المركز الوطنى لإجراء الاختبارات والتصديق

يعد المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق (المركز الوطني) قسما تابعا لمديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية بوزارة التجهيز والنقل واللوجستيك، وتناطبه المهام التالية:

- تنسيق ومراقبة أعمال أجهزة المراقبة التقنية؛
 - التصديق على المركبات وتوابعها؛
- دراسة النماذج التي تساعد على الاقتصاد في الطاقة في النقل الطرقي.

في سنة 2009، أصبح المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق مصلحة الدولة مسيرة بطريقة مستقلة وذلك قصد تمكينه من الوسائل الضرورية لتطبيق الاستراتيجية الحكومية في مجال السلامة الطرقية. وقد بلغ مجموع مداخيله 275,78 مليون در هم سنويا. وفيما يخص سقف التكاليف، فيحدده قانون المالية في مبلغ 25 مليون در هم سنويا، خمس ملايين در هم منها تتعلق بنفقات التسيير و 20 مليون در هم بنفقات الاستثمار.

I. ملاحظات وتوصيات المجلس الأعلى للحسابات

أولا. قيام المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق بالمهام المنوطة به

لقد مكن فحص مدى قيام المركز الوطني بالمهام المنوطة به من تسجيل الملاحظات التالية:

1. عدم تغطية جميع المهام

لوحظ عدم قيام المركز الوطني بدراسة النماذج التي تساعد على الاقتصاد في الطاقة في النقل الطرقي. كما أنه، وبالرغم من كون مهمة إجراء الاختبارات ضرورية للتأكد من مطابقة المركبات وتوابعها للمعايير والشروط التقنية اللازمة للمصادقة عليها، فإن هذا الأخير لم يقم بعد بتفعيلها.

علاوة على ذلك، فإن المركز الوطني لم يضع برامج متعددة السنوات ومخططات عمل موثقة تحدد المشاريع والوسائل المخصصة وكذا مؤشرات النتائج بهدف تنزيل الرؤية الاستراتيجية للوزارة. وقد انعكس هذا النقص بشكل سلبي على جودة البرمجة الميزانياتية، وهوما عرقل إنجاز أغلبية المشاريع المبرمجة في ميزانية الاستثمار والتي كانت تؤجل من سنة إلى أخرى، كما هو الشأن بالنسبة لمشروع إحداث نظام للتصديق على المعدات الخاصة بالمراقبة التقنية للمركبات المبرمج في ميزانيات 2009 و 2010 و 2011 و 2013 و 2014.

2. اللجوء للاستعانة بجهات خارجية غير مضبوط بشكل كاف

لاحظ المجلس توجه المركز الوطني نحو الاستعانة بجهات خارجية للقيام بالعديد من أنشطته. ففي سنة 2007، وفي إطار تأهيل قطاع الفحص التقني، أسند المركز الوطني نشاط المراقبة التقنية إلى فاعلين منظمين في شكل شبكات كما أوكل إليهم القيام بجزء من اختصاصاته على مراكز المراقبة التقنية. وفي نفس السياق، تم سنة 2010 اللجوء إلى متعهد خاص لإنجاز تدقيق للشبكات ومراكز المراقبة التقنية والأعوان الفاحصين. بالإضافة إلى ذلك، يضم إطار النفقات المتعدد السنوات الممتد من 2014 إلى 2016 سبعة مشاريع للاستعانة بجهات خارجية توجد حاليا قيد الإنجاز، نذكر منها مشروع إنشاء مختبر للتجارب وتفويض التصديق على المركبات المصابة بأضرار خطيرة إلى خبراء محلفين وكذا مشروع الاستعانة بجهات خارجية قصد افتحاص مصنعي المركبات.

وقد أبان فحص هذه المشاريع على أنها لا تندرج ضمن رؤية واضحة وموثقة لنموذج تنظيمي مستهدف، يحدد المجالات التي يمكن فيها الاستعانة بجهات خارجية. كما أن هذا الاختيار لم تتم مقاربته على ضوء البدائل الأخرى المتاحة

وبالرغم من افتقاره للخبرة الكافية لإنجاح مثل هذه المشاريع، فإن المركز الوطني لم يتخذ الإجراءات المواكبة لتقوية قدراته على التتبع والمراقبة.

3. التنظيم والموارد البشرية

يشكل التنظيم الحالي للمركز الوطني إكراها حقيقيا يحول دون القيام بمهامه على الوجه المطلوب. ذلك أنه لا يأخذ بعين الاعتبار مهمة دراسة النماذج التي تساعد على الاقتصاد في الطاقة في النقل الطرقي، كما لا يراعي توفير الخبرة القانونية بالرغم من أن طبيعة المهام المنوطة بالمركز الوطني تقتضي التوفر على الخبرتين القانونية والتقنية. كما لوحظ أن الموارد البشرية للمركز الوطني (29 موظفا) لا تتناسب والمهام المنوطة به، مما لا يمكنه من معالجة الملفات المعروضة عليه بشكل مناسب، خاصة فيما يتعلق بالمصادقة على المركبات وتوابعها.

وعلاوة على ذلك، وفضلا عن كونه مرفقا للدولة مسير بطريقة مستقلة، فقد لوحظ أن المركز الوطني لم ينجز أي تكوين مستمر لفائدة مستخدميه خلال الخمس سنوات الأخيرة وذلك بالرغم من التفاوت الموجود بين التكوين الأساسي لبعض الموظفين والمناصب التي يشغلونها

ثانيا. المراقبة التقنية للمركبات

تهدف عملية المراقبة التقنية إلى التحقق من أن المركبة الخاضعة لهذه المراقبة مطابقة لتشخيصها، وأنها في حالة جيدة للسير ولا يشوبها أي عيب أو خلل أو تأكل ميكانيكي غير عادي وأن أجهزة سلامتها تشتغل بصفة عادية وأنها مزودة باللوازم الضرورية وتستجيب للشروط المقررة في النصوص التشريعية والتنظيمية.

وقد مكن افتحاص تدبير قطاع المراقبة التقنية للمركبات من تسجيل مجموعة من الملاحظات تخص سير عملية تأهيله وكذا عمليات الترخيص بفتح واستغلال شبكات مراكز المراقبة التقنية ومراكز المراقبة التقنية المرتبطة بها بالإضافة إلى كيفية إشراف المركز الوطنى عليهم وتتبع أنشطتهم.

1. تأهيل قطاع المراقبة التقنية

أقدمت وزارة التجهيز والنقل سنة 2005، في إطار تطبيق الخطة الاستراتيجية المندمجة الاستعجالية الأولى للسلامة الطرقية الممتدة من سنة 2004 إلى 2006، على القيام بعملية تشخيص لمر اكز الفحص التقني للوقوف على الوضعية الحقيقية للمراقبة التقنية. وقد خلص هذا التشخيص إلى أن هذا القطاع الحساس يوجد في وضعية حرجة، بحيث لم يتعدى عدد مراكز الفحص التقنى المستوفية لشروط مزاولة نشاط المراقبة التقنية المنصوص عليها في دفتر تحملات المراقبة النقنية الجاري به العمل12، مركزا واحدا من أصل 176 مركزا للفحص التقني. وعقب هاته العملية، تم اتخاذ مجموعة من التدابير في حق 167 مركزا وهو ما يعادل 95% من مجموع المراكز المرخصة، وذلك بالسحب المؤقت للرخصة في حق 49% منهم وبتوجيه إنذارات في حق 51%.

ولقد أسفرت مراقبة عملية تأهيل قطاع المراقبة التقنية للمركبات عن الملاحظات التالية:

◄ التأخير في تنفيذ الإجراءات المبرمجة

قام المجلس بتفحص مدى تنفيذ الإجراءات المسطرة على مستوى الخطط الاستر اتيجية المندمجة الاستعجالية للسلامة الطرقية، وخاصة منها تلك المتعلقة بالمراقبة التقنية للمركبات، فوقف على تأخر مديرية النقل الطرقي والسلامة الطرقية في إنجاز العديد من الأنشطة المبرمجة. ويقدم الجدول التالي أمثلة لتوضيح هذا المعطى:

التاريخ الفعلي للتنفيذ	التاريخ المتوقع للتنفيذ	محتواه / الموارد اللازمة	الإجراء	الخطة الاستراتيجية المندمجة الاستعجالية للسلامة الطرقية
2009-2006	2004-2003	تأهيل المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق التابع لوزارة التجهيز والنقل: 2 مليون درهم	تقنين وتحديث المراقبة التقنية	الخطة الاستراتيجية الأولى (2004-2004)
اقتناء 3 وحدات متنقلة 2007	2004-2003	اقتناء 10 مركبات مجهزة للمراقبة المتنقلة 15 مليون در هم	مر اقبة مر اكز الفحص التقني	
الاقتناء تم سنة 2007 لكن الاستعمال لم يتم إلا في سنة 2014	2008	16 مليون در هم	إدخال المر اقبة التقنية المتنقلة	الخطة الاستراتيجية الثانية (2010-2008)
الأسدس الثاني 2012	منتصف 2012	تشغيل 3 وحدات متنقلة تم اقتناؤها سلفاً	تفعيل المراقبة التقنية المتنقلة	الخطة الاستراتيجية الثالثة (2013-2011)

 $^{^{12}}$ دفتر التحملات رقم 18 LBD / 9 فبر اير 199 الخاص بفتح واستغلال مراكز للفحص التقني.

﴿ إرباك عملية التأهيل نتيجة لعدم استقرار مراكز المراقبة التقنية

منذ الترخيص لها في غشت من سنة 2007 وحتى نهاية سنة 2008، لوحظ لجوء مكثف لشبكات من مراكز المراقبة التقنية إلى ربط مراكز المراقبة التقنية المتواجدة قبل دخول دفتر التحملات 18 لسنة 2006 حيز التنفيذ وذلك على حساب التزاماتها المرتبطة بالاستثمار في انشاء مراكز للمراقبة التقنية الخاصة بها. فخلال هذه الفترة، تمكنت الشبكتان المرخص لهما من أن ترتبطا بما يناهز 97% من المراكز المتواجدة في حين لم تستثمر سوى في ستة مراكز خاصة بها.

وبالمثل، فإن الترخيص بإنشاء شبكات جديدة مكونة أساسا من مراكز المراقبة التقنية المتواجدة قبل دخول دفتر التحملات لسنة 2006 حيز التنفيذ، والتي هي أصلا مرتبطة بإحدى الشبكات المرخص لها، ترتب عنه تغيير العديد من هاته المراكز لشبكات ربطها.

