

جدول الردود على الملاحظات المثارة في إطار استشارة العموم عبر البوابة الوطنية للإعلام القانوني

بخصوص مشروع قرار وزير النقل المتعلق بضبط شروط تعاطي مهنة التكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على

الطرق والتكوين في مجال سيطرة العربات وتكوين المكونين في مجال سيطرة العربات

جدول الردود على الملاحظات المثارة في إطار استشارة العموم عبر البوابة الوطنية للإعلام القانوني بخصوص مشروع قرار وزير النقل المتعلق بضبط شروط تعاطي مهنة التكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات والتكوين في مجال سياقة العربات وتكوين المكونين في مجال سياقة العربات

صاحب التعليق	التعليق	رأي اللجنة
عمر الفتوي	الرجاء تشريك أكبر عدد ممكن من المهنيين في مختلف جهات الجمهورية وأخذ آراءهم وذلك عبر التواصل المستمر مع ممثليهم وعدم الاكتفاء بجهة معينة أو منظمة موالية لتوجه ما مع العلم أن جهة صفاقس في قطيعة تامة وعدم تواصل مع الغرفة الوطنية ولا علم لنا بما يصاغ في المهنة كما أننا نتابع ما يجري عبر اجتهادات خاصة كما تمت مراسلة الادارة العامة للنقل البري في الموضوع وإشعارها بخطورة الموقف ولا يحق البتة تغييب جهة وتجاهلها وعدم المشاركة في القرارات المنظمة للمهنة وما يهم القطاع كما أننا دوما نؤكد على عقد ندوة وطنية لطرح ومناقشة كل قضايا المهنة مع كل من يهمه الامر ولعلمكم أن هذه المشاريع المعروضة لم تناقش ولم يقع الاطلاع عليها من قبل المهنيين لذا لا يمكن أن نقبل بمشاريع مسقطة تخدم مصالح ضيقة وتضر بالقطاع الذي يتطلع لمستقبل أفضل بالتفاف كل مكوناته وجدية الاهداف الرامية الى السمو بمنظومة رخصة السياقة والسلامة المرورية وبالتالي مصلحة المواطن التونسي.	إن مشروع القرار المعروض تم إعداده من قبل لجنة فنية متعدّدة الأطراف محدثة بمقتضى مقرر من وزير النقل ضمّت 14 هيكلًا من ضمنهم ممثلين عن جميع الهياكل النقابية الممثلة للمهنيين. وبناء عليه، فإن الإدارة لا تتحمّل تداعيات وتبعات الخلافات الداخلية لهذه الهياكل. من جهة أخرى، يجدر التذكير بأن الإدارة حرصت ولا تزال تحرص على إرساء منهجية تركز على التعاون والتشاور وتبادل الآراء ثم الاتفاق مع جميع الأطراف المعنية بعيدا عن التجاذبات مهما كان نوعها ومآتها. لذا، واعتبارا لما سبق، فإنّه ومن غير الموضوعي أن نتحدّث عن عدم تشريك أو تجاهل أو إقصاء.
رمزي يحي	مشروع جدي وتمت العديد من الجلسات في الجهات وتمت مناقشته من طرف المهنيين ونرجو التسريع في إصداره حتى يكتب على قطاع تعليما لسياقة التطور والتنظيم.	تعليق لا يتضمّن مقترحات.
هشام الجودي	يمكن الجزم بأنه مشروع جدي إن تم إشراك جميع الاطراف المهنية ولما لا إجتماع عام كما هو متداول في جميع القطاعات كما يجب توضيح الفصول الاتية 34، 55 و 57 إضافة الى مراجعة الفصول 9، 16، 26 وخاصة الفصل 48 مع الشكر، كما نطلب التمديد في عرض هذا المشروع على البوابة والله ولي التوفيق.	المستوى التعليمي المطلوب للمشاركة في امتحانات الحصول على شهادات الكفاءة المهنية : لقد تمّت مناقشة هذه المسألة مطوّلا ضمن أشغال اللجنة الفنية المتعدّدة الأطراف، وتباينت الآراء بخصوصها، غير أنه تم في الأخير الاتفاق على المقترحات المضمّنة بالمشروع.

الرسكلة والحصول على الإجازة : لقد تم في ضوء التجربة السابقة التي لم تلق تجاوبا مع المهنيين، التخلي عن ربط تجديد الإجازة بإجراء رسكلة، وتم الترفيع من مدة صلوحية الإجازة من 3 إلى 5 سنوات. غير أنه وفي إطار التشجيع على متابعة الرسكلة، جاء المشروع المعروض ليحفّز المكونين الذين اختاروا متابعة دورة رسكلة وذلك بالترفيع من مدة صلوحية إجازاتهم من 5 إلى 8 سنوات.

معادلة شهادة الكفاءة المهنية لرئيس مؤسسة تعليم سياقة السيارات: يندرج هذا الإجراء في إطار عدم رجعية القانون والمحافظة على الحقوق المكتسبة.

قيام الناجحين في امتحان شهادة الكفاءة المهنية لتكوين المكونين في مجال سياقة العربات ببحث في مجال حول التربية والسلامة المرورية : تم الشروع في هذه التجربة منذ سنة 2009 وقد أفضت إلى نتائج جدّ إيجابية. وبناء على ذلك، تم الاتفاق على الإبقاء على هذه التجربة والعمل على تدعيمها وليس التخلي عنها.

مشروع جدي تمّ إنجازه من قبل اللجنة المكوّنة بمقتضى القرار الوزاري الصادر في 2012/08/11 كما تمّ عرضه ومناقشته من قبل المهنيين في مناسبات عدّة جهويا وإقليميا ووطنيا في اجتماعات وملتقيات وأرى أنّه يلبي الحاجة في الوقت الراهن وإن ظهر فيه بعض النقص بعد إقراره فإنّ المجال يسمح اليوم بتلافيه مثلما تمّ إنجاز هذا القرار. الرجاء الإسراع بإقراره وإصدار القرارات الأخرى المتعلقة بقطاع مدارس تعليم السياقة

خير الدين خليل

تعليق لا يتضمّن مقترحات.

