

المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين

تقرير

لجنة المالية والتجهيزات والتخطيط والتنمية الجهوية

حول

مشروع قانون رقم 47.07

بنسخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129 الصادر في

25 من ربيع الآخر 1382 (25 سبتمبر 1962)

بتنظيم أنواع النقل البحري

الولاية التشريعية 2006-2015
السنة التشريعية 2009-2010
دورة أكتوبر 2009

الأمانة العامة
قسم اللجان

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 47.07 بنسخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129 الصادر في 25 من ربيع الآخر 1382 (25 سبتمبر 1962) بتنظيم أنواع النقل البحري.

تدارست اللجنة هذا المشروع قانون في اجتماعها المنعقد يوم الاربعاء 27 يناير 2010 برئاسة السيد محمد كريم رئيس اللجنة، وبحضور السيد كريم غلاب وزير التجهيز والنقل، الذي قدم عرضا ذكر من خلاله بالظرفية التي يعيشها قطاع الملاحة التجارية بالمغرب، وكذا مراحل الإستراتيجية الجديدة لإصلاح النقل البحري، فضلا عن استعراضه لأهداف هذا المشروع قانون والتي تروم إلغاء الحواجز التي تكرسها أحكام الظهير الشريف الصادر في 25 سبتمبر 1962 بتنظيم أنواع النقل البحري في وجه المتعاملين داخل سوق استئجار السفن وخاصة الشاحنين الوطنيين، ومن شأن ذلك تحقيق الأهداف التالية:

- * خلق نوع من التوازن بين مصالح كل من المجهزين والشاحنين؛
- * تحسين قدرة الشاحنين التفاوضية مع مالكي السفن ومنحهم حرية اختيار أكبر بين المجهزين المغاربة والأجانب؛
- * تحفيز الشاحنين على التحكم في تنظيم عملية نقل البضائع في إطار عقود تخدم مصلحة الاقتصاد الوطني؛
- * تقليص من كلفة النقل البحري؛
- * المساعدة على ترشيد الإنفاق بالعملة الصعبة.

السيد الرئيس المحترم،

السيدات والسادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

في إطار النقاش العام نوه السادة المستشارون بمقتضيات هذه المادة الفريدة التي تهدف الى تحرير قطاع النقل البحري وإلغاء سياسة الاحتكار وإعطاء دفعة قوية للمعاملات التجارية المغربية مع البلدان الأجنبية، مؤكدين على أهمية تعميم الإجراءات التي جاء بها هذا المشروع قانون لتشمل أيضا مجال النقل الجوي.

وقد تم اعتبار أن مقتضيات هذه المادة الفريدة تهدف بالأساس إلى خدمة مصالح الشاحنين الكبار عوض المصدرين الصغار، حيث تمت

الدعوة الى مراجعة تكلفة الشحن والتي لا تزال تكلفة مرتفعة مقارنة مع ثمن الشحن في بلدان أخرى، الشيء الذي يؤثر على المنافسة الحرة بين مختلف المتعاملين في هذا القطاع.

وفي نفس السياق، تمت المطالبة بضرورة تدخل الوكالة الوطنية للموانئ بهدف إعادة النظر في ثمن التكلفة وفي قيمة الصوائر الإضافية لعملية الشحن، إذ اقترح في نفس الإطار القيام بدراسة شمولية حتى يكون بذلك ثمن الشحن المغربي موازيا لثمن الشحن العالمي.

هذا، وذكر أحد السادة المتدخلين أن إزالة عملية الاحتكار تؤدي إلى انتعاش المنافسة الايجابية، كما أنه كلما انخفضت تكلفة الشحن ارتفعت حصة المبادلات التجارية المغربية مع الخارج.

ومن جهة أخرى، ارتأت بعد التدخلات أن سياسة التحرير وفتح الأسواق سيكون لها تأثير سلبي على المقولة الوطنية وعلى الاقتصاد الوطني، إذ تم التساؤل عن الإجراءات التي جاءت بها أحكام هذا المشروع قانون قصد حماية المقاولات الصغرى والمتوسطة من احتكار الشاحنين الكبار، وكذا عن عدد الشركات المحتكرة وعدد العاملين بها وكيفية تعاملها مع الوضع التنافسي.

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

في جوابه على مختلف التدخلات والملاحظات التي أبدتها السادة المستشارون، أوضح السيد الوزير أن مسألة النقل البحري والخدمات المينائية قد كانت موضوع نقاش كبير تمحور حول أهمية تحسين إمكانيات التصدير وتنظيم النقل البحري وتوفير الوسائل اللوجيستكية الضرورية خاصة وأن المغرب يزخر بموقع جغرافي واستراتيجي مهم، الشيء الذي يستوجب بذل كافة المجهودات من أجل خدمة مصلحة الاقتصاد الوطني.

وأفاد أن مشروع القانون يهتم استئجار السفن وهي عملية تقوم بها الشركات الكبرى مشيرا إلى وجود شركات خاصة متوسطة تشتغل أيضا في هذا الإطار.