في الواقع، في سنة 2009، وقبل أن يتجاوز ارتباط مراكز المراقبة التقنية السالفة الذكر بالشبكتين الدوليتين المرخص لهما عامه الثاني، قام 61 مركزا بتغيير شبكات ربطهم بشكل جماعي والارتباط بشبكة "سلامة" المرخص لها في أكتوبر 2009. وهي شبكة حديثة التأسيس ولا تضم إلا هاته المراكز، والتي تحتاج بدورها للتأهيل وتحويل الخبرة. كما تعرض قطاع المراقبة التقنية في سنة 2014، لموجة جديدة من التغيير الجماعي لشبكات الربط قام بها 31 مركز اختاروا التجمع فيما بينهم بإنشاء شبكة" ريفيتكس". كما سجل خلال الفترة الممتدة من سنة 2008 الي 2014 أن مجموعة من مراكز المراقبة التقنية غيرت شبكات ربطها في عدة مناسبات.

هكذا، وفي غياب التأطير الملائم، فإن عمليات الارتباط بالشبكات وتغييرها قد أخذت بعداً لا يخدم عملية تأهيل قطاع المراقبة التقنية للمركبات، والتي يتطلب نجاحها توافر عدة عوامل، خاصة استقرار هاته المراكز ضمن شبكات ربطها للتمكن من تقوية قدراتها وضمان نجاح عملية نقل الخبرة لصالحها.

2. إنشاء مراكز وشبكات المراقبة التقنية

بموجب المادة 267 من القانون رقم 52.05 بمثابة مدونة السير، تسلم رخصة ممارسة نشاط المراقبة التقنية، بعد الإعلان عن المنافسة، إلى الأشخاص المعنوية التي تلتزم بفتح واستغلال شبكة لمراكز المراقبة التقنية تتكون من عدد أدنى من المراكز ومن خطوط المراقبة تحدده الإدارة.

ويتكون قطاع المراقبة التقنية للمركبات، إلى غاية نهاية سنة 2015، من خمس شبكات تتضمن 292 مركزاً تستغل 734 خطا للمراقبة التقنية على المستوى الوطني، 68% منها مخصص لمراقبة المركبات ذات الوزن الخفيف و32% خاص بالمركبات ذات الوزن الثقيل.

وقد تمكن المجلس من خلال افتحاص عملية الترخيص لإنشاء مراكز وشبكات المراقبة التقنية من الوقوف على الملاحظات التالية:

> إعداد وتنفيذ الدراسات القطاعية

باعتباره الجهاز المكلف بتقنين قطاع المراقبة التقنية، فإن المركز الوطني مدعو إلى الإعداد، سنويا، لدر اسات قطاعية بهدف التحري حول وضعية قطاع المراقبة التقنية على مستوى التوزيع الجغرافي والتغطية الترابية وكذا التوافق بين عدد خطوط المراقبة الموجودة وحجم حظيرة المركبات وذلك بغية ضمان التوازن في التوزيع والحضور الجغرافيين. وبالرغم من ذلك، لم ينجز المركز أي دراسة قطاعية خلال سنوات 2009 و2010 و2013. إضافة إلى ذلك، فقد لوحظ تغطية الدراسات المنجزة لفترات مختلفة. فبعضها يمتد على مدى سنة كما هو الشأن بالنسبة لسنتي 2007 و2012، وثلاث و2012، في حين أن البعض الأخر يغطي سنتين كما هو الشأن بالنسبة للتصميم المديري 2008-2012، وثلاث سنوات كما هو الحال بالنسبة للدراسات الخاصة بالسنوات من 2012 إلى 2014 ومن 2014 إلى 2016.

كما لوحظ أن المركز الوطني يغير باستمرار المنهجية والفرضيات المستخدمة لتحديد عدد خطوط المراقبة التي يلزم إنشاؤها وتوزيعها الجغرافي، مما يؤثر على عملية تقدير حجم الخصاص في ميدان المراقبة التقنية.

بالإضافة إلى ذلك، كشف تفحص تنفيذ مختلف التصاميم المديرية عن الترخيص لمجموعة من مراكز المراقبة التقنية بإضافة خطوط للمراقبة لم تكن مدرجة في الخصاص المقدر في إطار الدراسات القطاعية، وقد بلغ عدد هذه الخطوط 106 بين سنتي 2009 و 2015. زيادة على ذلك، رخص المركز الوطني بإنشاء مراكز للمراقبة التقنية في مناطق لم تدرج التصاميم المديرية خصاصا بها، كما هو الحال بالنسبة لشبكتي "سلامة" و "دكرا" المرخص لهما بإنشاء مراكز للمراقبة التقنية على التوالي بكل من النواصر وآسفي.

¹³ دفتر التحملات رقم SecMin/143 ل 14 دجنبر 2006 الخاص بتنظيم المراقبة التقنية للمركبات.

كما سجل المجلس عدم توفر بعض العمالات والأقاليم داخل مجالها الترابي على مراكز للمراقبة التقنية، كما هو الشأن بالنسبة للمضيق-الفنيدق والفحص أنجرة ومولاي يعقوب وأوسرد والسمارة.

العودة إلى نظام الترخيص المباشر لمراكز المراقبة التقنية

لوحظ أن الإدارة قد عادت إلى نظام تسليم رخص لفتح واستغلال مراكز المراقبة التقنية مباشرة إلى المستثمرين الخواص كما كان معمولا به قبل إعادة تأهيل القطاع، وذلك عوض أن يكون الترخيص بفتح واستغلال مراكز المراقبة التقنية مخصصا للشبكات كما تنص على ذلك الأنظمة الجاري بها العمل. وفي الواقع، تم تحويل مسطرة إعلان المنافسة لفتح واستغلال شبكة من مراكز المراقبة التقنية عن هدفها لصالح الانتقاء المباشر من طرف الإدارة للمستثمرين لفتح واستغلال مراكز المراقبة التقنية بالقطاع مع الاشتراط عليهم بالانضمام إلى أحد الشبكات المرخص لها، مع العلم أن الترخيص يسلم إلى الشبكة وليس الى صاحب المركز الذي تم انتقاؤه في إطار إعلان المنافسة.

ونسوق كمثال على ذلك إعلان المنافسة المنظم سنة 2012، والذي يهدف إلى انتقاء شخص معنوي قصد الترخيص له بفتح واستغلال شبكة من مراكز الفحص التقني الذي ترتب عنه إنشاء شبكة "كوناصير". وقد قامت الإدارة بنفس الأمر سنة 2015 حيث نظمت إعلانا للمنافسة حصريا لانتقاء 79 مشروعا لفتح واستغلال مراكز للمراقبة التقنية وليس شبكة، وهو ما يخالف المقتضيات القانونية ولا يتلاءم مع الأهداف الكبرى لعملية إعادة التأهيل التي تهدف إلى إعادة هيكلة قطاع المراقبة التقنية حول فاعلين منظمين في شكل شبكات يتوفرون على تجربة معترف بها و على القدرات اللازمة للاستثمار في شبكة من مراكز المراقبة التقنية الخاصة بها.

عدم مطابقة شبكة "ريفيتكس" لمقتضيات نظام تكوين واستغلال الشبكات

طبقا للمادة الثالثة من نظام تكوين واستغلال شبكات من مراكز الفحص التقني، لا يحق لمركز من مراكز الفحص التقني أن يصدر إلا وثيقة التزام واحدة وفريدة بغرض المساهمة في تكوين شبكة جديدة، وأن أي التزام لنفس المركز بتكوين أي شبكة أخرى سيعتبر لاغيا وباطلا إلا أنه قد لوحظ انسحاب مركزين من بين مؤسسي شبكة "سلامة "بغية المساهمة من جديد، بمعية مراكز أخرى، في تكوين شبكة "ريفيتكس".

وعليه، يكون المركزان المذكوران غير مقبولين لتكوين شبكة "ريفيتكس" التي تصبح، نتيجة لذلك، غير مطابقة لالتزامها من حيث مراكز الفحص التقني المؤسسة للشبكة وكذا عدد خطوط المراقبة كما هو منصوص عليه في دفتر التحملات الملحق بترخيصها. وتبعا لذلك، فإن حالة شبكة "ريفيتكس" تقع تحت طائلة مقتضيات المادة 40 من دفتر التحملات لسنة 2006 والتي تنص على سحب المركز الوطني لترخيص الفتح والاستغلال.

◄ تعامل تفضيلي في إطار الترخيص لشبكة "سلامة"

خلافا للشبكات المرخص لها وفقا لمسطرة إعلان المنافسة والتي يتوجب عليها الاستثمار ذاتياً في الحد الأدنى من المراكز وخطوط المراقبة كما تنص على ذلك الأنظمة الجاري بها العمل وذلك بغض النظر عن عدد المراكز التي يمكن أن ترتبط بها، فإن المراكز التي تجمعت لتكوين شبكة "سلامة" لم يتم إلزامها بالبقاء ضمن الشبكة التي قاموا بتأسيسها. وزيادة على ذلك، فإن اثنين من بين المراكز المؤسسة والمالكة لشركة "سلامة" المستفيدة من الترخيص الخاص بالشبكة قد استفادا مثل أي مركز آخر من إمكانية الارتباط وتغيير شبكات الربط كما تنص على ذلك المادة 2006.

و علاوة على ذلك، فقد لوحظ أن المركز الوطني، في إطار مشروع تكوين شبكة "سلامة"، قد ربط تطبيق الغرامة فقط بالتأخير في استكمال وضع النظام المعلوماتي عوض ربطه باستلام جميع الالتزامات المنصوص عليها في إطار هذا المشروع. إضافة الى ذلك، وبالرغم من انقضاء أجل استلام النظام المعلوماتي كما هو منصوص عليه في دفتر التحملات، فإن المركز الوطني لم يباشر عملية الاستلام إلا بعد مضي تسعة أشهر.

→ عدم احترام الشبكات لالتزامات الاستثمار

تبين من خلال تفحص مدى إنجاز الشبكات المرخص لها للالتزامات المنصوص عليها في دفاتر التحملات الملحقة بتراخيصهم بأن البعض منهم لم يفي بكل الاستثمارات المتعاقد حولها، إضافة الى تأخير كبير قد عرفته الاستثمارات المنحزة

وفي الواقع، وحتى حدود سنة 2014، فإن شبكة "دكرا" لم تنجز سوى 14 مركزا خاصا بها في حين أن التزامها الأولي تحدد في 37 مركزا، وذلك بتأخير بلغ 8.377 يوما. في حين أن شبكة "س.ج.س" اكتفت بالاستثمار في 11 مركزاً خاصا بها مقابل التزام أولي محدد في 40 مركزاً، وذلك بتأخير في الإنجاز بلغ 6.922 يوماً، وهو ما كان يقتضى حيازة الضمانات المودعة تطبيقا لمقتضيات المادة 11 من دفاتر التحملات المشار إليها سلفا.