جاء الفصل 34 ليخبر المكونين صلاحية الاجازة ب5 سنوات أو إمكانية رفعها إلى 8 سنوات شرط الحصول على شهادة مسلمة من مركز تكوين في المجال .. فصل واضحا لمضمون والمعاني يليه مباشرة الفصل 35 في تجديد الاجازة والذي جاء غير واضح الصيغة ويثير اللبس والشك باعتماده مفردة (عند الاقتضاء) في المطة الثانية والمفردة في صيغة الفعل وفي شرح المعاجم تعني: اقْتَضَى أَمْراً : اسْتَلْزَمَ هُوَ هنا يصبح لتأويل بالجزم في أن تجديد الاجازة يمر عبر الادلاء بشهادة رسكلة أي أن الواضع للفصل 35 أراد أن يلزم كل من ذهب ليجدد إجازته أن يمر عبر مركز للتكوين ليدفع ثمن رسكلة شرط الحصول على الشهادة ليستطيع تجديد إجازته ومن لم يدفع ثمن الرسكلة لا تجدد له الاجازة. أي أن شهادة الرسكلة المسلمة من مركز تكوين خاص تصبح في واقع الامر حجة رسمية أقوى من دبلوم وشهادة مسلمة من وزارة ذات سيادة

تمت الإجابة أعلاه على التعليق الخاص بالفصل 34. أما بخصوص تفسير عبارة "عند الاقتضاء" الواردة بالمطة الثانية من الفصل 35 فإنه ولئن يقصد بها لغة لزوم الشيء أو وجوبه بما يعني إجبارية وقوعه دون منح إمكانية الاختيار في ذلك، فإن المقصود بها اصطلاحا لا يطابق بالضرورة معناها الحرفي اللغوي، ذلك أنه في صورة إدراج هذه العبارة في نص قانوني يصبح المعنى المراد منها مختلفا تماما عن معناها الأصلي، حيث تستعمل هذه العبارة غالبا لافتراض وقوع حالة معينة وبالتالي ترتيب أثر قانوني مباشر لها، وهو ما ينطبق على ما ورد بالفصل 35 الذي افترض أنه في صورة إجراء المدرب للرسكلة المنصوص عليها بالفصل 34 فعليه تقديم الوثيقة التي تثبت هذه الرسكلة والمتمثلة في نسخة مطابقة للأصل من شهادة في الرسكلة. إضافة إلى ما تقدم فإن الإطلاع على ترجمة العبارة المذكورة الواردة بالنص الفرنسي وهي "le cas échéant" يؤكد المعنى القانوني المقصود منها والمذكور آنفا.

1 - إن فكرة إدراج مناظرة وطنية بالنسبة لمنح شهادة رئيس مؤسسة رغم أنه قد يكون الحل الأنسب للتخفيف من عدد المؤسسات إلا أنه قد يؤدي بداية إلى تفضيل مصلحة المهنيين أصحاب المدارس القدامى عن غيرهم من يسعون إلى إحداث مؤسسات حديثة قد تكون سبب في زيادة مواطن الشغل خاصة وأن إسناد هذه التراخيص سوف يصبح من مشمولات الولايات وبالتالي فتح الباب على مصراعيه أماما لمحسوبيية وخاصة الرشوة كحال رخص التاكسيات حاليا.

1. خلافا لما جاء بالنقطة الأولى من هذا التعليق، يهدف اعتماد المناظرة الوطنية لمنح شهادة رئيس مؤسسة للتكوين في مجال سياقة العربات والسلامة المرورية إلى مزيد إحكام تنظيم هذا القطاع والحد قدر المستطاع من إمكانية ممارسة المهنة من قبل الدخلاء غير المتمتعين بالمؤهلات والكفاءة المهنية اللازمة، كما أن الإشراف على هذه المناظرة سيتم من قبل

<p>المصالح المختصة لوزارة النقل، أمّا تحديد الحصص فإنّها من مشمولات السيد وزير النقل الذي يمكنه استشارة الأطراف التي يمكنها تقديم المعلومة المطلوبة لتحديد موضوعي لهذه الحصص.</p> <p>2. خلافاً لذلك لما جاء بهذه النقطة، فإن النظام الجديد للحصص لن ينسحب على الأشخاص المتحصّلين على شهادات الكفاءة المهنية قبل صدور القرار الجديد. كما أن المشروع لم يحدّد فترة انتقالية في هذا الشأن، وبالتالي فإن كل شخص متحصّل على شهادة كفاءة مهنية قبل صدور القرار الجديد سيبقى متمتعاً بحقّه في الاستغلال وفق المقتضيات الحالية وذلك مدى حياته.</p>	<p>2- مسألة شهادة رئيس مؤسسة بحد ذاتها فيه حيف بخصوص حقوق المديرين الاجراء الحالي و الذين استوفوا الشروط القانونية الخاصة بكراس الشروط الحالية فيما يهم إحداث مؤسسة تعليم سيطرة المدرجة بمجلة الطرقات بمقتضى قانون عدد 71 لسنة 1999 والحال أنه كان من العدل إضافة فصل يتعرض لهذه النقطة ويقضي هؤلاء من مشروع كراس الشروط الجديد وذلك مثلا لمستغلين لمؤسسات التعليم بالخارج</p>	
<p>نصت مقتضيات الفصل 64 أنّه ستسند لكل شخص متحصّل على شهادة الكفاءة المهنية لتكوين مدربي تعليم سيطرة العربات من صنف "ب" وشهادة الكفاءة المهنية لتعليم سيطرة العربات من أحد الأصناف الثقيلة قبل صدور القرار الجديد شهادة الكفاءة المهنية لتكوين المكونين في مجال سيطرة العربات من الصنف الثقيل المتحصّل عليه دون إجراء أي امتحان. وعند الحصول على شهادة الكفاءة المهنية لتعليم سيطرة العربات من صنف "ج+هـ" و"د"، يتم تسليم، ودون إجراء أي امتحان في الغرض، شهادة الكفاءة المهنية من صنف "ث".</p>	<p>نرجو من السادة أعضاء اللجنة المختصة وخاصة من رئيسها السيد المدير العام للنقل البري إعادة النظر فيما ورد بالفصل 64 من هذا القرار. سادتي، إن الحصول على شهادة كفاءة مهنية أو على إضافة صنف إليها من قبل من لم يجروا امتحانا في الغرض لن يضمن الكفاءة المطلوبة لمكوني المكونين ولن يخدم هذا القطاع بل سيؤدي إلى تدني مستوى التكوين وبالتالي مستوى المكونين في هذا المجال خاصة وأن وزارة النقل منكبّة منذ أكثر من سنة على إعداد برنامج للتكوين القاعدي للسواق المهنيين للرفع من مستوى السلامة على طرقاتنا على غرار ما هو معمول به في عديد الدول الأوروبية. هذا يجزنا سيدي المدير العام إلى تذكير سيادتكم:</p> <p>1. بأن عدد هام من المتحصّلين على شهادة الكفاءة المهنية لتكوين مدربي تعليم سيطرة العربات (الذين تحصلوا عليها سنة 2004 دون إجراء امتحان في الغرض) سجلوا أسمائهم بالقوائم الإسمية المقدمة من قبل المراكز المختصة في التكوين في مجال سيطرة العربات إلى الإدارة العامة للنقل البري للمشاركة في امتحان إضافة أصناف "د" و "ج+هـ" إلى شهادتهم في دورة جانفي 2015، وبدؤوا التكوين في المراكز</p>	<p>عادل البخاري</p>

