انتظار تعزيزها.

✓ العمل على مراجعة إجراءات الفوترة والاستخلاص وضمتها لسياسة الاستخلاص للشركة وعرضها على اللجنة الدائمة للتدقيق في مرحلة أولى ثم على مجلس الإدارة في مرحلة ثانية.

✓ تكليف مراقبي الحسابات بالتدقيق المعمق في حسابات حرفاء الشركة التونسية للملاحة للفترة السابقة لسنة 2007.

♦ بخصوص انتماع سياسة الاقتراض

تمثل سياسة الاقتراض توازن التمويل داخل المؤسسة عبر الجمع بين الأموال الذاتية من ناحية والاقتراض من ناحية أخرى والمعبّر عنه بهيكل رأس المال.

اختيار هيكل رأس المال (نسبة الأموال الذاتية ونسبة الديون) يعتمد على عدّة اعتبارات من بينها مجال النشاط ونوعيته وحجم الاستثمارات وسهولة الحصول على التمويل.

لسياسة الاقتراض عدّة مزايا من بينها الحد من كلفة تمويل الاستثمارات مقارنة بالتمويل الذاتي ولها الأثر الايجابي على القدرة المالية طالما العائد الاقتصادي لهذا النوع من التمويل يفوق كلفة التمويل بالاقتراض.

وقد توخّت الشركة التونسية للملاحة سياسة حذرة في ظل التحديات التي واجهتها بعد الثورة ولم تقم بعقد قروض طويلة المدى طوال الفترة الممتدة من سنة 2012 الى غاية سنة 2016 للإيفاء بتعهداتها المالية على اثر البرنامج الاستثماري 2010-2012.

وتجدر الإشارة في هذا السياق أن المؤشرات المالية للشركة عرفت تحسنا ملحوظا في أواخر السنة المحاسبية 2014 بعد تسجيل الشركة لنتائج ايجابية مما حدى بها الى عدم اللجوء للبنوك قصد الحصول على تمويلات قصيرة ومتوسطة المدى (برفقه جدول حول نشاط الشركة ورقم معاملتها).

أرجو أننا قد أوفيناكم بالتوضيحات المطلوبة، وتفضلوا سيدي الوزير بقبول فائق عبارات الشكر والتقدير.

13 أكتوبر 2016

الرئيس المدير العام

علي بلقاسم