وفي نفس السياق، فقد لوحظ أن شبكة "ريفيتكس" وبالرغم من انقضاء الأجل المحدد في دفتر التحملات في 2013 لم تقم بربط سوى 27 مركزا من بين 32 التي التزمت بتجميعهم وذلك بتأخير بلغ 7.374 يوماً. وبالإضافة إلى ذلك، فقد لاحظ المجلس قصورا في تدخل المركز الوطني للتأكد من إنجاز الشبكات لالتزاماتها، وكذا عدم تطبيقه للإجراءات الإدارية المنصوص عليها في دفاتر التحملات في مواجهة الشبكات المخلة بالتزاماتها، علما أن عدم الوفاء بالالتزامات المشار إليه في دفاتر التحملات الملحقة بتراخيصها تقع تحت طائلة المادة 14 التي تنص على السحب المؤقت أو النهائي للتراخيص المسلمة للشبكات التي لم تف بالتزاماتها.

و علاوة على ذلك، وبناء على خلل على مستوى تفسير بعض مقتضيات دفاتر التحملات الخاصة، فقد لوحظ أن المركز الوطني قد خفض التزام شبكتي "دكرا" و "س.ج.س من المراكز المنشأة باستثمار خاص من 37 و 40 مركزا على التوالي، طبقا للمادة الثالثة من دفاتر تحملاتهما، إلى 26 و29 على التوالي، في حين أن دفاتر التحملات الخاصة بهما تنص بوضوح في المادة 16 على أن المراكز التي يتعين إنشاؤها بمقتضى هذه الدفاتر يجب أن تكون إلزاما في ملك الشبكة، تفتحها باستثمار ذاتي ولحسابها الخاص بغض النظر عن أي مركز آخر يمكن ان يرتبط بها.

3. تتبع نشاط مراكز المراقبة التقنية

لقد اكتشف المجلس أن بعض النواقص حالت دون قيام المركز الوطني بالإشراف على نشاط المراقبة التقنية في أحسن الظروف.

◄ نظام معلوماتي يحد من دور المركز الوطني

لوحظ أن الأنظمة المعلوماتية للشبكات تشكل أساس نظام تدبير نشاط المراقبة التقنية. حيث أنه لا يمكن للمركز الوطني تنفيذ قراراته دون اللجوء إلى هاته الأنظمة، وذلك أنه بالإعتماد على الأنظمة المعلوماتية للشبكات يتسنى للمركز الوطني فتح أو إغلاق مراكز المراقبة التقنية، إلغاء أو إضافة خط أو بعض خطوط المراقبة، الترخيص للعون الفاحص أو توقيفه، الرفع أو التقليص من العدد الأقصى للمركبات التي يمكن مراقبتها في اليوم الواحد، مراقبة نشاط مراكز المراقبة التغنية، الخ.

كما تبين من خلال افتحاص النظام المعلوماتي للمراقبة التقنية المعتمد من طرف المركز الوطني وجود العديد من النواقص. حيث أن الأمر يتعلق بمجرد قاعدة بيانات وليس بنظام تدبير أعد لاستغلال المعطيات بهدف المراقبة الدائمة لنشاط الفاعلين المتدخلين في قطاع المراقبة التقنية للمركبات. مما لا يسمح بضمان سلامة المعطيات الموجهة إلى المركز الوطني سواء بطريقة أوتوماتيكية عبر تجهيزات المراقبة التقنية أو يدويا بواسطة العون الفاحص، خاصة فيما يتعلق بالمركبات.

◄ قصور في مراقبة المركز الوطني لتجهيزات المراقبة التقنية

سجل المجلس أن المعلومات الموجهة من طرف الشبكات نحو قاعدة بيانات المراقبة المعتمدة من طرف المركز الوطني، تتضمن فقط رقم الخط الذي مكن من إنجاز عملية المراقبة دون ذكر لأية معلومة تتعلق بتجهيزات الخط المعني. وعليه، فإن قاعدة المعطيات لا تتضمن معلومات حول حالة التجهيزات كالحوادث والأعطاب وعمليات الصيانة المنجزة.

ففي غياب معطيات حول حالة التجهيزات، فإن بعض مراكز المراقبة التقنية قد تخاطر باستغلال خطوط تحتوي على تجهيزات غير مضبوطة وتقوم بالتالي بتسليم محاضر مراقبة إيجابية على أساس قياسات خاطئة. ولا يمكن للمركز الوطنى اكتشاف هذه الحالات إلا على إثر عمليات مراقبة بعين المكان.

◄ الاختلالات المرتبطة بتتبع ومراقبة الأعوان الفاحصين

لقد تبين للمجلس افتقار المركز الوطني لمقاربة شمولية في تحديد وتخطيط تغطية الحاجيات المرتبطة بالأعوان الفاحصين، والتي تأخذ بعين الاعتبار الحاجيات الناجمة عن الخطوط الجديدة المرخص لها والتطورات المتعلقة بمميزات فئة الأعوان الفاحصين. كما أن المركز الوطني لا يرتكز، في تنظيم امتحانات الترخيص للأعوان الفاحصين، على طريقة واضحة وقواعد محددة.

ولضمان الحفاظ على مؤهلاتهم يتوجب على الأعوان الفاحصين تبرير استفادتهم من تكوين تكميلي لا تقل مدته عن 72 ساعة في السنة. إلا أنه، وإلى غاية سنة 2013، لوحظ غياب المصادقة القبلية للمركز الوطني على برامج التكوين المعدة من قبل الشبكات.

كما أن هاته الأخيرة لم تقم بإرسال برامجها السنوية لتكوين الأعوان الفاحصين إلى المركز الوطني، خلال الفترة الممتدة من 2009 إلى 2013، والذي يجب أن يحتوي على مضمون التكوين وتوزيعه الزمني ومكانه. وبالرغم من كونهم ملزمين بذلك بمقتضى دفتر التحملات الجاري به العمل، فإن المركز الوطني لم يقم من جهته بالمصادقة على برامج التكوين المرفوعة إليه من طرف شبكة "س.ج.س" في سنتي 2011 و 2013 وشبكة "دكرا" في سنة 2011.

وبالتالي، فإن الشهادة المسلمة من طرف الشبكات والتي تثبت قيام أعوانها الفاحصين بـ 72 ساعة من التكوين في كل سنة، قد تحولت إلى مجرد إجراء من أجل تجديد شهادة الأهلية المهنية.

من جهة أخرى، فإن مدونة السير تنص منذ دخولها حيز التنفيذ في أكتوبر 2010، في المادة 272، على أن التكوين المستمر لفائدة الأعوان الفاحصين يجب أن ينجز من طرف مؤسسات معتمدة من المركز الوطني لهذا الغرض. إلا أنه لم يتم بعد اعتماد أية مؤسسة.

◄ افتحاص ومراقبة مراكز المراقبة التقنية والشبكات

فيما يتعلق بمهام الافتحاص المنجزة من طرف المركز الوطني، خلال الفترة 2009-2013، فقد لوحظ أن عدد مهمات الافتحاص المنجزة لم يتعدى 78 مهمة، وأنه لم يخضع أي مركز مراقبة تقنية للإفتحاص سنة 2011. وبالتالي، وعلما بأن بعض مراكز المراقبة التقنية التي لم تخضع بأن بعض مراكز المراقبة التقنية التي لم تخضع لأي مراقبة من طرف المركز الوطني خلال الفترة 2009-2013، تجاوزت 69%. وتعكس هذه النسبة تقصير المركز الوطني في القيام بصلاحيات الافتحاص المخولة له اتجاه المتدخلين في عملية المراقبة التقنية.

هذا، بالإضافة إلى أن المهام المنجزة لا تندرج ضمن برنامج سنوي للإفتحاص ولا تعتمد على مسطرة مضبوطة. كما أن المركز الوطني لا يتوفر على جدول مفصل للعقوبات يضم ويصنف كل أشكال الأفعال غير المطابقة لما هو منصوص عليه مع تحديد العقوبات اللازمة في حقها.

فيما يتعلق بافتحاص مراكز المراقبة التقنية من طرف الشبكات، فقد سجل المجلس وجود حالة تضارب مصالح من شأنها التأثير على حياد هذه المهام الافتحاصية، على اعتبار أن الشبكة التي تقوم بالافتحاص تربطها علاقة إما تجارية بمركز المراقبة التقنية المفتحص، حيث تحصل الشبكة على نسبة من رقم المبيعات التي حققها مراكز المراقبة التقنية المرتبطة بها، أو علاقة ملكية في حالة المراكز الخاصة بها.

من جهة أخرى، لاحظ المجلس تقصيراً في تطبيق العقوبات المنصوص عليها في القوانين والأنظمة الجاري بها العمل اتجاه بعض حالات عدم المطابقة وبعض المخالفات المرصودة من طرف المركز الوطني، علما أن تقعيل إحالة هذه الحالات على القضاء لم ينطلق إلا ابتداء من مارس 2013. وهكذا، فقد سجل المجلس وقوف المركز الوطني على العديد من المخالفات إثر مهامه الافتحاصية، دون أن تتم إحالتها على القضاء، ويتعلق الأمر بالخصوص، بمراكز للمراقبة التقنية التي عمدت إلى تسليم محاضر للمراقبة التقنية في غياب المركبات المعنية أو سلمت محاضر للمراقبة التقنية إيجابية بالرغم من وجود عيوب بليغة بالمركبات تستدعي مراقبة تكميلية، أي محاضر غير صحيحة. وللإشارة فإن هذه الحالات يعاقب عليها طبقا للمادة 286 من القانون رقم 52.05 بالحبس من شهر إلى سنة وبغرامة من 2000 در هم إلى 100.000 در هم عند تسليم المحضر من طرف مسير مركز المراقبة التقنية وتتحول هذه العقوبة إلى الحبس من 6 أشهر إلى 3سنوات وغرامة من 2000 در هم عندما يتعلق الأمر بالعون الفاحص.

4. تتبع الأجرة المتعلقة بالمصادقة على معطيات المراقبة التقنية

أحدث المرسوم رقم 569-28-2 بتاريخ 30 دجنبر 2008 لفائدة المركز الوطني باعتباره مرفق دولة مسير بطريقة مستقلة مقابلا عن خدماته، من بين ذلك أجرة قدر ها 20 در هماً من أجل المصادقة على المعطيات المتعلقة بكل مراقبة تقنية وقد اعترض تتبع تحصيل هذه المبالغ بعض الصعوبات نظرا لكون تحصيلها يتم من طرف مراكز المراقبة تقنية والتي تقوم بدفعها إلى الخزينة العامة للمملكة في حساب المركز الوطني.