<p>وبناء على ما تقدّم، فإن التحوّف المضمّن بهذا التعليق ليس في محلّه باعتبار أن مقتضيات الفصل 64 هي في صالح المكونين المعنيين.</p>	<p>المختصة لكنهم تراجعوا ولم يجروا هذا الامتحان؟؟؟ 2. وبأن أغلب من لم يتراجعوا وأجروا هذا الامتحان أخفقوا ولم ينجحوا رغم خبرتهم الميدانية في تعليم سياقة العربات من الأصناف "د" و "ج" و "ج+هـ" وتكوين مدربي تعليم سياقة العربات التي تتراوح بين 25 و 30 سنة على الأقل. كيف يمكن لوزارة النقل في أواخر 2015، ويفضل الفصل 64 من هذا القرار، إضافة صنف لشهادة كفاءة مهنية لتكوين مدرب تعليم سياقة العربات لأشخاص لم ينجحوا في الامتحان المعد للغرض في بداية 2015؟</p>	
<p>تعليق لا يتضمّن مقترحات.</p>	<p>لا اعتقد بأنني في حاجة الى تنبيه زميلاتي وزملائي المهنيين الغيورين على مهنتهم وهي على حافة الانهيار بانهم امام الفرصة الاخيرة في محاولة لإنقاذ القطاع اثر المجهود الماراطوني الجبار الذي ما انفكت و لازالت اللجنة المعنية و المنتخبة لإصلاح قطاع تعليم السياقة تقوم به ضمن عديد المشاريع الثورية والتي بدأت بمشروع كراس الشروط الجديد الذي سيرى النور قريبا ان شاء الله مرورا بالقرار المتعلق بضبط شروط تعاطي مهنة التكوين في مجال سياقة العربات ومشاريع اخرى قادمة باذن الله غير متغافلة عن اي جزئية مهما كان حجمها تكون فيها فائدة للنهوض بالقطاع بالإنصات المتواصل لقواعدها وبالتالي تحقيق الكرامة لهم و اعادة رد الاعتبار اليهم كرجال تكوين و تعليم جديرين بكل احترام. فالمشاريع المعروضة لحد الان تتطرق جميع فصولها التقديمية و الطامحة لغد افضل بالتغيير الايجابي على اسس علمية و مدروسة انطلاقا من الواقع. اذ يكفي لأي مطلع عادي على هذه المشاريع و لو كان من غير المهنيين يمتلك الحد الادنى من الذوق و القدرة على التمييز ان يستشعر من الوهلة الاولى حسن نية المجتهدين في هذا المشروع و اصرارهم الشديد على المضي قدما في الاصلاحات التي تقطع الطريق امام عودة المنظرين لسلبيات الماضي التي لا زالت الى حد الان ترهقنا ايما ارهاق. و انني بهذه المناسبة من موقعي كمهني حريص على الاعلاء من شان مهنتي اهاب بالشرفاء و الاحرار من الزميلات و الزملاء المهنيين و الذين اصبحوا باعداد محترمة والحمد لله ان لا يدخروا جهدا في التمييز بين الجيد و الرديء و التقدمي و الرجعي من خلال ما تقرؤه اعينهم و ما تدركه بصيرتهم من عمل و مجهود فيهما صلاح احوالهم بالملمس بالرجوع دائما لممثليهم وأعضاء لجانهم المؤهلين و حدهم لمدهم بكل مستجدات القطاع بالبينة و الحجج الدامغة دون زيف او مغالطة كما ادعواهم الى عدم الالتفات الى المغردين خارج السرب. لنطو معا صفحة قاتمة الى الابد مستقبليين صفحات جديدة</p>	<p>عماد معطى الله</p>

 <p>محمود بوقديدة</p>	<p>مشرفة. والسلام.</p> <p>شكرا لرئاسة الحكومة وللسادة والسيدات الوزراء وكتاب الدولة على القيمة التي أعطوها لعموم المواطنين وخاصة المهنيين المعنيين بالموضوع وإعطائهم الحق في المشاركة في إعداد النصوص القانونية واعتماد آرائهم واقتراحاتهم في كل ما يخص مشاريع النصوص سواء كانت تشريعية أو ترتيبية بوضعها على بوابة رئاسة الحكومة للإدلاء بآرائهم ووضع تعاليقهم ليتم أخذها بعين الاعتبار قبل وضعها في صيغتها النهائية وصدورها. ولكن المؤسف أن الهياكل المكلفة بإعداد هاته النصوص لا تقوم بإعلام الهياكل والمنظمات المهنية لإعطائهم الفرصة والمدة الكافية لتمكينهم من هذا الحق وأكبر دليل على ذلك أن التعاليق إلى اليوم الثلاثاء 10 نوفمبر 2015 الساعة : 23:45 (آخر أجل) لا تعدّ على أصابع اليد الواحدة لذا نرجو من رئاسة الحكومة تلافى هذا الإشكال والتمديد في آجال التعليق الى مدة أطول ليتسنى لأكبر عدد ممكن من المهنيين للإدلاء بآرائهم وأخذها بعين الاعتبار.</p>
<p>توفيق</p>	<p>لا أتصور أن المناظرة ستخفف من عدد المدارس ولكنها ستعدل بين العرض والطلب بصورة وأنه يقع فتح مدارس حسب تطور عدد المترشحين في كل ولاية ولن يكون هناك أي محسوبة ورشوة لأن عدد المدرسين سيقع ضبطه من طرف اللجنة الوطنية قبل الإعلام على تاريخ المناظرة مرة كل 03 سنوات مع تمديد في ذلك أساسا على نسبة تطور عدد المترشحين في كل ولاية أو نهاية استغلال بعض المدارس وسيكون ذلك بطريقة علمية وبقرار من وزير النقل.</p>
<p>نورالدين بن سالم</p>	<p>مشروع قيم وأرجو أن يساعد المهنيين في قطاع تعليم السياقة في النهوض بمهنتهم وحمايتهم من الدخلاء للرفع من مستوى رخصة السياقة في بلادنا.</p>

أولاً: لا بدّ من الإشارة إلى أن استشارة العموم تطبيقاً لمقتضيات منشور رئاسة الحكومة عدد 31 المؤرخ في 30 أكتوبر 2014 هي موجّهة بالأساس إلى العموم بالمعنى الشامل للكلمة. وإذ أن هذه الكلمة تشمل كذلك المهنيين، فإن هؤلاء يمثلون طرفاً فاعلاً في إعداد النصوص وذلك عن طريق الهياكل التي ينتمون إليها.

