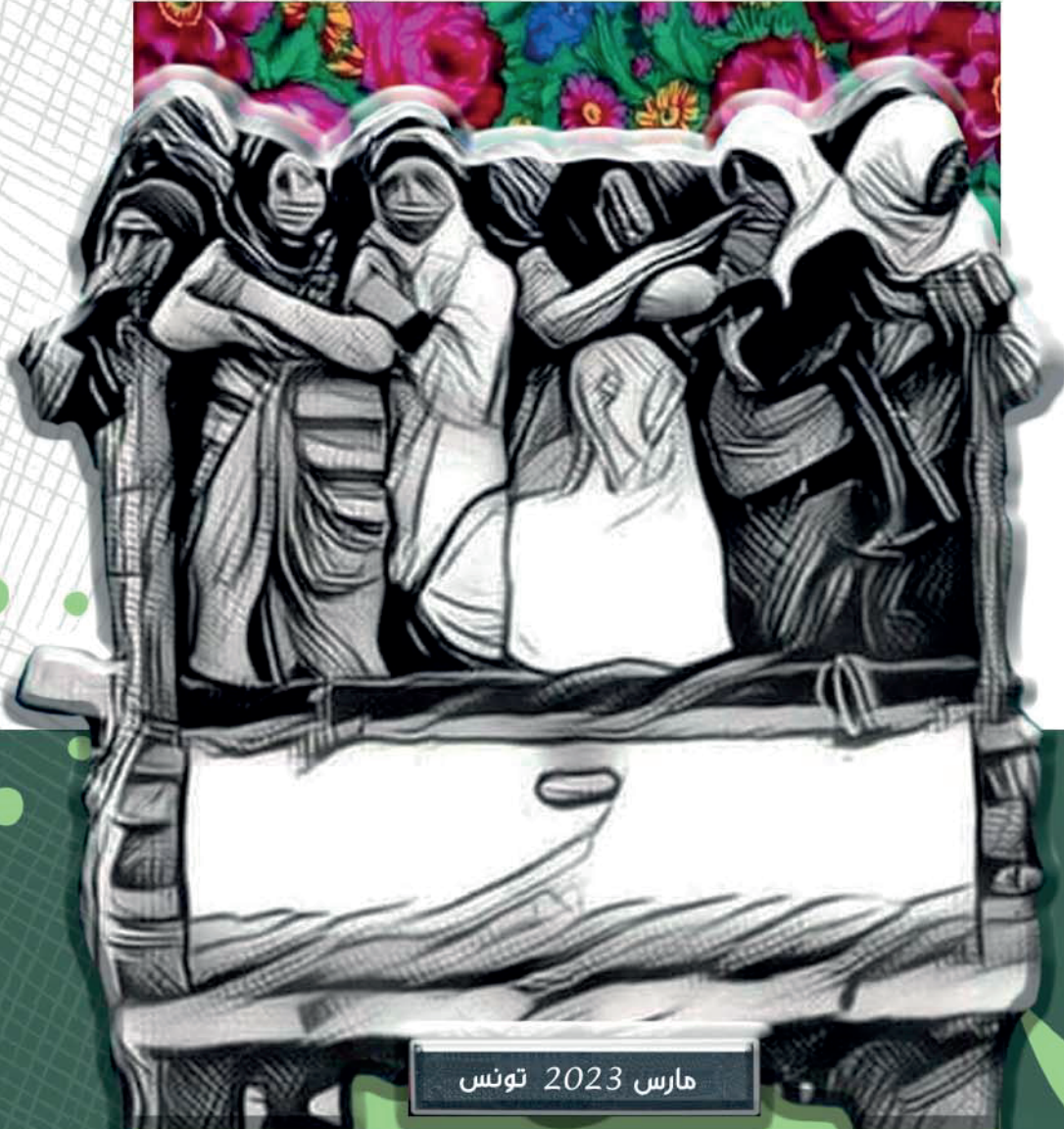


نقل العاملات في القطاع الفلاحي

نحو تقنين و إرساء الحقوق

ورقة سياسية



الإطار العام:

يعتبر النقل الفلاحي في تونس قضية اجتماعية واقتصادية تؤثر على معيشة شريحة اجتماعية بأكملها، وهي النساء العاملات في القطاع الفلاحي. تتعرض هؤلاء العاملات للعنف الاقتصادي كما يعاني من الظلم على مستويات عديدة. أصبحت الحاجة إلى الإصلاحات أكثر إلحاحًا من أجل ضمان المساواة والعدالة الاجتماعية وضمان مستوى عيش لائق لآلاف النساء العاملات.

هذه الورقة السياسية هي جزء من حملة المناصرة "سالمة تعيش" التي تعمل على تعبئة المجتمع المدني حول مشكلة نقل العاملات بالقطاع الفلاحي. تتكون هذه الحملة حاليًا من 6 جمعيات (أصوات نساء، المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية، جمعية ريحانة جندوبة، جمعية نساء ومواطنة في الكاف، جمعية سليمة وجمعية صوت حواء في سيدي بوزيد).

في هذا الإطار، تمت صياغة هذه الورقة السياسية بناءً على مبادرة من أصوات نساء من أجل إبراز الصلة بين العنف الاقتصادي الذي تتعرض له العاملات في القطاع الفلاحي ومشكلة نقلهن.

مقدمة:

وفقًا لمؤشر التنمية الفلاحية في تونس، الذي نشرته وزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري¹، تمثل النساء في الوسط الريفي نسبة 35% من مجموع النساء التونسيات وحوالي 58% من اليد العاملة في الوسط الريفي. ولذلك فإن المرأة في الوسط الريفي تعدّ حلقة أساسية في المجال الفلاحي، سواء من خلال قوة عملها أو مساهمتها في الأمن الغذائي للبلاد.

