



Distr.
LIMITED

E/ESCWA/TRANS/1996/WG.1/8
30 October 1996
ORIGINAL: ARABIC

UNESCWA / CSS
REF. & TERM.
UNIT



الامم المتحدة

المجلس الاقتصادي والاجتماعي

اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا

اجتماع فريق الخبراء المخصص لاجراءات عبور الحدود

والاتفاقيات المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين

٤-٧ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٦

القاهرة

الملاح العامة لعمليات العبور

إعداد

سليمان عباس*

شعبة القضايا والسياسات القطاعية

* القائمة بأعمال قسم النقل لدى اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا.

- صدر دون تحرير رسمي.

96-0397

المحتويات

الصفحة

١	مقدمة
٢	أولاً- الاتفاقيات المتعددة الاطراف
٤	ثانيا- الاتفاقيات المعنية بمجال النقل
٥	ثالثا- الالتزام بالاتفاقيات
٨	رابعا- الاتفاقيات في منطقة الاسكوا
١٩	خامسا- الجوانب الأخرى للعبور
٢٠	سادسا- الجوانب الفنية والادارية للعبور
٢٢	سابعا- المتغيرات العالمية
٢٣	ثامنا- خاتمة

مقدمة

تعتبر اجراءات عبور البضائع لمحطات الجمارك الحدودية أحد أهم المؤثرات على التجارة الخارجية بين دول العالم. وتختلف هذه الاجراءات من دولة الى أخرى وتتصل في غالب الأمر بالأهداف والتوجهات الاقتصادية والامنية والسياسية لكل دولة. وهذه الاجراءات تلقى انعكاسات متباينة على حركة التبادل التجاري وتختلف هذه الانعكاسات باختلاف القوانين الجمركية والأمنية وتصريف الشؤون الادارية في المراكز الحدودية. وبالتالي تؤخذ هذه الاجراءات بعناصرها المتعددة كوحدة ادارية واحدة للدخول والخروج من بلد ما ولذا فهي تتعدى مجرد كونها محطة جمركية الى مجموعة سلاسل متكاملة من الاجراءات المرتبطة بعدد من القوانين والتوجهات الرسمية.

الاجراءات الحدودية بأنواعها ليست كما زائداً وإنما هي أمور استوجبتها عناصر اقتصادية وأمنية وسياسية وليس هناك دولة لا تجعل هذه الاجراءات أحد هموم الدولة وتفرد لها قوانين وأسس تستند عليها في تصريف الأمور المتعلقة بمنافذ الدولة الجغرافية. وتاريخ الاجراءات الحدودية قديم قدم الدولة نفسها وبدأت أول ما بدأت لتأمين الحدود ولجباية الاموال للدولة وحماية التجارة مع المناطق المجاورة. وقبل أن تكون هناك حدود دول كانت هناك حدود قبائل وطرق للقوافل تخضع لسلطان هذه القبائل التي تستخدم نفوذها على الطرق لجباية الأموال من القوافل العابرة.

وتطورت أهداف الاتفاقيات ومدى تغطيتها للأمور التي تهم الجهات المتعاقدة. وتبعاً لما أستجد من تطور في تنظيم المجتمعات البشرية الى دول ذات سيادة على حدودها الجغرافية أصبحت الاتفاقيات أمراً بالغ الأهمية في تحديد سبل التعاون وتفادي الاحتكاك ولضمان التبادل التجاري والتواصل الاجتماعي. وبدلاً من أن تكون اتفاقيات بين مجتمعات أو دول محدودة العدد أصبحت الاتفاقيات تأخذ الصبغة الاقليمية والدولية. وأصبحت المجالات التي تشملها الاتفاقيات المتعددة الاطراف تغطي معظم الجوانب التي تهم المجتمعات البشرية وعلى سبيل المثال شمل تبويب اتفاقيات الأمم المتحدة في عام ١٩٩٦ ما يلي:

وثيقة الامم المتحدة Charter ومحكمة العدل الدولية

الحل السلمي للمنازعات الدولية

حقوق الانسان

المخدرات

اللاجئين وبلا وطن Stateless

المطبوعات الفاضحة

الصحة

التجارة الدولية والتنمية

النقل والمواصلات

الملاحة
الجمارك
الاحصاءات الاقتصادية
التعليم والمسائل الثقافية
وضع المرأة
حرية المعلومات
السلع
قانون البحار
الفضاء الخارجي
نزع السلاح
البيئة
الشؤون المالية الخ...

وعلى الرغم من أهمية الاتفاقيات الثنائية وأثرها المباشر على الدول المتعاقدة وبخاصة تلك المجاورة الا أن الاهتمام على المستوى الدولي يعطي الاتفاقيات الدولية متعددة الاطراف الأهمية الأولى لاتساع القاعدة التي تستند عليها بتعدد الدول المتعاقدة ويأتي في المرتبة الثانية الاتفاقيات الاقليمية. وتنبع أهمية الاتفاقيات الاقليمية من أنها تشكل أساسا للاتفاقيات الدولية وغالبا ما يتسع مداها لتخرج الى مجال أوسع من الاقليمية الضيقة.

أولا- الاتفاقيات المتعددة الأطراف

بدأ اهتمام المجتمع الدولي بالاتفاقيات المتعددة الاطراف منذ بدء التجمعات السياسية والاقتصادية تأخذ مكانا لها في العالم. وكانت عصبة الأمم المتحدة أحد مجالات التعاقد على الاتفاقيات سواء كانت تلك الساعية لفض النزاعات وتوثيق الحقوق أو تلك التي تعنى بتنظيم مسائل ذات اهتمام عام كمسائل البيئة أو لدعم التعاون بين المتعاقدين في مجالات العلوم والتجارة والنقل وغير ذلك مما يهم المنظومة الدولية. وكان الهدف الرئيسي لانشاء عصبة الأمم هو الرغبة في توطيد أركان السلام بعد مؤتمر باريس الذي أعقب الحرب العالمية الأولى اضافة الى رغبة الدول ذات التأثير في ذلك الوقت لاقامة منظمة تنضم اليها كل الدول وتعين العالم على حفظ التوازن والسلام. وعلى الرغم من أن الرغبة في السلام كان هو الحافز الاساسي لانشاء المنظمة الا ان مجالات اهتمامها لم يحدها هذا الهدف وشملت الاهتمامات العديد من المواضيع والتي تصب في إطار دعم التعاون الدولي في المجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والثقافية الى جانب الموضوع الاساسي في الحفاظ على السلام الدولي.

ومن بين المواضيع التي شملتها الاتفاقيات المتعددة الاطراف تحت رعاية عصبة الأمم نجد أن شؤون النقل قد جاءت ضمن قائمة الاهتمامات التي نظمت حولها الاتفاقيات التي تنظم علاقات الدول المتعاقدة في تبادل تسهيلات عبور الحدود أو تطبيق المواصفات التي تحددها الاتفاقيات.

وفي مجال النقل استطاعت عصبة الأمم ان ترعى العديد من الاتفاقيات التي تنظم علاقات الدول حول عبور الحدود أو استخدام المعابر والمياه الدولية. من بين هذه الاتفاقيات كانت الاتفاقية المعنية بالملاحة في المياه الدولية^١، وقد أبرمت في العشرين من نيسان/ابريل عام ١٩٢١ وجاء إسم فلسطين ضمن قائمة المشاركين والتي ضمت أيضا المغرب وتركيا والهند وعدد من الدول الأوروبية والمستعمرات البريطانية.

واصلت عصبة الأمم رعايتها للاتفاقيات المتعددة الاطراف على غرار اتفاقية الملاحة في المياه الدولية وجاءت اتفاقية حول الاجراءات الجمركية في عام ١٩٢٣ وقد شاركت فيها مصر والعراق وسوريا ولبنان وتونس الى جانب عدد من الدول الأوروبية والاسيوية والافريقية^٢.

في تلك الفترة أي العشرينات لم يجد النقل البري اهتماما في مجال الاتفاقيات فيما عدا السكك الحديدية والتي جاءت حولها اتفاقية في عام ١٩٢٣^٣ وورد فيها اسم فلسطين عام ١٩٢٥ واسم "عبر الاردن" في ذات العام. كما شارك فيها عدد كبير من الدول الأوروبية والمستعمرات.

لقد أوكلت الدول أمر الاشراف على الاتفاقيات المتعددة الاطراف الى عصبة الأمم بصفتها المنظمة الدولية التي تشمل أكبر عدد من دول العالم ذات السيادة. وورثت هيئة الأمم المتحدة هذا الدور عن عصبة الأمم منذ قيامها والتزمت بمباشرة دور الراعي للاتفاقيات التي سبقت قيامها. وإلى جانب الدور الذي إطلعت به عصبة الأمم وبعدها هيئة الأمم المتحدة كان هناك عدد قليل من الاتفاقيات تحت تجمعات اقليمية وأخرى شبه اقليمية واتبعت في معظم الاحيان الأسلوب الذي تنتهجه المنظمة الدولية في رعاية الاتفاقيات. من بين هذه التجمعات جامعة الدول العربية ووكالاتها المتخصصة والتي قامت باعداد الكثير من الاتفاقيات بما في ذلك الخاصة بقطاع النقل البري والبحري والجوي وجرى تطبيق العديد من هذه الاتفاقيات على مستوى العالم العربي. كما سعى مجلس التعاون لدول الخليج العربية الى انجاز العديد من الاتفاقيات كان من بينها عدد في مجال النقل البري والعبور بين دول المجلس.

Additional Protocol to the Convention on the Regime of Navigable Waterways of Common Interactives, Geneva, April 20th 1921.

International Convention relating to the Simplification of Customs Formalities, Geneva, November 3rd 1923.

Convention on the International Regime of Railways.