ثانياً: لقد جاء في هذا التعليق أن الهياكل المكلفة بإعداد مشاريع النصوص لا تقوم بإعلام الهياكل والمنظمات المهنية بإدراج النصوص بالبوابة الوطنية للإعلام القانوني. وفي هذا الشأن، لا بد من التذكير أن هذه المنظمات والهياكل ممثلة صلب اللجنة الفنية المتعددة الأطراف المكلفة بمراجعة النصوص، والتالي، فهي عناصر فاعلة في المجال يتعين أن تتحمّل بمعية الإدارة مسؤولية الإعلام ولعب دور إيجابي للتعريف بكل المستجدات المتفق عليها أو التي لا تزال محل نقاش.

تعليق لا يتضمّن مقترحات.

تعليق لا يتضمّن مقترحات.

<p>إن الجدول المطلوب لا يتم إدراجه ضمن البوابة الوطنية للإعلام القانوني، وإنما بالملف الذي تتم إحالته على أنظار رئاسة الحكومة بغاية نشر النص.</p>	<p>السلام عليكم، يقترح مزيد تفصيل شرح الأسباب مع ذكر الفصول التي تغيّرت وخاصة التغييرات الجوهرية ومن المستحسن إدراج جداول تضم النصوص الحالية ومشروع التغيير (بلون آخر أو مضمّم) لتسهيل عملية الاطلاع وإبداء الرأي. مع العلم أن وزارة المالية تعتمد ذلك في مشاريع قوانين المالية.</p>	
<p>تعليق لا يتضمّن مقترحات.</p>	<p>مشروع جدي يتمّ إنجازه من قبل اللجنة المكوّنة بمقتضى القرار الوزاري الصادر في 2012/08/11 كما تمّ عرضه ومناقشته من قبل المهنيين في مناسبات عدّة جهويا وإقليميا ووطنيا في اجتماعات وملتقيات وأرى وأنه يلبي الحاجة في الوقت الراهن. لإنقاذ ما يمكن إنقاذه في قطاع على حافة الانهيار.</p>	<p>منصور</p>
<p>- إن تجميع امتحانات شهادات الكفاءة المهنية من الأصناف الثقيلة في صنف واحد، يندرج، خلافا لما جاء بهذا التعليق، في إطار تبسيط الإجراءات والرفع من مستوى التكوين في نفس الوقت. كما سيمكّن هذا التمشي من الحصول على جميع الأصناف الثقيلة في دورة تكوينية واحدة شاملة وإجراء امتحان واحد وليس ثلاثة امتحانات كما هو معمول به حاليا.</p> <p>- يتضمّن القطاع أربعة أنواع من الشهادات، وبالتالي، فإن تنظيم امتحانات الحصول على هذه الشهادات لن يكون سنوياً، ومنه فإن التخوّف المضمّن بهذا التعليق ليس في محلّه.</p> <p>- بالنسبة إلى دور الولاية في نظام الحصص، وفي صورة إقراره ضمن المنهجية التي سيتم اعتمادها لتحديد الحصص، هو دور استشاري مثلما تمت الإشارة إليه أعلاه.</p>	<p>لا ألاحظ أي جدوى من تجميع إضافة صنف لشهادة الكفاءة المهنية في شهادة واحدة "ث" يعني هذا الاجراء تعقيد وتصعيب الأمور على المهنيين الجاري به العمل هو أن تجتاز الامتحان الخاص بإضافة الصنف الذي ترغب فيه وكل حسب إمكانياته وحسب طموحه. نرجو عدم التمشي في موضوع شهادة "ث" لأنه إذا ما تم واعتمدت فلن يتقدم للحصول عليها إلا الميسورون وسوف تقضي على أحلام العديد في تطوير مستقبلهم المهني.</p> <p>*الفصل 48: لماذا يجب أن يتم تنظيم كل سنة إحدى الامتحانات بالتداول؟؟؟؟ وإذا القطاع لا يتحمل ماذا نفعل بالناجحين؟؟ أقتراح أن لا تكون هنالك إجبارية تنظيم الدورات بالتداول وأن تكون حسب حاجيات القطاع.</p> <p>*يجب توضيح مسألة المناظرة وأن يفعل دور الولاية في تحديد حاجيات كل ولاية وممثلي المهنيين وليس الوكالة وحدها.</p>	<p>باديس الساحلي</p>

رئيس الهيئة
الوطنية لمدارس
تعليم السياقة
بتونس

وبعد، يشرفنا أن نعبر عن شكرنا و تقديرنا لرئاسة الحكومة التونسية و هياكلها المشرفة على هذه البوابة لتجاوبها مع الطلب الذي تقدمنا به بخصوص التمديد في الأجل النهائي لإبداء الرأي والتعليق حول هذا المشروع. وحيث نسجل ملاحظتنا حول هذا المشروع وأملنا في الحكومة الانتباه جيدا للمقترحات والتعليق كما نأمل أن يتم التفاعل إيجابيا عند مراجعة هذه الصيغة و الإبتعاد عن التمسك والتعنت بالرأي وعدم المبالاة بمقترحات العموم مثل ما تم في مرة سابقة و بخصوص مشروع آخر وكأن من صاغ هذا المشروع أو غيره منزه عن الخطأ، فإننا نقترح ما يلي :

*الفصل 4: نقترح

-المطبة الأولى: مستواه التعليمي لا يقل عن شهادة بكالوريا أو ما يعادلها.

و ذلك للرفع من المستوى و ضمان الحد الأدنى من المستوى العلمي المطلوب باعتبار تطور المستوى التعليمي لعموم المواطنين كذلك تشجيع الشباب و تمكينهم من موارد الرزق و مزيد من الآفاق ما بعد حصولهم على شهادة البكالوريا إن لم يوفقوا في الحياة الجامعية أو التكوين المهني.

*الفصل 9: نقترح حذف الصنف المقترح "ث" الجديد و أن يبقى العمل بمختلف الأصناف لإضافة صنف لشهادة الكفاءة المهنية.

كل حسب إمكانياته و مشاريعه و أحلامه، لماذا نفرض و نجبر بجمع إضافة الأصناف للشهادة مرة واحدة وبتسمية واحدة نعتقد أن في هذا الإجراء تعد واضح على حلم الشباب في تطوير أنفسهم شيئا فشيئا حسب الظروف.