كما أن لهن دورًا أساسيًا في تحقيق الأمن الاقتصادي للعائلات الأكثر فقرًا حيث يخصصن جزءًا كبيرًا من دخلهن للغذاء والصحة والتعليم لباقي أفراد أسرهن بما في ذلك الأطفال. تأتي هذه المداخل عادة من الأنشطة الإنتاجية التي تقوم بها هؤلاء النساء: كالعمل الزراعي في الحقول أو في المزارع العائلية وتربية الحيوانات والتصرف في البذور والغراسات، فضلاً عن تحويل وتسويق المنتجات الفلاحية.

على الرغم من هذه المعايينة، لا تزال النساء في الوسط الريفي مهمشات اجتماعيا

¹ بعد النوع الاجتماعي في الفلاحة التونسية ص 38

http://www.onagri.nat.tn/uploads/Etudes/160314_Tunisie_referentiel%20agriculture%20durable_web.pdf

واقتماديا. فهن لا يملكن سوى 4 ٪ من إجمالي مساحة الأراضي الفلاحية²، و 17 ٪ منهن فقط ينتمين إلى فئة العمال الدائمين³. وحتى مع زيادة حضورهن من جملة اليد العاملة الفلاحية، فإن عملهن يظل هشاً بسبب طبيعته غير المستقرة أو الموسمية وأجره المنخفض للغاية.

لذلك فإن عمالة النساء على مستوى المزرعة مهمة، خاصة بالنسبة للزراعة الموسمية. بالإضافة إلى ذلك، فإن هذا العمل متنقل: في الواقع، تُجبر النساء على التنقل للوصول إلى الأرض التي يتعين عليهن زراعتها. وبالتالي يمكن أن تختلف المسافات المقطوعة من بضع مئات من الأمتار إلى أكثر من عشرات الكيلومترات. هذا التنقل يحد أيضاً من الوصول إلى الفرص.

تستقل هؤلاء العاملات، في معظم الأحيان، وسيلة نقل خاصة تابعة لأحد السائقين الذين يقومون بهذا النشاط في الخفاء. عادة ما يكون صاحب وسيلة النقل من نفس منطقة النساء اللاتي يقودهن، وليس يملك سوى الصندوق الكائن بالجزء الخلفي من سيارته؛ لا تخلو وسيلة النقل هذه من المخاطر، فالسيارات المستخدمة مصممة مبدئياً لنقل البضائع أو المواشي ولا تستوفي الحد الأدنى من الشروط، خاصة تلك التي تهم السلامة الضرورية لنقل الأشخاص. يؤدي ذلك إلى العديد من الحوادث الخطيرة والتي غالباً ما تكون مميتة. لذلك أطلق عليها اسم "شاحنات الموت".

1. النقل الفلاحي: مشاكل متعددة الأبعاد

1.1 هشاشة العمل الفلاحي، النساء كحلقة مستضعفة في سلسلة الإنتاج:

تتجلى هذه الهشاشة في جميع تفاصيل العمل الفلاحي، خصوصاً على مستوى أوقات العمل وغياب الحقوق الاجتماعية وانخفاض الأجر وظروف العمل غير الآمنة⁴.

تحدد مجلة الشغل الحد الأقصى القانوني لوقت العمل بتسع ساعات في اليوم للعاملين.ات

² الحق في الأرض : من الانتزاع إلى الإصلاح الزراعي
<https://houloul.org/ar/2021/10/26/%d8%a7%d9%84%d8%ad%d9%82-%d9%81%d9%8a-%d8%a7%d9%84%d8%a3%d8%b1%d8%b6-%d9%85%d9%86-%d8%a7%d9%84%d8%a7%d9%86%d8%aa%d8%b2%d8%a7%d8%b9-%d8%a5%d9%84%d9%89-%d8%a7%d9%84%d8%a5%d8%b5%d9%84%d8%a7%d8%ad>

³ بعد النوع الاجتماعي في الفلاحة التونسية
http://www.onagri.nat.tn/uploads/Etudes/160314_Tunisie_referentiel%20agriculture%20durable_web.pdf

4

http://www.onagri.nat.tn/uploads/Etudes/160314_Tunisie_referentiel%20agriculture%20durable_web.pdf

في القطاع الفلاحي. وهو أعلى من غيره في القطاعات والأنشطة الأخرى حيث يتم تحديد المدة القانونية بثماني ساعات. أظهرت دراسة أجرتها الجمعية التونسية للنساء الديمقراطيات في عام 2014 أن 5% من النساء الريفيات يعملن ما بين 10 و12 ساعة في اليوم⁵.

بالإضافة إلى ذلك، فإن نظام ساعات العمل الإضافي (زيادة بنسبة 25% في القطاع الفلاحي بدلاً من 75% في القطاعات الأخرى) والإجازات مدفوعة الأجر (يسمح بها بعد ستة أشهر في القطاع الفلاحي بدلاً من شهر واحد في القطاعات الأخرى) تمثل أيضًا عوامل أقل ملاءمة للعاملات في القطاع الفلاحي⁶ مقارنة بالقطاعات الاقتصادية الأخرى. من جهة أخرى، ووفقًا للمجلة التونسية للشغل، يحق لموظفي الدولة الحصول على إجازة أمومة مدفوعة الأجر مدتها شهران⁷، بينما ينص نفس الإطار القانوني على أن العاملات الدائمات في القطاع الفلاحي لا يستفدن إلا بشهر واحد بعنوان إجازة الأمومة وحيث يحصلن على نصف الأجر الفلاحي الأدنى المضمون⁸.

