

## بسم الله الرحمن الرحيم،

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أعرض على أنظار المجلس الموقر نص التقرير الذي أعدته لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية بمناسبة دراستها لمشروع قانون رقم 15.02 المتعلق بالموانئ وإحداث الوكالة الوطنية للموانئ وشركة استغلال الموانئ (كما وافق عليه مجلس النواب).

درست اللجنة المشروع المذكور خلال الجلسة التي عقدتها يوم الأربعاء 06 يوليوز 2005 برئاسة السيد محمد دعيدة خليفة رئيس اللجنة، وبحضور السيد كريم غلاب وزير النقل والتجهيز الذي أتوجه إليه بالشكر الخالص على ما زود به اللجنة من وثائق ومعطيات وقدمه من توضيحات وبيانات حول النص موضوع الدراسة.

كما أتوجه بخالص الشكر للسادة المستشارين الذين ساهموا بفضل حضورهم المكثف ومناقشتهم الجادة في إغناء مختلف أطوار المناقشة والدراسة.

وعليه، فبمناسبة تقديم السيد الوزير لهذا المشروع قانون فقد أبرز أهمية القطاع المينائي في تسهيل مرور المبادلات التجارية المغربية مع الخارج باعتباره حجرة زاوية بالنسبة للاقتصاد الوطني ومكونا أساسيا للتجارة الخارجية المغربية، كما استعرض التغييرات التي عرفها القطاع خلال العقود الأخيرة، والتي كان أهمها إنشاء مكتب استغلال الموانئ سنة 1984، والذي أدى إلى تطوير كبير في القطاع المينائي وتحسين جودة الخدمات، إلا أن التغييرات الاقتصادية والاجتماعية العميقة التي عرفها المغرب وانضمامه للمنظمة العالمية للتجارة وتوقيعه لاتفاقية التبادل الحر مع المجموعة الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية، عجلت بضرورة إعادة هيكلة القطاع وتأهيله في إطار مشروع شمولي متكامل يتلائم مع طموحات المغرب ويساير متطلبات الفاعلين الاقتصاديين ويستجيب لإكراهات الانفتاح على الاقتصاد العالمي.

كما أوضح السيد الوزير أن تأهيل القطاع المينائي يرمي - من بين ما يرمي إليه- إلى توضيح المسؤوليات والأدوار لمختلف المتدخلين مع الفصل بين الوظائف المينائية الثلاثة (السلطة-السيادة-الوظائف التجارية) وتأهيلهم في سلسلة الإنتاج المينائي، تحيين النصوص القانونية والتنظيمية المتعلقة بالقطاع، تدعيم وحدة المناولة للحد من ازدواجية المسؤولية ولتحسين فعالية

ومردودية عمليات الشحن والتفريغ ولتخفيض كلفة العبور عبر تحكم أفضل في كل العمليات المينائية، فضلا عن توسيع المنافسة داخل الموانئ للحد من الاحتكار الحالي.

ومن أجل بلوغ هذه الأهداف المسطرة - يضيف السيد الوزير- كان يلزم وضع هذا الإطار القانوني الذي جاء بإسهامات جديدة أهمها:

- تعريف الملك العمومي المينائي وتحديد مكوناته.
- تحديد طرق تدبير واستغلال الموانئ والأنشطة التي يشملها، سواء في إطار نظام الترخيص أو في إطار نظام الامتياز، أو في إطار نظام خاص للاحتلال المؤقت للملك العمومي المينائي، مع توضيح مساطر منحها.
- إحداث الوكالة الوطنية للموانئ كمؤسسة عمومية تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي مع تحديد أجهزتها ومهامها.
- إحداث شركة استغلال الموانئ باعتبارها شركة مساهمة تكتتب الدولة في مجموع رأسمالها، وتقوم بممارسة الأنشطة المينائية وعند الاقتضاء بتدبير الموانئ.

السيد الرئيس المحترم،  
السيدات والسادة الوزراء المحترمون،  
السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

وفي إطار المناقشة العامة أثنى السادة المستشارون على جو الحوار الذي طبع مختلف أطوار هذا المشروع قانون، ودعوا إلى المزيد من انفتاح الوزارة على كافة الشركاء الاقتصاديين والاجتماعيين لضمان فعالية تطبيق النصوص القانونية؛ وإجمالاً يمكن تلخيص أهم المداخلات على النحو الآتي:

التذكير بالتركيبة السوسيو اقتصادية لمجلس المستشارين، وهو الأمر الذي كان يلزم معه إحالة هذا المشروع قانون أولاً عليه نظراً لتمثيلية مختلف أطراف الإنتاج.