ثانيا- الاتفاقيات المعنية بمجال النقل

إهتمت هيئة الأمم المتحدة بالاتفاقيات التي تعنى بشؤون النقل وقد سبقتها في هذا المجال عصبة الأمم. ومنذ العشرينات والى التسعينات أوكل الى المنظمة الدولية (عصبة الأمم ثم هيئة الأمم المتحدة) كما هائلاً من الاتفاقيات حول النقل وقد جاءت هذه الاتفاقيات في معظمها حول النقل البيني ولم يحظى النقل المتكامل أو النقل متعدد الوسائط بقدر يذكر من تلك الاتفاقيات. وحتى تلك التي أبرمت في وقت متأخر حول هذه المواضيع لم تحظ بقبول واسع كما هو الحال مع الاتفاقيات حول النقل البيني.

لقد أخذ النقل البحري نصيباً أكبر في الاتفاقيات قديماً وجاء بعده قطاع السكك الحديدية. ولم يكن ذلك تمييزاً لهذين القطاعين عن غيرهما ولكن لأنهما كانا أكثر القطاعات نمواً الى ما بعد الحرب العالمية الثانية. وبدأ نمو النقل على الطرق وبصورة مكثفة بعد اكتشاف منابع للبترول تقدم وقوداً وافراً وبعد أن تطورت التكنولوجيا المستخدمة في إنتاج السيارات ورصف الطرق. مع ازدياد حركة النقل على الطرق لجأت الدول الى تحديد معايير على حدودها لا يسمح للشاحنات العبور الا من خلالها ووضعت لها الضوابط الأمنية والجمركية والإدارية. وزادت أهمية تنسيق إجراءات هذه النقاط الحدودية لأنها أصبحت نقاط جمركية عادية إضافة الى كونها نقاط عبور الى دول أخرى.

تلى اتساع قاعدة الاتفاقيات في مجال النقل البري اتفاقيات شملت مجال النقل الجوي وهذه بدورها بدأت على نطاق ضيق وإتسع مداها مع تطور النقل الجوي وأصبحت هذه الاتفاقيات تضم في عضويتها كل الدول التي تملك خطوط طيران أو تعبر الطائرات الاجنبية أجوائها.

لقد شمل اتفاق قطاع النقل كل فروعه والجوانب المختلفة لكل من هذه الفروع. وعلى سبيل المثال لم تتوقف الاتفاقيات في مجال النقل البري عند تحديد مجالات التعاون والالتزام بقواعد متفق عليها عند نقاط الحدود بل تعدت ذلك الى تحديد مواصفات الشاحنات والأطوال والارتفاع والاحمال المحورية والى غير ذلك من المواصفات التي يتعين على الدول المتعاقدة الالتزام بها.

لقد زاد عدد الدول التي تدخل كدول متعاقدة في الاتفاقيات المتعددة الاطراف في السنوات التي أعقبت الحرب العالمية الثانية ثم مع بدء انحسار الاستعمار عن دول العالم الثالث. وقد عنيت معظم الاتفاقيات بالأوضاع الأوروبية بصفة أساسية اذ أن الدول الأوروبية كانت سباقة الى الالتزام بنظم تهدف الى تيسير عمليات النقل وتبسيط إجراءات الحدود ووضع المعايير المتطابقة وتبادل التسهيلات بين الدول المتعاقدة وكل ذلك يهدف الى تقليل التكلفة الناتجة عن عمليات النقل والتي تؤثر سلباً على الناتج عن التجارة الخارجية مع الدول الأخرى.

ان النظرة التي دعت الدول الاوروبية الى بحث سبل تخفيض معامل الشحن (نسبة تكلفة النقل الى قيمة المنتج) دعت الدول النامية الى سلوك نفس الطريق أي البحث عن وسائل تخفيض تكلفة النقل. ولعل الدول النامية هي الاكثر احتياجا الى خفض التكلفة الناتجة عن النقل لارتفاع نسبتها الى المنتج بقدر أكبر من حالها في الدول المتقدمة. وقد جاءت نتيجة دراسات حول هذا الموضوع توضح أن النقل بين بلدان الجنوب ترتفع تكلفته عنها بين دول الشمال وبين الشمال والجنوب. ويوضح الجدول التالي هذه المقارنة.

الجدول ١- أسعار نقل الحاوية بالنسبة لطرق مختارة

المنشأ/الوجهة	دولا لكل وحدة معادلة لعشرين قدما
الصادرات من بلدان الشمال الى بلدان الجنوب	
من فرنسا الى هونغ كونغ	٩٠٠
من ألمانيا الى تايلند	٩٠٠
من فرنسا الى المملكة العربية السعودية	١ ٠٥٠
من فرنسا الى البحرين	٩٥٠
من فرنسا الى الأردن	٩٥٠
الصادرات بين بلدان الجنوب	
من جمهورية كوريا الى مصر	٢ ٠٠٠
من جمهورية كوريا الى المغرب	٢ ١٠٠
من جمهورية كوريا الى عُمان	١ ١٠٠
من فنزويلا الى مصر	٤ ٥٠٠

المصدر: استراتيجية الاسكوا الاقليمية لتطوير النقل المتعدد الوسائط E/ESCWA/TRANS/1995/2.

ثالثا- الالتزام بالاتفاقيات

بلغ عدد الاتفاقيات ذات الصلة بقطاع النقل ٥٠ اتفاقية تم ابرامها تحت اشراف اللجنة الاقتصادية الاوروبية للأمم المتحدة (ECE) ووضعت تحت رعاية الأمين العام بصفته "الوديع" للاتفاقيات الدولية. الى جانب هذا العدد هناك كماً آخر من الاتفاقيات المبرمة تحت اشراف الجهات الاقليمية وشبه الاقليمية المنتشرة حول العالم. وتتميز بعض المنظمات الاقليمية بنشاط وافر في حقل الاتفاقيات الموجهة نحو دعم التعاون بين الدول الاعضاء في تجمعها الاقليمي وبنشاطها هذا تنتج عددا ربما كان أكثر مما يجب من الاتفاقيات.

ان تعدد الجهات ذات الصلة بوضع الاتفاقيات أدى الى الكثير من التأخير في وضع عدد منها في حيز التنفيذ كما أدى الى نظرة سلبية نحو الاتفاقيات بصفة عامة. والى جانب الأمين العام للأمم المتحدة كوديع للاتفاقيات الدولية هناك أيضا المنظمات الاقليمية وشبه الاقليمية التي تعين وديعا من جانبها يشرف على ايداع وثائق الاتفاقيات الاقليمية.

مع تعدد الاتفاقيات والجهات المشرفة كان الاقبال على ما تم الاتفاق حوله يتراوح بين الالتزام الكامل أو الجزئي مع التحفظ على بعض المواد. وفي أحيان كثيرة يصل الأمر الى الاهمال التام للاتفاقية رغم ورود اسم الدولة المعنية ضمن قائمة الموقعين على الاتفاقية عند اقرارها لدى المنظمة المعنية بها.

ان دراسة الوضع الحالي للاتفاقيات يقود الى عدد من المؤشرات التي تقود الى تحديد الاسباب التي تحدد درجة الالتزام من جانب الدول المعنية بالاتفاقيات الدولية. ويمكن تلخيص الوضع بصفة عامة على النحو التالي:

١- الموافقة المبدئية Signature

تتم الموافقة المبدئية عادة في صورة يمكن اعتبارها ابداء النية الحسنة تجاه الاتفاقية أو موضوع التفاوض. وهذه المرحلة تتحقق عبر مؤتمر أو اجتماع حول الاتفاقية المعنية حيث تعرض على ممثلي الدول المعنية بالأمر. وغالبا لا تكون الجهات المعنية هي الموجودة في الاجتماع ويحضر التوقيع عادة دبلوماسيون من السفارات أو المكاتب المفوضة لدى المنظمة المعنية بالاتفاق.

في هذه المؤتمرات يقوم المندوبون بالتوقيع على الاتفاقية والتي تحول في وقت لاحق الى الجهات المعنية باكمال اجراءات التصديق والموافقة والقبول كعضو متعاقد مع الدول الاخرى التي تدخل في هذه الاتفاقية. هذه الاجراءات تمر بعدة مراحل فنية وقانونية وسياسية داخل كل دولة قبل أن تودع وثائق التصديق عليها لدى الوديع سواء كان الأمين العام للأمم المتحدة أو أي جهة أخرى.

معظم الاتفاقيات التي لا تصل درجة العمل بها Enter into force مرحلة التنفيذ الفعلي تكون قد وقفت عند أحد الجهات المعنية التي أشرنا اليها. وهذه الجهة يمكن أن تكون الادارة المختصة بالتنفيذ عند التصديق على الاتفاقية وذلك لرأي فني حول الاتفاقية التي ربما لم تشارك تلك الادارة في اقرارها المبدئي.

٢- تعدد أوجه الاتفاقية

هناك اتفاقيات محدودة الغرض وأخرى متعددة الأغراض أو على الأقل تشمل أكثر من جهة حين البدء في تنفيذها. ان الاتفاقية المحدودة الاطراف هي الأكثر قابلية لاستكمال كل مراحل التصديق عليها والأقرب الى التنفيذ بعد ذلك. واتساع قاعدة الجهات المشاركة في التنفيذ وعدم المقدرة على التنسيق المناسب يؤخر عملية التصديق على الاتفاقية. كمثال على وضع كهذا يمكن أن ننظر الى اتفاقية تتطلب الموافقة عليها أكثر من جهة فنية واحدة كالجمارك والناقل والأمن وإدارة النقل البري أو غير ذلك من الجهات ذات الصلة بالاتفاقية. وفي حالة تعدد الجهات المختصة تتأخر الاجراءات الأولية قبل رفعها الى الجهات الدستورية المناط بها الموافقة على الاتفاقية ومن ثم اخطار الوديع بقرار الدولة.

يحدث في بعض الاحيان أن تجاز الاتفاقية من الجهات الدستورية دون أن تتم الدراسة التفصيلية من جانب الجهات الفنية التي يوكل اليها امر العمل ببنود الاتفاقية وفي مثل هذه الحالة يصعب تنفيذها لعدم الاقتناع بها أو لوجود صعوبات عملية في التنفيذ. وقد تكون الموافقة قد تمت على اساس سياسي وبصورة متعجلة لم تأخذ في الاعتبار الظروف التي يمكن أن تمنع تنفيذ أي من بنودها.