وقد لاحظ المجلس وجود اختلافات متكررة بين مختلف مصادر المعطيات فيما يتعلق بحجم عمليات المراقبة التقنية المحولة للمركز الوطني لا يتوفر على وسائل ذاتية تمكنه من المخولة للمركز الوطني لا يتوفر على وسائل ذاتية تمكنه من مراقبة مدى مطابقة المعطيات المرتبطة بالمراقبات الإيجابية المصرح بها من طرف مراكز المراقبة التقنية مع تلك التي ترد عليه من الشبكات، علما بأن هاته الأخيرة هي المصدر الوحيد لهذه المعطيات.

كماً لوحظ أن المركز الوطني لم يبقي على أية وسيلة تمكنه من المراقبة المباشرة لتسليم نماذج محاضر المراقبة التقنية للمراكز. وهو ما نجم عنه تأخر العديد من مراكز المراقبة التقنية في دفع مبالغ الأجرة المتعلقة بالمصادقة على معطيات المراقبة التقنية المحصل عليها لفائدة المركز الوطني. وقد وصل التأخير إلى 31 شهرا في بعض الحالات. وبالتالي، فإن مداخيل مهمة للمركز الوطني بقيت بحوزة الشبكات، وذلك منذ 2009. وللإشارة ففي سنة 2012، وبعد العديد من المحاولات، تمكن المركز الوطني من استخلاص جزء من هذه المداخيل من بينها 39,4 مليون در هم خلال سنة 2013.

ثالثا. المصادقة على المركبات وتوابعها

تعد المصادقة التزاماً قانونياً لكل مركبة تسير على الطريق العام بهدف التأكد من مدى مطابقتها لضوابط السلامة الطرقية والبيئية. لقد حددت القواعد التقنية المطبقة على المصادقة على مختلق أصناف المركبات بمقتضى قرارات وزارية تم تجميعها في الملحق رقم IIمن قرار وزير التجهيز والنقل رقم 10-2730 المتعلق بالمصادقة على المركبات وعناصرها وتوابعها كما تم تعديله.

1. تدبير جدولة تطبيق القواعد التقنية للمصادقة

دخلت القرارات الوزارية المتعلقة بالقواعد التقنية للمصادقة على المركبات حيز التنفيذ منذ نشرها بالجريدة الرسمية الصادرة في 20 يناير 2011، إلا أنها حددت آجالا للتطبيق حتى تاريخ 31 دجنبر 2012. وقد تم تمديد هذه الآجال، مرة أخرى، إلى غاية 31 دجنبر 2014، من خلال قرارات وزارية تعديلية تم نشرها بتاريخ 21 فبراير 2013. وقد أثار تدبير آجال تطبيق القواعد التقنية للمصادقة الملاحظات التالية:

> ضعف في التدرج خلال تطبيق القواعد التقنية للمصادقة بالنسبة للصناعة الوطنية

لوحظ أن الأجل الأول لتطبيق القواعد التقنية للمصادقة على الطلبات الجديدة الخاصة بالمركبات المصنعة وطنيا قد تم منحه بشكل غير مشروط وبدون توافق مع مهني القطاع حول جدول زمني محدد لدخول مجموع القواعد التقنية حيز التنفيذ في أفق فاتح يناير 2013.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن مبدأ الندرج لم يعتمد إلا بمناسبة تأجيل دخول هاته القواعد حيز التطبيق لفترة ثانية تمتد إلى غاية فاتح يناير 2012، وذلك خلال الاجتماع المنعقد مع المهنيين في 30 نونبر 2012، والذي أقر أيضاً أنه سيتم تحديد جدول زمني من طرف لجنة تقنية مشتركة بين المركز الوطني والمهنيين.

ومع ذلك، فإن الجدول الزمني الذي حددته المذكرة رقم 189/المركز الوطني/2013 بتاريخ 8 يوليوز 2013 لم يوضع على إثر اجتماعات اللجنة التقنية المشتركة كما تم الاتفاق على ذلك في الاجتماع سالف الذكر. كما لوحظ أن التدرج في التطبيق لم يكن إلا جزئياً، ذلك أنه لم يخص إلا القواعد التقنية المتعلقة بالتشوير والعجلات دون باقي المكونات الأخرى للمركبة.

◄ قرار تمديد آجال التطبيق غير مدروس بشكل كاف

لوحظ أن قرار تمديد آجال تطبيق القواعد التقنية للمصادقة لم تتم دراسته بشكل كاف. ويظهر ذلك من خلال الطابع المحدود والمتأخر للاجتماعات التي خصصت لدراسة هذا القرار. وللإشارة، فإن المجلس لم يتوصل بمحاضر الاجتماعات المخصصة للموضوع، باستثناء محضر الاجتماع المؤرخ في 30 نونبر 2012، والذي لم ينعقد إلا على بعد شهر فقط من دخول القواعد التقنية حيز التطبيق في فاتح يناير 2013.

كما لوحظ غياب در اسات موثقة تبين أثر دخول هذه القواعد حيز التطبيق وذلك من أجل تسليط الضوء حول جدوى قرار التمديد والذي يبدو أنه اتخذ تحت تأثير الضغوطات الممارسة من طرف بعض مهني القطاع، خاصة وأن طلب التمديد لم يحظى بالإجماع من طرف كل مهني القطاع.

عدم مصاحبة الصناعة الوطنية

بالرغم من تشديدها للقواعد التقنية للمصادقة بشكل غير متدرج، فإن وزارة التجهيز والنقل لم تقم بالتنسيق مع وزارة الصناعة لاتخاذ الإجراءات الكفيلة بتأهيل القطاع، وذلك في إطار تعاقدي مع المهنيين قصد إعدادهم لتطبيق القواعد التقنية، وخاصة أن ذلك يتطلب بالنسبة لقطاع تجميع المركبات ذات الوزن الثقيل استثمارات مهمة لتأهيل وحدات التجميع وتحسين مستوى التجهيزات الإلكترونية مما ينعكس على أثمان البيع. وبالإضافة إلى ذلك فإنه يرفع من المتطلبات المفروضة على قطاع تصنيع المقطورات ونصف المقطورات، الذي يضم مجموعة من الوحدات الصناعية الصغيرة، التي تعتبر أقرب إلى النشاط التقليدي منه إلى النشاط الصناعي، والتي تعاني نتيجة لذلك من مشاكل هيكلية تقتضى إجراءات تأهيلية.

وبهذا الصدد، لابد من التذكير بأن اجتماع 30 نونبر 2012 المذكور قد حدد مبدأ إعداد عقد إطار بين الوزارة الوصية والمهنيين، إلا أن ذلك لم يتم تفعيله إلى حدود أبريل 2015.

2. تدبير المصادقات حسب نوع المركبات وتوابعها

وضع نظام المصادقة حسب نوع المركبة للمساهمة في تسريع عملية معالجة طلبات المصادقة المقدمة من طرف الصناع أو الوكلاء المعتمدين أو المستوردين الذين يقومون بتسويق أعداد مهمة من المركبات.

ونظراً للمخاطر المتعلقة بتسويق مركبات غير مطابقة، فإن المصادقة حسب نوع المركبات مؤطرة في النصوص القانونية من خلال الآليات التالية:

- اعتماد الهيئات الخاصة والمختبرات للقيام بالمراقبة القبلية للمصادقة؛
 - اعتماد الصناع ووكلائهم للاستفادة من المصادقة حسب النوع؛
- . مراقبة مطابقة المركبات المصادق عليها حسب النوع لدى الصناع ووكلائهم بغية ضمان تطابقهما مع سند المصادقة

وقد مكن فحص عملية المصادقة حسب النوع من الوقوف على الملاحظات التالية:

> التأخر في تطوير نشاط إجراء الاختبارات من طرف المركز الوطني

بالرغم من دخول القرار الوزاري المتعلق بالمصادقة على المركبات وتوابعها حيز التنفيذ في 20 يناير 2011، والذي أدخل 102 اختباراً يجب أن تخضع لها مختلف أصناف المركبات، فإن المركز الوطني، باعتباره سلطة المصادقة، لم يتخذ الإجراءات العملية اللازمة لتلبية طلبات الصناع الوطنيين بخصوص إجراء الاختبارات في أفق دخول القواعد التقنية حيز التطبيق، خاصة أن المختبرات الوطنية لا تنجز إلا عدداً قليلا من الاختبارات المنصوص عليها في القرار الوزاري سالف الذكر.

وهكذا، فإن التفكير في إنشاء مختبر وطني للاختبارات لم ينطلق إلا سنة 2012، عندما تمت برمجة دراسة حول الموضوع في إطار النفقات المتوسطة الأمد برسم الفترة الممتدة من سنة 2012 إلى 2014، وذلك دون أن ترى هذه الدراسة النور. ومن ثمة، وبالرغم من جدولة تطبيق القواعد التقنية على مدى أربع سنوات، فإن إجراء الاختبارات على المركبات المصنعة وطنيا يصعب إنجازه نظراً لغياب مختبرات وطنية متخصصة.

عدم وضع دفتر تحملات لاعتماد الصناع ووكلائهم

خلال الاجتماع المنعقد بتاريخ 30 نونبر 2012 المتعلق بجدولة تطبيق القواعد التقنية إلى فاتح دجنبر 2015، تم الاتفاق مع المهندسين على إتمام صياغة دفتر تحملات لاعتماد الصناع ووكلائهم. إلا أنه، وإلى متم أبريل 2015، فإن هذه الوثيقة التعاقدية التي من شأنها تأطير العلاقة بين المركز الوطني والصناع ووكلائهم لم تخرج إلى حيز الوجود بعد

ومن ثمة، ونظراً لمحدودية المقتضيات القانونية المنظمة لمسطرة الاعتماد، فقد لوحظ وجود مجموعة من الحالات المعروضة أمام المركز الوطني دون أن يتوفر على الوسائل القانونية لمعالجتها.

◄ قصور في المراقبات التي تخضع لها المركبات المقدمة للمصادقة

لوحظ أن المراقبات التي يقوم بها المركز الوطني على المركبات المقدمة للمصادقة حسب النوع تقتصر على إجراء فحوصات بسيطة عن طريق المعاينة وتوضع نتائجها في جذاذة تحديد هوية المركبة, وبالنظر إلى الجذاذات المرفقة بملفات المصادقة، فإن عملية المراقبة تنحصر في التأكد من وجود أرقام المصادقة على بعض عناصر المركبة، خاصة التشوير والعجلات, أما فيما يخص باقي العناصر كالمحركات، فقد لوحظ أن المركز الوطني لا يقوم بالفحص اللازم للتأكد من أن العناصر المقدمة في الملف هي نفسها الموجودة في المركبة المقدمة للمصادقة.