تتعلق هذه الشروط فقط بالإطار القانوني الذي ينظم تشغيل العمال والعاملات الدائمات. لكن القطاع الفلاحي يتميز بانتشار العمل غير المنظم وغير المهيكل⁹، خاصة بالنسبة للعمال والعاملات الموسميّات. في هذه الحالة، يميل أصحاب العمل إلى عدم الامتثال للالتزامات المنصوص عليها في مجلة الشغل. يؤثر هذا الوضع المحفوف بالمخاطر بشكل خاص على النساء اللواتي يمثلن 58% من اليد العاملة حيث إن أجورهن غالبًا ما تقل بنسبة 25% إلى 50% عن الرجال بالنسبة ليوم عمل¹⁰، أي ما بين 10 و15 دينار تونسي¹¹.

"بشكل عام، لم يعد الرجال مهتمين بالعمل الفلاحي، فهو مجال مخصص للنساء إلى حد ما. لكن في الحالات النادرة التي يعمل فيها الرجال، فإنهم يتقاضون أجورًا أعلى منا دائمًا. أنا أكثر خبرة وأقوم بالمهام بشكل مناسب أحسن مما يقوم به الرجال، لكنهم يدفعون لي

⁵ دراسة حول ظروف عمل النساء في المناطق الريفية، الجمعية التونسية للنساء الديمقراطيات ومرصد أسماء فني لتكافؤ الفرص ومواطنة النساء في تونس، سبتمبر 2014.

⁶ الفصل 88 من مجلة الشغل

⁷ الفصل 48 من القانون رقم 83-112 من مجلة الشغل: تنتفع الموظفات بعد الإدلاء بشهادة طبية بعطلة ولادة مدتها شهران مع استحقاق كامل المرتب ويمكن الجمع بين هذه العطلة وعطلة الاستراحة.

⁸ <https://ayelti.tn/grossesse/travail-et-grossesse/conge-de-maternite-en-tunisie/#:~:text=Cong%C3%A9%20de%20maternit%C3%A9%20%3A%20conditions%20et,pr%C3%A9%20la%20date%20d%27accouchement.>

⁹ <https://books.openedition.org/iremam/2564?lang=en>

¹⁰ Etude faire

¹¹ <https://www.tap.info.tn/en/Portal-Society/13024256-58-of-female-farm>

10 دنائير في حين يتقاضى الرجل 25 إلى 30 دينارًا / اليوم " (م.م، 47 سنة، سوق جديد، سيدي بوزيد).

تواجه النساء العاملات في القطاع الفلاحي ظروف عمل صعبة، فهن مضطرات لبذل مجهود بدني شديد (حمل صناديق ثقيلة، جلوس القرفصاء أو الانحناء طوال اليوم، تسلق الأشجار، إلخ) ، كما يتعرضن للمواد الكيميائية الضارة دون أي وسيلة حماية (المبيدات الحشرية والأسمدة) ويجب عليها أيضا أن تتحمل الظروف المناخية القاسية (البرد والحرارة والشمس والمطر..)¹²

كل هذه العوامل تزيد من هشاشة العاملات في القطاع الفلاحي الفلاحيات، إذ ليس لديهن إمكانية التمتع أو المطالبة بحقوقهن الأساسية كعاملات عند العمل خارج الإطار التعاقدية. وبالتالي فإن النساء الريفيات هن الحلقة الأكثر ضعفا في سلسلة كاملة من عدم الاستقرار في هذا القطاع.

ظروف النقل الفلاحي:

يعتبر نقل العاملات في القطاع الفلاحي من أخطر الأعمال شهرة التي يعرفها عامة الناس، وذلك بفضل التغطية الإعلامية لحوادث الطرق التي يتعرضون لها وكذلك بفضل العمل التوعوي الذي قامت به عدة جمعيات على نطاق واسع في السنوات الأخيرة في تونس¹³. في الواقع، تقع عشرات العاملات في القطاع الفلاحي ضحايا لحوادث الطرق كل عام. فقد سجل المنتدى التونسي للحقوق الاقتصادية والاجتماعية 50 حالة وفاة وأكثر من 700 إصابة بين عام 2015 وأوائل عام 2021¹⁴.

حتى إذا نجون من الموت على الطرقات، فإن هؤلاء النساء يقعن ضحايا للعديد من الانتهاكات في سبيل الوصول إلى مكان عملهن. يتم نقلهن بواسطة شاحنات من نوع OM أو ISUZU أو D-MAX أو Baché 404، والتي تستجيب فقط لشروط نقل البضائع والماشية. إنهن مجبرات على البقاء واقفات ومكشوفات طوال الرحلة بغض النظر عن الظروف الجوية وبغض النظر عن الموسم. لا يتردد أصحاب هذه الشاحنات في تحميل وزن زائد في الجزء الخلفي من الشاحنة للحصول على أقصى ربح ممكن في كل رحلة. حيث يمنعهن من حمل حقائبهن (حتى لا تشغل مساحة كبيرة) ويسكبون الماء على أرضية الشاحنات (للتأكد من أنهن لن يتمكن من الجلوس)¹⁵.

¹² دراسة حول ظروف عمل المرأة في المناطق الريفية، الجمعية التونسية للنساء الديمقراطيات ومرصد أسماء في لتكافؤ الفرص ومواطنة النساء في تونس، سبتمبر 2014.

¹³ <https://www.letemps.news/2021/11/20/jendouba-selma-taich-plaidoyer-pour-un-transport-secure-des-travailleurs-et-travailleuses-agricoles/>

¹⁴ <https://www.businessnews.com.tn/le-ftdes-sindigne-du-deces-dune-travailleuse-agricole-et-denonce-une-marginalisation-qui-se-poursuit.520.121876.3>

¹⁵ مجموعة تركيز في إطار أعمال البحث لصياغة هذه الورقة السياسة مع عمال فلاحيين في منطقة سيدي بوزيد، 23 أكتوبر 2022.