٣- المتغيرات السياسية

الواقع السياسي في الدول النامية يلعب دورا هاما في تحديد أوجه التعاون الاقتصادي وهذا أمر ينطبق على المنطقة العربية كغيرها من مناطق العالم النامي. وفي الوقت الذي تخطت فيه معظم دول العالم المتقدم هذه المرحلة، أي مرحلة ارتباط العلاقات الاقتصادية بالوضع السياسي، نجد أن الخلاف السياسي بين دولتين في العالم النامي يمكن أن يعرض التجارة بين البلدين الى التوقف الكامل. وفي أحيان كثيرة يتم إيقاف كافة الاجراءات الحدودية بسبب مواقف سياسية معينة وفي أحيان كثيرة يتم تشديد الاجراءات الحدودية والتغاضي عن العمل ببنود الاتفاقيات التي تدعو الى تيسير الاجراءات.

٤- الاستجابة لضرورة محددة

الاتفاقية يجب أن تكون ذات هدف محدد وتستجيب لضرورة معينة وألا تكون كما زائدا لا ضرورة لها. وهناك اتفاقيات توقع على الورق دون جدية نحو تنفيذها ومثل هذه الاتفاقيات محكوم عليها بالنسيان. كما ان هناك اتفاقيات تأتي بأمور هي بالفعل واردة ضمن اتفاقيات قائمة وبنودها مطبقة وبالتالي لا تهتم الدول بتنفيذ بنود هي في الواقع تكرر لما هو مطبق.

٥- تعدد الاتفاقيات

يشكل العدد الكبير للاتفاقيات المبرمة في العالم اليوم أحد هموم المشرفين على تنفيذها كما يشكل هذا العدد مزيدا من الارتباك للعاملين على المداخل الحدودية اذ يتعاملون مع عدد متزايد من الاتفاقيات. ويتوقع هؤلاء المشرفون أنه كلما أنشئت منظمة جديدة جاءت عليهم باتفاقيات تضاف الى ما لديهم من عدد زائد أصلا.

لقد أشرفت اللجنة الاقتصادية الاوروبية للامم المتحدة على ٥٠ اتفاق في قطاع النقل وهذا العدد لا يشمل كل الاتفاقيات في هذا القطاع اذ أن هناك اتفاقيات أبرمت تحت مظلات أخرى. وقد قصد بهذه الاتفاقيات المجال الاوروبي لكن حركة التجارة ليست داخل الحدود الاوروبية وانما مع كل العالم ولذا اصبحت هذه الاتفاقيات تحت رعاية الأمين العام للأمم المتحدة وليس تحت رعاية نائب الامين التنفيذي للجنة أوروبا الاقليمية.

ونجد من بين هذه الاتفاقيات ما حل محله اتفاق آخر ولكن القديم ظل ساري المفعول لأن عددا من الدول ما زال يقره ويتمسك به وعلى سبيل المثال اتفاقية التير لعام ١٩٥٩ تتمسك بها دولة لم تدخل في اتفاقية التير لعام ١٩٧٥ والتي تعتبر بديلا لها.

رابعاً- الاتفاقيات في منطقة الاسكوا

منطقة الاسكوا كغيرها من مناطق العالم تسعى الى رفع درجة التعاون اقليميا ودوليا بالمشاركة في الاتفاقيات التي تخدم أغراض التعاون والتنمية الاقليمية والدولية. وكغيرها من مناطق العالم ترتبط باتفاقيات متعددة المصادر من دولية واقليمية وثنائية.

والملاحظ ان دول منطقة الاسكوا ترتبط ببعضها بعدد كبير من الاتفاقيات الثنائية ويلاحظ أن دول هذه المنطقة هي أكثر الدول العربية مشاركة في الاتفاقيات الدولية والاقليمية. وكمثال لهذا الالتزام نستعرض تاريخ التصديق على اتفاقية العبور العربية التي أجازها المجلس الاقتصادي بالجامعة العربية في عام ١٩٧٧ ونجد أن الوضع كما يلي حسب تاريخ الانضمام:

الجدول ٢- الاطراف في اتفاقية تنظيم النقل العابر (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية

الدول المشاركة	تاريخ التصديق
المملكة الاردنية الهاشمية	١٩٧٧/٨/٤
جمهورية مصر العربية	١٩٧٧/٩/٢٩
دولة الكويت	١٩٧٨/١١/١٦
دولة البحرين	١٩٧٩/٢/٨
الجمهورية العربية الليبية	١٩٨٠/٢/٢٥
الامارات العربية المتحدة	١٩٨٠/٧/٤
الجمهورية العربية السورية	١٩٨٠/٨/٥
الجمهورية اللبنانية	١٩٨٠/٩/٢٧
سلطنة عمان	١٩٨٤/٤/١٩
دولة قطر	١٩٨٥/١١/٢
الجمهورية العراقية	١٩٨٧/٤/٤

المصدر: استراتيجية الاسكوا الاقليمية لتطور النقل متعدد الوسائط E/ESCWA/TRANS/1995/2.

هذا الجدول يبين بوضوح أن دول منطقة الاسكوا هي الأكثر مشاركة في الاتفاقية الاقليمية العربية حيث يتضح أن من مجموع ٢١ دولة وقعت على الاتفاقية عام ١٩٧٧ لم تكمل اجراءات التصديق من خارج منطقة الاسكوا سوى دولة واحدة الى جانب معظم الدول الاعضاء في الاسكوا التي قامت باستكمال اجراءات التصديق. ولعل من بين الاسباب أن البنى الاساسية في مجال النقل البري أكثر تطوراً من باقي المنطقة العربية. ومن ناحية أخرى نجد أن التبادل التجاري بين دول منطقة الاسكوا وحركة المسافرين على الطرق البرية بين هذه الدول نمت بصورة أكبر مما هو عليه الحال في المنطقة العربية في أفريقيا.

لقد شهد المشرق العربي نمواً متسارعاً في البنى الاساسية وأخذت الطرق البرية النصيب الأكبر في مجال التنمية وأصبحت السيارة هي الوسيلة المفضلة داخل المنطقة. وشهدت المنطقة تطوراً واضحاً في انشاء الطرق الرابطة بين دول الاسكوا الأمر الذي لم يتوفر لباقي الدول العربية. وكان لتطور الطرق أثره على التبادل التجاري بين شمال منطقة الاسكوا الغني بموارده الزراعية والاجزاء الاخرى التي تعاني شحاً في الانتاج الزراعي وازدحاماً في التبادل التجاري داخل المنطقة نمت حركة الترانزيت من أوروبا عبر شمال المنطقة الى جنوبها.

أما حركة المسافرين على الطرق فهي بدورها شهدت نمواً متسارعاً في المشرق العربي مقارنة بالمغرب العربي لارتباطها بالحركة التجارية والسياحة والعمالة في منطقة الخليج. ولعل

أبرز سمات نمو حركة المسافرين في منطقة الاسكوا هو العمالة الوافدة من شمال المنطقة الى دول مجلس التعاون الخليجي يليها حركة السياحة شمالا ثم رحلات الحج الموسمية.

وعلى الرغم من الآثار السلبية للصراع المدني والعسكري^١ في منطقة الاسكوا والآثار التي انعكست على النمو الاقتصادي الا أن هذه الصراعات قد حولت قدراً كبيراً من حركة النقل البحري الى النقل البري. وازدادت حركة الشاحنات القادمة من أوروبا الى منطقة الاسكوا كما ازدادت حركة النقل ما بين موانئ البحر الاحمر والى داخل منطقة الاسكوا وكان ذلك ناتجا عن تحويل جزء من حركة البضائع من موانئ الخليج الى موانئ البحر الاحمر خلال فترة الصراع التي شملت أجزاء من منطقة الخليج.

لقد اكتسبت اجراءات عبور الحدود أهمية خاصة في منطقة الاسكوا خلال فترة الثمانينات وسعت الدول لعقد الاتفاقيات الثنائية بهدف تحسين اجراءات العبور وأخذت تعطي الاتفاقيات الدولية والاقليمية مزيداً من الاهتمام. ومن بين ما تم الاتفاق عليه بين بعض دول المنطقة هو تبادل العمل بوثائق عبور تنظمها ادارة جمركية في بلد ما ويعمل بها عند عبور حدود البلد المجاور. كما يجري العمل بوثائق التأمين على المركبات الخاصة بين البلدين وعلى سبيل المثال هذا الاجراء يسير بكفاءة عالية بين الاردن والجمهورية العربية السورية.

وتعتمد منطقة الاسكوا عدداً من الاتفاقيات أما بصورة كاملة أو تعمل ببعض أجزاء الاتفاق. ومن الاتفاقيات التي تعتبر ذات أهمية خاصة بمنطقة الاسكوا نجد اتفاقية التير والاتفاقية العربية للعبور واتفاقية النقل متعدد الوسائط. واستعراض هذه الاتفاقيات يعطي صورة لتوجهات منطقة الاسكوا تجاه الاتفاقيات الدولية والاقليمية بشكل عام.

ألف - إتفاقية التير

تعتبر اتفاقية التير من أكثر الاتفاقيات الدولية انتشاراً في العالم وعلى الرغم من عدم مشاركة العدد الأكبر من الدول العربية كشركاء متعاقدين الا أن اتفاقية وكرنيه التير معروف لدى العاملين بالنقاط الحدودية وعلامة التير على الشاحنات من العلامات المعروفة لديهم.

أما مشاركة الدول العربية في اتفاقية التير فقد كانت كما يلي حسب ترتيب انضمامها:

١٩٧٦	تونس
١٩٨٣	المغرب
١٩٨٣	الكويت

^١ راجع: Trends in container traffic development in the ESCWA region, E/ESCWA/TCD/1990/3, pp. 25-26.