◄ قصور في مراقبة مطابقة المركبات المصادق عليها حسب النوع

بالرغم من توفر مصلحة المصادقة على أطر تستجيب لشروط التأهيل المحددة في المادة 8 من قرار وزير التجهيز والنقل رقم 10-2730، والتي تقتضي التوفر على تكوين عال على مدى خمس سنوات على الأقل، فإن المركز الوطني لم يقم بتأهيل الأطر اللازمة للقيام بمراقبة مطابقة المركبات المصادق عليها حسب النوع.

كما أن المركز الوطني لم يقم بأي إجراء عملي لتأهيل هيئات أخرى للقيام بمراقبة المطابقة طبقا للمادة 9 من القرار الوزاري المذكور. وبهذا الصدد، فقد لوحظ أن المركز الوطني لم يقم بوضع مسطرة لتأهيل هذه الهيئات.

بالإضافة إلى ذلك، فقد سجل المجلس عدم قيام المركز الوطني، إلى غاية متم أبريل 2015، بأية عملية لمراقبة مطابقة المركبات المعروضة للبيع مع النماذج المصادق عليها، مما لا يمكنه من التحكم في المخاطر المرتبطة بدخول مركبات غير مطابقة إلى الحظيرة الوطنية للمركبات، الشيء الذي يفرغ نظام المصادقة حسب النوع من محتواه.

3. تدبير المصادقات على المركبات بصفة منفردة

أسفر افتحاص عملية المصادقة بصفة منفرة عن تسجيل الملاحظات التالية:

◄ استثناءات لا تحترم قاعدة توازي النصوص

سجل المجلس قيام المركز الوطني وبعض مراكز التسجيل بالمصادقة على مركبات لا تحترم بعض القواعد القانونية المنصوص عليها في القانون رقم 57.05 بمثابة مدونة السير والمرسوم رقم 2.10.421 المتعلق بالمركبات، وذلك بالاعتماد على استثناءات لا تحترم مبدأ توازى النصوص.

> تجاوز الاختصاص فيما يتعلق بالمصادقة على المركبات المخصصة لنقل المواد الخطيرة

لوحظ أن المركز الوطني قام بتسليم محاضر للمصادقة بشكل منفرد تحدد أن المركبة مصادق عليها لنقل مواد خطيرة مع ذكر الصنف والاستعمال، مثل شاحنة ناقلة للوقود وشاحنة ناقلة للغاز... إلخ. إلا أن النظام القانوني للمصادقة على المركبات لا يتضمن المقتضيات التقنية المتعلقة بالحاويات المعدة لتخزين المواد الخطيرة، كما أن القانون رقم 30.05 المتعلق بالنقل الطرقي لهذه المواد خول منح المصادقة على الحاويات المستعملة لنقل المواد الخطيرة إلى وزارة الطاقة والمعادن

ومن ثمة، فإن المركز الوطني بمصادقته على هذه المركبات مع التأكيد على إمكانية استعمالها لنقل مواد خطيرة يكون قد تجاوز اختصاصه.

◄ قصور في مراقبة المركبات المصادق عليها التي عرفت تغييرات ملموسة

لاحظ المجلس نقصا في مراقبة المركز الوطني للمركبات المصادق عليها التي خضعت لتغييرات ملموسة، مما لا يضمن التحكم في المخاطر المرتبطة بهذه التغييرات. ذلك، أن هاته المراقبة تهدف فقط للتأكد من أن المركبة لازالت مطابقة للقوانين المعمول بها بعد خضوعها للتغييرات، دون أن تشمل الجوانب التقنية للتغييرات في حد ذاتها. وبهذا الصدد، فإن المركز الوطني يعتمد في مراقبته بالأساس على شهادة مطابقة القوانين الجاري بها العمل التي يسلمها مصنع أو محول هياكل المركبات.

ومن ثمة، فإن هذه الوضعية تنطوي على مخاطر كبيرة خاصة بالنسبة لبعض التغييرات المعقدة كتلك الخاصة بالشاحنات ذات القاطرة برافعة وشاحنات النجدة برافعة. فبالنظر إلى طريقة المراقبة المخصصة حاليا إلى هاته العينة من المركبات، لا شيء يضمن توفر ضمانات السلامة المطلوبة. بالإضافة إلى ذلك، فإن المركز الوطني لم يقم بوضع أي نظام للاعتماد أو التأهيل، للتأكد من توفر مصنعي أو محولي هياكل المركبات على المؤهلات التقنية الكافية، وذلك بغية التيقن من مدى مصداقية شهادات المطابقة المسلمة.

◄ مجال ممارسة المصادقة على المركبات المصابة بأضرار خطيرة غير مضبوط

من خلال دراسة ملفات المصادقة على المركبات المصابة بأضرار خطيرة، لوحظ أن المركز الوطني لم يقم خلال سنتي 2013 و2014 بمعالجة سوى 12 طلبا للمصادقة. أي بمتوسط ستة طلبات سنويا، ويعتبر هذا الرقم ضعيفاً بالنظر إلى عدد المركبات التي تصاب سنويا بأضرار خطيرة والتي قدر عددها في إطار التصميم المديري الممتد من سنة 2012 إلى سنة 2014 في 20.000 مركبة سنويا. وهو ما يوضح عدم ضبط المركز الوطني لمجال المصادقة على المركبات المصابة بأضرار خطيرة، وبالتالي وجود عدد مهم منها يتم استخدامها من جديد دون ان تستوفي شرط التوفر على سند مصادقة يثبت بأنها صالحة للسير. مما يحول دون التأكد من توفر ها على ضمانات السلامة الضرورية قبل السماح بإعادة استخدامها في الطريق العام.

وتبعا لما سبق، يوصى المجلس الأعلى للحسابات ما يلى:

فيما يتعلق بقيام المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق بالمهام المنوطة به وكذا تنظيمه وتدبير موارده البشرية

يوصى المجلس السلطة الحكومية المكلفة بالنقل بما يلى:

- توضيح مهمة دراسة النماذج التي تساعد على الاقتصاد في الطاقة في النقل الطرقي مع الأخذ بعين الاعتبار الإكراهات المرتبطة بتسيير المركز الوطني؛
- إعادة النظر في تنظيم المركز الوطني لجعله يتناسب مع مهامه وكذا طبيعته القاتونية كمرفق للدولة مسير بطريقة مستقلة.

كما يوصي المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق بما يلي:

- الأخذ بعين الاعتبار، قبل برمجة مشاريع للاستعانة بجهات خارجية مستقبلا، ما يلى:
- وضع مسطرة للدراسة وتعميق النظر في خيار الاستعانة بجهات خارجية مقارنة بالبدائل المتاحة بهدف التأكد من كونه الأنسب؛
 - التتبع المناسب للتنفيذ الفعلى والمطابق للالتزامات التعاقدية.
- السهر على توثيق البرامج السنوية ومتعددة السنوات للأنشطة المزمع القيام بها وكذا وثائق تقييم الانجازات؛
- وضع دليل موثق للمساطر المتعلقة بمختلف اختصاصاته ونواحي تسييره وكذا أوراق مفصلة لكل المناصب تحدد بوضوح المهام والمسؤوليات؛
- . وضع مخطط تكويني متعدد السنوات بغية تقليص التفاوت الموجود بين التكوين الأصلي للموظفين والتكوين اللازم للمناصب التي يشغلونها.
 - فيما يتعلق بتدبير قطاع المراقبة التقنية للمركبات

يوصي المجلس الأعلى للحسابات المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق بالعمل على:

- وضع استراتيجية لتطوير قطاع المراقبة التقنية مشفوعة بأهداف متعددة السنوات وبمؤشرات الأداء
 التي يجب بلوغها وكذا القواعد والمساطر التي تنظم مسلسل إعداد وتنفيذ الدراسات القطاعية المتعددة
 السنوات وتنزيلها السنوي؛
- . احترام القوانين المعمول بها في مجال إنشاء مراكز المراقبة التقنية والمنظمين في إطار الشبكات، وتأطير عمليات ضم وفصل مراكز المراقبة التقنية المتواجدة مع تشجيع بقائها في شبكة ربطها؛
- تقوية مراقبة مراكز المراقبة التقنية والشبكات وخلق بنية للافتحاص بالمركز الوطني مع تمكينها من الوسائل اللازمة من الناحية التنظيمية والبشرية والتقنية والعمل على تطبيق المقتضيات القانونية في حق المخالفين؛
- تحديد الحاجيات المتعلقة بالأعوان الفاحصين في إطار برمجة متعددة السنوات وسنوية، والعمل على تنفيذ نظام اعتماد مؤسسات التكوين؛
 - وضع وتنفيذ نظام لتتبع ومراقبة تحصيل مبالغ الأجرة عن الخدمات المقدمة.
 - فيما يخص تدبير عمليات المصادقة على المركبات وتوابعها

يوصى المجلس الأعلى للحسابات المركز الوطنى لإجراء الاختبارات والتصديق بما يلى:

- . وضع مسطرة لاعتماد الهيئات والمختبرات لإجراء الاختبارات والسهر على نشرها على المهنيين، وكذا الحرص على تحديد جدولة زمنية دقيقة لإنجاز الإجراءات المبرمجة في إطار مشروع المختبر الوطنى لاجراء الاختبارات؛
- تتميم المنظومة القانونية للمصادقة بالمتطلبات التقنية المتعلقة بصنف المركبات الخاصة ومعدات الأشغال العمومية؛
- وضع برنامج عمل، وفق جدولة زمنية محددة، من أجل تغطية المصادقة على الدراجات ثلاثية العجلات والدراجات رباعية العجلات؛
- وضع مسطرة ودفتر تحملات خاص بالهيئات المخولة لتسليم شهادات إدراج المركبات في عداد التحف؛
- تأهيل أطر المركز الوطني للقيام بعمليات مراقبة المطابقة، بالإضافة إلى توضيح الفرق بين عناصر المركبة وتوابعها في النصوص القانونية المنظمة للمصادقة وتحديد لائحة التوابع الخاضعة للمصادقة؛
- وضع نظام للإنذار، بمعية مراكز المراقبة التقنية، يمكن من التعرف على المركبات المصابة بأضرار خطيرة خلال خضوعها للمراقبة التقنية الدورية.