هذا المقترح مرفوض من عموم الزميلات والزملاء.

*الفصل 10: نقترح المطبة الأولى: إستكمال بنجاح السنة الثانية من التعليم العالي أو شهادة تكوين منظرة بهذا المستوى.

-مطبة إضافية : متحصل على شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال قواعد الجولان و السلامة على الطرقات وممارسة المهنة لمدة لا تقل عن سنتين.

وذلك للرفع من المستوى و تشجيع المتحصلين على شهادة مكون قواعد الجولان بأن يصبحون مكونين في مجال سياقة العربات بعد سنتين من ممارسة المهنة بأحد المدارس

- بالنسبة إلى المستوى التعليمي للمشاركة في مختلف امتحانات الحصول على شهادات الكفاءة المهنية وامتحان إضافة صنف "ث" لشهادات الكفاءة المهنية، فقد تم التعرض لهاتين النقطتين أعلاه.

- بالنسبة إلى مسألة المتقاعدين، تجدر الإشارة أن النصوص القانونية المتعلقة بالمتقاعدين هي نصوص تطبق على جميع القطاعات بما فيها قطاع التكوين. وتطبيقا لهذه النصوص، فإنه يمنع على المتقاعد أن يمارس أي مهنة كأجير في حين يمكنه إحداث مؤسسة لحسابه الخاص.

- إن مقتضيات الفصلين 46 و 47 منفصلة من حيث المضمون وتدرج ضمن مشمولات الإدارة لا غير.

- بالنسبة إلى دورية امتحانات شهادات الكفاءة المهنية، فقد تمت الإجابة على هذا التعليق أعلاه، مع الإشارة أن هذه الدورية ليست منتظمة بمعنى الثبات، أي يمكن إذا اقتضت الضرورة ذلك تنظيم دورتين متتاليتين من نفس الصنف.

- أما بالنسبة إلى دورية الاختبارات في المستوى، يقترح صاحب التعليق التخفيض في الدورية لأسباب غير مفهومة، وهو مقترح سيجبر كل مواطن تقدّم بطلب معادلة شهادة أجنبية من انتظار الاستجابة إلى طلبه بعد مدة تناهز السنة وهو أمر غير منطقي وغير مقبول.

- بالنسبة إلى المراقبة البيداغوجية: تم التنصيص على هذا النوع من المراقبة ضمن النص الجاري به العمل، علما وأن صاحب التعليق محقّ في أنه لا يمكن الشروع في القيام بهذه

*الفصل 16: نقترح

المطة الأولى: متحصلا على الأقل على شهادة جامعية أو شهادة تكوين مهني منظره بهذا المستوى.
-إضافة مطة: متحصل على شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال سيطرة العربات و قد مارس المهنة لمدة لا تقل عن سنتين،
و ذلك للرفع من المستوى و تشجيع المكونين بأن يظل حلمهم قائما في تطوير معارفهم و مستواهم وأن يظل الأفق مفتوحا للتحسن

*الفصل 31: نقترح

-إضافة مطة: أن لا يكون منتفع بجزائية تقاعد و ذلك لحماية القطاع من عديد المتقاعدين لاسيما ممن لهم ارتباط بمجال تعليم السياقة من العمل في القطاع بعد تقاعدهم من الوظيفة العمومية خاصة فمن جهة يتمتعون بجزائية تقاعد من الدولة و من جهة أخرى يزاحمون الشباب في مواطن الشغل.
لذلك نعتقد بخصوص المتقاعدين من الوظيفة إما الإنتفاع بجزائية تقاعد دون العمل في قطاع تعليم السياقة أو العكس، لا يجب الجمع بينهما الاثنين.

*الفصل 46: نقترح

-الفقرة الثانية: تتولى اللجنة التي يقع تعيينها بموجب مقرر من وزير النقل التثبت من صحة الشهادات الأجنبية للتكوين.

وذلك تناغما مع ما ورد في الفصل 47 الذي ينص في مقدمته : يتم إعداد و تنظيم و إجراء إمتحانات شهادات الكفاءة المهنية... من قبل لجنة يقع تعيين أعضائها وأساليب عملها بمقرر من وزير النقل بالنسبة لكل دورة.

إذا يجب أن تتحمل اللجنة بكلها مسؤوليتها في التثبت من صحة الشهادات والإجراءات.. وليس الوكالة وحدها التي تعتبر طرف من جملة عدة أطراف.

*الفصل 48: نقترح

ملاحظة أولى: يتم كل سنة تنظيم إحدى إمتحانات شهادات الكفاءة المهنية أو مناظرة الحصول على شهادة رئيس مؤسسة

المراقبة إلا بعد توفر المراجع الفنية والبيداغوجية التي ستكون المرجع في تقييم أداء المكونين، غير أن ذلك لا يعني التخلي عن التنصيص على المراقبة البيداغوجية ضمن المشروع المعروف، خاصة وأن اللجنة الفنية المتعددة الأطراف شرعت بعد في إنجاز تدّرج فني وبيداغوجي. وسيتم إثر ذلك التشاور مع المهنيين لوضع المنهجية الملائمة للشروع في تطبيق هذا النوع من المراقبة.

- جاءت الصيغة المقترحة لهذا الفصل بالزامية التداول على تنظيم إحدى الشهادات و هو ما قد يجعلنا نتعارض مع متطلبات القطاع و يجعلنا في نفس الوقت في ورطة كيف نفعل و نحن في حاجة ل صنف معين من الشهادات ومطالبون بانتظار التداول بين مختلف الأصناف.

لذلك جاء مقترحنا في عدم إلزامية التداول حتى يبرمج الإمتحان المزمع القيام به حسب الحاجيات والمتطلبات لكل صنف

ملاحظة 2: و يتم تنظيم الإختبارات في المستوى المنصوص عليها بالفصل 5 من هذا القرار مرة على الأكثر كل ستة أشهر و ليس مرة على الأقل كما جاءت به الصيغة المقترحة

وذلك من أجل تجميع المطالب المقدمة في الغرض لتكوين مجموعة هامة و تخفيف الإجراءات على المشرفين فهناك فرق من دورة كل 6 أشهر بها عدد محترم من المترشحين و دورة كل شهر أو كل شهرين وثلاثة.

*الفصل 56: المراقبة البيداغوجية و منهجية المراقبة

يجب توضيح هذه المسألة جيدا و الإشارة إلى ضوابط و قواعد و كيفية و ماهية المراقبة البيداغوجية لا يجب حشو المصطلحات و نحن نعلم جيدا أنه لا يمكن و لا توجد مراقبة بيداغوجية و يصعب إنجاز ذلك في ظل غياب لمرجع موحد في ذلك.