وقد أوضح أن عملية التحرير ستخدم مصالح بعض الشركات، كما ستؤثر على شركات أخرى التي ستعرف انخفاضا في مداخيلها ومن بين هذه الشركات السابقة الذكر هي شركة "كوماناف".

كما صرح أنه قد تمت إضافة 46 خط إضافي للنقل البحري خلال 4 سنوات، وذلك بهدف تحسين مستوى التنافسية وجودة الخدمات المقدمة، إذ أصبحت هناك خطوط مباشرة في اتجاه آسيا وأمريكا، الأمر الذي سيساهم إيجابيا في انخفاض قيمة التكلفة.

أما بخصوص مكتب استغلال الموانئ، فقد أفاد أنه بعد المصادقة على قانون المتعلق بالموانئ تم إنشاء "الوكالة الوطنية للموانئ" حيث يتم تفريغ البضائع عند شركة "COMANAV" أو "MARSSA MAROC" تحت مراقبة هذه الوكالة التي تتوفر على حق فرض الأئمة بما فيها الثمن الأقصى، مما ساهم في تشجيع المنافسة بين كافة المتعاملين.

وخلال عرض مشروع قانون رقم 47.07 بنسخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129 الصادر في 25 من ربيع الآخر 1382 (25 سبتمبر 1962) بتنظيم أنواع النقل البحري على التصويت، وافقت عليه اللجنة بالإجماع.

مقرر اللجنة
عبد الرحيم عتمون

نص مشروع القانون كما أحيل على اللجنة
ووافقت عليه

**مشروع قانون رقم 47.07
بنسخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129
الصادر في 25 من ربيع الآخر 1382 (25 سبتمبر 1962)
بتنظيم أنواع النقل البحري**

مشروع قانون رقم 47.07
بمنسوخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129
الصادر في 25 من ربيع الآخر 1382 (25 سبتمبر 1962)
بتنظيم أنواع النقل البحري

مادة فريدة

تنسخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129 الصادر في 25 من ربيع الآخر 1382 (25 سبتمبر 1962) بتنظيم أنواع النقل البحري.

عرض السيد الوزير

تقديم مشروع قانون رقم 47.07
بنسخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129
الصادر في 25 من ربيع الآخر 1382
(25 سبتمبر 1962) بتنظيم أنواع النقل البحري



وزارة التجهيز والنقل 1

الظرفية:

التزم المغرب بإتباع سياسة انفتاح الاقتصاد الوطني بتوقيعه على مجموعة من الاتفاقيات الثنائية و المتعددة الأطراف لخلق مناطق للتبادل الحر، وبهذا يكون قد انخرط في التوجهات الحالية للتجارة العالمية وبالتالي يجعل من تجارته الخارجية إحدى الدعامات الأساسية لبرامج التنمية الاقتصادية.

♦ قطاع الملاحة التجارية بالمغرب من الركائز الأساسية للتجارة الخارجية حيث أن أكثر من 95 % من مبادلاتنا تتم عن طريق البحر والتحكم فيه يساهم في استقرار الاقتصاد الوطني،

♦ هذه الأهمية دفعت وزارة التجهيز و النقل إلى نهج سياسة وطنية في هذا الميدان من أجل جعل منظومة النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية و ذلك بالرفع من مستوى التنافسية في هذا القطاع.

♦ في هذا الإطار، أعدت الوزارة إستراتيجية جديدة لإصلاح قطاع النقل البحري و ذلك ضمن عملية شاملة استهدفت قطاع النقل لتأهيله و تحرير مختلف أنماطه : البري و الجوي و البحري.



وزارة التجهيز والنقل 2

تحرير قطاع نقل البضائع عبر الخطوط المنتظمة

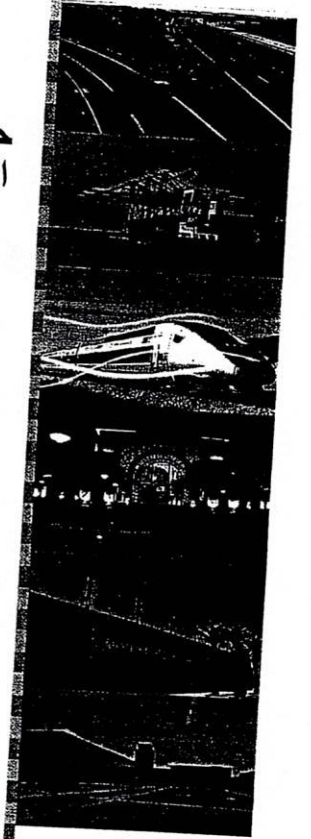
حددت المذكرة الوزارية المؤرخة في 30 مايو 2006 مراحل دخول الإصلاح حيز التنفيذ على مستوى نقل البضائع :

♦ المرحلة الأولى: دخلت حيز التنفيذ في 30 مايو 2006، تميزت بإقصاء جميع العراقيين التي كانت تقف حاجزا أمام السفن التي تحمل العلم المغربي، حيث تم السماح لها بالعمل بحرية و بدون ترخيص مسبق من طرف الإدارة.

♦ المرحلة الثانية: دخلت حيز التنفيذ في فاتح يوليوز 2006، تم تحرير خدمات النقل البحري المباشر على مستوى جميع الموانئ المغربية.