١٩٨٥

الأردن

١٩٨٩

الجزائر

ومن هذه القائمة نجد أن الكويت والأردن قد كانا على قائمة الدول التي شاركت في الاتفاق من منطقة الاسكوا كما تجدر الإشارة الى ان الكويت والأردن تعترف كل منهما باستخدام كاريبيه التير.

ولبيان أهمية اتفاقية التير لمنطقة الاسكوا نستعرض قائمة الدول المجاورة ونجد أن الدول الآتية هي من بين الشركاء المتعاقدين في اتفاقية التير:

إيران

إسرائيل

تركيا

كما نجد أيضا أن الشركاء التجاريين للمنطقة هم من بين الأعضاء المتعاقدين ويشمل ذلك دول الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية إضافة الى عدد من دول غرب وشرق أوروبا الأخرى. أما اليابان وعلى الرغم من عدم دخولها كعضو متعاقد في اتفاقية التير ١٩٧٥ إلا أنها عضو متعاقد في اتفاقية التير لعام ١٩٥٩ وتعتبر عضويتها هذه أحد الأسباب في استمرار هذا الاتفاق والذي حل محله اتفاق عام ١٩٧٥.

تتميز اتفاقية التير بعدد من المزايا تجعلها في مقدمة الكثير من الاتفاقيات المماثلة لها. وتأتي المميزات الرئيسية على النحو التالي:

١- الضمان

تتمتع اتفاقية التير بضمان جيد من الاتحاد الدولي للطرق International Road Union (IRU) وقيمة الضمان تحدد بفئات تختلف من بلد الى آخر. وأقصى فئة هي ٥٠ ألف دولار للكاريبي الواحد. وهذا المبلغ تقوم بدفعه الجهة الموكلة بالضمان داخل كل بلد اذا ما تعرضت البضاعة العابرة لخلل استدعى أن تقوم ادارة الجمارك بالمطالبة به أو أي جزء منه حسب ما يقتضيه الحال. والجهة التي تقوم بسداد قيمة الضمان داخل كل دولة لا تعتبر جهة قطرية بمعنى أنها بمعزل عن الضامن الاساسي وانما هي جزء من شبكة دولية يقودها الاتحاد الدولي ويفوض هذه الجهة نيابة عنه. ومما يجعل ادارة الجمارك تنظر الى اتفاقية التير بجدية أن هناك وكيل محلي بالدولة يقوم بالوفاء بالالتزامات التي يتطلبها الموقف.

٢- كارنيه التير

يعتبر كارنيه التير من الوثائق الهامة في مجال العبور وهو الوثيقة التي تعتمد عليها ادارة الجمارك في الموافقة على مرور البضائع أو الشاحنة عبر المركز الحدودي في الدخول والخروج من الدولة.

ويقوم الاتحاد الدولي للنقل على الطرق IRU باستخراج الكارنيهات وتسليمها لمؤسسة الضمان الوطنية التي يتفق معها داخل كل دولة متعاقدة وتقوم هذه المؤسسة بتمثيل الاتحاد في الدولة المعنية. وتنظم مؤسسة الضمان الوطنية عملية تسليم الكارنيه لكل ناقل حسب الشروط التي يتفق حولها ويتم التوقيع عليها بين الجهتين.

كما أن هناك كارنيه من التير خاص بالنقل متعدد الوسائط ويعتبر هذا الكارنيه اضافة متميزة لاتفاقية التير وهو يخدم النقل بوسائط نقل متعددة بدلا من كارنيه التير الأصلي الذي يعتمد على شاحنة واحدة ومحددة مواصفاتها على الكارنيه.

٣- القابلية للتطور

اتفاقية التير مرت بثلاثة مراحل رئيسية وعدد من المراحل الجزئية. أما المراحل الرئيسية فقد بدأت عام ١٩٤٩ حين تم انجاز اتفاق التير TIR Agreement وقد شارك فيه عدد محدود من الدول الاوروبية. وجاءت المرحلة الثانية عندما اقنعت التجربة عددا أكبر من الدول للدخول في اتفاقية أكثر شمولاً وتم انجاز اتفاقية التير TIR Convention في عام ١٩٥٩ وأشرفت على اعدادها اللجنة الاقتصادية الاوروبية للامم المتحدة ECE ودخلت حيز التنفيذ في عام ١٩٦٠.

وقامت اللجنة الاقتصادية لاوروبا بالاشراف على اعادة النظر في الاتفاقية وتنقيحها حسب مقترحات الدول الاعضاء والمنظمات المعنية وتمت الموافقة في عام ١٩٧٥ على اتفاقية التير والتي استمر العمل بها منذ ذلك الوقت.

أما التعديلات الجزئية فهي في حالة استمرار بالنسبة لملاحق الاتفاقية. ومن أمثلة ذلك اضافة كارنيه التير للنقل متعدد الوسائط والذي أجاز في عام ١٩٨٧ وهو خاضع لضمان دولي كما هو الحال مع كارنيه التير العادي.

والتعديلات التي تدخل على اتفاقية التير تنتج عن أمور تستجد ولم تكن في الحسبان في البداية كما تكون نتيجة لتجارب الدول الاعضاء في مجال تسهيل النقل عبر الحدود. وعادة تتم هذه التعديلات بتقديم مقترح من الدولة أو المنظمة المهتمة بالتعديل ويناقش هذا المقترح في لجان مختصة باعادة النظر في اتفاق التير وي طرح كاضافة الى الاتفاقية أو ملحقاتها وللدول حق

الانضمام الى التعديل أو التحفظ عليه. جرت العادة على أن معظم التعديلات يتم اعتمادها من جانب الدول المتعاقدة اذ أن مجال المناقشة والتشاور عبر اللجان المختصة يحسم معظم نقاط الخلاف بين هذه الدول حول التعديلات المقترحة.

هذه الصفة أي القابلية للتعديلات ووجود جهات تدرس وتقيم التعديلات وتجمع الجهات المعنية للتفاوض أعطت اتفاقية التير الاستمرارية والانتشار أكثر من أي اتفاقية مماثلة.

باء- اتفاقية تنظيم النقل بالعبور (الترانزيت) بين دول الجامعة العربية

بدأت المنطقة العربية اهتماما بالاتفاقيات منذ سنوات طويلة وقد كان وما يزال مجلس الوحدة الاقتصادية العربية من أنشط المنظمات العربية في معالجة الاتفاقيات وتقديم المقترحات حولها وقد كان له الفضل في وضع العديد من الاتفاقيات بما في ذلك الخاصة بقطاع النقل. والنظرة العابرة لقرارات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية خلال ثلاثين عاما يعطي صورة واضحة للمجهودات التي بذلت في وضع أسس الاتفاقيات وتنسيق قطاع النقل على مستوى الدول العربية. (المرفق ١).

ويتصدر قائمة قرارات مجلس الوحدة الاقتصادية اتفاقية النقل بالعبور والتي وافق عليها المجلس الاقتصادي للجامعة العربية بقراره رقم ٦٧٢ المؤرخ في ١٤/٣/١٩٧٧. وقد جاء في مقدمته أن الحكومات الموقعة وعددها ٢١ (المرفق ٢) أنه:

"رغبة منها في تعزيز وتنمية الروابط الاقتصادية بين دول الجامعة العربية وتحقيقا لما نصت عليه المادة الثانية من ميثاق جامعة الدول العربية من وجوب قيام تعاون وثيق بين دول الجامعة في الشؤون الاقتصادية والمالية.

وتمشيا مع ضرورة تنظيم وتيسير انتقال السلع عبر أراضي الدول العربية قد اتفقت على ما يأتي:

وجاء بعد هذه المقدمة نص الاتفاقية.

وقد حوت هذه الاتفاقية بنودا ذات أهمية خاصة في مجال العبور وأهمها المادة ٦-٥ الذي يحدد معاملة الاتفاقية في حالات الخلافات السياسية بين الدول المتعاقدة وجاءت على النحو التالي:

"لا تحول الاسباب السياسية دون تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية".

ولعل الالتزام بروح هذه الفقرة من المادسة السادسة يعين الدول المتعاقدة على الاستمرار في انجاز المعاملات التجارية عبر الحدود تحت كافة الظروف المنظورة وغير المنظورة التي تستجد حسب المتغيرات السياسية في المنطقة العربية.

ولقد أوردت الاتفاقية فقرة يمكن أن تثير الجدل وجاءت على نحو ما يلي:

٤-٦ (أ): "لا يجوز لأية دولة من الدول الأطراف المتعاقدة منع مزايا أو تسهيلات لدولة غير طرف في هذه الاتفاقية تعادل أو تزيد من تلك الممنوحة بموجب أحكام هذه الاتفاقية. غير أنه يجوز للدولة العضو في أحوال استثنائية عقد اتفاقات خلافا لأحكام هذه الفقرة على أن تقدم المبررات التي دعت الى هذا الاجراء".

ان تعديل هذه الفقرة بحيث تعطي الدول الحق في اعطاء مميزات أكثر مما هو وارد في هذه الاتفاقية للدول المتعاقدة أو أي اتفاق آخر مماثل كلما كان ذلك ممكنا تعطي صورة أفضل لروح ونصوص الاتفاقية. بمعنى آخر أن تكون الصفة هي صفة التشجيع على اعطاء المزيد من التسهيلات لا أن تكون نصوص الاتفاقية هي الحد الأدنى. وعلى العكس من هذا التوجه المقترح نجد أن نص الفقرة كما وردت تعني ان الاتفاقية العربية هي المقياس لكل اتفاق آخر وربما ترى بعض الدول أن هناك اتفاقيات دولية أو شبه اقليمية يمكن أن تأخذ نفس الاهتمام في عمليات العبور ودون أن تكون هناك حاجة لتقديم مبررات. كما أن الفقرة لم تحدد للدول المعنية جهة معينة تقدم المبررات اليها وربما يفهم ضمنا أن هذه المبررات تقدم للوديع وهو في هذه الحالة الأمين العام لجامعة الدول العربية.