- فيما يخص تحسين تدبير قطاع المراقبة التقنية وكذا عمليات المصادقة على المركبات وتوابعها
 يسجل المجلس مختلف التدابير المزمع اتخاذها من قبل المركز الوطني ويوصي بتطبيقها. ومن بين هذه التدابير:
- وضع نظام وطني لتدبير نشاط المراقبة التقنية وضرورة جعله يدخل ضمن المشاريع الأولوية مع تنزيله على المدى القصير تبعاً لجدولة مفصلة؛
- هيكلة الواردات من التجهيزات وقطع الغيار لتقتصر على تلك التي تستجيب للمعايير التقنية، وذلك بالتعاون مع إدارة الجمارك؛
- وضع نظام لتأطير تسويق قطع الغيار المصنعة وطنيا، وذلك بالتعاون مع وزارة التجارة والصناعة؛
- وضع دفتر تحملات لاعتماد المصنعين، قبل متم سنة 2015، لتحديد التزاماتهم القانونية والتقنية والمالية، بالإضافة إلى وضع مسطرة لاعتماد الهيئات المخولة لممارسة اختصاص مراقبة المطابقة؛
 - وضع نظام لمعالجة المصادقات على المركبات المصابة بأضرار خطيرة قبل متم سنة 2016؛
- وضع نظام يحدد نوع وطبيعة مساهمة مراكز المراقبة التقنية في تحسين جودة وفعالية المصادقة على المركبات ومطابقة خصائصهما التقنية.

II. جواب الوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك المكلف بالنقل

(نص الجواب كما ورد)

في البداية ينبغي الإشارة إلى أن وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك سجلت بإيجابية مهمة الإفتحاص التي قام بها المجلس الأعلى للحسابات للمركز الوطني لإجراء الإختبارات والتصديق، حيث يعتبر التقرير وسيلة مهمة لتقييم أداء المركز ومحاولة الرفع من مستوى وفعالية الخدمات التي يقدمها في إطار تطبيق استراتيجية الحكومة في مجال السلامة الطرقية.

بناء على ملاحظات واقتراحات المجلس الأعلى للحسابات، يشرفني أن أتقدم بالتعقيبات التالية:

أولا. قيام المركز الوطنى لإجراء الاختبارات والتصديق بالمهام المنوطة به

1. عدم تغطية جميع المهام

إن المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق، وبالرغم من محدودية موارده البشرية، يحاول القيام بجميع المهام المنوطة به والتي تتمثل في مواكبة ومراقبة أجهزة المراقبة التقنية، والتصديق على المركبات وتوابعها وكذا دراسة النماذج التي تساعد على اقتصاد الطاقة في النقل الطرقي.

فبخصوص اقتصاد الطاقة، قام المركز الوطني بعدة إجراءات أهمها اعتماد معيار أورو 4 الذي سيمكن من الاقتصاد في الطاقة نظرا لأن المحركات التي تستجيب لهذا المعيار تستهلك نسبة أقل من الوقود قد تبلغ بين 5 و 10 % مقارنة مع المحركات العادية، وفي نفس سياق المحافظة على البيئة، فقد تم، خلال عملية المراقبة التقنية التي تخضع لها جميع المركبات بصفة دورية، فرض اختبار انبعاثات المركبات التي لا يجب أن تتعدى نسبة معينة، مما سيمكن من التحكم في هذه الإنبعاثات ومحاولة تقليلها بالتدريج.

أما في ما يهم إجراء الاختبارات الضرورية للتأكد من مطابقة المركبات وتوابعها للمعايير والشروط التقنية اللازمة للمصادقة عليها، فإن المركز الوطني يعتمد على تقارير مختبرات عالمية مرخص لها في أوروبا وتستجيب لمعايير ISO 17025 من تم بتاريخ 08 أكتوبر 2015 لإعداد دراسة حول إنجاز مختبر وطني للقيام بهذه الاختبارات في المغرب.

إن استر اتيجية وبرنامج عمل المركز الوطني يندرجان ضمن استر اتيجية مديرية النقل عبر الطرق والسلامة الطرقية، حيث تتضمن الاستر اتيجية المندمجة الإستعجالية للسلامة الطرقية العديد من المشاريع الخاصة بالمركز الوطني والتي تعتبر ضمن برنامج عمله.

أما فيما يخص التأخير في إنجاز بعض المشاريع المبرمجة، فذلك راجع بالأساس للجدولة الزمنية الطموحة والتي لا تتوافق مع الموارد البشرية التي يتوفر عليها المركز.

2. اللجوء إلى الاستعانة بجهات خارجية غير مضبوط بشكل كاف

كما تمت الإشارة سابقا، إن المركز الوطني يعاني من محدودية الموارد البشرية، لذلك يتحتم عليه الإستعانة بجهات خارجية وفق المساطر القانونية المعمول بها في هذا الصدد، ويخضع ذلك لتتبع دقيق من طرف أطر المركز لضمان فاعلية أكبر وتحقيق الأهداف المحددة.

ففي قطاع المراقبة التقنية على سبيل المثال، ونتيجة للعدد الكبير والمتزايد لمراكز المراقبة التقنية وانتشارهم في كافة ربوع المملكة، وللتمكن من الحفاظ على مستوى عالى للخدمة المقدمة للمواطن والسهر على تطبيق القوانين بشكل دقيق، تم الترخيص وفق معايير مضبوطة، لشبكات المراقبة التقنية من أجل وضع منظومة الجودة لمراكز المراقبة التقنية، وكذا تكوين الأعوان الفاحصين ورؤساء المراكز. ويجب التأكيد في هذا الصدد، أن وجود الشبكات لا يلغي الدور الحيوي الذي يلعبه المركز الوطني والذي يتمثل في تنسيق ومراقبة أعمال أجهزة المراقبة التقنية من شبكات ومراكز المراقبة التقنية.

وفي نفس السياق، وبالرغم من قيامه بمجموعة من الافتحاصات سنويا، استعان المركز الوطني بالمتعهد "V." للقيام بعمليات الافتحاص طبقا للمقتضيات القانونية المنصوص عليها في المادة 48 من دفتر التحملات المنظم للقطاع والمادة 274 من القانون 05-52 الخاص بمدونة السير من أجل تقييم القطاع خلال الفترة الممتدة بين سنتي 2012 و 2015.

كما تجدر الإشارة، ولنفس العوامل التي تم ذكرها، وللتنوع الكبير في طبيعة المشاريع، سيواصل المركز سياسته المتمثلة في الاستعانة بجهات وكفاءات خارجية في المشاريع التي هي في طور الإنجاز كافتحاص المصنعين والقيام بدراسة حول إنجاز مختبر للتجارب.

3. التنظيم والموارد البشرية

يشكل النقص الحاد الذي يعاني منه المركز الوطني في الموارد البشرية عانقا أمامه للقيام بجميع المهام المنوطة به، لذلك فالتنظيم والهيكلة الحالية للمركز يحاولان خلق توازن بين الموارد البشرية من جهة، والأولويات من جهة أخرى. إن مهام المركز الوطني تقتضي توفره على عدد كاف من الأطر والتقنيين يتنوع تكوينهم بين ما هو تقني وما هو قانوني، لذلك سيتم العمل على تدارك هذا الخصاص في الموارد البشرية ابتداء من سنة 2016.

أما فيما يخص التكوين المستمر، باشر المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق ابتداء من سنة 2015 دورات تكوينية لموظفيه في عدة تخصصات، وذلك لتدارك التفاوت الموجود بين التكوين الأساسي والمهام المنوطة بهم. وقد استفاد بعض موظفي المركز خلال السنة الجارية من دورات تكوينية في المواضيع التالية: تدبير المشاريع، الصفقات العمومية، تدبير الخلافات، التخزين السحابي والحواسب الافتراضية، وبرامج المكتبيات. فيما يلي حصيلة برنامج الدورات التكوينية لسنة 2015:

عدد المستفيدين بحسب رتبتهم	المكان	التاريخ	المدة	موضوع الدورة التكوينية
1		من 2015/09/16 إلى 2015/09/23	ستة أيام	برامج المكتبيات
9		من 2015/10/12 إلى 2015/10/13	ستة أيام	تدبير المشاريع
6	Zenith Centre	من 2015/09/28 إلى 2015/09/30	يومان	الصفقات العمومية
6		من 2015/10/05 إلى 2015/10/06	يومان	تدبير الصراعات
3		من 2015/09/16 إلى 2015/09/18	خمسة أيام	التخزين السحابي
3		من 2015/11/10 إلى 2015/11/16	خمسة أيام	الحواسب الافتراضية

وسيستمر المركز في برمجة دورات التكوين المستمر لفائدة موظفيه وفق برنامج سيتم تحديده في جميع التخصصات اللازمة لتأهيلهم للقيام بمهامهم على أحسن وجه.

ثانيا. المراقبة التقنية للمركبات

- 1. تأهيل قطاع المراقبة التقنية
- ◄ التأخير في تنفيذ الإجراءات المبرمجة

إن التأخير في تنفيذ الإجراءات المسطرة على مستوى الخطط الاستراتيجية المندمجة الاستعجالية للسلامة الطرقية المتعلقة بالمراقبة التقنية يرجع إلى كون هذه الإجراءات كانت مبتكرة، هذا بالإضافة إلى غياب قاعدة معطيات أو تجربة سابقة، الشيء الذي أدى إلى وضع جدولة زمنية جد طموحة يصعب تحقيقها بالنظر إلى الخصاص المسجل على مستوى الموارد البشرية.

◄ إرباك عملية التأهيل نتيجة لعدم استقرار مراكز المراقبة التقنية

انطلاقا من التوجه الذي اعتمده المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق منذ سنة 2014 لتأطير عمليات تغيير المراكز لشبكات الارتباط، فإن الوزارة ستضع إطارا منظما لانتقال المراكز من شبكة لأخرى وذلك بغية استفادة المراكز من خبرة الشبكات والنهوض بالقطاع وقد وردت هذه النقطة ضمن عقد البرنامج الذي سيوقع مع الشبكات.

2. إنشاء مراكز وشبكات المراقبة التقنية

◄ إعداد وتنفيذ الدراسات القطاعية

إن الدر اسات القطاعية التي قامت بها الوزارة سابقا غطت جميع السنوات رغم عدم دوريتها السنوية، كما أن الوزارة حرصت في طلبات المنافسة السابقة على توفير مراكز المراقبة التقنية بجميع عمالات وأقاليم المملكة، إلا أن ذلك اصطدم بصعوبات واقعية مرتبطة بمردودية الاستثمار في هذه المناطق، الشيء الذي حال دون فتح مراكز بها.