التذكير بالتطور الذي عرفته ظروف العمل داخل الموانئ المغربية وهو تطور يمكن وصفه حسب بعض المتدخلين بالإيجابي لصالح الطبقة العاملة، مع الدعوة للحفاظ على مصالحها وتحفيزها على المزيد من العطاء.

تمت الإشارة إلى ارتفاع أئمة الحاويات مقارنة مع ما هو معمول به عالمياً مما لا يساعد على التصدير ولا يوفر ظروف التنافسية الاقتصادية.

الدعوة إلى وضع حد لنظام الترخيصات والامتيازات واحترام  
المقتضيات الواردة في دفاتر التحملات.

الدعوة إلى تفعيل قوانين المنافسة عن طريق خلق شركات على  
المستوى الجهوي منافسة للشركة العمومية وذلك تفاديا  
للاحتكار وتشجيعا للمنافسة والجهوية.

الدعوة إلى إشراك الغرف التجارية، والابتعاد عن نظام تجديد  
الرخص بالنسبة للمهنيين القدامى، وذلك إنصافا لهم وللدور  
الإيجابي الذي قاموا به في هذا القطاع.

التذكير بالمشاكل الكبيرة التي تعرفها بعض الموانئ المغربية  
وعلى رأسها ميناء الدار البيضاء بسبب تعنت بعض رجال  
الأعمال وعدم تطبيقهم لمقتضيات قانون الشغل.

الدعوة إلى الإنصات لصوت المصدرين والمستثمرين مع  
الأخذ برأيهم وضمن تمثيلية حقيقية لهم .

تم التطرق لمشاكل الأمن والتسرب والهجرة فيما يخص  
الموانئ المغربية، مع الدعوة للمزيد من الحزم وتفعيل القوانين  
حتى لا تصبح هذه المشاكل كجزء من التكلفة التي يتحملها  
المنتج المغربي.

■ ضرورة أن يلعب القضاء المغربي ولا سيما القضاء العادي والإداري دورهما فيما يخص احترام الشروط الواردة في دفاتر التحملات، وذلك لتفادي الإضرابات المتكررة التي يعرفها القطاع مما يعطل الإنتاج والحركة الاقتصادية .

■ تهمين الديباجة التي جاء بها المشروع قانون لكونها تحيل على أسباب النزول وتوضح بجلاء الأدوار التي تقوم بها الموائى في الاقتصاد الوطني والمبادلات التجارية .

■ ضرورة إعادة النظر في البناء القانوني لمشروع القانون ذلك أنه يتحدث عن اختصاصات الوكالة قبل الإشارة لعملية إحداثها [الواردة فقط في المادة 31] .

■ فيما يخص المادة 35 من المشروع تمت الإشارة إلى ضرورة التنصيص على الوزارة المشرفة أو الوصية فيما يخص تركيبة مجلس الإدارة.

■ فيما يتعلق بتعيين مدير الوكالة الوطنية للموائى فتمت المطالبة باستبدال الإحالة الصريحة على المادة 30 من الدستور باعتماد اصطلاح المقتضيات القانونية الجاري بها العمل.

الدعوة إلى تمثيلية الجماعات المحلية المعنية في المجلس الإداري للوكالة الوطنية للموانئ.

الدعوة إلى إخراج المراسيم التطبيقية لحيز الوجود، كما تم التساؤل عن نوعية العقود التي ستبرمها الوكالة فيما إذا كانت عقود عادية أم عقود معفاة من ضريبة التسجيل والتنبر.

الدعوة إلى التسمية الصريحة لمن يرأس المجلس الإداري، وكذا تفادي الإحالة على نصوص تم نسخها، تفاديا للالتباس والإبهام .

طلبت بعض التدخلات بإشراك رئيس الجهة التي سيوجد فيها مقر الوكالة في المجلس الإداري، فيما ذهبت بعض التدخلات إلى ضرورة إشراك مختلف أطراف المجتمع المدني باعتبارهم مستهلكين محتملين للبضائع فضلا عن إشراك غرف التجارة والصناعة.

أثيرت بعض المشاكل التي يطرحها التدبير المفوض، كما تم التساؤل عن ما إذا كان التحرير سيشمل مختلف الأنشطة المينائية التي يدبرها مكتب استغلال الموانئ وكذا مصير الموانئ المفلسة.