وأوردت الاتفاقية العربية أيضا مواد وفقرات جديدة بالاهتمام ان تتعرض لمسائل أساسية لا بد من ايجاد الحلول المناسبة لها. من هذه المواد ما يتعرض لموضوع الضمان والذي يشكل حجز الزاوية في نجاح الاتفاقية. وقد جاءت المادة العاشرة على النحو التالي:

مادة (١٠): "تنشأ مؤسسة ضمان مشتركة للدول الاطراف المتعاقدة تقوم بضمان المبالغ المستحقة قانونا من جراء عملية العبور. وتصدر لهذا الغرض بطاقات ضمان تكون مقبولة لدى جميع الدول الاطراف المتعاقدة وبالشكل الذي تتفق عليه.

الى أن يتم انشاء هذه المؤسسة يتعين على كل طرف متعاقد أن يقرر الشروط الواجب توافرها في الاشخاص الذين يقومون بعملية الضمان ونوع ومقدار الضمان الواجب تقديمه عن البضائع العابرة ومعدات النقل."

وجاء الجز الاخير من المادة العاشرة لوضع بديل لانشاء مؤسسة الضمان والتي يمكن أن تمر سنوات عديدة دون أن يتم الاتفاق عليها أو على صيغة الضمانات التي يمكن ان تقدمها للادارات الجمركية.

ان موضوع الضمان يرتبط بأمرين الأول هو العائد الجمركي وامكانية تهريب البضائع الى داخل بلد العبور بعيدا عن الرقابة الجمركية وهذا أمر يأخذ جل اهتمام القائمين على موضوع العبور في الادارات الجمركية العربية. ويأخذ هذا الامر حيزا أكبر لدى الدول التي تشكل العوائد الجمركية نسبة عالية من مداخيل هذه البلدان. وفي حال توقع حواث متعددة من تهريب البضائع تلجأ ادارات الجمارك التي تشديد القيود ورفض تقديم التسهيلات التي يمكن ان تفتح الطريق أمام المهربين لممارسة نشاطهم ضد المال العام.

الأمر الثاني هو الهاجس الأمني والذي يتعلق بالمخاطر الناتجة عن تهريب الاسلحة والمخدرات والخمور في أماكن منعها. وهذه مسؤولية أمنية لا تتهاون السلطات حيالها وبالتالي فان الضمان المالي لا يعتبر كافيا. والجهات التي تتعامل في الاسلحة والمخدرات لا ترفض دفع الاموال الطائلة في سبيل تهريب هذه الممنوعات تحت غطاء أنها بضائع عادية ويتم تهريبها الى داخل البلاد.

الحصول على العائد الجمركي حسب الاصول والحفاظ على أمن البلاد من تسرب الاسلحة والمخدرات هما من الاسباب الرئيسية وراء عدم التنفيذ الكامل لاتفاقيات تيسير العبور. وفي الوقت الذي أوجدت الاتفاقية العربية مقترح الضمان البديل لمؤسسة ضمان عربية لا تجد سلطات الأمن بديلا عن المراجعة الدقيقة لحمولة الشاحنات أو الحاويات المشكوك في أمرها. وفي الحالتين تجد السلطات أنه لا سبيل الا باحكام الرقابة عن طريق الحماية المرافقة للشاحنات أو ما يسمى بالكنفوي Convoy الذي ينظم مسير الشاحنات العابرة مع مرافقة أمنية.

هذه الاحتياطات ما زالت معظم الدول العربية تعمل بها على الرغم من بنود الاتفاقية العربية وغيرها التي تشير الى الاحتياطات المتعددة لحماية البضائع من التسرب خلال رحلة العبور.

من بين هذه الاحتياطات نجد ان الاتفاقية تشير الى تبادل صور الاختام الجمركية وأسماء ونماذج توقيعات الموظفين المخولين كما ورد في المادة ١٣. كما أعتمدت المادة ١١ شروطا فنية لوحدات النقل قصد بها توفير الأمان الكامل للبضائع المنقولة كما أوصت المادة بالعمل على وضع مواصفات موحدة لوحدات النقل بين الدول المتعاقدة.

وقد جاء في المادة ٢٨ بصدد تنظيم العبور أنه يجوز للاطراف المتعاقدة ان تلزم وحدات النقل بخطط سير محدد وان تخضع وحدات النقل أثناء عبورها لحراسة جمركية. وهذا أمر معمول

به ومما لاشك فيه أن هناك تكلفة اضافية يتحملها الناقل قد أملتها ضرورة هذا التنظيم الذي يأتي نتيجة لعدم توفر الضمانات الجمركية والأمنية الكافية من وجهة نظر الجهات الرسمية.

وقد تميزت اتفاقية التير بوجود ضامن دولي هو الاتحاد الدولي للنقل على الطرق IRU الذي يقدم ضمانا لكل حملة كارنيه التير وبمبالغ يتفق عليها بين الاتحاد وهيئات يعتمدها داخل كل دولة متعاقدة. وبذلك تكن اتفاقية التير قد وفرت ضمانا دوليا بالنسبة لعملية العبور وفي ذات الوقت وفرت وجود وكيل محلي تتعامل معه دائرة الجمارك في أي دولة تتعثر فيها عملية العبور. وتبقى ادارة الجمارك على تعاملها العادي حسب النظم الوطنية في أي دولة لا تتوفر فيها ضمانات محلية وهذا يحدث في الدول التي لا يوجد بها وكيل ضمن شبكة الضمان الدولي التي يرعاها الاتحاد الدولي.

جيم- اتفاقية النقل متعدد الوسائط

صدر قرار الجمعية العمومية للأمم المتحدة رقم 88/160 في كانون الاول/ديسمبر ١٩٧٨ بقيام مؤتمر تأسيسي لاتفاقية النقل متعدد الوسائط. وأوكل القرار هذه المهمة الى الاونكتاد التي قامت بتنظيم المؤتمر من اجتماعين الاول في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٩ والثاني في أيار/مايو ١٩٨٠.

وشارك في المؤتمر بجزئيه ٧٧ دولة أعضاء في منظمة الاونكتاد وكان من بين هذه الدول أعضاء دول الاسكوا التالية:

مصر
العراق
لبنان
المملكة العربية السعودية
الجمهورية العربية السورية
الاردن (شارك في الجزء الاول)
اليمن (شارك في الجزء الثاني)

كما شاركت بعض الدول العربية من خارج منطقة الاسكوا وكانت كما يلي:

الجزائر
المغرب
الصومال
السودان

تونس
الجمهورية العربية الليبية

كما شارك في الاجتماعات من المنطقة العربية المنظمات التالية:

جامعة الدول العربية
مجلس الوحدة الاقتصادية العربية
الاتحاد العربي للنقل البري

وشارك ايضا عدد كبير من المنظمات الدولية والاقليمية المختصة بمجالات النقل المختلفة.

هذه القائمة من المشاركين تعني أن موضوع الاتفاقية يهم قطاعا كبيرا من المختصين في العالم ويعني أيضا أن الجهات المعنية في الدول المشاركة تكاد تكون جميعها ذات صلة بالقرارات التي صدرت عن المؤتمر.

لكن موقف الاتفاقية بعد ١٦ عاما يعكس الصورة التي كانت عند التوقيع على البيان الختامي للمؤتمر التفاوضي في عام ١٩٨٠. الموقف اليوم هو أن هناك ست دول فقط قامت بالانضمام الى الاتفاقية من أصل ٧٧ دولة شاركت في المؤتمر التفاوضي عام ١٩٨٠ وقد حدد المؤتمر أنه لا بد من انضمام ٣٠ دولة الى الاتفاقية قبل أن تصبح سارية المفعول.

ولاهتمام الدول الاوروبية بالنقل متعدد الوسائط لجأت الى ابتكار اتفاقيات طوعية ينضم اليها من يشاء من الدول أو الناقلين وقد قامت منظمة الاونكتاد بالتعاون مع غرفة التجارة الدولية بوضع قوانين ICC/UNCTAD للنقل متعدد الوسائط وهي بديل مؤقت لاتفاقية النقل متعدد الوسائط التي لم يكتب لها أن تصبح سارية المفعول الى الآن. وهذه الاتفاقية لم تجد أي صدى في منطقة الاسكوا ولم تهتم أي دولة بالانضمام اليها رغم ورود أسماء عدد من هذه الدولة في المؤتمر التفاوضي للاتفاقية عام ١٩٨٠.

هناك أسباب رئيسية حالت دون اعتماد هذه الاتفاقية وأول هذه الأسباب أن الذين يشاركون في وضعها ليسوا هم الذين يقومون بمتابعة تنفيذها وثاني هذه الأسباب أن الاتفاقية أجيّزت في وقت تصاعدت فيها الخلافات بين عديد من الدول وخاصة منطقة الاسكوا وبالتالي لم تكن هناك مجهودات اقليمية تدعو اليها والى غيرها من وسائل التعاون. وسبب آخر تعرضنا له سابقا وهو تعدد الجهات ذات الصلة بالاتفاقية وهذا التعدد يجعل الموافقة عليها أكثر صعوبة عما اذا كانت الجهات المعنية محدودة العدد. وأمر آخر هو أن هذه الاتفاقية تقدم اسلوبا جديدا للنقل يرتبط بتطور تكنولوجي في نقل المعلومات وهذا التطور التكنولوجي لم يترسخ بعد في معظم بلاد العالم مما يجعل هذه البلاد تتردد في الانضمام الى الاتفاق.

ولكن على الرغم من عدم اعتماد اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط من جانب دول العالم إلا أن نظام النقل تعتمد عليه معظم الدول ويعمل به سواء عن طريق قواعد ICC/UNCTAD للنقل متعدد الوسائط أو عن طريق مجموعة اتفاقيات أخرى من بينها اتفاقية التير والتي أفردت كارنيه خاص بالنقل متعدد الوسائط.