والسلام

- الحسين الشريف
- على الرغم من إتصال قطاع السياقة إتصالا وثيقا بحاجات الناس من جهة، و خطورته على أرواحهم من جهة ثانية، فإنه لا يحظى بالتدابير الإدارية و الفنية التي من شأنها أن تحمي حقوق السائق و حقوق الآخرين في الآن نفسه. وهو أمر يدعو إلى ضرورة تجديد النظر في مسألة المناظرات الخاصة بمنح شهادات الكفاءة المهنية لمكوني السياقة ومراقبة عملهم. و في هذا الشأن نقترح الملاحظات التالية:
- هناك خلل إجرائي في إمتحانات مكوني السياقة، فلا يُعقل أن يتكفل أعوان الوكالة الفنية للنقل البري بكامل الإمتحان و الحال أنهم مَحْوَلون بإنجاز الجانب العملي منه فحسب (ميكانيك)، أما جوانبه المتصلة بالمؤهلات العلمية فمن الضروري أن تُجزأها جهات أخرى مختصة.
- ضرورة إشتراط مستوى علمي معين كشهادة من مدرسة عليا لها شعبية مختصة في الميدان على أقل تقدير
- خلافا لما جاء من تشكيك، ضمن هذا التعليق، في المؤهلات الفنية للجان المكلفة بإجراء الاختبارات الشفاهية والتطبيقية لامتحانات الحصول على مختلف شهادات الكفاءة المهنية، فإن هذا التشكيك لا يستند على أي معطى موضوعي. مع الإشارة أن تعيين هذه اللجان يتم حسب الاختصاص بالنظر إلى شهادات عليا تم على أساسها انتداب الموظفين المعنيين وذلك علاوة على الخبرة المكتسبة في مجال اختصاصهم.
- بالنسبة إلى المراقبة البيداغوجية، فقد تمت الإجابة على هذا

التعليق أعلاه.	لكلّ مترشّح لمهنة تعليم السياقة، وهو إجراء قد يترقّى بهذه المهنة إلى مرقى إجتماعي و وظيفي لائق، ويمنع فيها ظهور السماسرة الذين لا يعينهم من عملهم سوى ما يوفّر لهم من أموال على حساب أخلاقيات المهنة. - إن واقع عمل مكون السياقة و ما يشهده من مشاغل متنوّعة يكشف عن حاجته إلى مراقبة فنية دائمة، ذلك أن التعويل على الخبرة الميدانية لمكون السياقة لا يمكن أن يضمن له جودة عمله، فالخبرة قد يُصيبها الترهّل مع مرور الوقت، وقد تستحوذ عليها عادات و تصوّرات تجعل صاحبها يطمئنّ إليها فلا يتعهّد معارفه بالتجديد و التطوير بما يتناسب و مستجدّات السياقة في عالم اليوم، ومن ثمة فإنّ وجود جهاز تَفَقُّد مختصّ بعمل مكون السياقة أصبح أمرا ضروريًا، لأن في ذلك ما يحدّ من مظاهر الفساد و الرشوة و المحسوبية، ويساعد المكون على ترشيد سلوكه عبر سبيل تكوينه في مجال المعارف النفسية و التواصلية و الفنية، وتقويم أدائه المهني بغرض تثمينه أو تعديل ما يحتاج إليه من تعديل، و هي عوامل هامة قد تمكّن، متى تمّ النظر فيها بجديّة، من مساعدة كلّ مكون للسياقة على أن يُنمّي تجربته العملية و تجعله يسلّط يقظته الفكرية على كلّ فعل يأتيه لأنّ اليقظة الفكرية الذاتية هي جوهر نجاح كلّ نشاط إنساني.	
تمّ التعرض إلى هذه المسألة أعلاه.	الرجاء مراجعة الفصل 48 و إعطاء الفرصة إلى السيد وزير النقل في عدم فتح دورة إن لم يرى داعيا لذلك لأنّ فتح الدورات بصفة مسترسلة قد يضر بالمهنة. و شكرا لكل من ساهم في إعداد هذا النص	أحمد
تمّ التعرض إلى هذه المسألة أعلاه.	إن الفصل 48 لا يراعي مصلحة المهنة من ناحية نسق فتح الدورات يجب تنقيح هذا الفصل بصورة تمكن وزير النقل من فتح دورات من عدمها للمحافظة على القدرة التشغيلية لقطاع تعليم السياقة.	فتحي

في البداية، أتقدم بالشكر والامتنان لرئاسة الحكومة على جهودها النبيلة و على مؤازرتها للهيئة الوطنية لمدارس تعليم السياقة والوقوف المشرف جنبها وإعطائها الحق في الإدلاء برأيها وأخذها بعين الاعتبار كما نشكر المشرف على مشاريع النصوص المعروضة على استشارة العموم على تلبية طلب الهيئة الوطنية لمدارس تعليم السياقة بالتمديد في آجال التعليق على مشروع قرار وزير النقل المتعلق بضبط شروط تعاطي مهنة التكوين في مجال قواعد الجولان و السلامة على الطرقات و التكوين و تكوين المكونين في مجال سياقة العربات إلى موفى شهر نوفمبر 2015 لتمكين أكثر عدد ممكن من المهنيين من الإدلاء بأرائهم ومقترحاتهم، كما لا يفوتني بالتوجه بالشكر للجنة التي كلفت بمراجعة قرار وزير النقل المؤرخ في 21 أكتوبر 2009 وإذ ننوّه بالتنقيح و الإضافات لهذا المشروع في صياغة جديدة إلاّ أن هناك نقائص في بعض التتحيات التي لا ترتقي إلى التطوير و الدفع إلى ما هو أحسن لهذا القطاع المسؤول الأول على السلامة على الطرقات بالبلاد ولعلّ أبرزها يتبين في النقاط التالية :

- فيما يخص الفصل 04

في إطار تشجيع الشباب على الإقبال على إجتياز إمتحان شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات يمكن الترفيع في المستوى التعليمي إلى السنة الرابعة من التعليم الثانوي كاملة أو ما يعادلها مع الإبقاء على حقهم في المشاركة في إمتحانات الحصول على شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال سياقة العربات و ذلك بعد ممارسة مهنة التكوين في مجال قواعد الجولان لمدة لا تقل عن الخمسة سنوات على الأقل طبق الترتيب الجاري بها العمل

و بهذا يكون قد فُتحت له آفاق تشجعه على الإقبال على الحصول على هاته الشهادة و التدرج في الترقية هذا و قد لمسنا في الدورات السابقة لهذا الصنف إقبالا ضعيفا ؟

- فيما يخص الفصل 09

تم تصنيف إمتحان إضافة أصناف لشهادات الكفاءة إلى صنفين "أ" و"ث" حيث ضمت الـ " ث " جميع الأصناف الثقيلة فهذا غير معقول لأنها تجبر المترشحين لإمتحانات إضافة صنف لشهادات الكفاءة على إجراء إمتحانات صنف (ج+هـ) و (د) وتحرمهم من حق الإقتصار على إختيار

بالنسبة إلى:

- المستوى التعليمي المطلوب للمشاركة في امتحانات الحصول على مختلف شهادات الكفاءة المهنية ودورية تنظيم هذه الامتحانات.