"أحياناً نشعر بأننا لسنا بشراً، عندما نكون في الجزء الخلفي من هذه العربات، يبدو الأمر كما لو كنا ماشية. لا يعتبرنا السائق نساءً أو بشراً، نحن مجموعة من الـ"5 دنانير"، كلما زاد عدد "الراكبات" اللاتي يقلها كلما زاد ربحه. المخاطر كبيرة، فقد توفيت قريبتني مؤخراً بسبب النقل الفلاحي، وهذا يقلقني كثيراً، لأنني أشعر أن ذلك يمكن أن يحدث لي أيضاً". (م.م، 47 سنة، سوق جديد، سيدي بوزيد)¹⁶

وعليه، فإن 71% من النساء اللواتي تم استجوابهن في إطار مشروع البحث FAIRE (النساء العاملات في القطاع الفلاحي: الإدماج، التشبيك، التحرر)¹⁷ صرحن بأن رحلاتهن لم تكن آمنة على الإطلاق أو لم تكن آمنة بما فيه الكفاية. كشفت المقابلات التي أجريت في إطار هذا المشروع عن ظروف نقل غير إنسانية، خاصة عندما تتكدس النساء وتلتصق ببعضهن البعض. يمكن أن يصل عددهن إلى 45 امرأة في كل رحلة¹⁸.

من بين نفس العينة من النساء، صرحت 31% منهن أنهن تعرضن لحوادث نقل من قبل. يظل هذا جزءاً مهماً ولكنه لا يزال بعيداً عن الواقع، لأن معظم هؤلاء العاملات لا يعرفن أن هذه الحوادث تندرج في إطار حوادث الشغل¹⁹.

1.2 ديناميكية معقدة بين السائقين والعاملات في القطاع الفلاحي ومالكي الأراضي

إن العمل الفلاحي الذي تقوم به المرأة في الوسط الريفي مؤقت بالأساس، فهو يتفاوت حسب المواسم والمناطق الجغرافية وطبيعة المزارع (حقول مفتوحة، بيوت مكيفة، بيوت مكيفة مترابطة...)، أما القاسم المشترك الوحيد فهو عدم استقرار العمل.

تعرضت المناطق الفلاحية للإهمال بحيث تجد نفسها اليوم تعاني من بنية تحتية سيئة فيما يخص الطرقات. لا تغطي الطرقات المعبدة إلا جزءاً بسيطاً من مجموع الطرق. كما هو الحال في سيدي بوزيد على سبيل المثال، حيث لا يزال ما يقرب من 58% من 5781 كيلومتراً من المسالك الريفية في انتظار التعبيد²⁰، مما يجعل استخدام وسائل النقل العمومي شبه مستحيل لمن يعملون ويعملن في القطاع الفلاحي لأن الحافلات والحافلات الصغيرة للنقل الريفي لا يمكنها الوصول إلى المسالك الريفية غير المعبدة. ولذلك تُجبر العاملات في القطاع الفلاحي على استخدام شاحنات النقل للوصول إلى الأراضي الفلاحية. في معظم الحالات، تعتمد العاملات الفلاحيات اعتماداً كلياً على أصحاب الشاحنات الذين

¹⁶ مقابلات فردية لنساء يعملن في القطاع الفلاحي في إطار أعمال البحث لصياغة هذه الورقة السياسية مع عمال فلاحيين في منطقة سيدي بوزيد، 23 أكتوبر 2022

¹⁷ FAIRE هو مشروع يتم تنفيذه في 5 جهات في تونس ويعمل على التمكين الاجتماعي والاقتصادي للعاملات في الفلاحة والصيد البحري

¹⁸ مشروع FAIRE، التقرير النهائي للنشاط البحثي حول ظروف الحياة والعمل للنساء العاملات في القطاع الفلاحي والصيد البحري في مناطق جندوبة والقصرين والمهدية وصفاقس وسيدي بوزيد، ص 37

¹⁹ الفلاحة العمل الحقوق تحليل للوضع الحالي والتحديات والتوصيات حالة تونس وإيطاليا ص 113

²⁰ البنية التحتية: تعبيد المسالك الريفية بولاية سيدي بوزيد حتى 2018 خليل قدورة 2021.

<http://www.tunelyz.com/2021/04/etat-pistes-agricoles-sidi-bouzid.html>

يقومون أيضا بدور الوسيط بين المزارعين المالكين للأراضي والعاملات. وفقاً للمقابلات التي أجريت في إطار هذه الدراسة، صرحت العديد من النساء باعتمادهن الكامل على الوسطاء ليتمكنن من الوصول إلى فرص العمل.

بالنسبة لهن، فإن الحفاظ على علاقة جيدة مع الوسيط يضمن استمرارية العمل وبالتالي الدخل، ويضمن الانتقال من منزلهن إلى المزرعة التي يمكن أن تكون على بعد عدة عشرات من الكيلومترات. في أغلب الأحيان، لا يوجد أي بديل: النقل العمومي، والسيارة الخاصة والمساعدة المجتمعية المتبادلة.

على صعيد آخر، استنكرت بعض النساء سوء المعاملة والإيذاء الذي يتعرضن له، والذي يتراوح بين الإساءة الجسدية والاقتصادية والنفسية. تظل هذه التنديدات استثنائية لأن أي شكل من أشكال الاحتجاج من جانبهن يمكن أن يؤدي بهن إلى فقدان العمل وانقطاع الصلة مع السائقين / الوسطاء. نتيجة ذلك هي فقدان مصدر الدخل الوحيد الذي يمكنهن الوصول إليه.