الأمثلة التي عرضت لثلاثة اتفاقيات شملت اتفاقية دولية بينية، واتفاقية دولية متعددة الوسائط، واتفاقية اقليمية.

وأوضحت أن نجاح الاتفاقية يعتمد على العناصر التالية:

- ١- مدى انتشار المعرفة بالاتفاقية.
- ٢- تحديد تغطيتها أو عدد وسائطها.
- ٣- الصلة التجارية بين المتعاقدين.
- ٤- وجود الضمان الموثوق به جمركيا.

أما الانتشار فيرد الى الفترة الزمنية التي استغلت فيها بنود الاتفاقية والاعلان عنها وفي هذه الحالة نجد أن اتفاق التير قد بدأ في عام ١٩٤٩ ثم أصبح اتفاقية في عام ١٩٥٩ وتجدد في عام ١٩٧٥. واتفاق التير منتشر انتشار لوحته على الشاحنات العابرة حول العالم وهي من أشهر المعالم على الشاحنات بين أوروبا والشرق الأوسط.

وحجم تغطية التير يشمل النقل البري بصفة أساسية وقد أضيف اليه كارنيه متعدد الوسائط إلا أن ذلك لم يقلل من حقيقة أن اتفاقية التير هي للنقل على الطرق وهذا ينطبق على الاتفاقية العربية للعبور أيضا.

وتأتي الصلة بين الشركاء التجاريين أكبر الدوافع للدخول في اتفاقية تنظيم أي من جوانب هذه المشاركة ولعل النقل من أهم هذه الجوانب. ونجد أن الصلات التجارية بين أوروبا ومنطقة الاسكوا وبين أوروبا ومناطق أخرى في الشرق الأوسط هي صلات قوية. ونجد أن اتفاقية التير تغطي دولا أوروبية وتسير الشاحنات التي تحمل علامتها في مناطق الشركاء التجاريين بمنطقة الاسكوا. وهناك بعض الدول تعتمد كارنيه التير دون أن تكون طرفا متعاقدا في الاتفاقية وهذا يضيف على هذه الاتفاقية صفة العالمية.

أما وجود الضمان فهو الفاصل بين الاتفاقية الناجحة والاتفاقية التي لا تزيد عن حجم الورقة المكتوبة عليها. واتفاقية التير تعتمد على ضمان صادر من الاتحاد الدولي للطرق IRU وقد أنشأ الاتحاد سلسلة من الضمانات المحلية داخل الدول المنضمة للاتفاقية. ومن المفترض أن دخول عدد من دول المنطقة تحت مظلة ضمان مثل تلك التي يرعاها الاتحاد الدولي تيسر بشكل ملحوظ من اجراءات العبور على الطرق البرية في المنطقة.

خامسا الجوانب الأخرى للعبور

في الحديث عن مشاكل العبور نتجه أولا الى الاتفاقيات سواء الدولية أو الاقليمية أو الثنائية بصفتها المنظمة للعبور من خلال وضع شروط وتسهيلات تتفق عليها الاطراف المتعاقدة لتيسير عبور البضائع والمسافرين.

أن هناك جوانب لا تقل أهمية وربما تتعارض مع العديد من البنود التي تغطيها الاتفاقيات وفي غالب الاحيان هذه الجوانب هي التي تعرض الاتفاقيات لعدم التنفيذ رغم أن الجهات الرسمية قد تكون التزمت بها في المحافل الدولية والاقليمية على بنود تلك الاتفاقيات.

القوانين الجمركية القطرية والنظم الامنية والسياسات التجارية هي الجوانب الأخرى للعبور وهي الأكثر تأثيرا والأهم في أي عملية عبور. وليست هناك دولة ترعى الاتفاقيات الدولية أكثر من رعايتها لشؤونها الأمنية وقوانينها القطرية الجمركية. ان هذه أمور لا يختلف حولها شخصان ولكن هناك اعتبارات تدخل في صلب هذه القوانين لتجعل الاتفاقيات الدولية والاقليمية والثنائية تعمل ودون اعطاء مثل هذه الاعتبارات حقها تصبح الاتفاقيات بكل انواعها كما زائداً لا قيمة له.

مثلا:

- اذا كانت الدولة تخشى تهريب الممنوعات من مخدرات واسلحة وغيرها فان قوانينها تفرض اجراءات هي بطبيعة الحال لا تتفق وروح الاتفاقيات التي تحت على تيسير العبور.

- من ناحية أخرى اذا كانت العوائد الجمركية تعني الكثير للخزينة العامة نجد أن سلطات الجمارك تبذل كل ما تستطيع لتحصيل الرسوم الواجبة بغض النظر عن زمن التأخير للشاحنات والذي يمكن أن يعادل في تكلفته ما يزيد على العوائد الجمركية. واذا كانت الحماية التجارية أو الصناعية يهددها تسهيلات معينة على الحدود فان الدولة تيسر العبور على حساب المصالح الوطنية.

ومن أمثلة الاجراءات الوطنية التي تأخذ وقتا طويلا حتى تستجيب لاتفاقية معينة ما ورد في الاتفاقية الاقتصادية الموحدة لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية. فقد جاء في تلك الاتفاقية في مجال التعاون الجمركي ما يلي:^١

"المادة الرابعة:

١- تعمل الدول الاعضاء على وضع حد أدنى لتعرفة جمر كية موحدة تطبق تجاه العالم الخارجي.

٢- يكون من بين الهداف توحيد التعرفة الجمر كية ايجاد حماية للمنتجات الوطنية في مواجهة المنتجات الاجنبية المنافسة.

٣- يتم تطبيق التعرفة الجمر كية الموحدة تدريجيا خلال خمس سنوات من تاريخ نفاذ هذه الاتفاقية ويتم الاتفاق على الترتيبات التدريجية خلال سنة من التاريخ المذكور.

ان ما ورد هنا يعني ان الجوانب الوطنية يجب أن تؤخذ بكل عناية وحرص عند وضع أي اتفاقية لأن الاختلاف الاساسي بينهما لا يترك مجالا لانجاح الاتفاقيات أو يدعم التعاون بين الدول.

هذا موضوع للنقاش طال البحث فيه وتأتي الاتفاقيات بالكثير من البنود المخففة للقيود ولكنها تصدم بالواقع المعاش حيث تصطف الشاحنات في انتظار التفتيش أو المتابعة على الطرق أو تغيير الشحنات من شاحنة اجنبية الى أخرى وطنية والى غير ذلك من حواجز التجارة والنقل.

وعلى الرغم من أن تكتل دول الخليج يعتبر من أنجح التكتلات شبه الاقليمية التي عرفتھا المنطقة العربية الا أن هذه الاتفاقية لم تستطع حتى الآن ان توحد التعرفة الجمر كية بين دول المجلس وما زالت المداولات مستمرة حول هذا التوحيد. ولكن لا بد أن نذكر أن دول المجلس استطاعت ان تطبق جزءا كبيرا من الاجراءات نحو توحيد التعرفة الجمر كية ومن بينها الالتزام بالحد الأدنى من الرسوم الجمر كية تجاه المنتجات من غير دول المجلس.

سادسا- الجوانب الفنية والادارية للعبور

الجوانب الجمر كية والأمنية ليست وحدها في الساحة وهناك جوانب أخرى تتلخص في امكانيات وأسلوب العمل وبيئة العمل ونوعية العاملين.

^١ التعاون في مجال الجمارك بين دول المجلس، مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الامانة العامة، الرياض.

ان بيئة العمل في كثير من مراكز الحدود تعتبر جزءا من البيئة الصحراوية لا يوجد فيها الا القليل مما يرتبط بحياة المدينة ويهرق الانتظار المسافرين وأصحاب السيارات الخاصة. وليس حال الموظف على الحدود بأحسن حالا من المسافر فالمكاتب ليست مهيئة بطريقة جيدة وفي الغالب ليست بالنظافة أو مظهر الديوان الحكومي المناسب. والى حد كبير تعتبر بيئة العمل في محطات الحدود خارج الزمن الحالي اذا ما قورنت ببيئة العمل في الموانئ الجوية.

أما أسلوب العمل فليس بأحسن حالا من البيئة التي يدور فيها العمل. فكمية الاوراق التي تملاً وعدد الموظفين الذين يمر عليهم صاحب السيارة مثلا لا يوجد ما يبرره اذا كان العمل يسير طبق نظم ادارية متطورة ويترك السائق عادة سيارته ليركض خلف الموظفين المتواجدين بالساحات أو أولئك القابعين في مكاتب لا يتعرف عليها الا بسؤال المارة، وتضيع الساعات بل الأيام دون مبرر كافي. ويقوم العابر بتكرار ذات العملية في مركز الحدود التالي والذي لا يبعد كثيرا عن المركز الاول.

والامكانيات الفنية المتوفرة لدى المراكز البرية اذا ما قورنت بما يتوفر للمسافرين بالجو تبدو وكأنها تتبع لبلد آخر. وفي الوقت الذي تتوفر للمسافر جوا وسائل الاتصال والراحة وللموظف توفر له التقنيات الحديثة من أجهزة كمبيوتر وغيرها نجد أن الموظف في المركز الحدودي يمضي وقتا طويلا وسط أكوام دفاتره قبل أن ينجز أي عملية.

واذا كان الموضوع يتعلق بوثائق لم تصل مع الشاحنة أو المسافر فلا بد من قضاء أيام في انتظار وصول الاوراق المطلوبة.

ان التأخير الذي يحدث للشاحنات والارتفاع في التكلفة الذي ينتج عنها له أكبر الأثر على عمليات العبور وربما وقعت أوراق ومستندات خلال رحلة طن من البضائع تكاد تكون في طول الشاحنة التي تحملها.

ان الجو غير الملائم للعمل في بعض المعابر الحدودية يترك أثرا سلبيا على الموظف فهو يعمل تحت ضغط عمل غير عادي بمقاييس المدن وأحيانا وقوفا لساعات طويلة وفي جو صحراوي في أغلب المناطق. وكل هذا يجعل التعامل مع المسافرين أو السائقين يقل كثيرا على المستوى الذي يعامل به من يسافر عن طريق الموانئ الجوية.