- تجميع الأصناف الثقيلة من هذه الشهادات في صنف واحد.

- رسكلة المكونين وتجديد الإجازة.

- وضعية الأشخاص المتحصلين على شهادة الكفاءة المهنية لرئيس مؤسسة تعليم سياقة السيارات.

فقد تم التعرض إلى هذه النقاط أعلاه.

بالنسبة إلى مسألة التخلي عن تقديم وثيقة من الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي لإثبات ممارسة المهنة وتجديد الإجازة، فقد تمت مناقشة هذه المسألة مطولا ضمن اللجنة الفنية المتعددة الأطراف وذلك في ضوء التجربة الجارية والإشكاليات الكبيرة المنجزة عنها. وقد تم الاتفاق على التخلي عن طلب تقديم هذه الوثيقة، علما وأن إثبات ممارسة المهنة يمكن أن يكون بواسطة كل الوسائل المتاحة.

- بالنسبة إلى أقدمية ممارسة مهنة مكون مكونين لاستغلال مركز مختص في التكوين في مجال سياقة العربات، فإن هذه المسألة لا تخص مشروع القرار المعروض بل تدرج ضمن مقتضيات كراس الشروط المتعلقة باستغلال هذا النوع من المراكز.

الصف الذي يريدون، لهذا يجب ترك حرية الاختيار للمتشرح للصف الذي يريد (أ - د - ج+هـ) أما فيما يخص إثبات ممارسة مهنة التكوين في مجال سيطرة العربات :

هنا لا يجب الرجوع إلى الوراء بل يجب سد المنافذ على طرق التحيل وهروب البعض من التغطية الإجتماعية حيث أن العديد من أصحاب شهادات الكفاءة المهنية يتحصلون على إجازات و يمارسون مهنة أخرى و بعد ثلاث سنوات يشروعون في إستغلال مؤسسات تعليم سيطرة العربات دون الممارسة الفعلية للمهنة و اكتساب الخبرة المطلوبة ولهذا لا يمكن إثبات هاته الخبرة فعليا إلا من خلال هذا الإجراء،و بالتالي وجوب الإستظهار بشهادة مسلمة من الصندوق الوطني للضمان الإجتماعي تثبت أن المعني بالأمر منخرط بالصندوق المذكور بوصفه أجيروا و أن جميع المساهمات للمدة المطلوبة مصرحا بها من قبل مشغله أمرا ضروريا لا يمكن التخلي عنه و مما يساهم أيضا و بصفة فعالة في الحفاظ على الصيغة المهنية للقطاع و حمايته من الدخلاء وهذا يندرج كذلك في إطار تطبيق النصوص القانونية المتعلقة بالتغطية الإجتماعية

أما فيما يخص تجديد صلوحية إجازة ممارسة مهنة مكون في مجال سيطرة العربات (الفصل 34) الجدول حول موضوع الرسكلة يبقى قائما، إن المراكز المختصة في التكوين في مجال سيطرة العربات الموجودة حاليا والتي لا يوجد سواها و التي هي غير مؤهلة للقيام برسكلة المكونين في مجال سيطرة العربات واستنادا للمثل القائل " فاقد الشيء لا يعطيه فكيف سنأخذ العلم ممن لا يمتلكه، فإن أصحاب هاته المراكز لا يتميزون أو يتفوقون بشيء عن أصحاب مؤسسات تعليم السيطرة بل نجد أغلب أصحاب مؤسسات تعليم سيطرة العربات حاملين لشهادة الكفاءة المهنية لتكوين مدربي تعليم سيطرة العربات ومن منهم أكثر خبرة وأوفر تجربة وأكبر سنا فكيف يمكن إخضاعهم إلى متابعة رسكلة لدى من هو أقل خبرة و أدنى تجربة و أصغر سنا فهذا الإجراء هو خرقا واضحا لمبدأ المساواة.

و بالرجوع لما ورد بالفصل 34، نقاط استفهام كبرى تطرح حول هذا الإجراء المتعلق بالترفيغ في مدة صلوحية الإجازة من 5 سنوات إلى 8 سنوات عند متابعة رسكلة بإحدى المراكز المختصة في التكوين في مجال سيطرة العربات ؟؟؟؟

كما تجدر الملاحظة أن أصحاب المراكز هم بدورهم مطالبين بإجراء الرسكلة لكن سيبقى هذا الإجراء حبرا على ورق و مؤجلا إلى حين توفر عدد من المؤسسات المختصة في التكوين التي تعتبره المصالح المختصة لوزارة النقل مؤهلا للقيام بهذه الرسكلة.

و للعلم إن أغلب المكونين في مجال سياقة العربات و على غرار جميع المجالات و القطاعات و تماشيا مع توجهات الدولة في مجال التكوين و الرسكلة المستمرة و مواكبة التطورات الفنية و البيداغوجية و القانونية التي تحصل من حين لآخر في المجال ليسوا ضد الرسكلة للرفع من مستواهم و بالتالي رفع مستوى التكوين في السلامة المرورية بالبلاد إلا أن تكون لدى مؤسسات و مراكز مؤهلة للقيام بذلك و تحت إشراف إدارات أكفاء لبلوغ الأهداف المرجوة، لا مجرد الحصول على وثيقة لإتمام ملف مما سيفتح الأبواب أمام التلاعب وبيع هاته الشهادات دون القيام بالرسكلة مثلما فتحتها أمام شهادت لا فائدة في ذكرها و لننظر للموضوع بكل جدية،

و بناء على ما سبق شرحة يجب أخذ موضوع الرسكلة بكل جدية
أما فيما يخص تنظيم دورات إجراء إمتحانات شهادات الكفاءة المهنية ونظرا للتزايد المستمر و الغير مدروس لمؤسسات تعليم سياقة العربات و نظرا للمشاكل التي يتخبط فيه القطاع، كفاه تهميشا و إغراقا مما يؤدي للمنافسة غير الشريفة و انتهاج طرق ملتوية للكسب لتغطية المصاريف فيجب تصحيح إتجاه البوصلة و إعطاء هذا الموضوع العناية اللازمة و تكون جدولة تنظيم الدورات على النحو التالي :