"لقد طُردت من العمل في إحدى المرات، لأنني أتحدث، وأستنكر وأقف ضد الإساءة، لذلك طُردت. واليوم أنا من تركض خلف سيارة النقل! لقد توصلت إلى السائق أن يسامحني ويسمح لي بالعمل. توجب علي أن أتعهد بعدم التسبب في المزيد من "المتاعب"، ليس لدي خيار آخر". (أ.أ، 30 سنة، عاملة فلاحية في المزونة، بسيدي بوزيد)²¹

تبين أن نسبة قليلة من النساء يتوجهن مباشرة إلى الفلاحين (8 % فقط)²²، حيث أن هذا النوع من التمشي لا يضمن عملاً طويلاً الأمد، فهو يحد من فرص عملهن لصالح الفلاحين الموجودين في المنطقة. المقابلات التي أجريت مع عاملات فلاحيات في منطقة سيدي بوزيد، كشفت أن النساء يتجنبن هذا التمشي لأن الفلاحين يعرضون عملاً مؤقتاً لمدة 10 أو 20 يوماً، بينما يمكن للوسطاء ضمان العمل المستمر في مزارع مختلفة ومع مزارعين مختلفين. ونتيجة لذلك، يستغل الوسطاء الضعف الاقتصادي للنساء وحاجتهن إلى العمل، فيسمحون لأنفسهم بفرض ظروف نقل قاسية عليهن وخصم تكلفة النقل مباشرة من أجرهن اليومي²³.

من جانبهم، يستخدم الفلاحون ومستغلو الأراضي الفلاحية، بالإضافة إلى نقل البضائع والماشية، خدمة الناقلين لإيجاد ونقل اليد العاملة.

²¹ مقابلات فردية لنساء يعملن في القطاع الفلاحي في إطار أعمال البحث لصياغة هذه الورقة السياسية مع عمال فلاحيين في منطقة سيدي بوزيد،

23 أكتوبر 2022

²² الحقوق الاقتصادية والاجتماعية للعاملات الفلاحيات في تونس، مشروع FAIRE. الصفحة 27.

²³ https://www.middleeasteye.net/fr/reportages/ouvrieres-agricoles-les-sacrifiees-du-modele-agricole-tunisien?fbclid=IwAR3pULuXtUC-8_Q6sWjcQAeZtLMHukcHuAoTm8kGvGmQU3Rccl-I49LiZcs%20

وفقاً لدراسة مشروع FAIRE²⁴، يتوصل الناقلون إلى اتفاق مع المزارعين من خلال تلقي مبلغ مالي بالإضافة إلى ما يفرضونه على العاملات اللاتي ينقلن.

1.3 إطار مؤسساتي يعيق الإصلاح

يؤدي تعدد أصحاب المصلحة في مسألة النقل الفلاحي (انظر الجدول تحت) إلى تشتت عملية صنع القرار وعرقلة الإصلاحات المحتملة في هذا القطاع. تُعزى مسؤولية حوادث الطرق التي تتعرض لها النساء الفلاحيات إلى عدة جهات فاعلة تتدخل بدرجات متفاوتة مما قد يؤدي إلى حدوث تداخل بين اختصاصات مؤسسة أو أكثر.

المسؤوليات	المؤسسات	الفاعلون
التنسيق مع مصالح وزارة شؤون المرأة والأسرة لتنفيذ خطة وطنية لصالح النساء في الوسط الريفي. إنتاج ونشر المعلومات وتعزيز قدرات ومهارات الإطارات المعنيين بالنهوض بالنساء العاملات في القطاع الفلاحي	المنشورية الجهوية للتنمية الفلاحية + مكتب تمكين المرأة الريفية	وزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري
مكافحة العنف ضد النساء تطبيق الاتفاقيات الدولية المصادق عليها (سيداو)		وزارة الأسرة والمرأة والطفل وكبار السن
مراقبة السلامة في المناطق الريفية وشبه الحضرية وجمع وتحليل وتوثيق المعلومات والبيانات ذات الصلة على المستويين الوطني والدولي وإنشاء	الحرس الوطني المرصد الوطني للسلامة المرورية وحرس المرور	وزارة الداخلية

²⁴ الحقوق الاقتصادية والاجتماعية للعاملات الفلاحيات في تونس، مشروع FAIRE

قاعدة معطيات لهذا الغرض		
الحرص على صيانة وتحديث وتطوير شبكة الطرق المصنفة وإدارة شبكة الطرق الريفية التابعة للوزارة والكائنة خارج الغابات والمناطق السقوية.		وزارة التجهيز والإسكان
تطوير نظام نقل كامل، يجب أن تلبي مهمة النقل احتياجات النقل للأشخاص في أفضل الظروف الممكنة. لا سيما من حيث السلامة والتكلفة والجودة.	الإدارة العامة للنقل البري	وزارة النقل
تطوير السياسة الوطنية في مجال التكوين المهني والتشغيل، ويهدف في هذا السياق إلى ملاءمة التوجهات العامة والخيارات الاقتصادية والاجتماعية مع تحقيق أهداف التشغيل من خلال تنفيذ الاستراتيجيات والدراسات والبحوث الوطنية الهادفة إلى تحديد سياسة تنموية للقطاع.		وزارة التشغيل والتكوين المهني
تحديد الحد الأدنى للأجر الفلاحي المضمون.		وزارة الشؤون الاجتماعية

بالإضافة إلى ذلك، لا توجد مراقبة حقيقية لقطاع النقل الفلاحي على الرغم من إصدار المرسوم الحكومي رقم 724-2020 المؤرخ 31 أوت 2020، الذي يحدد شروط مزاوله نشاط نقل العمال والعاملات في القطاع الفلاحي وشروط الاستفادة من هذه الخدمة. يظل

هذا المرسوم غير مناسب للواقع بسبب تعقيده البيروقراطي وللعديد الكبير من الفاعلين الذين يتحكمون في تطبيق هذا المرسوم²⁵.