الدعوة إلى الحفاظ على البيئة وحسن تدبير المكتسبات الاجتماعية التي راكمها المستخدمون بفضل نضالهم ومجهودهم.

الدعوة وبالبحاح شديد إلى التزام الوزارة بتعهداتها مع الفرقاء الاجتماعيين طبقاً لما ورد بمحضر الاجتماعات والذي يمكن تلخيص أهم مضامينه على النحو الآتي:

للضرورة الحفاظ على استمرارية الأنشطة المينائية والبنيات التحتية والفوقية التي ستسند إلى الشركة.

للتطبيق أحادية المناولة في جميع الموانئ التي يرمي إليها المشروع وكذا تنظيم نشاط المناولة على ظهر السفن .

لحل مشكل الشيالة العرضيين التابعين لمكتب استغلال الموانئ.

لحل المطالب العالقة في إطار الحوار الجاري به العمل بين المكتب والشركاء الاجتماعيين.

**السيد الرئيس المحترم،**

**السيدات والسادة الوزراء المحترمون،**

**السيدات والسادة المستشارون المحترمون،**

في معرض جوابه على تدخلات واستفسارات السادة المستشارين،  
أشاد السيد الوزير بروح النقاش الصريح والبناء الذي ساد اجتماع اللجنة،  
مشيرا إلى مختلف التغييرات التي عرفها المغرب على الصعيد السياسي  
والمؤسستي والاجتماعي والتي تفرض نظرة جديدة لتسيير المرفق  
العمومي والمؤسسات العمومية في إطار البحث عن المزيد من المردودية  
والفعالية والتنافسية الدولية، ومن أجل الاستجابة لهذه المتطلبات الوطنية  
والعالمية، أضحت إعادة النظر في طرق تدبير وتنظيم القطاع المينائي  
برمته ضرورة ملحة.

وبدخول ميناء طنجة المتوسطي مرحلة الإنجاز - يضيف السيد  
الوزير - أصبح ضروريا الفصل بين المهام وتحديد دور المتدخلين  
المينائين مع توضيح الوظائف المينائية الثلاثة .

كما ذكر بأطوار الحوار الاجتماعي والمشاورات مع مختلف أطراف  
الإنتاج قبل أن يتم إحالة المشروع على المجلس الوزاري، وصولا إلى  
التعديلات التي أدخلها مجلس النواب على بعض بنوده.

من جهة أخرى، فإن هذا المشروع قانون يفتح باب التدبير المينائي  
المفوض بحيث يمكن إسناد تدبير الميناء بكامله لجماعة محلية أو إسناد

استغلال بعض مرافقة لمؤسسة أو غرفة تجارية عن طريق اتفاقية شراكة مع الوكالة لتدبير الميناء، كما أن غرض الشركة هو مزاولة استغلال الأنشطة المينائية إلى جانب الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام أو الخاص الحاصلة على رخصتي الاستغلال أو الامتياز، مما سيدخل المنافسة بين داخل الموانئ وتحرير الأنشطة المينائية قصد رفع الاحتكار الفعلي والهيمنة الحالية على الخدمات المينائية .

أما بخصوص التنصيب على مبدأ وحدة المناولة المينائية، فقد أكد السيد الوزير، على أنه تمت الإشارة إليها في الديباجة، وستطبق أحادية المناولة بمزاولة مجموع عمليات الشحن والإفراغ على ظهر السفينة وعلى الرصيف من قبل نفس المتعهد المينائي مما سيرفع الإنتاجية ويخفض تكلفة العبور مع تقليص إقامة السفن داخل الموانئ.

**وبخصوص تطبيق مبدأ الجهوية،** أشار السيد الوزير إلى أن توزيع المؤسسة على موانئ عديدة من شأنه أن يؤدي إلى إضعافها، مما يفرض ضرورة مراعاة التوازنات المالية، حيث أن جل الموانئ تعرف عجزا ماليا باستثناء موانئ البيضاء، طنجة، أكادير مما يتطلب ضرورة تأهيل القطاع المينائي والإسراع بإعادة هيكلته في إطار مشروع شمولي متكامل يتلاءم مع

طموحات المغرب ويساير متطلبات الفاعلين الاقتصاديين لأكراهات الانفتاح على الاقتصاد العالمي.

وبعد مناقشة مستفيضة لمشروع قانون رقم 15.02 المتعلق بالموانئ وبإحداث الوكالة الوطنية للموانئ وشركة استغلال الموانئ، صوتت اللجنة بالإجماع على الديباجة ومختلف مواد المشروع مادة مادة، والمشروع برمته.