*يتم كل سنتين تنظيم إحدى امتحانات شهادات الكفاءة المهنية :

- شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات
- شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال سياقة العربات
- شهادة الكفاءة المهنية لتكوين المكونين في مجال سياقة العربات

-يتم كل 3 سنوات تنظيم مناظرة الحصول على شهادة رئيس مؤسسة تكوين في مجال سياقة العربات وتكون جهوية وفقا لنظام الحصص لكل ولاية بعد أخذ رأي اللجنة المهنية الإستشارية الجهوية لقطاع التكوين في مجال سياقة العربات، مع تعديل تركيبة اللجنة في خصوص ممثل المهنيين ليصبح : كل ممثلي المهنة (من

نقابة والهيئة الوطنية وإتحاد المكونين) 3 أعضاء

أما فيما يخص الفصل 55 و الذي مكن الأشخاص المتحصّلين على شهادة الكفاءة المهنية لرئيس مؤسسة تعليم سباق العربات المسلمة من قبل صدور هذا القرار من إستغلال مؤسسة تكوين في مجال سباق العربات و السلامة المرورية دون الخضوع لشرط المشاركة في إمتحان شهادة رئيس مؤسسة في صغتها الجديدة (مع العلم أن المتحصّلين على هاته الشهادة كانت آخر دورة لهذا الصنف في 14 مارس 1999 أي منذ خمسة عشر سنة)

لسائل أن يتساءل أين هؤلاء المتحدّث عنهم ؟ ألم يشرعوا بعد في إستغلال مؤسساتهم ؟ و إن وجدوا فبالتأكيد أنهم يشتغلون بالوظيفة العمومية أو بوظائف أخرى.

فهنا يجب إضافة شرط يحدد السن القصوى لإستغلال مؤسسة تعليم سباق بالنسبة لهؤلاء على أن لا يتجاوز عمره الخمسة و أربعون سنة لأن المتجاوز للخمسة و أربعون سنة ماذا سيضيف للقطاع بعد تقاعده من وظائف أخرى ؟

أما بالنسبة لنظرائهم المتحصّلين على شهادة الكفاءة المهنية لتكوين مدربي تعليم سباق العربات لم يمكنهم التتقيح الوارد بهذا القرار من إستغلال مركز مختص في التكوين في مجال سباق العربات إلا بعد ممارسة مهنة مكون لمدة لا تقل عن الثلاث سنوات؟؟؟؟ و هذا أيضا خرق لمبدأ المساواة.

وختاما و تبعا لما تقدّم ذكره نرجو الأخذ بعين الإعتبار لجميع التعليقات و إعادة النظر فيها و تدارسها بصفة جدية مع جميع الأطراف الممثلة للمهنة في جلسات إعادة الصياغة بعيدا عن التفرقة و العمل الأحادي الجانب ومع الشكر.

عثمان بن رزق
الكاظم العام لفرع
مدارس تعليم
السياقة بسوسة

بسم الله الرحمن الرحيم

يشرفني أن أتقدم بالشكر لرئاسة الحكومة، وأقدم مباشرة ملاحظات يحول الفصول الواجب إعادة النظر فيها وتفتيحها بما يتلاءم مع مصلحة القطاع ويساهم في النهوض به.

الفصل 4 :

يجدر دفع الشباب لإجتياز إمتحان شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات، والسماح للمحرزين على مستوى الرابعة من التعليم الثانوي من المشاركة في الإمتحانات الحصول على شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال سياقة العربات، بعد ممارسة مهنة التكوين في مجال قواعد الجولان لمدة خمسة سنوات .

الفصل 9 :

يجدر حذف صنف "ث" المستحدث، حيث فيه جبر للمترشح على الجمع بين صنفين (ج+هـ) و (د).
ممارسة مهنة التكوين في مجال سياقة العربات :

من الضروري سد المنافذ على طرق التحيل وهروب البعض من التغطية الإجتماعية .

تجديد صلوحية إجازة ممارسة مهنة مكون في مجال سياقة العربات (الفصل34).

يجدر حذف الرسكلة حتى يوجد إطار مؤهل لتكوين المكونين الذين فتحوا مدارس تعليم سياقة، وعليه يقع الإكتفاء بتجديد الإجازة كل 10 سنوات دون المطالبة بمتابعة رسكلة بإحدى المراكز
تنظيم دورات إجراء امتحانات شهادات الكفاءة المهنية

إعادة جدولة تنظيم الدورات باعتبار كل سنتين يقع تنظيم إمتحان للحصول على أحد الشهادت :

- وأن تحذف شهادة رئيس مؤسسة (المستحدثة) والإكتفاء الثلاثة شهادت فقط :


1- شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال قواعد الجولان والسلامة على الطرقات

2- شهادة الكفاءة المهنية للتكوين في مجال سياقة العربات

3- شهادة الكفاءة المهنية لتكوين المكونين في مجال سياقة العربات

الفصل 55 : يجدر منع المتحصلين على شهادة الكفاءة المهنية لرئيس مؤسسة تعليم سياقة من إستغلال

تم التعرض إلى هذه المسائل أعلاه.

	<p>مؤسسة تكوين في مجال سيطرة العربات والسلامة المرورية في صورة ثبوت عدم ممارستهم للمهنة لمدة لا تقل عن 10 سنوات. ويثبت ذلك بشهادة من الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي. مع فائق الاحترام.</p>	
<p>تم إعداد مشروع هذا القرار من قبل لجنة فنية متعددة الأطراف أحدثت بمقتضى مقرر من وزير النقل وضمت جميع ممثلي المهنة بما في ذلك ممثلي الغرفة النقابية الوطنية لمدارس تعليم السيادة والاتحاد العام للمكونين التونسيين.</p>	<p>Concernant le présent arrêté organisant le métier de formation en sécurité routière en conduite routière.. pourquoi ne pas mettre en considération l'ordre national des autos écoles de Tunisie... cet oubli quel que soit le motif sera la cause de beaucoup de problèmes qui se poseront si les partisans du métier se font absenter.. aussi le délai est très court.... faute de quoi le ministère est obligé de prolonger le délai en outre prendre en considération les représentants du métier aussi les professionnels car en général la chambre national. Ou l'ordre ne peut en aucun cas survenir à tous les avis des intéressés.. Mohamed Ben Ghenia.. l'ordre national des auto-écoles /Tataouine</p>	<p>Mohamed Ben Ghenia</p>