ان محطات الحدود تحتاج أكثر من الاتفاقيات الى مراجعة شاملة في كل جوانبها، هي في حاجة الى:

- اعادة تنظيم داخلي بحيث تقلل من المسافات التي يقطعها المسافر بين موظف وآخر.

- تخفيض عدد العمليات لانجاز كل معاملة.
- ادخال الكمبيوتر بصورة متكاملة ليحل محل الدفاتر الكبيرة الحجم.
- الاهتمام بالمسافر بصورة تقرب من تلك التي يلقاها في النقل الجوي أو خارج المنطقة.
- الاهتمام بالتدريب واعادة التدريب على وسائل الادارة الحديثة.
- هذه الاهتمامات وما يتصل بها ليست في حاجة الى اتفاقية دولية بل اجراءات تتخذها ادارة المراكز الحدودية الا أن ما يمكن الاتفاق حوله هو وضع نموذج اقليمي لمحطة حدود نموذجية تأخذ في الاعتبار تخفيض زمن المعاملات وتحسين بيئة العمل وتقديم الخدمة المناسبة للمسافر وتكون لها القدرة على التكيف مع موسمية العمل.
- ويأتي بعد ذلك رفع مستوى الاداء الفني للمحطات باستخدام تقنيات EDI و UNEDIFACT أي الوصول الى استخدام التبادل الالكتروني للبيانات في كل ما يتصل بعبور البضائع والمسافرين.
- وهذا موضوع للنقاش يجب أن يسبق الحديث حوله والتخطيط له أي اتفاق مع الشركاء.
- وبعد وضع التصور للتطوير ورفع كفاءة الاداء نعود للحديث عن الاتفاقيات التي تنسق العمل بين مراكز الحدود.

سابعاً- المتغيرات العالمية

ان من بين المتغيرات التي تؤثر على العبور تأتي اتفاقية الجات كواحدة من أهم الاتفاقيات التي تلقى أثرها على مجمل العلاقات الاقتصادية والتجارية والصناعية بين دول العالم. وللاتفاقية انعكاسات سلبية وإيجابية فهي من ناحية تخفف القيود في وجه التجارة العالمية مما يؤثر على الدول النامية وقدرتها التنافسية ومن ناحية أخرى يفتح الاسواق العالمية لسلع هذه الدول بقدر أكبر مما كان عليه الحال قبل الاتفاقية وقد تأكد موقف هذه الاتفاقية بعد أن تحولت الى منظمة هي منظمة التجارة العالمية WTO. وفي مجال الخدمات تحرر الاتفاقية شبكات الاتصالات مما يمكن الدول النامية على زيادة تعاملها عن طريق تكنولوجيا الاتصالات الحديثة وهذا أمر له انعكاس إيجابي على التجارة وعبور السلع بين دول العالم.

ان المتغيرات الدولية لا بد أن تؤخذ في الاعتبار عند الحديث عن العبور فالقيود التجارية التي تفرض وتلك التي ترفع تؤثر مباشرة على الاجراءات التي تضعها الدول لعبور حدودها.

وما يدور على الساحة الاقليمية أمور لها تأثيرها ايضا وتقوم المنظمات الاقليمية بوضع اتفاقات تتفق أو تتعارض مع القوانين المحلية ومع الاتفاقيات الدولية وهذا بدوره ينعكس على الاجراءات التي تنظم العمل عبر الحدود.

ثامنا- خاتمة

اجراءات العبور ليست كما زائداً انما هي اجراءات لا بد منها على حدود كل بلد ذات سيادة.

وما تسعى اليه الدول والمنظمات الدولية والاقليمية هو الوصول الى صيغة لهذه الاجراءات تأخذ في الاعتبار المصالح الوطنية والأسس السليمة للتعاون والتنسيق بين الدول من أجل دعم حركة التجارة والنقل بين هذه الدول وعبرها.

ولكي تصل الدول الى صيغة مناسبة لتيسير العبور لا بد أولاً من النظر الى الداخل. وتأتي الاهتمامات في الداخل على نحو ما يلي:

١- التنسيق بين الادارات المعنية بشؤون مراكز الحدود وخلق وحدة متكاملة وهيكل اداري متكامل.

٢- تقويم حركة المسافرين أو البضائع داخل المركز الحدودي بالتوزيع المعماري والهندسي لمواقع الموظفين المتكامل مع تتابع الاجراءات.

٣- رفع مستوى الكفاءة وتحسين أسلوب التعامل بالتدريب الاداري والفني للعاملين بالمراكز.

٤- وضع برنامج حوسبة العمل داخل كل مركز حدودي ورفع درجة الحوسبة ببرنامج زمني للوصول الى التبادل الالكتروني للبيانات مع بداية القرن القادم.

٥- دراسة الاتفاق بين دول المنطقة على الحد الأدنى من توحيد القوانين الجمركية وتنسيق الاجراءات الادارية والأمنية في مراكز الحدود والاستفادة من التجارب التي مرت بها اجزاء من المنطقة.

٦- مراجعة الاتفاقيات الدولية والاقليمية للوصول الى الحد الأدنى منها للدخول في عضويته بشكل جماعي وتنسيق العضوية على مستوى الاسكوا.

المرفق ١

توزيع قرارات مجلس الوحدة الاقتصادية العربية المهمة بقضايا النقل
حسب قطاعات وقضايا النقل اعتباراً من الدورة الاولى (١٩٦٤/٦/١٢)
الى الدورة الستين (١٩٩٤/١٢/٤)

عدد القرارات	الموضوع	مسلسل
١٧	النقل بالعبور (الترانزيت)	١
١٧	شبكة النقل البرى	٢
١٦	شبكة النقل بالسكة الحديدية	٣
١١	الشركة العربية الدولية للنقل البرى	٤
١١	النقل الجوى	٥
٨	احصاءات النقل	٦
٥	النقل البرى	٧
٥	تنسيق شئون النقل	٨
٤	انقل متعدد الوسائط	٩
٤	الشركة العربية للملاحة البحرية	١٠
٤	احصاءات النقل البحرى	١١
٤	توحيد تشريعات النقل	١٢
٤	توحيد أنظمة النقل	١٣
٣	دفتر المرور الدولى	١٤
٤	احصاءات النقل البحرى	١٥
٣	موضوعات عامة	١٦
٢	سكك حديدية	١٧
٢	نقل بحرى	١٨
٢	تصانيف وادلة	١٩
٢	التأمين	٢٠
١٢٨	الاجمالى	

* تم ترتيب الموضوعات تنازلياً حسب عدد القرارات.

** لا يوجد تطابق بين اجمالى عدد القرارات بالجدول واجمالى عدد القرارات بالجدول رقم (٢)

وذلك لشمول عدد من القرارات بالجدول رقم (٢) على أكثر من موضوع.

المصدر: تقرير السيد أنور خليل الى اجتماع الخبراء حول تطوير حلقات النقل متعدد الوسائط في منطقة الاسكوا،
E/ESCWA/TRANS/1995/WG.1/8، ٢٤-٢٧ نيسان/أبريل ١٩٩٥.

الجدول رقم (٢)

القرارات الصادرة عن مجلس الوحدة الاقتصادية العربية بشأن قضايا النقل

موضوعات اهتمام القرار	التاريخ	رقم الدورة	رقم القرار	مسلسل
تنسيق شئون النقل والمواصلات	١٩٦٤ / ٦ / ١٢	١	١٢	١
حرية النقل الترانزيت واستعمال وسائل النقل والموانئ والمطارات العربية (قرار انشاء السوق العربية المشتركة)	١٩٦٤ / ٨ / ١٣	٢	١٧	٢
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٦٤ / ١١ / ٤	٣	٢٧	٣
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٦٥ / ٤ / ٧	٥	٩٩	٤
حرية النقل والترانزيت واستعمال وسائل النقل بالموانئ والمطارات العربية	١٩٦٥ / ٤ / ٧	٥	١٠٠	٥
توحيد أنظمة النقل				
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٦٥ / ٤ / ٧	٥	١٣٣	٦
مواصلات واتصالات	١٩٦٥ / ٩ / ٢٥	٧	١٥٩	٧
الشركة العربية للملاحة البحرية	١٩٦٥ / ٩ / ٢٥	٧	١٧١	٨
النقل الجوي	١٩٦٥ / ٩ / ٢٥	٧	١٧٦	٩
النقل الجوي	١٩٦٥ / ٩ / ٢٥	٧	١٨٣	١٠
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٦٦ / ٢ / ٢١	٨	٢١٩	١١
دفتر المرور الدولي	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٢٥	١٢
النقل الجوي	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٥٤	١٣
النقل البري	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٥٥	١٤
النقل الجوي	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٥٦	١٥
النقل البحري	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٥٧	١٦
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٥٨	١٧
مواصلات واتصالات	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٥٩	١٨
تنسيق شئون النقل والمواصلات	١٩٦٨ / ٥ / ١٩	١٢	٣٦٠	١٩
دفتر المرور الدولي	١٩٦٩ / ١ / ٢٨	١٣	٣٨٦	٢٠
دفتر المرور الدولي	١٩٧٠ / ٢ / ٢	١٤	٤٠٩	٢١
نقل جوى	١٩٧٠ / ٢ / ٢	١٤	٤١٥	٢٢
الشركة العربية للملاحة البحرية	١٩٧٠ / ٢ / ٢	١٤	٤١٦	٢٣
نقل جوى	١٩٧٠ / ٨ / ٢٩	١٥	٤٧٢	٢٤
الشركة العربية للملاحة البحرية	١٩٧٠ / ٨ / ٢٩	١٥	٤٧٣	٢٥
دفتر المرور الدولي	١٩٧٠ / ١٢ / ١٨	٦ (ث)	٤٩٢	٢٦
نقل جوى	١٩٧١ / ٥ / ٨	١٧	٥٢٣	٢٧