أما بخصوص تغيير المركز باستمرار للمنهجية والفرضيات المستخدمة لتحديد عدد خطوط المراقبة التقنية التي يجب إنشاؤها وتوزيعها الجغرافي، فتجدر الإشارة إلى أنه تتم إعادة النظر في الخصاص والتموقع الجغرافي وفق نتائج الدعوة إلى المنافسة، فالمناطق التي لم يتم تقديم طلبات بشأنها يتم إعادة ضمها أو تجديد النظر فيها في الدعوة إلى المنافسة الموالية لكي تستقطب مستثمرين جدد.

بالإضافة إلى ذلك، فالمركز الوطني رخص بإنشاء مراكز للمراقبة التقنية في مناطق لم تدرج التصاميم المديرية خصاصا بها وذلك في سياق حرص الوزارة على تقريب خدمة المراقبة التقنية للمركبات من المواطن وتجنيبه عناء التنقل لمسافات بعيدة للاستفادة من الخدمة.

→ العودة إلى نظام الترخيص المباشر لمراكز المراقبة التقنية

إن رخص فتح واستغلال مراكز المراقبة التقنية التي سلمتها الإدارة بعد الدعوة إلى المنافسة تم تسليمها طبقا للمادة 47 من دفتر التحملات الصادر بتاريخ 14 دجنبر 2006 الجاري به العمل. كما أن هذا الإجراء تم في إطار الدعوة إلى المنافسة، الشيء الذي يضمن الشفافية وتكافؤ الفرص بين المتنافسين على هذه الرخص.

إلى جانب ما سبق ذكره، فإن تسليم رخص فتح واستغلال مراكز المراقبة التقنية إلى أشخاص معنويين بعد الدعوة إلى المنافسة يتماشى مع توجهات الوزارة بهذا الخصوص والتي تم اعتمادها في مشروع تعديل مدونة السير المعروض

عدم مطابقة شبكة "ريفيتكس" لمقتضيات نظام تكوين واستغلال الشبكات

إن تأسيس شبكة "ريفيتكس" تم في إطار تجمع عدد من المراكز وفق نظام تكوين واستغلال الشبكات، وحتى إذا استثنينا المركزين الذين كانا من مؤسسي شبكة "سلامة" فإن ذلك لا يؤثر على عتبة إحداث شبكة والمحدد في 30 مركزا و75 خطأ تبعا لمقتضيات المرسوم رقم 2.10.421 صادر في 20 من شوال 1431 (29 سبتمبر 2010) بتطبيق أحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطريق بشأن المركبات.

✓ تعامل تفضيلي في إطار الترخيص لشبكة "سلامة"

إن تأسيس شبكة " سلامة " تم في إطار تجمع عدد من المراكز وفق نظام تكوين واستغلال الشبكات.

أما بشأن استلام مشروع "سلامة"، فلقد تم بتاريخ 19 ماي 2011 والذي هو تاريخ تحرير محضر الاستلام، وعلى إثر ذلك، تم تحرير الضمانة المالية يوم 20 ماي 2011. وتجدر الإشارة إلى أن مدة تثبيت ووضع النظام المعلوماتي لشبكة سلامة امتدت من 2009/12/05 إلى 2010/04/01 وذلك بالنسبة ل 72 مركز للمراقبة التقنية عوض 30 الملتزم بها أوليا والتي تمثل الحد الأدني.

◄ عدم احترام الشبكات لالتزامات الاستثمار

بالنسبة لعدم احترام الشبكات لالتزامات الاستثمار المتعاقد عليها، فقد تدارست الوزارة هذه المسألة منذ شهور، كما تجاوبت بصفة استعجالية مع هذه الملاحظة واتخذت خلال أكتوبر 2015 قرارات باستصدار الضمانة المالية النهائية وتبعاتها في حق الشبكات التي لم تف بالتزاماتها.

3. تتبع نشاط مراكز المراقبة التقنية

◄ النظام المعلوماتي الذي يحد من دور المركز الوطني

إن المركز الوطنى لإجراء الاختبارات والتصديق بصدد الإعلان عن طلب العروض من أجل إعداد نظام معلوماتي وطنى لتسبير قطاع المراقبة التقنية بمواصفات تقنية تمكنه من الاضطلاع بدوره الرقابي على القطاع والتأكد من احترام المقتضيات القانونية في إنجاز عمليات المراقبة التقنية ورصد الاختلالات.

هذا النظام المعلوماتي الوطني لن يعوض الأنظمة المعلوماتية الخاصة بالشبكات بل سيكون مكمل لها وسيشكل أداة تمكن الإدارة من مراقبة القطاع.

◄ مراقبة المركز الوطنى لتجهيزات المراقبة التقنية

إن مشروع النظام المعلوماتي لتسيير قطاع المراقبة التقنية سالف الذكر قد أخد بعين الاعتبار هذا المعطى المتعلق بمراقبة تجهيزات المراقبة التقنية، حيث سيمكن من رصد كل جهاز يستعمل في إنجاز عمليات المراقبة التقنية خارج الضوابط التقنية والقانونية الجاري بها العمل.

✓ الاختلالات المرتبطة بتتبع ومراقبة الأعوان الفاحصين

إن تحديد وتخطيط تغطية الحاجيات المرتبطة بالأعوان الفاحصين الناجمة عن الترخيص لمراكز جديدة تعتبر ضمن أولويات المركز الوطني لإجراء الاختبارات التصديق وذلك منذ 2006، حيث عمل المركز على توفير الأعوان الفاحصين لسد الخصاص المسجل في القطاع ليبلغ عدد الأعوان الفاحصين حاليا 1400، منهم 790 عون فاحص ممارس في قطاع المراقبة التقنية. إلا أن مسألة البرمجة متعددة السنوات غير مرتبطة بالمركز وحده وإنما ترتبط كذلك ببرنامج التكوين بشعبة الأعوان الفاحصين الذي يسطره مكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل.

أما فيما يخص التكوين المستمر للأعوان الفاحصين ورؤساء المراكز، ونظرا لضعف الموارد البشرية فالمركز الوطني لم يكن يتتبع بشكل دقيق برامج التكوين المعدة من طرف الشبكات، لكن وبمجرد التحاق إطار جديد بالمركز سنة 2014، أوكلت له مهمة المصادقة القبلية وتتبع هذه البرامج ومراقبة مدى تطبيقها على أرض الواقع.

من جهة أخرى، ولتفعيل مقتضيات مدونة السير، فمشروع دفتر التحملات الجديد يحدد الشروط ومسطرة باعتماد مؤسسات خاصة لإنجاز التكوين المستمر للأعوان الفاحصين ورؤساء المراكز.

◄ افتحاص ومراقبة مراكز المراقبة التقنية والشبكات

خلال الفترة الممتدة بين سنة 2009 و 2013 كان المركز الوطني لإجراء الاختبارات والتصديق يعاني من نقص حاد في الموارد البشرية حيث كان يصعب افتحاص كل مراكز المراقبة التقنية. ولمعالجة هذا الأمر، تمت الاستعانة في إطار صفقة عمومية بطرف خارجي من أجل القيام ب 550 مهمة افتحاص لجميع مراكز المراقبة التقنية عبر المملكة. أما فيما يخص جانب العقوبات، فمنذ سنة 2013، أحال المركز الوطني على السيد وزير العدل والحريات مجموعة من محاضر الفتحاص التي كانت تشير إلى مخالفات واختلالات يعاقب عليها القانون.

◄ تتبع الأجرة المتعلقة بالمصادقة على معطيات المراقبة التقنية

لتفادي هذا التأخير المسجل في تحصيل المداخيل المتعلقة بالمصادقة على معطيات المراقبة التقنية، فالمركز الوطني سيعمل على إحداث نظام معلوماتي سيمكن من تحصيل هذه المداخيل بطريقة الكترونية.

ثالثا. المصادقة على المركبات وتوابعها

- 1. تدبير جدولة تطبيق القواعد التقنية للمصادقة
- ◄ ضعف في التدرج خلال تطبيق القواعد التقنية للمصادقة بالنسبة للصناعة الوطنية

لقد تم الاتفاق بين مدير النقل عبر الطرق ورؤساء الجمعيات المهنية، خلال اجتماع 30 نونبر 2012، على أن تطبق القواعد التقنية الجديدة بشكل تدريجي إلى غاية فاتح يناير 2015.

وفي نفس السياق، فلقد وجه الكاتب العام للوزارة دورية إلى كافة مهني قطاع الصناعة الوطنية يحدد فيها جدولة زمنية للتصديق على المركبات المصنعة محليا، وذلك فيما يخص الإنارة، والتشوير والعجلات وكافة المكونات التي يمكن اختبارها في المختبرات الوطنية (LPEE ، CETIEV) وفي المقابل، لم يتم تحديد جدولة زمنية للمكونات التي لا يمكن اختبارها من طرف المصنع في مختبرات أوروبية معتمدة من المركز الوطني وذلك في حدود 31 دجنبر 2014.

◄ قرار تمدید اجال التطبیق غیر مدروس بشکل کاف

إن قرار تمديد آجال التطبيق اتخذ بعد مشاورات عديدة مع وزارة الصناعة والتجارة والاستثمار والاقتصاد الرقمي حيث تم الأخذ بعين الاعتبار حماية الصناعة الوطنية ومناصب الشغل التي تحدثها.

أما فيما يخص محدودية وتأخر الإجتماعات مع المهنيين، فلا يمكن تحميل المسؤولية للمركز الوطني الذي كان دائما على استعداد للحوار والاجتماع مع المهنيين، غير أنه كان يواجه صعوبات لمواكبة هذا التغيير، نظرا لتباين آراء وتوجهات المهنيين بشأن تاريخ تفعيل مقتضيات القانون.

◄ عدم مصاحبة الصناعة الوطنية

إن مصاحبة الصناعة الوطنية كانت ولا تزال تعتبر من الإنشغالات والأهداف اليومية للمركز الوطني، ومن أبرز مؤشرات نجاح هذه المصاحبة التي قامت بها الإدارة منذ بداية تأهيل القطاع هو أن جل المهنيين لا يجدون حاليا أي صعوبة تذكر في تجميع المركبات وتقديم ملفات تحترم المعابير والمقتضيات القانونية الجاري بها العمل.