♦ المرحلة الثالثة: دخلت حيز التنفيذ في فاتح يوليوز 2007، استكملت عملية تحرير خدمات النقل البحري بما في ذلك المسافنة (تم السماح للسفن الأجنبية بالعمل بحرية على مستوى نقل البضائع باتجاه أو من موانئ مغربية بدون قيد أو شرط).

و من نتائج تحرير هذا القطاع، تم فتح 46 خط بحري جديد منها ثلاثون تهم ميناء طنجة المتوسط مما أهل المغرب لتحسين مرتبته من حيث مؤشر الارتباط (من الرتبة 75 إلى 30 حسب تقرير CNUCED).



وزارة التجهيز والنقل

3

تحرير قطاع نقل المسافرين

أما بالنسبة لإصلاح قطاع نقل المسافرين، تم اعتماد دفتر للتحملات يحدد الشروط الأساسية الواجب احترامها من قبل كل فاعل اقتصادي يود فتح خدمة نقل بحري بواسطة سفن لنقل المسافرين و العربات أو السفن ذات السرعة الكبيرة، فقد تم تنظيمه بواسطة قرار وزاري صادر بتاريخ 23 مارس 2007.

و كنتائج أولية لهذا التحرير تم تسجيل 7 رخص:

❖ خطين يربطان طنجة و جنوة (Gênes)؛

❖ خط يربط طنجة و جبل طارق؛

❖ 4 خطوط تربط طنجة وطريفة منها خطين

جديدين.



وزارة التجهيز والنقل

4

وضعية النقل البحري للبضائع السائبة (vrac)

♦ تمثل البضائع السائبة أكثر من ثلثي حجم المبادلات الخارجية المغربية و يتم نقلها عن طريق النقل البحري غير المنتظم بواسطة سفن أجنبية، وذلك في ظل غياب سفن وطنية متخصصة في هذا النوع من النقل البحري .

♦ فالظهير الشريف رقم 1.61.129 بتاريخ 25 من ربيع الآخر 1382 (25 شتنبر 1962) بتنظيم أنواع النقل البحري يوكل استئجار السفن لضمان نقل البضائع السائبة حصرا إلى المجهزين المغاربة : " وحدها الشركات البحرية المغربية، أو الوسطاء المرخص لهم المقيمون بالمغرب والعاملون لحساب الشركات البحرية المغربية، لها الحق في إبرام عقود استئجار السفن الأجنبية "

♦ و بالتالي فمقتضيات هذا الظهير من شأنها أن تعرقل التحرير الشامل لقطاع النقل البحري بحيث أنها لا تواكب الإصلاحات التي تم تبنيها لتأهيل هذا القطاع ولا تساعد على الرفع الأفضل من تنافسية الاقتصاد الوطني عامة و الشركات الوطنية خاصة.

وزارة التجهيز والنقل

5

الغاية من مشروع القانون 47/07

هذه الوضعية التي يكرسها الظهير الشريف لسنة 1962 :

- ♦ تلزم الشاحنين المغاربة باللجوء إلى خدمات الناقلين البحريين للقيام بدور الوساطة في تنظيم عمليات استئجار السفن؛
- ♦ تعوق الشاحنين المغاربة من التعامل بحرية و ربط علاقات عمل وطيدة و مباشرة مع مؤجري السفن، خاصة على الصعيد الدولي؛
- ♦ تؤدي إلى ارتفاع تكلفة النقل مما يشكل عائقا يحد من تنافسية الاقتصاد الوطني إجمالا؛
- ♦ تغفل مهنة السماسرة البحريين، حيث أن الشركات البحرية المغربية أصبحت بفضل مقتضيات هذا الظهير تقوم بهذه المهمة.

وزارة التجهيز والنقل

6

الغاية من مشروع القانون رقم 07.47

إلغاء الحواجز التي تكرسها احكام الظهير الشريف الصادر في 25 سبتمبر 1962 بتنظيم أنواع للنقل البحري في وجه المتعاملين داخل سوق استتجار السفن و خاصة الشاحنين الوطنيين، من شأنه أن :

- ♦ يخلق نوعا من التوازن بين مصالح كل من المجهزين والشاحنين؛
- ♦ يحسن من قدرة الشاحنين التفاوضية مع مالكي السفن. ويمنحهم حرية اختيار أكبر بين المجهزين المغاربة و الأجانب؛
- ♦ يحفز الشاحنين على التحكم في تنظيم عملية نقل البضائع في إطار عقود تخدم مصلحة الاقتصاد الوطني؛
- ♦ يقلص من كلفة النقل البحري؛
- ♦ يساعد على ترشيد الإتفاق بالعملة الصعبة.

تلكم هي الغاية من مشروع القانون المعروض على أنظاركم والقاضي بنسخ أحكام الظهير الشريف رقم 1.61.129 الصادر في 25 من ربيع الآخر 1382 (25 سبتمبر 1962).

7

وزارة التجهيز والنقل



شكرا على حسن إصغائكم
و السلام عليكم

8

وزارة التجهيز والنقل