تابع الجدول رقم (٢)

موضوعات اهتمام القرار	التاريخ	رقم الدورة	رقم القرار	مسلسل
نقل جوى	١٩٧١ / ١٢ / ٢١	١٨	٥٦٥	٢٨
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٣ / ٣ / ٢٩	٢٠	٦١٢	٢٩
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٣ / ٧ / ٥	٢١	٦١٦	٣٠
تنسيق شئون النقل والمواصلات	١٩٧٣ / ٧ / ٥	٢١	٦٣٤	٣١
تنسيق شئون النقل والمواصلات	١٩٧٣ / ١٢ / ٣	٢٢	٦٣٥	٣٢
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٣ / ٦ / ١٠	٢٣	٦٥٩	٣٣
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٣ / ١٢ / ٥	٢٤	٦٨٣	٣٤
بطاقة التأمين الموحدة	١٩٧٥ / ٦ / ٤	٢٥	٧٠٤	٣٥
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٥ / ٦ / ٤	٢٥	٧٠٨	٣٦
النقل متعدد الوسائط (الحاويات)	١٩٧٥ / ٦ / ٤	٢٥	٧٠٩	٣٧
النقل البرى	١٩٧٦ / ٦ / ٧	٢٧	٧٤٥	٣٨
النقل بالسكك الحديدية				
النقل البحرى				
النقل متعدد الوسائط	١٩٧٦ / ٦ / ٧	٢٧	٧٤٧	٣٩
النقل البحرى	١٩٧٦ / ٦ / ٧	٢٧	٧٤٨	٤٠
النقل الجوى	١٩٧٦ / ٦ / ٧	٢٧	٧٤٩	٤١
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٦ / ٦ / ٧	٢٧	٧٥٢	٤٢
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٦ / ١٢ / ١٣	٢٨	٧٦١	٤٣
النقل بالعبور (الترانزيت)	١٩٧٦ / ١٢ / ١٣	٢٨	٧٦٤	٤٤
مواصلات واتصالات	١٩٧٧ / ٦ / ١٥	٢٩	٧٦٨	٤٥
شبكة الطرق البرية				
شبكة خطوط السكك الحديدية				
النقل الجوى				
شبكة الطرق البرية	١٩٧٨ / ١٢ / ٧	٣٢	٧٨٣	٤٦
شبكة خطوط السكك الحديدية				
الشركة العربية للنقل البرى				
شبكة الطرق البرية	١٩٧٩ / ٦ / ٥	٣٣	٧٨٩	٤٧
شبكة خطوط السكك الحديدية				
الشركة العربية للنقل البرى				
النقل البحرى				
النقل الجوى				

تابع الجدول رقم (٢)

مسلسل	رقم القرار	رقم الدورة	التاريخ	موضوعات اهتمام القرار
٤٨	٧٩٤	٣٤	١٩٧٩ / ١٢ / ٦	شبكة الطرق البرية
				شبكة خطوط السكك الحديدية
				الشركة العربية الدولية للنقل البري
٤٩	٧٩٩	٣٥	١٩٨٠ / ٧ / ٣	احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات
٥٠	٨٠١	٣٥	١٩٨٠ / ٧ / ٣	شبكة الطرق البرية
				شبكة خطوط السكك الحديدية
٥١	٨٠٦	٣٦	١٩٨٠ / ١١ / ٣٠	شبكة الطرق البرية
				شبكة خطوط السكك الحديدية
				النقل متعدد الوسائط
٥٢	٨٠٧	٣٦	١٩٨٠ / ١١ / ٣٠	احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات
٥٣	٨١٢	٣٦	١٩٨٠ / ١١ / ٣٠	تنسيق شئون النقل والمواصلات
٥٤	٨١٣	٣٧	١٩٨١ / ٦ / ١	الشركة العربية الدولية للنقل البري
٥٥	٨٢١	٣٨	١٩٨١ / ١٢ / ٢	الشركة العربية الدولية للنقل البري
٥٦	٨٣٣	٣٩	١٩٨٢ / ١٢ / ٦	شبكة الطرق البرية
٥٧	٨٤١	ث (٩)	١٩٨٣ / ٤ / ٣	الشركة العربية الدولية للنقل البري
٥٨	٨٤٧	٤٠	١٩٨٣ / ١٢ / ٥	الشركة العربية الدولية للنقل البري
٥٩	٨٤٩	٤١	١٩٨٤ / ٧ / ٩	النقل البري
				شبكة الطرق البرية
				شبكة خطوط السكك الحديدية
				النقل بالعبور (الترانزيت)
				النقل متعدد الوسائط
				النقل البحري
٦٠	٨٥٧	٤١	١٩٨٤ / ٧ / ٩	النقل البري
				شبكة الطرق البرية
				شبكة خطوط السكك الحديدية
٦١	٨٦٠	٤٢	١٩٨٤ / ١٢ / ٢	الشركة العربية الدولية للنقل البري
٦٢	٨٦٣	٤٢	١٩٨٤ / ١٢ / ٢	احصاءات النقل البري
٦٣	٨٦٤	٤٤	١٩٨٥ / ٦ / ٣٠	النقل البري
				النقل بالسكك الحديدية
				شبكة الطرق البرية
				شبكة خطوط السكك الحديدية

تابع الجدول رقم (٢)

مسلسل	رقم القرار	رقم الدورة	التاريخ	موضوعات اهتمام القرار
٦٤	٨٧٤	٤٤	١٩٨٥ / ١٢ / ٧	شبكة الطرق البرية شبكة خطوط السكك الحديدية توحيد أنظمة النقل والنقل بالعبور (الترانزيت)
٦٥	٨٧٨	٤٤	١٩٨٥ / ١٢ / ٧	الشركة العربية الدولية للنقل البري
٦٦	٨٨١	٤٤	١٩٨٥ / ١٢ / ٧	احصاءات النقل البري احصاءات النقل البحري التصانيف والادلة
٦٧	٨٨٥	٤٥	١٩٨٦ / ٦ / ٢١	شبكة الطرق البرية شبكة خطوط السكك الحديدية الشركة العربية الدولية للنقل البري تشريعات النقل في الاقطار العربية توحيد أنظمة النقل والنقل بالعبور (الترانزيت)
٦٨	٨٨٦	٤٥	١٩٨٦ / ٦ / ٢١	الشركة العربية الدولية للنقل البري
٦٩	٨٩٣	٤٥	١٩٨٦ / ٦ / ٢١	شبكة الطرق البرية شبكة خطوط السكك الحديدية
٧٠	٨٩٨	٤٦	١٩٨٦ / ١٢ / ١٠	احصاءات النقل البحري التصانيف والادلة
٧١	٩٠٠	٤٦	١٩٨٦ / ١٢ / ١٠	قطاع النقل شبكة الطرق البرية
٧٢	٩٠٢	٤٧	١٩٨٧ / ٦ / ١٣	شبكة خطوط السكك الحديدية قطاع النقل شبكة الطرق البرية
٧٣	٩٠٦	٤٧	١٩٨٧ / ٦ / ١٣	شبكة خطوط السكك الحديدية شبكة الطرق البرية شبكة خطوط السكك الحديدية
٧٤	٩١١	٤٨	١٩٨٧ / ١٢ / ٩	تشريعات النقل في الاقطار العربية الشركة العربية الدولية للنقل البري احصاءات النقل البري
٧٥	٩١٤	٤٨	١٩٨٧ / ١٢ / ٩	احصاءات النقل شبكة الطرق البرية شبكة خطوط السكك الحديدية تشريعات النقل في الاقطار العربية

تابع الجدول رقم (٢)

موضوعات اهتمام القرار	التاريخ	رقم الدورة	رقم القرار	مسلسل
النقل البحرى	١٩٨٨ / ٧ / ٦	٤٩	٩١٦	٧٦
شبكة الطرق البرية	١٩٨٨ / ٧ / ٦	٤٩	٩٢٠	٧٧
شبكة خطوط السكك الحديدية				
تشريعات النقل فى الاقطار العربية				
احصاءات النقل البرى	١٩٨٨ / ١٢ / ٧	٥٠	٩٢٣	٧٨
احصاءات النقل البحرى				
احصاءات النقل				
احصاءات النقل البحرى	١٩٨٩ / ١٢ / ٧	٥٢	٩٣٥	٧٩
احصاءات النقل				
التأمين	١٩٩٠ / ٦ / ٧	٥٣	٩٤٤	٨٠
احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات	١٩٩١ / ١٢ / ٥	٥٤	٩٥٨	٨١
النقل الجوى	١٩٩٢ / ٦ / ١	٥٥	٩٦٦	٨٢
احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات	١٩٩٢ / ١٢ / ٧	٥٦	٩٧٥	٨٣
النقل الجوى	١٩٩٢ / ١٢ / ٧	٥٦	٩٧٧	٨٤
احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات	١٩٩٣ / ١٢ / ٥	٥٨	٩٩٠	٨٥
احصاءات النقل والمواصلات والاتصالات	١٩٩٤ / ١٢ / ٤	٦٠	١٠١٠	٨٦

المرفق ٢

الدول العربية الموقعة على وثيقة

اتفاقية تنظيم النقل بالعبور "الترانزيت" بين دول الجامعة العربية

المملكة الاردنية الهاشمية
دولة الامارات العربية المتحدة
دولة البحرين
الجمهورية التونسية
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
المملكة العربية السعودية
جمهورية السودان الديمقراطية
الجمهورية العربية السورية
جمهورية الصومال الديمقراطية
الجمهورية العراقية
سلطنة عمان
منظمة التحرير الفلسطينية
دولة قطر
دولة الكويت
الجمهورية اللبنانية
الجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية
جمهورية مصر العربية
المملكة المغربية
جمهورية موريتانيا الاسلامية
الجمهورية العربية اليمنية
جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية

7
4

1
1

1
1