ولمواكبة التطور الكبير والمتسارع لقطاع تجميع المركبات في المغرب، هناك العديد من الأوراش التي تم إطلاقها والتي من شأنها رفع مستوى القطاع، من أهمها:

- دفتر تحملات اعتماد المهنيين،
- إعداد دراسة حول إنجاز مختبر وطني.
- اعتماد مقاربة شمولية وتشاركية لتأهيل القطاع عبر عقد شراكات مع المهنيين ووزارة الصناعة والتجارة والاستثمار والاقتصاد الرقمي
 - 2. تدبير المصادقات حسب نوع المركبات وتوابعها
 - ◄ التأخير في تطوير نشاط إجراء الإختبارات من طرف المركز الوطني

للمصادقة على السيارات، يعتمد المركز الوطني على اختبارات تجرى على المركبات من طرف مختبرات معتمدة وتتوفر على معايير محددة. كل هذه المختبرات المعترف بها من طرف المركز الوطني هي مختبرات أوروبية معتمدة من طرف الهيئة الأوروبية المختصة، حيث تتوفر جميعها على شهادة الاعتماد ISO 17025 التي تتوافق مع المعايير والقوانيين المغربية وتضمن القيام باختبارات على أعلى مستوى من المهنية.

أما فيما يخص المختبرات الوطنية، فتجدر الإشارة إلى أنه لم يتم التوصل بأي اختبار قام به مختبر وطني، غير أن المركز الوطنى عقد عدة لقاءات مع المختبرات الوطنية لتدارس إمكانية تطوير أنشطتها وتحديد الاختبارات التي يمكن انجازها في المغرب. وفي نفس السياق، نشر المركز الوطني طلب عروض رقم "70/ 2015/ م.و.ت.ت" لإعداد دراسة حول إنجاز مختبر وطنى للقيام بالاختبارات على المركبات في المغرب.

◄ عدم وضع دفتر التحملات لإعتماد الصناع ووكلائهم

يتم اعتماد المصنعين أو وكلائهم المستوفين للشروط المنصوص عليها في المادة 89 من المرسوم رقم 2.10.421 والذي يتممه الإجراء الموقع من طرف السيد الوزير، حيث يتم تقديم ملف للمركز الوطني، يضم كافة الوثائق التي تثبت التوفر على الشروط، كما يقوم المركز كذلك بزيارات للراغبين في الحصول على الإعتماد للتأكد من مدى صحة بعض المعلومات المدلى بها، وإذا ما تبين بعد تسليم الإعتماد أن أحد الشروط لم يتم احترامه يلغي الاعتماد.

إن التأخير الملاحظ في إعداد المركز الوطني لدفتر التحملات الخاص باعتماد الصناع ووكلائهم راجع بالأساس إلى ضرورة التشاور مع كافة المتدخلين لتدقيق هذه الشروط وتأطير العلاقة التي تربط المركز الوطني بالصناع و الوكلاء ِ

كما يتم إعداد برنامج للقيام بعمليات افتحاص للمصنعين أو الوكلاء المعتمدين للوقوف على مدى احترام الشروط والقوانين الجاري بها العمل، وتم كذلك نشر طلب عروض رقم"2015/01/ م.و.ت.ت" لتفويض هذه المهمة لطرف خارجي نظرا لمحدودية الموارد البشرية للمركز الوطني.

كما تجدر الإشارة إلى أنه منذ دخول إلزامية التوفر على الاعتماد حيز التنفيذ، قدم كل المصنعين أو الوكلاء طلباتهم، حيث أن جلهم يمثل علامات تجارية عالمية مما يضمن حدا أدنى من الجودة والمهنية لدى الوكلاء.

أما فيما يخص بعض الحالات المعقدة التي طرحت على المركز بهذا الخصوص، فقد تم تسجيل حالة واحدة تخص مصنعا محليا وتم التعامل معها ومعالجتها.

◄ قصور في المراقبات التي تخضع لها المركبات المقدمة للمصادقة

إن معاينة المركبات المقدمة للمصادقة تعتبر فقط مرحلة من عدة مراحل أخرى تدخل في عملية المصادقة، حيث تتم در اسة دقيقة للملف المقدم من طرف المصنع أو وكيله، ويتكون هذا الملف خصوصا من الإختبار ات التي تم إجراؤها على المركبة من طرف مختبرات معتمدة لهذا الغرض، بعد ذلك تتم معاينة المركبة من طرف مراقبي المركز الوطني للتأكد من مدى مطابقتها للملف المقدم.

كما أن القصور في مراقبة دقيقة ومفصلة للمركبات المقدمة للمصادقة بشكل منفرد أو حسب النوع ناتج عن خصاص في الموارد البشرية والخبرة في المركز الوطني. على سبيل المثال، في المراكز الدولية للمصادقة على المركبات، هناك فريق من الخبراء لكل نوع من الاختبارات (الكبح، واختبارات التصادم، ...) ولكل فئة من فئات المركبات. وهو الأمر الذي دفع الوزارة إلى استخراج بعض الإجراءات الممكن إنجازها من طرف الأغيار، وكذلك البدء في إنشاء مركز وطنى تقنى للتجارب.

♦ قصور في مراقبة مطابقة المركبات المصادق عليها حسب النوع

لقد استلزم تأهيل القطاع في البداية إرساء الأسس من خلال سن قوانين جديدة ومواكبة المهنيين من مصنعين ووكلاء للتكيف مع هذه المستجدات والاستجابة للشروط التقنية الجديدة، ثم بعد ذلك تأتي مرحلة تقييم مدى احترام المصنعيين والوكلاء لهذه القوانين عبر القيام بمراقبة مطابقة المركبات المصادق عليها حسب النوع وعدة جوانب أخرى كذلك، وهو ما عمل عليه المركز الوطني حيث تم نشر طلب عروض رقم "2015/01/م.و.ت.ت" لاعتماد متعهد خارجي للقيام بعملية مراقبة مطابقة المركبات المصادق عليها حسب النوع حيث لا يمكن الاعتماد فقط على أطر المركز الوطني نظرا لمحدودية الموارد البشرية.

كما أن هذه المراقبة عمل اختياري حسب المادة 52 من مدونة السير. فالأهمية الاستراتيجية لهذه المادة هي وضع الأساس القانوني لإصلاح قطاع قطع الغيار. وفي هذا السياق، سيتم وضع إجراء لتأهيل المنظمات حسب متطلبات القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير ونصوصه التطبيقية. كما أن الوزارة بصدد وضع عقد برنامج مع مهني هذا القطاع لضبطه وتحديد آليات عمله وفقا للنصوص القانونية المنظمة.

◄ استثناءات لا تحترم قاعدة توازى النصوص

في بعض الحالات التي تعرض على المركز الوطني تكون الوسائل القانونية المتاحة محدودة ولاتمكن من معالجة الحالة، حيث أن النص القانوني في مثل هذه الحالات لا يكون واضحا ويقبل بذلك عدة تأويلات.

→ تجاوز الإختصاص فيما يتعلق بالمصادقة على المركبات المخصصة لنقل المواد الخطيرة

إن محضر مصادقة المركز الوطني على مركبة نقل المواد الخطيرة ما هو إلا شهادة تبين أن المركبة تستجيب الشروط التقنية والميكانيكية اللازمة لاستعمال الطريق العام ولا تعفي صاحبها من متابعة المسطرة الإدارية حتى يتمكن من استعمالها لنقل المواد الخطيرة على الطريق العام حيث يجب عليه الحصول كذلك على رخصة من وزارة الصناعة والتجارة والاستثمار والاقتصاد الرقمي بهذا الخصوص.

فالمركز الوطني، ولإزالة أي التباس تحدثه الإشارة لنوع واستعمال المركبة في محضر المصادقة، يعد حاليا دليلا لجميع أنواع واستعمالات المركبات والذي سيتم دمجه في النظام المعلوماتي للمركز بالتنسيق مع "سياقة".

◄ قصور في مراقبة المركبات المصادق عليها التي عرفت تغييرات ملموسة

تتكون منظومة مراقبة المركبات التي عرفت تغييرات ملموسة من عدة مراحل، ففي البداية تتم المصادقة على المركبة بعد أن يتم التأكد بأنها مطابقة للقوانين والشروط التقنية الجاري بها العمل وأنها لا تشكل أي خطر على السلامة الطرقية، بعد ذلك وبصفة دورية تخضع هذه المركبة للمراقبة التقنية داخل مراكز المراقبة التقنية التي يشرف عليها المركز الوطنى حيث تتم مراقبة شاملة للحالة الميكانيكية للمركبة ومدى أهليتها لاستعمال الطريق العام.

◄ مجال ممارسة المصادقة على المركبات المصابة بأضرار خطيرة غير مضبوط

لا يمكن اعتبار المركز الوطني مسؤولا عن العدد الضعيف لطلبات المصادقة على المركبات المصابة بأضرار خطيرة، فالمركز وحين توصله بطلب من هذا النوع يعالجه وفق المسطرة القانونية الجاري بها العمل في هذا المجال. إن ضبط هذا النوع من المركبات يستدعي تدخل مجموعة من الأطراف، أهمهم صاحب المركبة الذي يجب أن يكون واعيا بمسؤوليته وبالخطر الجسيم الذي تمثله المركبة التي تعرضت لأضرار خطيرة وأن إعادة استعمالها دون إخضاعها لمراقبة دقيقة وخاصة يمثل خطرا كبيرا على سلامته وسلامة مستعملي الطريق؛ كما يشكل المراقبون طرفا مهما كذلك، لذلك فالمركز الوطني أبدى استعداده للتنسيق مع الهيئات المعنية (الأمن الوطني، الدرك الملكي، المراقبون الطرقيون...) لتحسيسهم بأهمية الموضوع وكذا تكوينهم تكوينا يمكنهم من التعامل مع المركبات المصابة بأضرار خطيرة.

وفي نفس السياق، يعمل المركز الوطني على تدقيق المساطر المتعلقة بهذا النوع من المركبات وتأطيره وعيا منه بأهميته ودوره الكبير في السلامة الطرقية حيث يتم حاليا تهيئة دفتر تحملات خاص بالخبراء في المركبات المصابة بأضرار خطيرة للارتقاء إلى ما هو معمول به دوليا في هذا المجال.

III. جواب وزير الإقتصاد والمالية

ستعمل المصالح المعينة بوزارة الاقتصاد والمالية على الأخذ بعين الاعتبار ملاحظات المجلس الأعلى للحسابات المتعلقة بمدى قيام المركز بمهامه وتدبير قطاع المرتقبة التقنية والمصادقة على المركبات، في إطار مناقشة ميزانيته المقبلة وخلال اجتماعات تقديم استراتجيته. وفيما يخص الملاحظة المتعلقة باستعانة المركز بجهات خارجية للقيام بالعديد من أنشطته، تجدر الإشارة إلى أن هذا الإجراء اتخذ بسبب الخصاص في الموارد البشرية وكذا عدم تناسب مؤهلات بعض الموظفين مع المناصب التي يشغلونها.