في الواقع، تتكون اللجنة الاستشارية الجهوية لنقل العمال و العاملات في القطاع الفلاحي التي تم إنشاؤها في إطار هذا المرسوم من ممثلين.ات عن وزارات الداخلية والنقل والزراعة والتجهيز، وممثلة.ة عن الولاية ، وممثلين.ات عن الاتحاد التونسي للفلاحة والصيد البحري ووكالة النقل البري، بينما لا يوجد إشارة لمسؤوليات كل عضو في اللجنة ولا لمجال تدخله²⁶.

خلال هذه الدراسة، تم التوجه إلى وزارة النقل بطلب نفاذ إلى المعلومة للحصول على عدد الرخص المخصصة لأصحاب شاحنات النقل الفلاحي، أعلنت الوزارة بناء عليه أنه لا يوجد لديها هذه الأرقام وأنه يجب مراجعة كل ولاية على حدة للحصول على الجواب²⁷. لا يمكن استبعاد فرضية عدم منح ترخيص النقل الفلاحي منذ نشر المرسوم الحكومي رقم 724 في عام 2020.

1.4 إنشاء فئة النقل الفلاحي: الحل الذي يثير تحديات جديدة

تعتبر الممارسة الحالية لنقل العاملات في القطاع الفلاحي جنحة بموجب الفصل 85²⁸ من قانون الطرقات والذي يعاقب بغرامة تتراوح من مائة (100 دينار) إلى مائتي دينار (200 دينار) كل من يرتكب جريمة نقل أشخاص باستعمال عربة غير معدة لهذا الغرض.

أحدث القانون عدد 51-2019 المؤرخ 11 جوان 2019 فئة "النقل الفلاحي" وهي خدمة نقل عمومي غير منتظم مخصصة للعمال والعاملات في القطاع الفلاحي الدائمين أو الموسميين أو العرضيين. ثم تلا هذا القانون المرسوم الحكومي رقم 724 الصادر في 31 أوت 2020 والمتعلق بضبط شروط القيام بنشاط نقل العمال والعاملات في القطاع الفلاحي وشروط استخدام هذه الخدمة.

يعقد الفصل 3 من المرسوم المشار إليه²⁹ والمتعلق بإصدار بطاقة العاملة في القطاع الفلاحي من إجراءات الحصول عليها بما أنه ينص على التنسيق بين الوزارة المكلفة بالفلاحة والوزير المكلف بالنقل والوالي. لا يحدد هذه الفصل بالضبط الدور الذي يجب أن تلعبه الوزارة المكلفة بالفلاحة والتي من المفترض أن تمتلك أكبر قاعدة بيانات عن القطاع الفلاحي وتوزيعا جغرافيا أفضل عبر مؤسساتها (المندوبية الجهوية للتنمية الفلاحية، خلايا

²⁵ <http://ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/112199/140100/F-2042913450/TUN-112199.pdf>

²⁶ نفس المصدر

²⁷ طلب النفاذ إلى المعلومة عدد 15-21-6790 المقدم بتاريخ 10 نوفمبر 2022 في مكتب الضبط بوزارة النقل

²⁸ <https://www.droit-afrique.com/uploads/Tunisie-Code-2017-route.pdf>

²⁹ https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=fr&p_isn=112199&p_count=96667

الإرشاد الفلاحي...) التي تمثل خدمة القرب بالنسبة للعاملات في القطاع الفلاحي. يتم تفويض إصداء بطاقة العاملة في القطاع الفلاحي للولاية. من أجل ذلك يجب على العمال والعاملات الحصول على شهادة عمل من مشغليهم من أجل التقدم بطلب إلى الولاية. يبدو هذا البديل غير قابل للتطبيق لأن معظم العمال والعاملات يعملن. ون بشكل غير رسمي.

في نفس السياق، تظل الالتزامات المنصوص عليها في الفصل 16 فيما يتعلق بالعربة التي يمكنها الحصول على الترخيص غير واقعية. فعلى سبيل المثال، فإن معيار "الأجهزة التي تقطع التيار الكهربائي لجميع أجزاء السيارة" غائب في جميع السيارات المتجولة في تونس تقريباً. مما قد يحول دون منح الرخصة من قبل الجهات المختصة.

حالياً، لا توجد سيارات بالسوق التونسية يمكنها تلبية جميع المعايير المدرجة في هذا المرسوم. إلا أن وزارة النقل ترفض البديل المتمثل في إجراء تعديلات³⁰ على المقطورة لتستجيب لهذا المرسوم. بمعنى آخر، لا تترك المعايير المذكورة في المرسوم المذكور أي بديل سوى استيراد سيارات جديدة مخصصة حصرياً لنقل العمال والعاملات الفلاحين. والتي تبين أنها عملية مكلفة ومعقدة بالنسبة لنشاط غير مربح بالقدر الكافي.

2. نحو نقل فلاحي آمن يحفظ الكرامة 2.1. تنظيم قطاع النقل الفلاحي

لا يمكن لقضية المطالبة بنقل آمن يراعي كرامة العاملات في القطاع الفلاحي أن تحلّ إلا من خلال التدخل الجاد للدولة عبر مؤسساتها ذات الصلة. يجب أن يكون هذا التدخل واقعياً ومتلائماً مع السياقات المحددة للجهات، كما يجب أن يمس جميع مستويات القضية.

تتولى وزارة الفلاحة مراقبة 24 مندوبية جهوية للتنمية الفلاحية و 194 خلية للإرشاد الفلاحي³¹ في جميع أنحاء البلاد التونسية. لدى هذه الهيئات بيانات محددة لكل منطقة زراعية كما أنها تتدخل في الميدان إلى جانب الفلاحين³². يمكن للوزارة أن تسند إلى هذه الهيئات مهمة إنشاء مكاتب تشغيل حيث يمكن للفلاحين تقديم عروض الشغل وحيث يمكن للعاملات التسجيل للحصول على عمل وأخيراً حيث يمكن أيضاً لأصحاب شاحنات النقل تقديم خدمات النقل الخاصة بهم بما يستجيب للمعايير المحددة في القانون عدد 51-2019 الصادر في 11 جوان 2019. يمكن لموظفي.ات خلايا الإرشاد الفلاحي: أثناء مهامهم الميدانية، أيضاً مساعدة العمال والعاملات الذين واللاتي يجدن.ون صعوبة في الوصول إلى هذه الخدمة.

30 بحسب مقابلة مع مسؤول بوزارة الفلاحة

31 قائمة خلايا الإرشاد الفلاحي في تونس <http://www.agridata.tn/ar/dataset/liste-des-cellules-territoriales-de-vulgarisation/resource/41292905-9929-4589-8d62-6cea281cb38d>

32 أمر عدد 832 لسنة 1989 المؤرخ في 29 جوان 1989 يتعلق بضبط التنظيم الإداري والمالي وطريقة سير المندوبيات الجهوية للتنمية الفلاحية <http://www.marchespublics.gov.tn/onmp/documents/document.php?id=232&lang=ar>

يمكن أيضاً تخصيص هذه المكاتب للشركات التعاونية للخدمات الفلاحية أو مجتمعات التنمية الفلاحية أو التعاونيات الفلاحية أو أي شركات خدمات أخرى موجودة مسبقاً أو يتم إنشاؤها لهذا الغرض والتي تندرج في إطار قانون الاقتصاد الاجتماعي والتضامني. الذي تمت صياغته "لتحقيق العدالة الاجتماعية وتنظيم الاقتصاد الموازي" بعد أن يدخل حيز التنفيذ³³.

من أجل ضمان الدعم الواسع لهذه المبادرة، ينبغي إطلاق حملة لإطلاق هذه المكاتب والترويج لها بين المستفيدين، أي العاملات في القطاع الفلاحي، وعمال النقل والفلاحين. يمكن تنفيذ هذه الحملة من قبل العملاء الميدانيين للمندوبيات الجهوية للتنمية الفلاحية وخلايا الإرشاد الفلاحي وبالشراكة مع المجتمع المدني الملتزم تجاه هؤلاء النساء (على سبيل المثال: سالمة تعيش، منصة FAIRE)، واللذان لديهما فهم جيد للواقع على الأرض وشبكة كبيرة من العلاقات. يمكن أيضاً دعم هذا التمشي من خلال تدخل الحرس الوطني الذي لديه مهمة تشديد المراقبة على شاحنات النقل السرية.

بالتوازي مع ذلك، يمكن وضع برنامج للإعانات أو الحوافز المالية لفلاحين الذين يوافقون على العمل حصرياً مع مكاتب التوظيف في خلايا الإرشاد الفلاحي، والإعلان عن عملهم الدائمين أو الموسميين.

يمكن أن تكون وكالة تشجيع الاستثمار الزراعي (APIA) هي المسؤولة عن تطوير ومتابعة هذا البرنامج، كغيرها من برامج الدعم الزراعي الأخرى الموجودة مسبقاً³⁴.

سيكون لهذا الإجراء تأثير مباشر في تنظيم قطاع النقل، ولكن أيضاً في ضمان حقوق العاملات من خلال توفير مكان يمكنهن من الوصول إلى سوق العمل بسهولة وبطريقة خاضعة للرقابة، وتقديم الشكاوى والاحتجاج على التجاوزات لدى السلطات المعنية، وضمان النقل المناسب والأمن لهم.

2.2 توسيع التغطية الاجتماعية لتشمل حوادث النقل

من بين اتفاقيات منظمة العمل الدولية، صادقت تونس على الاتفاقية (عدد 17) الخاصة بالتعويض عن حوادث العمل في المجال الفلاحي منذ عام 1957³⁵. من الناحية العملية، يشمل مفهوم حادث الشغل جميع الحوادث التي يتعرض لها العمال.ات في طريقهم الى العمل بغض النظر عن وسيلة أو ظروف النقل المستخدمة وكيفية تأمينها.

³³ قانون عدد 30 لسنة 2020 مؤرخ في 30 جوان 2020 يتعلق بالاقتصاد الاجتماعي والتضامني

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/---coop/documents/legaldocument/wcms_750308.pdf

³⁴ الامتيازات المالية المخولة للاستثمارات في القطاع الفلاحي والصيد البحري وتربية الأحياء المائية والخدمات والتحويل الأولي
<https://www.apia.com.tn/ar/%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%85%D8%AA%D9%8A%D8%A7%D8%B2%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%A7%D9%84%D9%8A%D8%A9-2.html>

³⁵

https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312162

يجب على الحكومة أيضاً القيام بإصلاح شامل لنظام الضمان الاجتماعي بحيث تتم ملاءمته مع العاملات في القطاع الفلاحي باتجاه تعميمه وضمان تغطية ضمان اجتماعي عادلة ويمكن الوصول إليها. سيؤدي انخراط العمال في القطاع الفلاحي في مكاتب التشغيل لدى خلايا الإرشاد الفلاحي إلى إنشاء قاعدة بيانات يمكن للحكومة أن تعتمد عليها في إصلاحاتها (عدد المنتمين، الحالة الاجتماعية، الوضعية المادية...)

وبالتالي، سيتم حماية العمال والعاملات من مخاطر التنقل من خلال اعتماد نظام الحماية الاجتماعية المطبق على جميع العمال والعاملات المسجلين في سجل تحتفظ به سلطة جهوية أو اللجنة الجهوية للفلاحة، وفقاً للقانون رقم 51-2019.

2.3 تحسين عربات النقل الفلاحي

إن المصادر الرئيسية للحوادث والإصابات الخطيرة أو المميتة للنساء العاملات في القطاع الفلاحي متعددة، أهمها حالة الطرق أو عدم انتباه الناقلين أو غيرهم من السائقين، ولكن السبب المباشر يبقى هو السيارة نفسها. يجب على صاحب وسيلة النقل أن يلتزم بضمان نقل العاملات إلى الحقول بأمان واتخاذ التدابير اللازمة لتقليل المخاطر.

تعد إدارة النقل أثناء وقت العمل ضرورية لحماية الأشخاص ومنع تلف المركبات. ولضمان ذلك، يجب أن تستوفي المركبة المعدة خصيصاً لنقل العاملات في القطاع الفلاحي شروطاً معينة من أجل تحقيق هدفين رئيسيين: سلامة وراحة العاملات وربحية النشاط.

حرصاً على السلامة، يجب أن تستوفي العربة المعدة لنقل العاملات في القطاع الفلاحي سلسلة من المعايير:

- يجب أن تحتوي كل مركبة على عدد محدد مسبقاً من الأماكن وفقاً لطرزها.
- يجب أن تحتوي المقطورات على مقاعد حتى لا تضطر العاملات إلى الوقوف.
- يجب أن يكون كل مقعد مزوداً بحزام أمان.
- يجب أن تكون المركبة مزودة بمدرج (ثابت أو متحرك) لتسهيل ركوبها.
- يجب تغطية مقطورة المركبة لحماية العمال من العوامل الطبيعية الخارجية مثل الشمس والرياح والأمطار.
- يجب أن تكون المركبة جاهزة للرحلات على الطرق الوعرة (إطارات الطرق الوعرة).

يشير الأمر الحكومي رقم 724 المؤرخ 31 أوت 2020 إلى عدة معايير أخرى تتعلق بشروط تنظيم أنشطة نقل العمال في القطاع الفلاحي وشروط استخدام هذه الخدمة، كالإطارات المطاطية الاحتياطية والأدوات اللازمة في حالة العطب البسيط ووجود مظفأة حريق ذات سعة كافية وبحالة جيدة وعلبة صيدلية تحتوي على منتجات الإسعافات الأولية وملحقاتها ومثلثي خطر ومصباح محمول في مكان مرئي وواضح في السيارة. كما ينبغي

تعديل الأمر الحكومي المذكور أعلاه لإزالة معيار غير مفهوم وغير عملي ينص على أن "الأجهزة التي تقطع التيار الكهربائي عن جميع أجزاء السيارة يجب أن توضع في متناول السائق"³⁶، مما قد يمنع منح الإذن من طرف السلطات المعنية .

إن الحل الأكثر عملية لضمان تطبيق جميع هذه المعايير يكمن في إجراء التعديلات المذكورة أعلاه على المركبات. ومع ذلك، فإن هذا يتطلب وضع كراس شروط من قبل وزارة النقل مع إبراز معايير تعديل المركبات والسماح بممارسة نشاط التعديل للحصول على شهادة الفحص الفني. على الوزارة أن تتكفل أيضاً بإطلاق المفاوضات مع شركات التأمين من أجل برمجة تسجيل هذه المركبات.

التوصيات

وزارة النقل:

- صياغة إطار تشريعي استثنائي للنقل الفلاحي يسمح بإجراء تعديلات على المركبات المخصصة للنقل الزراعي من أجل الحصول على شهادة الفحص الفني.
- وضع كراس شروط يوضح معايير تعديل مركبات النقل الفلاحي وترخيص نشاط التعديل.
- وضع اتفاقيات مع شركات التأمين للنظر في تسجيل هذه المركبات في خدماتها بأسعار معقولة.

رئاسة الحكومة:

- تعديل المرسوم الحكومي عدد 724 بتاريخ 31 أوت 2020 بما يلي:
- تعديل الفصل (16) وإحالة معايير العربة إلى كراس الشروط التي ستضعه وزارة النقل.
- تفويض الاختصاصات المتعلقة بإسناد بطاقة العامل في القطاع الفلاحي والمنظمات الخاضعة لإشراف وزارة الفلاحة بالاتفاق مع الفاعلين الاجتماعيين المعنيين (الاتحاد العام التونسي للشغل، الاتحاد التونسي للفلاحة والصيد البحري...).

- وزارة الفلاحة والموارد المائية والصيد البحري مع المؤسسات التابعة لها (المنوبيات الجهوية للتنمية الفلاحية، خلايا الإرشاد الفلاحي، وكالة النهوض بالاستثمار الفلاحي):

36 الفصل 16 من الأمر الحكومي عدد 724 لسنة 2020 مؤرخ في 31 أوت 2020 يتعلق بضبط شروط تعاطي نشاط نقل العملة الفلاحيين وشروط الانتفاع بهذه الخدمة.



ASWAT NISSA

www.aswatnissa.org



بالشراكة مع:



— مارس 2023 —